**Герои-летчики в Великой Отечественной войне**

"И я попрошу Бога, Духа и Сына, –

Чтоб выполнил волю мою:

Пусть вечно мой друг защищает мне спину,

Как в этом последнем бою!"

В. Высоцкий

Среди Героев и дважды [Героев](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) Советского Союза было больше всего лётчиков. В [начале](http://www.otvoyna.ru/voina.htm) Великой Отечественной войны, в июле 1941 г., первыми звания Героя Советского Союза были удостоены молодые летчики 158-го истребительного авиационного полка младшие лейтенанты Здоровцев С.И. и Харитонов П.Т., таранившие под Ленинградом немецкие бомбардировщики, и младший лейтенант Жуков М.П., сумевший сбить несколько немецких самолетов.

В конце июля капитан Гастелло Н.Ф. – командир эскадрильи 207-го авиационного полка 42-й бомбардировочной авиационной дивизии, во главе своего экипажа (штурман лейтенант Бурденюк и стрелок лейтенант Калинин) – направил свой подбитый, объятый пламенем самолёт на скопление немецких войск.

Громя фашистов, отстаивая свободу и независимость Родины, советские летчики на протяжении всей войны проявляли массовый героизм. Наши летчики оказали героическое сопротивление опытному, технически превосходящему противнику в начальный период войны, а в августе 1941 г. начали бомбардировки Берлина и других немецких городов.

Несмотря на большой урон, нанесённый в первые дни войны нашей авиации, в результате бомбардировки аэродромов, врагу не удалось сломить высокий моральный дух наших летчиков и их непоколебимую стойкость. Господство в воздухе немецких асов оказалось временным. Люфтваффе начали терпеть поражения в небе [Москвы](http://www.otvoyna.ru/nachalo1.htm), [Сталинграда](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm), Кубани, [Курска](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm).

Таранные удары в воздухе прочно вошли в практику боя летного состава всех родов авиации. К примеру, в ходе Великой Отечественной войны летчики-истребители применили воздушный таран в бою около 600 раз. Таранные удары наносились также по наземным целям. Их еще называли огненными таранами. За годы войны летчики-штурмовики совершили около 300 огненных таранов.

Но героизм наших летчиков проявлялся не только в применении таранного удара. Он, прежде всего, заключался в их стремлении нанести врагу максимальный урон, не взирая на его численное преимущество или другие неблагоприятные условия. Обычно советские лётчики от боя не уклонялись, героически сражались с превосходящими силами противника. Кроме этого, ответственность за судьбу своих боевых товарищей и безусловное стремление к выполнению боевой задачи также лежали в основе подвигов наших лётчиков.

Так старший лейтенант [Покрышкин А.И.](http://www.otvoyna.ru/statya96.htm), в будущем трижды Герой Советского Союза, на второй день войны вступил в бой с пятью «мессершмиттами» и один самолёт сбил. Старший лейтенант Горовец А.К. вступил в бой с 20-ю (!) немецкими бомбардировщиками, дрался до последнего патрона и уничтожил в этом бою 9 машин противника, за что был удостоен звания Героя Советского Союза.

Развивая тактику боя, советские лётчики в ходе боевой деятельности добивались выдающихся результатов. Среди них трижды Герои Советского Союза: гвардии майор [Кожедуб И.Н.](http://www.otvoyna.ru/statya100.htm) и полковник Покрышкин А.И.; дважды Герои Советского Союза: гвардии майор Гулаев Н.Д., гвардии капитан Головачев П.Я., гвардии майор Плотников П.А., гвардии майор Ефремов В.С., гвардии майор Беда Л.И., гвардии майор Одинцов М.П. и многие другие.

Александр Иванович Покрышкин старательно и творчески лично отрабатывал тактические приемы воздушного боя, внимательно изучал тактику неприятеля и делился своим опытом с молодыми летчиками. 30 его учеников стали впоследствии Героями Советского Союза, а шестеро из них дважды удостоились Золотой Звезды Героя. За годы войны только они уничтожили более 500 немецких самолетов.

В дальнейшем ВВС Советской Армии окончательно завоевали господство в воздухе и завершили войну победителями. Но эта Победа досталась нам дорогой ценой. Десятки тысяч советских летчиков погибли, защищая фронтовое небо. Вечная им память и слава!

За отличное выполнение боевых заданий, героизм и мужество около 200 тысяч лётчиков и авиационных техников отмечены государственными наградами. 2420 человек удостоены звания Героя Советского Союза, 65 героев отмечены этим званием дважды и два человека трижды награждены медалью «Золотая Звезда».

Нам бесконечно дороги российские лётчики-герои Покрышкин и Маресьев, Кожедуб и Белоусов, Речкалов и Шипов, Боровых и Андрианов, Плотников и Карпов и многие и многие другие. В годы Великой Отечественной войны 30 женщин – авиаторов стали Героями Советского Союза: Литвяк Л.В., Зеленко Е.И., Буданова Е.В., Шулайкина Л.И., Егорова А.А., Константинова Т.Ф., Литвинова Л.Н. и другие.

**Виктор Васильевич Талалихин**

Родился 18 сентября 1918 года в с. Тепловке Вольского района Саратовской области. Русский. После окончания фабрично-заводского училища работал на Московском мясокомбинате, одновременно учился в аэроклубе. Окончил Борисоглебокое военное авиационное училище летчиков. Принимал участие в советско-финской войне 1939 – 1940 годов. Совершил 47 боевых вылетов, сбил 4 финских самолёта, за что награждён орденом Красной Звезды (1940).

В боях Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Произвёл более 60-и боевых вылетов. Летом и осенью 1941 года, сражался [под Москвой](http://www.otvoyna.ru/nachalo1.htm). За боевые отличия был награждён орденами Красного Знамени (1941) и орденом Ленина.

В Великую Отечественную должность Талалихина – заместитель командира эскадрильи 177-го истребительного авиаполка, который входил в состав 6-го истребительного авиакорпуса, прикрывавшего небо Москвы. Поздним вечером 6 августа 1941 г. Талалихин на истребителе И-16 вылетел для отражения очередного налета вражеской авиации на столицу. На высоте около пяти километров над деревнями Добрыниха и Щеглятьево летчик заметил германский бомбардировщик «Хейнкель-111». Виктор немедленно пошел на сближение с врагом и, поймав «немца» в прицел, открыл огонь. «Хейнкель» Дважды умело увернулся от пулеметных очередей советского «ястребка». Наконец Талалихину удалось поразить правый двигатель бомбардировщика, но тот, постепенно снижаясь и ведя ответный огонь, продолжал упрямо двигаться к Москве...

Пулей Талалихина ранило в руку. И патроны, как на грех, кончились. «Надо таранить», – понял летчик и, резко увеличив скорость – будь что будет! – бросил своего «ишачка» на хвост «Хейнкеля»... Ночной таран (на часах было 23.28) оказался успешным. Вражеский бомбардировщик беспомощно закувыркался вниз.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" Виктору Васильевичу Талалихину присвоено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 августа 1941 года за ночной таран вражеского бомбардировщика. Надо заметить, что Талалихин не был первым летчиком, применившим ночной таран. Еще 25 октября 1937 г. в небе Испании советский старший лейтенант Евгений Степанов на своем И-15 успешно таранил бомбардировщик «Савойя-Маркетти-79». Но в русском небе первый ночной таран совершил именно Талалихин.

Вскоре Талалихин был назначен командиром эскадрильи, ему было присвоено звание лейтенанта. Славный летчик участвовал во многих воздушных боях под Москвой, сбил еще пять вражеских самолетов лично и один в группе. Погиб смертью храбрых в неравной схватке с фашистскими истребителями 27 октября 1941 года. 27 октября Виктор Талалихин отправился во главе звена из шести истребителей на прикрытие наземных войск в район Подольска. Над деревней Каменка звено было атаковано шестеркой «Мессершмитов-109». Талалихин принял бой и сбил один вражеский самолет. На него тут же «насели» сразу три «мессера». В неравном бою Виктору удалось зажечь еще одного противника. Но тут рядом с его самолетом разорвался снаряд...

Похоронен В.В. Талалихин с воинскими почестями на Новодевичьем кладбище в Москве. Приказом Народного Комиссара Обороны СССР от 30 августа 1948 года навечно зачислен в списки первой эскадрильи истребительного авиационного полка, в составе которою он сражался с врагом под Москвой.

Именем Талалихина были названы улицы в Калининграде, Волгограде, Борисоглебске Воронежской области и других городах, морское судно, ГПТУ № 100 в Москве, ряд школ. На 43-м километре Варшавского шоссе, над которым произошел беспримерный ночной поединок, поставлен обелиск. В Подольске установлен памятник, в Москве – бюст Героя.

**Иван Никитович Кожедуб**

(1920– 1991), маршал авиации (1985), Герой Советского Союза (1944 – дважды; 1945). В Великую Отечественную войну в истребительной авиации, командир эскадрильи, заместитель командира полка, провёл 120 воздушных боёв; сбил 62 самолёта.

Трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб на Ла-7 сбил 17 самолетов противника (в том числе реактивный истребитель [Ме-262](http://www.otvoyna.ru/statya117.htm)) из 62 сбитых им за время войны на истребителях марки Ла. Один из самых памятных боев Кожедуб провел 19 февраля 1945 г. (иногда указывается дата 24 февраля).

В этот день он вылетел на свободную охоту в паре с Дмитрием Титаренко. На траверсе Одера летчики заметили самолет, быстро приближавшийся со стороны Франкфурта-на-Одере. Самолет шел вдоль русла реки на высоте 3500 м со скоростью, гораздо большей, чем могли развить Ла-7. Это был Ме-262. Кожедуб мгновенно принял решение. Летчик Ме-262 понадеялся на скоростные качества своей машины и не контролировал воздушное пространство в задней полусфере и внизу. Кожедуб атаковал снизу на встречно-перескающемся курсе, надеясь поразить реактивный самолет в брюхо. Однако раньше Кожедуба огонь открыл Титаренко. К немалому удивлению Кожедуба преждевременная стрельба ведомого пошла на пользу.

Немец развернулся влево, навстречу Кожедубу, последнему оставалось лишь поймать мессершмитт в прицел и нажать на гашетку. Ме-262 превратился в огненный шар. В кабине Ме 262 находился унтер-офицер Курт-Ланге.

Вечером 17 апреля 1945 г. Кожедуб и Титаренко выполняли четвертый за день боевой вылет в район Берлина. Сразу же после пересечения севернее Берлина линии фронта охотники обнаружили большую группу FW-190 с подвешенными бомбами. Кожедуб начал набирать высоту для атаки и доложил на командный пункт об установлении контакта с группой из сорока фокке-вульвоф с подвешенными бомбами. Немецкие летчики ясно видели, как пара советских истребителей ушла в облака и не предполагали, что они появятся вновь. Тем не менее, охотники появились.

Сзади с верху Кожедуб в первой атаке сбил ведущего замыкающей группу четверки фоккеров. Охотники стремились создать у противника впечатление от наличия в воздухе значительного количества советских истребителей. Кожедуб бросил свой Ла-7 прямо в гущу самолетов противника, доворачивая Лавочкин влево и вправо, ас вел короткими очередями огонь из пушек. Немцы поддались на уловку – фокке-вульфы стали освобождать от бомб, мешающих вести воздушный бой. Однако, пилоты люфтваффе скоро установили наличие в воздухе всего лишь двух Ла-7 и, пользуясь численным преимуществом, взяли гвардейцев в оборот. Одному FW-190 удалось зайти в хвост истребителю Кожедуба, однако Титаренко открыл огонь раньше немецкого летчика - фокке-вульф взорвался в воздухе.

К этому время подоспела помощь – группа Ла-7 из 176-го полка, Титаренко и Кожедуб смогли выйти из боя на последних остатках топлива. На обратном пути Кожедуб увидел одиночный FW-190, пытавшийся все-таки сбросить бомбы на советские войска. Ас спикировал и сбил вражеский самолет. Это был последний, 62-й, сбитый лучшим летчиком-истребителем союзников немецкий самолет.

Иван Никитович Кожедуб отличился также в битве на Курской дуге.

В общий счет Кожедуба не включены, по меньшей мере, два самолета - американские истребители Р-51 «Мустанг». В одном из боев в апреле Кожедуб огнем пушек пытался отогнать немецкие истребители от американской «Летающий Крепости». Истребители эскорта ВВС США ошибочно поняли намерения пилота Ла-7 и открыли заградительный огонь с большой дистанции. Кожедуб, видимо, также принял «Мустанги» за мессеров, ушел из-под огня переворотом и, в свою очередь, атаковал «противника».

Один «Мустанг» он повредил (самолет, дымя, вышел из боя и, немного пролетев, упал, летчик выпрыгнул с парашютом), второй Р-51 взорвался в воздухе. Только после результативной атаки Кожедуб заметил белые звезды ВВС США на крыльях и фюзеляжах сбитых им самолетов. После приземления командир полка полковник Чупиков посоветовал Кожедубу помалкивать об инциденте и отдал ему проявленную пленку фотокинопулемета. О существовании пленки с кадрами горящих «Мустангов» стало известно только после смерти легендарного летчика.

**Алексей Петрович Маресьев**

Маресьев Алексей Петрович летчик-истребитель, заместитель командира эскадрильи 63-го гвардейского истребительного авиационного полка, гвардии старший лейтенант.

Родился 20 мая 1916 года в городе Камышине Волгоградской области в семье рабочего. Русский. В три года он остался без отца, который умер вскоре после возвращения с Первой мировой войны. После окончания 8 классов средней школы Алексей поступил в ФЗУ, где получил специальность слесаря. Затем подал заявление в Московский авиационный институт, но вместо института по комсомольской путевке отправился строить Комсомольск-на-Амуре. Там он пилил лес в тайге, строил бараки, а потом и первые жилые кварталы. Одновременно учился в аэроклубе. В советскую армию призван в 1937 году. Служил в 12-й авиационном погранотряде. Но, по словам самого Маресьева, он не летал, а "заносил хвосты" у самолётов. По-настоящему он поднялся в воздух уже в Батайской военной авиационной школе пилотов, которую окончил в 1940 году. Служил в ней инструктором-лётчиком.

Свой первый боевой вылет он совершил 23 августа 1941 года в районе Кривого Рога. Боевой счёт лейтенант Маресьев открыл в начале 1942 года – сбил Ju-52. К концу марта 1942 года довёл счёт сбитых фашистских самолетов до четырех. 4 апреля в воздушном бою над Демянским плацдармом (Новгородская обл.) истребитель Маресьева был подбит. Он попытался совершить посадку на лёд замёрзшего озера, но рано выпустил шасси. Самолёт стал быстро терять высоту и упал на лес.

Маресьев добирался ползком до своих. Он обморозил ступни ног и их пришлось ампутировать. Однако летчик решил не сдаваться. Когда ему сделали протезы, он долго и упорно тренировался и добился разрешения вернуться в строй. Заново учился летать в 11 запасной авиабригаде в г. Иваново.

В июне 1943 года Маресьев вернулся в строй. Воевал на Курской дуге в составе 63-го гвардейского истребительного авиационного полка, был заместителем командира эскадрильи. В августе 1943 года Алексей Маресьев во время одного боя сбил сразу три вражеских истребителя FW-190.

24 августа 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР гвардии старшему лейтенанту Маресьеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Позже воевал в Прибалтике, стал штурманом полка. В 1944 году вступил в КПСС. Всего совершил 86 боевых вылетов, сбил 11 самолётов противника: 4 – до ранения и семь – с ампутированными ногами. В июне 1944 года гвардии майор Маресьев становится инспектором-лётчиком Управления высших учебных заведений ВВС. Легендарной судьбе Алексея Петровича Маресьева посвящена книга Бориса Полевого "Повесть о настоящем человеке".

В июле 1946 года Маресьев с почётом уволен из состава ВВС. В 1952 году он окончил Высшую партийную школу при ЦК КПСС, в 1956 году - аспирантуру Академии общественных наук при ЦК КПСС, получил звание кандидата исторических наук. В том же году он стал ответственным секретарём Советского комитета ветеранов войны, в 1983 году – первым заместителем председателя комитета. В этой должности он проработал до последнего дня своей жизни.

Полковник в отставке А.П. Маресьев награждён двумя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Красного Знамени, Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Дружбы народов, Красной Звезды, Знак Почёта, "За заслуги перед Отечеством" 3 степени, медалями, иностранными орденами. Был почётным солдатом воинской части, почётным гражданином городов Комсомольск-на-Амуре, Камышин, Орёл. Его именем названы малая планета Солнечной системы, общественный фонд, молодёжные патриотические клубы. Избирался депутатом Верховного Совета СССР. Автор книги "На Курской дуге" (М., 1960).

Ещё во время войны вышла книга Бориса Полевого "Повесть о настоящем человеке", прототипом главного героя которой стал Маресьев (автор изменил только одну букву в его фамилии). В 1948 году по книге на Мосфильме режиссёром Александром Столпером снят одноимённый кинофильм. Маресьеву даже предложили самому играть главную роль, но он отказался и эту роль исполнил профессиональный актёр Павел Кадочников.

Скоропостижно скончался 18 мая 2001 года. Похоронен в г. Москве на Новодевичьем кладбище. 18 мая 2001 года в Театре Российской армии намечался торжественный вечер по случаю 85-летия Маресьева, но за час до начала у Алексея Петровича случился сердечный приступ. Его доставили в реанимацию одной из московских клиник, где он скончался, не приходя в сознание. Торжественный вечер всё же состоялся, но начался он с минуты молчания.

**Красноперов Сергей Леонидович**

Красноперов Сергей Леонидович родился 23 июля 1923 года в деревне Покровка Чернушинского района. В мае 1941 года добровольцем ушел в ряды Советской Армии. Год учился в Балашовской авиашколе пилотов. В ноябре 1942 года пилот-штурмовик Сергей Красноперов прибыл в 765-й штурмовой авиаполк, а в январе 1943 года его назначили заместителем командира эскадрильи 502-го штурмового авиаполка 214-й штурмовой авиадивизии Северо-Кавказского фронта. В этом полку в июне 1943 года он вступил в ряды партии. За боевые отличия награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны 2-й степени.

Звание Героя Советского Союза присвоено 4 февраля 1944 года. Погиб в бою 24 июня 1944 года. "14 марта 1943 года. Летчик-штурмовик Сергей Красноперов совершает один за другим два вылета на штурмовку порта Темркж. Ведя шестерку "илов", он поджег у причала порта катер. Во второй вылет вражеский снаряд угодил в мотор. Яркое пламя на мгновение, как показалось Красноперову, затмило солнце и сразу же исчезло в густом черном дыму. Красноперов выключил зажигание, перекрыл бензин и попытался вести самолет к линии фронта. Однако через несколько минут стало ясно, что спасти самолет не удастся. А под крылом - сплошное болото. Выход один: идти на посадку. Едва горящая машина коснулась фюзеляжем болотных кочек, едва успел летчик выскочить из нее и чуть отбежать в сторону, прогрохотал взрыв.

Через несколько дней Красноперов снова в воздухе, и в журнале боевых действий командира звена 502-го штурмового авиационного полка младшего лейтенанта Красноперова Сергея Леонидовича появилась краткая запись: "23.03.43". Двумя вылетами уничтожил автоколонну в районе ст. Крымской. Уничтожил автомашин – 1, создано очагов пожара – 2". 4 апреля Красноперов штурмовал живую силу и огневые средства в районе высоты 204,3 метра. В следующем вылете штурмовал артиллерию и огневые точки в районе станции Крымская. При этом уничтожил два танка, одно орудие и миномет.

Однажды младший лейтенант получил задание на свободный полет в паре. Он был ведущим. Скрытно, на бреющем полете пара ["илов"](http://www.otvoyna.ru/chturm.htm) проникла глубоко в тыл противника. Заметили на дороге автомашины – атаковали их. Обнаружили скопление войск - и внезапно обрушили на головы гитлеровцев губительный огонь. С самоходной баржи немцы выгружали боеприпасы и вооружение. Боевой заход – баржа взлетела на воздух. Командир полка подполковник Смирнов писал о Сергее Красноперове: "Такие героические подвиги товарища Красноперова повторяются в каждом боевом вылете. Летчики его звена стали мастерами штурмового дела. Звено сплочено и занимает ведущее место. Самые трудные и ответственные задания командование всегда поручает ему. Своими героическими подвигами он создал себе боевую славу, пользуется заслуженным боевым авторитетом среди личного состава полка". И в самом деле. Сергею минуло всего 19 лет, а за подвиги он уже был награжден орденом Красной Звезды. Ему минуло лишь 20, а его грудь украсила Золотая Звезда Героя.

Семьдесят четыре боевых вылета совершил Сергей Красноперов в дни боев на Таманском полуострове. Как одному из лучших, ему 20 раз доверялось водить на штурмовку группы "илов", и всегда он выполнял боевое задание. Им лично уничтожено 6 танков, 70 автомашин, 35 повозок с грузом, 10 орудий, 3 миномета, 5 точек зенитной артиллерии, 7 пулеметов, 3 тягача, 5 дзотов, склад с боеприпасами, потоплены катер, самоходная баржа, уничтожены две переправы через Кубань.

**Николай Францевич Гастелло**

Николай Францевич родился 6 мая 1908 года в Москве, в семье рабочего. Окончил 5 классов. Работал слесарем на Муромском паровозоремском заводе строительных машин. В Советской Армии в мая 1932 года. В 1933 году окончил Луганскую военную школу летчиков в частях бомбардировщиков. В 1939 году участвовал в боях на р. Халхин - Гол и советско-финдляндской войне 1939-1940 гг. В действующей армии с июня 1941 г. командир эскадрильи 207-го дальнебомбардировочного авиационного полка (42-я бомб. авиационная дивизия, 3-й бомбардировочный авиационный корпус ДБА) капитан Гастелло выполнял 26 июня 1941 г. очередной полет на задание. Его бомбардировщик был подбит и загорелся. Он направил горящий самолет на скопление вражеских войск. От взрыва бомбардировщика противник понес большие потери. За совершенный подвиг 26 июля 1941 года присвоено посмертно Звание Героя Советского Союза. Имя Гастелло навечно занесено в списки воинских частей. На месте подвига на шоссе Минск-Вильнюс сооружен памятник-мемориал, в Москве.

**Севастьянов Алексей Тихонович**

Севастьянов Алексей Тихонович командир звена 26-го истребительного авиационного полка (7-й истребительный авиационный корпус, Ленинградская зона ПВО) младший лейтенант. Родился 16 февраля 1917 года в деревне Холм ныне Лихославльского района Тверьской (Калининской) области. Русский. Окончил Калининский вагоностроительный техникум. В РККА с 1936 года. В 1939 году окончил Качинскую военную авиационную школу.

Севастьянов Алексей Тихонович командир звена 26-го истребительного авиационного полка (7-й истребительный авиационный корпус, Ленинградская зона ПВО) младший лейтенант. Родился 16 февраля 1917 года в деревне Холм ныне Лихославльского района Тверьской (Калининской) области. Русский. Окончил Калининский вагоностроительный техникум. В РККА с 1936 года. В 1939 году окончил Качинскую военную авиационную школу.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Всего в годы войны младший лейтенант Севастьянов А.Т. совершил более 100 боевых вылетов, сбил 2 вражеских самолёта лично (один из них тараном), 2 – в группе и аэростат наблюдения.

Звание Героя Советского Союза Алексею Тихоновичу Севастьянову присвоено посмертно 6 июня 1942 года.

4 ноября 1941 года младший лейтенант Севастьянов на самолёте Ил-153 патрулировал [на подступах к Ленинграду](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm). Около 22.00 начался налёт вражеской авиации на город. Не смотря на огонь зенитной артиллерии, одному бомбардировщику He-111 удалось прорваться к Ленинграду. Севастьянов атаковал противника, но промахнулся. Он второй раз пошёл в атаку и открыл огонь с близкого расстояния, но опять мимо. Севастьянов атаковал в третий раз. Подойдя вплотную, он нажал на гашетку, но выстрелов не последовало – кончились патроны. Чтобы не упустить врага, он решил пойти на таран. Приблизившись сзади к "хейнкелю", он отрубил ему винтом хвостовое оперение. Потом покинул повреждённый истребитель и приземлился на парашюте. Бомбардировщик упал в районе Таврического сада. Выбросившиеся на парашютах члены экипажа были взяты в плен. Упавший истребитель Севастьянова был найден в Басковом переулке и восстановлен специалистами 1-й рембазы.

23 апреля 1942 года Севастьянов А.Т. погиб в неравном воздушном бою, защищая "Дорогу жизни" через Ладогу (сбит в 2.5 км от поселка Рахья Всеволожского района; в этом месте установлен памятник). Похоронен в Ленинграде на Чесменском кладбище. Навечно зачислен в списки воинской части. Его именем названы улица в С.-Петербурге, Дом культуры в селе Первитино Лихославльского района. Его подвигу посвящена документальный фильм "Герои не умирают".

**Матвеев Владимир Иванович**

Матвеев Владимир Иванович Командир эскадрильи 154-го истребительного авиационного полка (39-я истребительная авиационная дивизия, Северный фронт) - капитан. Родился 27 октября 1911 года в Санкт-Петербурге в семье рабочего. Русский Член ВКП(б) с 1938 года. Окончил 5 классов. Работал слесарем на фабрике "Красный Октябрь". В РККА с 1930 года. В 1931 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу лётчиков, в 1933 – Борисоглебскую военную авиационную школу пилотов. Участник советско-финляндской войны 1939–1940 годов.

С началом Великой Отечественной войны на фронте. Капитан Матвеев В.И. 8 июля 1941 года при отражении налёта авиации противника на[Ленинград](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm), израсходовав весь боекомплект, применил таран: концом плоскости своего МиГ-3 срезал хвостовое оперение фашистского самолёта. Вражеский самолёт упал у деревни Малютино. Благополучно произвёл посадку на своём аэродроме. Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" Владимиру Ивановичу Матвееву присвоено 22 июля 1941 года.

Погиб в воздушном бою 1 января 1942 года, прикрывая "Дорогу жизни" по Ладоге. Похоронен в Ленинграде.

**Поляков Сеpгей Hиколаевич**

Сеpгей Поляков pодился в 1908 году в Москве, в семье pабочего. Окончил 7 классов неполной средней школы. С 1930 года в Красной Аpмии, окончил военное авиационное училище. Участник гражданской войны в Испании 1936 – 1939 годов. В воздушных боях сбил 5 самолётов франкистов. Участник Советско – Финляндской войны 1939 – 1940 годов. На фронтах Великой Отечественной войны с первого дня. Командиp 174-го штурмового авиационного полка Майоp С. Н. Поляков совеpшил 42 боевых вылета, нанося точные удаpы по аэpодpомам, технике и живой силе пpотивника, уничтожил пpи этом 42 и повpедил 35 самолетов.

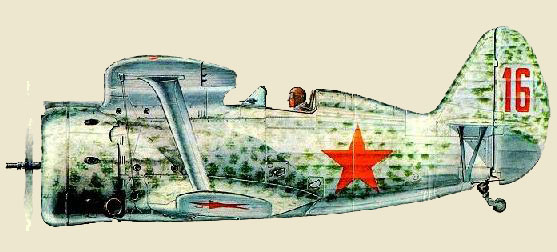
23 Декабpя 1941 года погиб пpи выполнении очередного боевого задания. 10 Февpаля 1943 года за мужество и отвагу, проявленные в боях с врагами, Сеpгею Hиколаевичу Полякову было присвоено звание Геpоя Советского Союза ( посмертно ). За период службы нагpажден Оpденами Ленина, Кpасного Знамени ( дважды ), Кpасной Звезды, медалями. Похоpонен в деpевне Агалатово Всеволожского pайона Ленингpадской области.

**Муравицкий Лука Захарович**

Лука Муравицкий родился 31 Декабря 1916 года в деревне Долгое, ныне Солигорского района Минской области, в семье крестьянина. Окончил 6 классов и школу ФЗУ. Работал на метрополитене в Москве. Окончил Аэроклуб. В Советской Армии с 1937 года. Окончил Борисоглебскую военную школу летчиков в 1939 году.Б.зЮ

Участник Великой Отечественной войны с Июля 1941 года. Свою боевую деятельность, Младший лейтенант Муравицкий начал в составе 29-го ИАП Московского военного округа. Этот полк встретил войну на устаревших истребителях И-153. Достаточно маневренные, они уступали самолетам противника в скорости и огневой мощи. Анализируя первые воздушные схватки летчики пришли к мнению, что им нужно отказаться от шаблона прямолинейных атак, а сражаться на виражах, в пикировании, на "горке", когда их "Чайка" набирала дополнительную скорость. Тогда же было решено перейти и на полеты "двойками", отказавшись от установленного официальным положением звена из трех машин.

Первые же полеты "двоек" показали их явное преимущество. Так, в конце Июля, Александр Попов в паре с Лукой Муравицким, возвращаясь после сопровождения бомбардировщиков, встретились с шестеркой "мессеров". Наши летчики первыми бросились в атаку и сбили ведущего вражеской группы. Ошеломленные внезапным ударом гитлеровцы поспешили убраться.

... На каждом своем самолете Лука Муравицкий белой краской выводил по фюзеляжу надпись – "За Аню". Летчики поначалу посмеивались над ним, а начальство приказывало стереть надпись. Но перед каждым новым вылетом на фюзеляже самолета по правому борту опять появлялось – "За Аню"... Hикто не знал, кто же это такая Аня, о которой Лука помнит, даже идя в бой...

Однажды перед боевым вылетом командир полка приказал Муравицкому немедленно стереть надпись и больше такое, чтобы не повторялось ! Тогда – то Лука и рассказал командиру, что это его любимая девушка, которая вместе с ним работала на Метрострое, училась в аэроклубе, что и она любила его, собирались пожениться, но... Она разбилась, прыгая с самолета. Парашют не раскрылся... Пусть она не в бою погибла, продолжал Лука, но готовилась стать воздушным бойцом, защищать Родину. Командир смирился.

Участвуя в обороне Москвы, Командир звена 29-го ИАП Лука Муравицкий добился блестящих результатов. Его отличали не только трезвый расчет и храбрость, но и готовность идти на все, чтобы одержать победу над врагом. Так 3 Сентября 1941 года, действуя на Западном фронте, он таранил вражеский самолет-разведчик Не-111 и совершил благополучную посадку на поврежденном самолете. В начале войны самолетов у нас было мало и в тот день Муравицкому пришлось лететь одному – прикрывать железнодорожную станцию, где шла разгрузка эшелона с боеприпасами. Истребители, как правило, летали парой, а тут – один...

Сначала все шло спокойно. Лейтенант зорко следил за воздухом в районе станции, но как усмотришь, если над головой многослойные облака, дождь. Когда Муравицкий делал разворот над окраиной станции, в промежутке между ярусами облаков он увидел немецкий самолет – разведчик. Лука резко увеличил обороты мотора и помчался наперерез "Хейнкелю-111". Атака Лейтенанта была неожиданной, на "Хейнкеле" еще не успели открыть огонь, как пулеметная очередь прошила противника и тот, круто снижаясь, стал удирать. Муравицкий догнал "Хейнкель", вновь открыл по нему огонь и вдруг пулемет замолчал. Летчик сделал перезарядку, но, видимо, кончились боеприпасы. И тогда Муравицкий решил таранить врага.

Он увеличил скорость самолета – ["Хейнкель"](http://www.otvoyna.ru/istrebit.htm#zakl8) все ближе и ближе. Вот уже видны в кабине гитлеровцы... Не уменьшая скорости, Муравицкий приближается почти вплотную к фашистскому самолету и винтом ударяет по хвосту. Рывок и винт истребителя рассек металл хвостового оперения Не-111... Самолет противника врезался в землю за железнодорожным полотном на пустыре. Лука тоже сильно ударился головой о приборную доску, прицел и потерял сознание. Очнулся – самолет падает к земле в штопоре. Собрав все силы, летчик с трудом прекратил вращение машины и вывел ее из крутого пикирования. Лететь дальше он не мог и пришлось ему посадить машину у станции...

Подлечившись, Муравицкий вернулся в свой полк. И снова бои. По несколько раз в день вылетал в бой командир звена. Он рвался в бой и опять, как до ранения, по фюзеляжу его истребителя было тщательно выведено: "За Аню". К концу Сентября на счету отважного летчика было уже около 40 воздушных побед, одержанных лично и в составе группы.

Вскоре одна из эскадрилий 29-го ИАП, в составе которой находился и Лука Муравицкий, была переброшена на Ленинградский фронт для усиления 127-го ИАП. Главной задачей этого полка было сопровождение транспортных самолетов по Ладожской трассе, прикрытие их посадки, погрузки и выгрузки. Действуя в составе 127-го ИАП Старший лейтенант Муравицкий сбил еще 3 самолета противника. 22 Октября 1941 года за образцовое выполнение боевых заданий командования, за мужество и отвагу проявленные в боях, Муравицкому было присвоено звание Героя Советского Союза. К этому времени на его личном счету значилось уже 14 сбитых вражеских самолетов.

30 Ноября 1941 года командир звена 127-го ИАП Старший лейтенант Маравицкий погиб в неравном воздушном бою, защищая Ленинград... Общий итог его боевой деятельности, в различных источниках, оценивается по разному. Наиболее часто встречается цифра 47 ( 10 побед одержанных лично и 37 в составе группы ), реже – 49 ( 12 лично и 37 в группе ). Однако все эти цифры никак не стыкуются с цифрой личных побед – 14, приведенной выше. Более того, в одной из публикаций вообще утверждается, что свою последнюю победу Лука Муравицкий одержал в Мае 1945 года, над Берлином. Точных данных, к сожалению, пока нет.

Лука Захарович Муравицкий похоронен в деревне Капитолово Всеволожского района Ленинградской области. Его именем названа улица в деревне Долгое.

**Старший лейтенант Зеленко Е.И.**

"Горели их сердца пожаром мести.

И крылья поднимали их в полёт.

И был их каждый вылет делом чести,

За Родину свою, за свой народ."

Л. Томчи

Во время Великой Отечественной войны наряду с мужчинами занимали место в боевом строю и девушки. Крушили врага отважные танкисты М. Октябрьская и И. Левченко, уничтожила несколько вражеских танков бронебойщица Л. Земскова, грозой для фашистов были летчицы Л. Литвяк, Е. Буданова, А. Егорова и др. Старший лейтенант Екатерина Ивановна Зеленко, единственная из женщин, совершила воздушный таран.

Екатерина Ивановна Зеленко родилась 14 сентября 1916 г. в селе Корощине Волынской губернии (ныне Житомирская область Украины). Училась в 10-й средней школе города Курска и рано связала судьбу с небом – уже в 1933-м закончила Воронежский аэроклуб. Зеленко пришла в авиацию по велению сердца... С отличием в 1936 г. окончила 3-ю Оренбургскую военную авиашколу летчиков. В авиашколе Зеленко стала отличной спортсменкой: быстрее всех бегала, метко стреляла, метала диск, копье и молот, охотно прыгала с парашютом. Военная авиация оказалась настоящим призванием Екатерины. Она стала одной из первых женщин – военных летчиков страны.

Екатерина Зеленко была единственной девушкой-летчиком, воевавшей с белофиннами. В составе 3-й эскадрильи 11-го легкобомбардировочного авиаполка Зеленко Е.И. совершила 8 успешных боевых вылетов. Она совершала в сложной обстановке разведывательные полеты в тыл противника, бомбила объекты неприятеля, уничтожила артиллерийскую батарею и склад боеприпасов. И делала это наравне с мужчинами. За боевые подвиги в финской войне Зеленко Е.И. была награждена орденом Красного Знамени...

После [советско-финской войны](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm) Екатерина Зеленко служила под Харьковом в 135-м бомбардировочном авиаполку, была назначена командиром звена. Она блестяще освоила легкий и маневренный бомбардировщик ближнего действия Су-2, вооруженный пятью пулеметами, да так, что накануне Великой Отечественной войны она была уже отличным летчиком-инструктором и принимала участие в переучивании руководящего состава семи авиационных полков на новом самолете «СУ-2»...

С первого дня Великой Отечественной войны Екатерина Зеленко участвовала в боях, была заместителем командира 5-й эскадрильи 135-го бомбардировочного полка 16-й авиационной дивизии, ВВС 6-й армии, Юго-Западного фронта. В июле 1941 г. Зеленко повела группу бомбардировщиков на колонну немецкой военной техники. В результате смелого и решительного налета было уничтожено около 45 танков и 20 автомашин с вражеской пехотой.

В районе станции Быхово в августе 1941 г. Екатерина Зеленко вела на задание группу бомбардировщиков, наши самолёты попали под сильный огонь зенитных батарей над скоплением войск противника. Несмотря на обстрел, группа Зеленко задание выполнила, уничтожив батальон немецкой пехоты и не потеряв ни одного своего самолета. Воевала храбро – совершила 40 боевых вылетов, провела 12 воздушных боев.

Зеленко подняла самолет в воздух в пасмурный осенний день 12 сентября 1941 г. Она была командиром экипажа, лейтенант Н. Павлык был летчиком-наблюдателем... В полет в тот день Катю не посылали. Ее машина была повреждена.

Екатерина подошла к заместителю командира полка [Пушкину А.И.](http://www.otvoyna.ru/puchkin.htm), сказала:– Товарищ капитан, разрешите мне вылететь в разведку. Анатолий Иванович (в будущем – зам. начальника Главного штаба ВВС, генерал-лейтенант, Герой Советского Союза) ответил Кате:– Хорошо. Полет твой был бы очень важен. Но на чем ты полетишь?– На вашем самолете, – ответила Катя...

В паре с ней ушел в полет капитан Лебедев. Через некоторое время с аэродрома увидели, как самолет Лебедева проскочил на полной скорости над лесом – его гнали «мессеры» – и скрылся в направлении г. Лебедина (город Сумской области Украины). Позже выяснилось, что капитан с большим трудом посадил самолет – машина была истерзана пулями, плоскости отвалились.

«Мессеры», которые бросились на его бомбардировщик, вернулись к остальным, взявшим в кольцо самолет Кати. Их было семь. Она – одна. Когда один из фашистов заслонил смотровое стекло, Екатерина нажала гашетку «шкаса». «Мессер» загорелся. У летнаба кончился боезапас. Зеленко приказала Павлыку покинуть самолет. Они были уже подбиты. Павлык выбросился с парашютом.

«СУ-2» развернулся, вошел в вираж и продолжал стрелять по новому фашисту. Видимо, запас патронов у Зеленко кончился. Она повела самолет по дуге мимо зависших рядом «мессеров», прошла одного, второго. Она, наверное, понимала, в какие воздушные тиски сейчас попадет.

Зеленко, вероятно, была спокойна за летнаба, который покинул самолет и теперь наверняка доберется до аэродрома (бой проходил в 20 километрах) и доложит результаты разведки, результаты горькие, жизненно важные – наступление фашистов развивалось с двух сторон.

Она сама наверняка могла бы выброситься с парашютом, потому что знала, что внизу еще наши, лес, и деревня внизу, и поля – еще наши. Но, уничтожив одного «мессера», она вышла на курс атаковавшего ее фашиста и повела бомбардировщик на явное, жесткое, отчаянное сближение, повела со скоростью пикирования, не отклоняясь ни на градус, словно скользила по невидимым рельсам.

В какой-то час и миг она врезалась тяжелой машиной в сильное, ускользающее тело «мессера», проломив его корпус с неслышным в реве мотора треском и грохотом.

Возможно, что в следующие секунды после тарана, при попытке выровнять заваливающуюся машину и бросить ее на новый таран, ее самолет был пробит тяжелыми пулями, и, может быть, именно этой очередью была убита сама Катя и пробит ее комсомольский билет, пробит навылет тяжелой пулей, пробит, как и ее сердце и вся ее короткая и вечная жизнь.

Обломки двух самолетов медленно расходились в осеннем небе и падали на пустые поля и облетевший лес. Внизу, на земле, на узкой улице села Анастасьевка, которое уже через сутки займут немцы, стояли взрослые и дети и смотрели, как обломки летят вниз, оставляя в небе недолгие следы гари.

На третий день в полк добрался раненый лейтенант Павлык, он и рассказал, как на них напали семь «мессеров».

Погибла старший лейтенант Екатерина Ивановна Зеленко, не успев дожить двух дней до своего 25-летия. Её похоронили местные жители в центре села Анастасьевка Сумской области. После войны останки лётчицы были перевезены и перезахоронены в г. Курске.

Посмертно она еще в 1941 г. представлялась к званию [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), но тогда была награждена [орденом Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2). Только в мае 1990 г. ей было присвоено звание Героя Советского Союза. Памятники Екатерине Зеленко установлены в украинском селе Берестовка, откуда она отправилась в последний полет, и Курске, ее имя носят улицы в Курске, Воронеже и Сумах.

**Главный маршал авиации Вершишин К.А.**

"И слушали меня, как только слушают

друг друга люди взвода одного.

И я почувствовал, как между душами

сверкнула искра слова моего."

С. Гудзенко

Будущий Главный маршал авиации Константин Андреевич Вершинин родился 3 июня 1900 г. в небольшом селении Боркино Санчурского района Кировской области. Семья плотника Андрея Галактионовича Вершинина была многодетной (семь душ детей), жила в постоянной бедности. Костя Вершинин окончил церковноприходскую школу с похвальной грамотой, но продолжить образование ему не удалось. Семье нужны были кормильцы, и 11-летний Костя поступил строгалем в плотницкую артель. К четырнадцати годам Константина Вершинина считали уже настоящим работником. Началась Первая мировая война, Костя остался единственным кормильцем семьи – отца мобилизовали на фронт. Семья голодала, с другом отца подросток нанялся к лесопромышленнику на сплав леса. Это был тяжелейший труд, сопряженный с большим риском и опасностью. Довелось пареньку поработать и сплавщиком, и плотогоном, и лесорубом-возчиком. Потом Константин снова стал плотничать.

В 1918 г. работал на судоремонтном заводе. В затоне было объявлено военное положение. Часть судов, вошедших в состав Волжской военной флотилии, на заводе переоборудовали и приспособили для ведения боевых действий. Константин стал подносчиком патронов к пулемету, участвовал в походе на Казань. Вместе с десантом, высаженным ночью 10 сентября, Вершинин тушил пожары, помогал ликвидировать последствия деятельности в городе белогвардейцев. Весной 1919 г. был призван в Красную Армию, участвовал в Гражданской войне.

Военная служба Константина Андреевича началась в июне 1919 г. в запасном пехотном полку в Симбирске. Летом 1920 г. окончил Симбирские пехотные курсы. Получил назначение командиром маршевой роты в запасном полку, который дислоцировался в районе Дорогобужа. В роте насчитывалось около трехсот красноармейцев. В начале октября 1920 г. во главе своей роты Вершинин прибыл на Западный фронт. Военные действия против белополяков вскоре прекратились, но еще длительное время пришлось вести борьбу против банд Булак-Балаховича.

В январе 1921 г. Вершинина назначили командиром батальоном. Весной дивизия передислоцировалась в Орел. Благодаря тщательной подготовке к дальнему походу (из Лепеля (Витебская область) в Орел передвигались пешим порядком) и люди, и оружие, и все батальонное имущество прибыли на новое место в полном порядке. Затем Вершинин во главе батальона боролся с бандой Колесникова в Тамбовской губернии.

Вскоре Константина Вершинина направили на учебу в Высшую стрелковую школу командного состава «Выстрел». Спустя два года, в августе 1923 г., окончив школу, он стал командиром учебной роты в одной из пехотных школ Приволжского военного округа. Там он прослужил 5 лет. В ноябре 1928 г. Вершинин был назначен командиром батальона Казанской дивизии. Поступил на заочное отделение Военной академии имени М.В. Фрунзе. Окончил первый, самый сложный ее курс. А затем его военная специальность изменилась… Прослужив 11 лет в пехоте, он с осени 1930 г. продолжал учебу уже очно, но теперь, а академии другого профиля – в Военно-воздушном имени Н.Е. Жуковского. Многим красным командиром в то время по велению партии неожиданно для них самих пришлось стать авиаторами…

Вершинин стал слушателем командного факультета Военно-воздушной академии, не совершив до этого ни единого полета на самолете. Сейчас такое и представить себе невозможно: в академию приходят офицеры, имеющие теоретическую подготовку и практический опыт летной работы. По 10-12 часов занимались слушатели в аудиториях, а вечерами опять занятия – самостоятельная подготовка к очередному учебному дню. На Центральном аэродроме или на полевой площадке, неподалеку от Серпухова проходили летную практику – осваивали стрельбу по наземным и воздушным целям, учились вести воздушную разведку, корректировать с самолета огонь артиллерии. Академический курс обучения предусматривал, помимо командирской подготовки, получение слушателями специальности летчика-наблюдателя.

Вначале Вершинин был недоволен переводом в авиацию. Свыкся с пехотой, справедливо считал, что многое уже освоил как общевойсковой командир и в этом именно направлении ему нужно совершенствоваться. Но вскоре почувствовал – увлекла его авиация, хотя и страшила: нужно было изучать науки, о которых он раньше даже не слышал. Учился упорно, настойчиво, добился хороших результатов.

После окончания академии в январе 1933 г. он был назначен начальником оперативного отдела штаба авиационной бригады в Киевский военный округ. В феврале 1934 г. Вершинин К.А. получил новое назначение – командиром эскадрильи Высшей летно-тактической школы. Однако Вершинин считал, что он не имеет морального права руководить летчиками, если сам не овладеет техникой пилотирования самолета – ведь он в академии получил профессию лишь летчика-наблюдателя. Поэтому он подал рапорт начальнику школы с просьбой направить его на учебу в Качинское училище летчиков. Просьбу удовлетворили. Немногим более чем за месяц Вершинин освоил весь курс переучивания на летчика – редкостный факт!

Возвратившись из лётного училища, Константин Андреевич продолжал командовать эскадрильей вплоть до назначения в августе 1938 г. помощником начальника по летной подготовке Высших авиационных курсов усовершенствования летного состава. К тому времени он уже летал самостоятельно на всех типах самолетов, имевшихся в распоряжении курсов, в том числе и на СБ. Начало Великой Отечественной войны Вершинин К.А. встретил в должности начальника Высшие авиационные курсов усовершенствования летного состава. На него была возложена задача подготовки бомбардировочных полков для фронта. Необходимо было как можно быстрее формировать, обучать и отправлять на фронт новые авиационные части!

В сентябре 1941 г. полковник Вершинин К.А. был назначен командующим ВВС Южного фронта. К моменту прибытия Вершинина на фронт ожесточенные оборонительные бои шли уже на рубеже Днепра. Все силы ВВС Южного фронта были брошены против прорвавшейся на юго-восток танковой группировки фельдмаршала Клейста. К этому моменту в полках осталось по 10-12, а то и меньше самолетов. Иначе говоря, хорошо, если имелась в строю эскадрилья на полк. Вот тогда командующий предложил восстанавливать собственными силами подбитые и совершившие вынужденную посадку в нашем тылу самолеты. Эта идея была претворена в жизнь благодаря изобретательности и трудолюбию инженерно-технического состава ВВС фронта. В итоге только за сентябрь 1941 г. было восстановлено свыше 300 самолетов. 22 октября Вершинину было присвоено звание генерал-майора авиации. Это означало, что его деятельность на посту командующего ВВС Южного фронта оценена положительно.

Контрнаступление под [Ростовом](http://www.otvoyna.ru/rostov.htm) и подготовка предстоявшей воздушной операции, ему сопутствовавшей, стали для Вершинина самым ответственным делом за все время пребывания на фронте. В Ростовской наступательной операций ВВС Южного фронта за 10 летных дней произвели свыше 38 тыс. самолето-вылетов, сбросили на врага 30 тыс. бомб разного калибра, 1000 реактивных снарядов, ими было уничтожено 76 самолетов противника (61 в воздушных боях и 15 на земле), разрушено 3 водных переправы, выведено из строя 90 орудий, 25 тыс. автомашин, 140 танков. Наши потери составили 32 самолета, из них в воздушных боях было потеряно всего 5.

Зимой 1942 г. ВВС Южного фронта активно участвовали в авиационном обеспечении нескольких частных наступательных операций, в том числе Барвенковской. Летом 1942 г. завершилось формирование 4-й воздушной армии, командующим которой был назначен Константин Андреевич Вершинин. В первой половине июля в составе воздушной армии в строю было всего лишь около 200 самолетов. Соотношение сил сторон в авиации было 1 к 6 в пользу противника. Летный состав напрягал все силы, чтобы хоть в малой степени противостоять неизмеримо превосходящему ее противнику. 8 сентября 1942 г. Вершинин был назначен командующим ВВС Закавказского фронта.

Под его руководством объединялись 4-я и 5-я воздушные армии и авиация Черноморского флота. В начале января 1943 г. контрудары советских войск, оборонявших Кавказ, переросли в общее наступление. В обороне и в наступлении наша авиация действовала исключительно активно. Северо-западная группа войск Закавказского фронта была преобразована в самостоятельный Северо-Кавказский фронт. Командующим ВВС нового фронта был назначен Вершинин К.А.. Под его руководством сосредоточивались, по сути, прежние авиационные силы, в том числе три воздушные армии и авиация Черноморского флота.

В общей сложности к тому времени в составе ВВС фронта было около 600 самолетов (250 – в 4-й, 200 – в 5-й воздушных армиях, 70 – в авиагруппе Черноморского флота и 60 самолетов группы дальней авиации). Противник же сосредоточил на стационарных аэродромах Крыма, а также на Таманском полуострове до 1000 самолетов. Для действий на Кубани он мог привлечь еще и часть бомбардировщиков (до 200 самолетов), находившихся в Донбассе и на юге Украины. При таком соотношении сил необходимо было завоевать господство в воздухе. Задача непростая. Но только при этом условии становились возможными и надежное прикрытие войск на земле, и эффективная поддержка их наступления на полуострове.

По распоряжению Вершинина были специально подготовлены и направлены в стрелковые дивизии в качестве авиационных представителей офицеры-авиаторы. Для оперативного решения и согласования возникающих в ходе боевых действий вопросов между общевойсковыми, флотскими и авиационными командирами. В непосредственной близости к линии боевого соприкосновения был развернут пункт управления истребительной авиацией, для наведения самолетов на цели по радио с земли.

Наступление войск Северо-Кавказского фронта, начавшееся 4 апреля, развивалось для нас крайне трудно. К исходу первого дня все же удалось продвинуться вперед и выйти к железной дороге восточнее станицы Крымской. К концу дня резко ухудшилась погода. Из-за сильных ливней все дороги оказались размытыми и залитыми водой, видимость сократилась до 500 метров, и артиллерия, которая поддерживала пехоту, не смогла вести прицельный огонь. На следующий день вышли из берегов реки Адагум, Вторая, Абин. Транспорт и артиллерия двигаться не могли, наступавшим стрелковым частям приходилось продвигаться вброд по заболоченным участкам местности. Наступление застопорилось…

Противник готовился отразить наступление советских войск, продолжая усиливать в районе станицы Крымской свою оборону. А главное – он все яростнее атаковал наши войска с воздуха. Надо было закрыть небо над Крымской для врага. В этих боях отличились летчики из 16-го гвардейского и других истребительных авиаполков: гвардии капитан [Покрышкин А.И.](http://www.otvoyna.ru/statya96.htm), Речкалов Г.А., гвардии майор Крюков П.П., Семенишин В.Г., Фадеев Ф.И. и др. Борьба за господство в воздухе становилась яростнее, ожесточеннее.

Опыт, наблюдения Покрышкина и его товарищей за особенностями действий противника, предложения о целесообразной тактике наших истребителей в существующих условиях, их расчёты были обобщены и доведены до летчиков других полков, которые, в свою очередь, дополняли новую тактику боя своими личными наблюдениями и наработками. На войне учились друг у друга: летчики-командиры у своего командующего, командующий у них. Учились постоянно, непрерывно, взаимно обогащая друг друга. Сам Вершинин постоянно был в творческом поиске. Он смело ломал устаревшее. Именно в небе Кубани стараниями командующего и его штаба стал энергично вытесняться, как его окрестили, «строй-рой» – сомкнутый боевой порядок, основанный на «локтевой» связи. Вместо него вводился новый боевой порядок – свободно маневрирующие пары в рамках пространства, которое занимает подразделение.

Постепенно соотношение сил менялось в лучшую для нас сторону. К концу апреля в распоряжении командования фронта насчитывалось 900 самолетов. Боеспособность авиации фронта возросла не только за счет количественного роста самолетного парка. Иным стало его качество. Значительно вырос удельный вес новых типов бомбардировщиков. Наконец создавались условия для осуществления массированного применения авиационных сил. В планы действия авиации фронта теперь входило бить врага не только в воздухе, но и на земле, на его аэродромах, причем так, чтобы удары наращивались, перерастая в массированное наступление всеми силами. А сил прибавилось намного. Воздушное сражение над Кубанью нарастало. В отдельные дни проводилось до 50 групповых воздушных боев с участием по 30-50 самолетов с каждой стороны. Советская авиация неуклонно усиливала свою активность. Массированные ночные бомбардировки вражеских аэродромов все больше ослабляли возможности бомбардировочной и штурмовой авиации противника.

Грандиозное воздушное сражение на Кубани, в котором со второй половины апреля до начала июня 1943 г. противник потерял свыше 1100 самолетов, из которых 800 были сбиты в воздухе, положило начало стратегическому господству советской авиации над авиацией противника. После того как немецкое наступление в районе Мысхако было сорвано, в структуре ВВС Северо-Кавказского фронта произошли изменения. Управление 5-й воздушной армии, передав две истребительных и одну дивизию ночных бомбардировщиков, отбыло на Курск. Необходимость в существовании штаба ВВС отпала. Вершинин вновь, теперь до конца войны, вступил в командование 4-й воздушной армией...

В течение лета 1943 г. руководимая генерал-полковником Вершининым К.А. 4-я воздушная армия активно участвовала в боях, в результате которых противник, понеся тяжелый урон, вынужден был оставить Таманский полуостров. Началась новая, своеобразная по своему характеру подготовка к операции по высадке десанта в Крыму: 4-й воздушной армии предстояло взаимодействовать с моряками. Вопросы организации взаимодействия авиации с морскими десантами стали центральными в работе командующего и его штаба осенью 1943 г. и зимой 1944 г. Участием в штурме [Севастополя](http://www.otvoyna.ru/sevastopl.htm) закончился большой этап боевого пути 4-й воздушной армии в ходе Великой Отечественной войны.

Дальнейшая боевая работа 4-й воздушной армии и ее командующего протекала в составе 2-го Белорусского фронта. В ходе Белорусской стратегической наступательной операции летчики 4-й воздушной армии с 23 июня по 3 июля, когда нашими войсками был освобожден Минск, произвели более 8 тыс. самолето-вылетов. Они разрушали оборонительные сооружения противника, уничтожали его артиллерию и танки, срывали маневр резервами.

19 августа 1944 г. генерал-полковнику авиации Вершинину К.А. за умелое руководство авиацией в Белорусской наступательной операции и проявленные при этом мужество и героизм было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1). В тот же день Указом Президиума Верховного Совета СССР одному из славных советских асов, Покрышкину А.И., первому в стране, было присвоено звание трижды Героя Советского Союза.

Когда началась [Восточно-Прусская операция](http://www.otvoyna.ru/vost_prus.htm), то по плану, разработанному под руководством Вершинина, 4-я воздушная армия осуществила широкое массированное наступление. Действия армии велись в исключительно неблагоприятных метеорологических условиях. Однако все задачи по оказанию помощи сухопутным силам она выполнила в полном соответствии с указаниями командования фронта. Столь же успешно действовала 4-я воздушная армия и в ходе Восточно-Померанской операции в январе 1945 г.

Завершающей операцией, в которой 4-я воздушная армия под командованием Вершинина К.А. принимала участие в годы Великой Отечественной войны, была [Берлинская](http://www.otvoyna.ru/berlin.htm). При активной поддержке авиации войска 2-го Белорусского фронта форсировали реку Одер южнее Штеттина и разгромили здесь крупную группировку немецко-фашистских войск, обеспечив тем самым с севера наступление 1-го Белорусского фронта на Берлин.

В послевоенные годы Вершинин К.А. занимал высокие и ответственные посты в советских Вооруженных Силах. В 1946 г. он был назначен главнокомандующим Военно-Воздушных Сил, заместителем министра обороны СССР. В это время начался чрезвычайно важный период в дальнейшем развитии ВВС – период перевооружения их реактивной техникой. По инициативе маршала авиации Вершинина осенью того же года был создан первый специальный учебный центр для обучения летного состава на реактивных самолетах. И уже в августе 1947 г. под его руководством на воздушном параде в Тушине советские летчики, ведомые дважды Героем Советского Союза Савицким Е.Я., впервые продемонстрировали групповой высший пилотаж на реактивных самолетах.

В 1949 г., попав в опалу, Вершинин был назначен командовать войсками Бакинского округа ПВО, но затем, вернув расположение [Сталина](http://www.otvoyna.ru/statya28.htm), в 1952 г. был назначен командующим войсками ПВО страны. Вершинин многое сделал для перевооружения этих войск новой техникой, в том числе ракетной, для овладения ею личным составом. В январе 1957 г. Вершинин К.А. был вновь назначен главкомом ВВС и заместителем министра обороны, в 1959 г. удостоен высшего для авиационных военачальников звания – Главный маршал авиации.

Вклад Константина Андреевича Вершинина в ратные дела нашей авиации в годы Великой Отечественной войны, в послевоенное строительство и совершенствование ВВС был отмечен званием Героя Советского Союза, шестью орденами, орденом Октябрьской Революции, тремя орденами [Суворова](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl61) I степени, орденами Суворова II степени и [Отечественной войны I](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) степени, многими медалями, а также орденами других государств.

С марта 1969 г. Константин Андреевич стал генеральным инспектором группы генеральных инспекторов Министерства обороны СССР. Написал он и свои воспоминания «Четвертая воздушная». Они учат военных летчиков мужеству, сметке, преданности своему Отечеству. 30 декабря 1973 года Константин Андреевич Вершинин ушел из жизни, похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

**Старший лейтенант Гашева Р.С.**

"Мы вовсе не тени безмолвные.

Мы ветер и крик журавлей...

Погибшие в небе за Родину

Становятся небом над ней."

Е. Евтушенко

Гашева Руфина Сергеевна родилась в 1921 г. в семье сельского учителя в селе Верхне-Чусовское Чусовского района Свердловской области. В 1930 г. семья переехала из Свердловской области в Москву. Окончив в 1939 г. среднюю школу, Руфина Гашева поступила в Московский государственный университет на механико-математический факультет. С третьего курса университета добровольно ушла на фронт. Служила в бомбардировочной авиации. За годы войны совершила 848 боевых вылетов.

Шел 1943 год. Наша армия после разгрома немецко-фашистских войск под [Сталинградом](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm) развернула на юге наступление на широком фронте. От оккупантов были уже освобождены обширные территории Северного Кавказа, верховья Дона. Началась борьба за освобождение Украины. Ни днем, ни ночью не утихала ожесточенная борьба на фронте, растянувшемся на многие сотни километров. Полк ночных бомбардировщиков, в котором служила Руфина Гашева, действовал в тот период на юге. Было это под Краснодаром в канун 1 Мая. Полк готовился к очередному вылету в тыл врага. Настроение было приподнятое, боевое. В тот день полку было торжественно вручено гвардейское знамя. Руфина уже год была на фронте.

Всё произошло очень быстро. 13 октября 1941 г. утром Гашева зашла к секретарю комсомольской организации университета, днем была в ЦК комсомола, а вечером находилась уже в казармах. День своего рождения – 14 октября она провела в эшелоне в пути: девушек направляли в школу пилотов в г. Энгельс. И вот Руфина Гашева штурман! И не просто штурман, а гвардии штурман! На ее счету десятки успешных вылетов на бомбардировщике в тыл врага.

Трудно подсчитать, сколько за это время было сброшено бомб, сколько уничтожено складов с боеприпасами, различной боевой техники, сколько подавлено артиллерийских и пулеметных точек. Не поверили бы ее подруги по университету, что Руфина, худенькая, застенчивая девочка, стала грозой для врага в ночном фронтовом небе. Знали бы фашистские молодчики, кто их бьет, кто нагоняет на них столько страха и ужаса!

Ночью предстоял вылет в район станицы Крымской. Там еще был враг. Надо было не дать ему закрепиться на новых позициях, помочь наземным войскам добить сильно потрепанные фашистские полки, сбросить их в море. Днем после получения гвардейских значков Руфина договорилась с летчицей Ольгой Санфировой удвоить количество вылетов в тыл врага этой ночью. Получение высокого гвардейского звания девушки решили отметить двойным ударом по фашистам.

Как только на землю опустилась темная южная ночь, По-2, ведомый лётчицей Санфировой с штурманом Гашевой, поднялся в небо и взял курс на станицу Крымскую. За первым полетом последовал второй. Несмотря на сильный зенитный огонь и противодействие прожекторов, бомбы и на этот раз были сброшены точно на цель. С небольшой высоты Гашева хорошо видела, как на земле рвались автоцистерны с бензином, горели автомашины с боеприпасами.  
– Гвардейская работа, – не удержалась от похвалы Санфирова. – Молодец, Руфина!

На третьем вылете По-2 был подбит. Это случилось уже после того, как бомбы были сброшены на цель. Стремясь уйти от ярких вспышек прожекторов, самолет попал в сильную зону зенитного огня. Снаряд ударил прямо в мотор. Но машина держалась в воздухе. И, может быть, дотянули бы до своей территории, если бы не фашистский истребитель. Он свалился откуда-то сверху. Что мог сделать По-2 с хорошо вооруженным истребителем?

Санфирова до предела снизила самолет и, чуть не касаясь вершин деревьев, стала уходить от преследования. Фашист некоторое время выжидал. Он как бы любовался своей жертвой. Зятем на большой скорости сблизился и почти в упор дал длинную пулеметную очередь. Пули хлестнули по плоскостям самолета, по мотору. По-2 как-то сразу отяжелел. Мотор, сделав несколько оборотов, остановился.– Крепись, Руфина. Иду на вынужденную! – только и успела крикнуть Санфирова.

К счастью, внизу оказался мелкий кустарник. Это смягчило удар. Но самолет сел на территории, занятой врагом. До линии фронта не дотянули километра три. Вокруг были фашисты... Выскочив из своих кабин, Гашева и Санфирова прислушались. Где-то совсем рядом по кустам полоснула автоматная очередь. И, как бы разбуженные этой очередью, заговорили автоматы справа и слева. Было ясно, гитлеровцы заметили самолет и спешили к нему. Надо было уходить. Чтобы обмануть противника, запутать следы, решили двигаться не к линии фронта, а несколько в сторону. До боли в глазах всматривались в темноту. При каждом подозрительном шорохе падали на землю. Затаив дыхание, вслушивались. Комбинезоны пришлось бросить – так легче передвигаться. Оставили только оружие. Договорились живыми в плен не сдаваться! Нет уж, лучше смерть, чем позорный плен.

Вскоре кустарник кончился. Поползли. Неожиданно впереди вверх взметнулась ракета, осветив высокую насыпь. Это железная дорога. Здесь где-то притаился враг. Но надо ползти, ползти навстречу опасности. Иного пути нет. Назад нельзя. По их следам идет враг. Значит, только вперед. Там, за насыпью, их спасение. Фашисты вряд ли будут искать советских летчиков с подбитого самолета по ту сторону железнодорожного пути. Вот только бы не нарваться на патрули, охраняющие дорогу. Уже под утро, совершенно выбившись из сил, изнеможенные, добрались они до какого-то болота.

Здесь, в камышах, решили переждать. Молча наблюдали, как на востоке занималась яркая весенняя заря. Наступало утро 1 Мая! Подруги поздравили друг друга с первомайским праздником. Обнялись. Весь день провели в камышах. Спали по очереди. А когда наступила ночь, снова двинулись в путь. Шли на восток. Несколько раз натыкались на фашистов, попадали под обстрел. До крови исцарапали о камыши и кустарник руки и лицо. Сильно хотелось есть... Через несколько часов изнурительного пути решили определить, где они. Неожиданно прямо перед ними выросла человеческая фигура.  
– Стой! Стрелять буду! – приглушенно крикнула Санфирова. Человек в военной форме испуганно попятился назад. Но затем, опомнившись, быстро заговорил: – Да свой я, свой. Что вы, взбесились, что ли?

Да, это были свои. Летчицы попали в расположение нашей артиллерийской части. В тот же день на попутной машине они добрались до своего авиационного полка, где их считали пропавшими без вести. Трогательной была встреча. Даже командир полка, женщина исключительного мужества, не выдержала, прослезилась

– Молодцы, гвардейцы! – только и могла проговорить майор Евдокия Бершанская.

Целые сутки отсыпались Гашева и Санфирова после возвращения из фашистского тыла. А через день, 4 мая, они снова уже были в полете. После этого случая еще крепче подружилась Руфина Гашева с Ольгой Санфировой. Их всегда видели вместе. Даже в свободные от полетов дни они не расставались, с какой-то особой теплотой заботились друг о друге. Но расстаться все же пришлось. Правда, это произошло уже много позже, в декабре 1944 г. За это время Гашева успела совершить с Санфировой еще несколько сот боевых вылетов в тыл врага. Где они только не бывали на своем «тихоходе», в какие только трудные положения не попадали. Не раз они приводили на аэродром самолет, изрешеченный пулями и осколками снарядов. Но не было еще такого случая, чтобы они сбросили бомбы мимо цели, не выполнили боевое задание.

Сотни часов провели в ночном небе над позициями фашистов Руфина Гашева и Ольга Санфирова, каждую секунду рискуя жизнью. Как-то раз в свободный от полетов день они попытались нанести на карту маршрут своих совместных полетов. Получилась огромная кривая линия, которая тянулась от Волги, проходила по многим южным районам, пролегала по многострадальным землям Белоруссии и обрывалась где-то в Польше. К тому времени Ольга Санфирова была уже командиром, а Руфина Гашева штурманом эскадрильи 46-го Гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка 325-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии, 4-й Воздушной армии.

Руфина любила летать с Санфировой. Она не раз в полете восхищалась мастерством этой отважной летчицы, ее мужеством, находчивостью, умением уходить от опасности. Сколько раз попадали они под ослепительный свет мощных прожекторов, под бешеный огонь зенитной артиллерии врага. Казалось, что нет выхода, что гибель неизбежна. Но выход находили. В минуты грозной опасности Санфирова неузнаваемо преображалась. Ее действия были особенно четки, решительны. Она бросала самолет то вправо, то влево, делала невероятные развороты, искусно маневрировала среди разрывов снарядов. И опасность отступала.

Мучительно медленно тянется время в полете. Самолет, чуть вздрагивая, врезается в ночную мглу. Где-то вдали сверкают вспышки выстрелов, изредка черное небо прокалывают трассирующие пули. До цели еще далеко. Руфина старается ни о чем не думать. Но почему-то именно в эти минуты одолевают воспоминания. Особенно за последнее время. Видимо, сказывается долгая разлука с домом. Вспоминается семья, университет, Москва. Да, она любит этот город, где прошли ее юношеские годы... Как давно не была там Руфина. Что с ним сейчас? Цел ли университет? Как-то ей сообщили, что на территорию университета фашистские летчики сбросили несколько бомб, уничтожив памятник Ломоносову, около которого Руфина любила посидеть после лекций. Варвары! Для них нет ничего святого! А как мама? Тяжело ей сейчас. Потерять сразу двух близких людей – сына и мужа. Извещения с фронта об их гибели пришли одно за другим. О, будь проклята эта война! Сколько горя и несчастья принесла она людям!

Неожиданно по самолету скользнул луч прожектора. И почти одновременно с земли ударили зенитные орудия. Небо озарилось вспышками разрывов снарядов. Но самолет уже лег на боевой курс. Теперь самое главное не упустить момент, вовремя сбросить на цель бомбы. Иначе эшелон с боеприпасами уйдет. И, кто знает, может, завтра эти снаряды обрушатся на головы наших бойцов. Руфина пристально, напряженно следит за целью. Пора! Она с силой рванула рычаг бомбосбрасывателя.

– Получай, фашист! Это за отца, за брата! За горе и слезы наших матерей! – почти кричит она. Но ее голос тонет в шуме мотора и взрывов.

Лучи прожектора продолжают бешено метаться по небу. Однако самолет вне зоны обстрела. Радостные, возбужденные возвращаются они на свой аэродром. А через час снова улетают с грузом бомб на запад.

...Наступила зима 1944/45 г. – последняя военная зима. Полк действовал уже на территории Польши. Предстоял очередной вылет на бомбежку. Обычный вылет. Вряд ли он чем-либо отличался от многих сотен других вылетов. Руфина Гашева и Ольга Санфирова знали, что, как всегда, придется преодолевать сильную зону зенитного огня, маневрировать среди лучей прожекторов, возможно, встретиться с истребителями противника. Все это было. Все это хорошо известно. И все же это был особый вылет. Особый для Руфины Гашевой и Ольги Санфировой. Случилось так, что это был их последний совместный вылет. Но тогда, перед вылетом, они об этом не знали, не думали, узнали уже позже, через несколько часов.

Как только По-2 появился около железнодорожной станции, она немедленно ощетинилась огнем зениток. Но самолет пролетел дальше, делая вид, что не собирается бомбить. Прошло еще несколько минут, и По-2 снова показался около станции, но уже слева, затем справа. Гашева и Санфирова не спешили. Они решили лучше изучить цель и нанести врагу максимальный ущерб. Вот только надо усыпить бдительность фашистов и выбрать для удара наиболее подходящий момент.

Когда зенитный огонь начал затихать, Санфирова, сделав неожиданный разворот, на полной скорости начала пикировать. Навстречу бешено неслась земля. Еще несколько секунд и вниз, в самую гущу железнодорожных составов, посыпались бомбы. Еще мгновение – и станция озарилась ярким пламенем вспышек огня: рвались цистерны с бензином, вагоны со снарядами. Самолет развернулся и взял курс на восток.

– Отлично сработали, – услышала Руфина голос своего командира. Не думала она, что слышит его в последний раз.

Уже перед линией фронта самолет был обстрелян с земли. И надо же было так случиться, что шальная пуля угодила прямо в мотор. Пламя огня быстро распространилось по всему По-2. Спасти его уже было невозможно. Они оставили горящий самолет почти одновременно. Руфина Гашева выпрыгнула на правую сторону, Ольга Санфирова на левую. В отблесках пламени Руфина хорошо запомнила выражение лица командира эскадрильи. Она жестами что-то показывала, кричала. Но голоса ее не было слышно.

Оказавшись на земле, Руфина никак не могла понять, куда попала она. Небо было закрыто облаками. На горизонте ни единой звездочки. Где восток? Где запад? Отовсюду стреляют. Куда же идти? Где свои? Неожиданно вдали вспыхнули прожектора. Руфина узнала их. Они часто пролетали мимо них. Это недалеко от линии фронта. Значит, она попала в нейтральную зону: впереди – свои, сзади – враг.

Руфина решила ползком пробираться к своим. Но что это? Где же ее унты? Только теперь Руфина почувствовала, как закоченели ноги. Надо спешить, больше двигаться. Однако спешить нельзя: впереди колючая проволока, минное поле. Нужна исключительная осторожность. Иначе смерть. И она ползет, ползет осторожно, ощупывая впереди каждый сантиметр земли. Вдруг впереди, в нескольких десятках метров, мелькнули две человеческие фигуры. Руфина выхватила из кобуры пистолет и замерла. Фигуры двигались в ее сторону. Кто это? Свои или враг? – Надо искать здесь. Далеко по минам они не могли уйти, – донеслось до слуха Руфины Гашевой.

От радости у Руфины захватило дух. Она хотела крикнуть, броситься навстречу бойцам, но силы оставили ее. Лишь через несколько часов Гашева увидела Санфирову. Та была уже мертвой. Минерам – это были они – не удалось быстро обнаружить ее, и летчица подорвалась на минах. Хоронил капитана Ольгу Санфирову весь полк...

Спустя два месяца боевые подруги горячо поздравили гвардии старшего лейтенанта Руфину Гашеву с высокой правительственной наградой: за подвиги на фронте Указом Президиума Верховного совета СССР от 23 февраля 1945 г. ей присвоили звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

После окончания войны Руфина Сергеевна продолжала службу в армии. В 1952 г. она окончила Московский военный институт иностранных языков, работала старшим преподавателем английского языка в Бронетанковой академии имени Малиновского. В 1956 г. демобилизовалась в звании майора из рядов Советской Армии, работала редактором в Управлении военно-технической литературы.

Заслуги лётчицы были отмечены орденами [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2), [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm) (дважды), [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й степени (дважды), [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3) (дважды) и медалями.

При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.

**Майор Чечнева М.П.**

"Когда вы песни на земле поете,

Тихонечко вам небо подпоет.

Погибшие за Родину в полете,

Мы вечно продолжаем наш полет..."

Е. Евтушенко

Чечнева Марина Павловна родилась в 1922 г. в селе Протасове Малоархангелъского района Орловской области в рабочей семье. Школу она окончила в Москве, работала в ней пионервожатой. Еще будучи школьницей, изучила летное дело в аэроклубе, а потом сама стала летчиком-инструктором. Девятнадцатилетней девушкой ушла добровольцем, на фронт. Была командиром эскадрильи женского авиационного полка. Всего произвела 810 боевых вылетов, сбросила на войска противника 115 тонн бомб. За героизм, проявленный на войне, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 г. Чечневой М.П. было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

Тревожное небо фронтовой ночи исполосовано лучами прожекторов. В их щупальцах мечется маленькая серебристая птица. Враги спокойны – самолет «схвачен» накрепко и ему не уйти. Однако ночной бомбардировщик По-2 и не собирается уходить. Он сбрасывает свой груз вниз, и оттуда вздымается кверху зарево пожара. Удар точен: взорван склад с боеприпасами. Фашисты бешено обстреливают самолет, зенитки буквально поливают его огнем. Но серебристая птица неуловима. И хотя летчику неимоверно трудно – свет прожекторов слепит глаза, – он все время маневрирует. Улучив момент, самолет резко пикирует и идет в тыл противника, а затем резко разворачивается и уходит к своим.

Когда израненная машина, наконец, приземлилась на своем аэродроме, из нее не спеша вылез пилот, снял шлем, устало вытер пот со лба. Огромные глаза сияли от радости. И эта радость как-то сразу передалась подбежавшим и окружившим летчицу боевым подругам. Да, это была летчица женского авиационного полка Марина Павловна Чечнева.

В детстве Марина жила неподалеку от Тушинского аэродрома. Восхищенными глазами смотрела она, как «купаются» в воздухе птицы-самолеты, как раскрываются в вышине белоснежные грибы парашютов. И именно тогда родилась у нее мечта стать летчицей: казалось, она была у Марины всегда. «Обогнать на самолете птицу в синей вышине», – писала она о своих стремлениях в стихах, сочиненных на заре крылатой юности.

Когда всю страну облетела весть о дальнем перелете Марины Расковой, Полины Осипенко и [Валентины Гризодубовой](http://www.otvoyna.ru/grizodubova.htm), Марина Чечнева была ученицей одной из московских школ. У многих девушек тогда зародилось стремление приобрести крылатую профессию. Но далеко не у всех хватило воли осуществить свою мечту. Марина немедленно отправилась в летную школу. Ей было тогда 15 лет, несмотря на возраст, Марину Чечневу все-таки приняли в аэроклуб. В этой невысокой девушке чувствовались решимость, упорство. Незаметно прошли дни учебы. Успешно окончен курс занятий. И вот уже первый самостоятельный полет. Это было самой большой радостью в ее жизни. Марина Чечнева поняла, что быть летчицей – ее призвание.

В июне 1941 г. Марина отдыхала в Крыму. И вдруг страшная весть – немецкие фашисты напали на Советский Союз. Марина в тот же день написала заявление с просьбой отправить ее в действующую армию. Но ей отказали. Пришлось возвращаться в Москву. Притихшей и грозной выглядела [столица](http://www.otvoyna.ru/stolica.htm). Затемненные дома, на бульварах зенитные батареи. Вскоре Москва стала прифронтовым городом. Во время одного из фашистских налетов на столицу прямым попаданием был разрушен дом, в котором жила Марина. Так Марина непосредственно испытала, что такое война.

Осенью 1941 г., когда по инициативе Расковой стал формироваться женский авиационный полк, Марина Чечнева одной из первых подала свое заявление. Начались дни упорной учебы. Надо привыкать к ночным полетам. Легендарной славой овеян 46-й гвардейский бомбардировочный Таманский Краснознаменный ордена Суворова женский авиационный полк. Но в такой замечательный боевой коллектив полк сложился не сразу. Фронтовое крещение летчицы получили в боях 1942 г. в Донбассе. А именоваться Таманским полк стал после успешных боевых действий при прорыве на Таманском полуострове оборонительной полосы, на которую гитлеровцы возлагали большие надежды.

Фронтовые будни складывались тяжело. Работать в основном приходилось не днем, а ночью. Линия фронта все время менялась. Менялся и район действий полка. После изнурительных дневных боев ночью на голову противника обрушивались новые бомбовые удары отважных летчиц. Гитлеровцы не знали покоя. Взрывались переправы, железнодорожные эшелоны, склады с боеприпасами. Смертоносный груз падал на окопы переднего края, на скопления войск и техники. Фашисты проклинали советские ночные бомбардировщики. Они устроили на По-2 настоящую охоту. В награду за каждый сбитый самолет такого типа гитлеровское командование давало Железный крест.

Пришлось менять тактику. И первыми это сделали экипаж летчицы Марины Чечневой и штурмана Ольги Клюевой вместе с экипажем Надежды Поповой и Екатерины Рябовой. В ту ночь первой вылетела на цель Чечнева. Она отвлекла на себя заградительный огонь и прожекторы. А в это время другой самолет на планирующем полете сбросил бомбу на переправу. Гитлеровские зенитки переключились на второй бомбардировщик. Но Чечнева тут же обрушила удар на зенитки и прожекторы. Марина была назначена командиром звена.

Марина Чечнева считалась одной из лучших и бесстрашных летчиц полка. Ей поручались особо ответственные задания, в том числе дневная воздушная разведка. Надо учесть, что По-2 не создавался для боевых действий. Этот самолет, сделанный из перкаля и фанеры, не имел брони. На его борту был лишь один пулемет. Поэтому даже случайная встреча с вражескими истребителями могла оказаться роковой.

Но на войне всякое бывает. Пришлось как-то раз и Чечневой встретиться с фашистским истребителем. Сжав от напряжения зубы, Марина сразу же пошла на снижение. Находчивость и умение моментально принимать единственно верное решение спасли ее от неминуемой гибели. Самолет приземлился... на проселочную дорогу. К счастью, показался наш «як», и гитлеровец немедленно скрылся. Во время выполнения боевых заданий наши летчицы стремились во что бы то ни стало прорваться сквозь вражеский огонь, точно поразить цель и, умело маневрируя, уйти от преследования.

Самым страшным для летчиц полка, спаянных крепчайшей фронтовой дружбой, была потеря боевых подруг.

– Никогда не забуду, – рассказывала Марина Павловна, – одну трагическую ночь в 1943 г., когда на моих глазах фашистский истребитель расстрелял четыре наших самолета, «схваченных» щупальцами прожекторов. Мой экипаж должен был быть пятым. Мы знали одно: если задание не выполнено, возвращаться нельзя. Мгновенно решаю – снижаться. Есть риск: можно подорваться на собственной бомбе, но уж лучше на своей... И вот бомба сброшена. Взрывной волной тряхнуло наш самолет. Но мы остались целы.

Вскоре Марина Чечнева была назначена командиром эскадрильи. А было ей тогда всего лишь 20 лет. Скромная, но требовательная, она старалась научить девушек всему, что знала сама. Чечнева рассказывала им о качествах «ласточки» – так любовно называли девушки По-2. Говорила, что самолет послушен в управлении и устойчив в полете, что он обладает большими возможностями в маневрировании. Механики учились на штурманов, штурманы на летчиков. Были тренировки на полет по заданному маршруту и на ориентировку в закрытой кабине, на маневр в лучах прожекторов. Потом новички обстреливались в бою с опытными летчиками и штурманами.

Одна из членов экипажа эскадрильи Чечневой – Прасковья Прасова вспоминала, что после ее первого успешного боевого вылета Марина подбежала к ее машине, обняла подругу и расцеловала. Так радовалась Чечнева успехам своих фронтовых друзей. Она подготовила и ввела в боевой строй 18 летчиков и штурманов.

Более тысячи часов Чечнева провела в воздухе, выполняя боевые задания. И каждую секунду из этой тысячи часов ее караулила опасность. Сотни раз прилетала она в самолете, иссеченном пулями. И были вылеты, из которых ее подруги – летчицы 46-го гвардейского Таманского женского авиаполка уже не надеялись увидеть своего боевого командира эскадрильи.

Марина Чечнева участвовала в освобождении [Крыма](http://www.otvoyna.ru/krim.htm), [Белоруссии](http://www.otvoyna.ru/bel.htm), [Восточной Пруссии](http://www.otvoyna.ru/vost_prus.htm)... 1944 г. Полк участвует в освобождении Польши. Противник сопротивляется остервенело. Горячи фронтовые ночи. Летчицы не выходят из кабин. Быстро и ловко заправляют машины девушки-мотористки бензином, вооруженцы подвешивают бомбы. Гул мотора, и самолет снова исчезает в темноте. Много вылетов сделала за ночь 21 декабря 1944 г. Марина Чечнева… Эскадрилья которой командовала Чечнева, не имела ни одной потери ориентировки, не было поломок и аварий.

После окончания Великой Отечественной войны Марина Чечнева вместе с полком вернулась в Москву, участвовала в [параде Победы](http://www.otvoyna.ru/statya11.htm), в этом ликующем празднике всего народа. А вскоре начались новые полеты. Но это были уже мирные полеты в мирном московском небе. В Центральном аэроклубе имени Чкалова В.П. она занималась подготовкой воздушных спортсменов. Марина Павловна установила рекорд скорости на спортивном самолёте Як-18. Чечнева М.П. стала заслуженным мастером спорта. В 1956 г. она закончила спортивно-летную карьеру. Марина Павловна награждена орденами [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2) [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm) (дважды), [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) I, II степеней, [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3) (трижды), медалями.

Марина Павловна Чечнева – кандидат исторических наук, она втор нескольких книг – мемуаров об однополчанках: «Ласточки над фронтом», «Небо остаётся нашим», «Боевые подруги мои». Скончалась гвардии майор Чечнева М.П. в январе 1984г., похоронена в г. Москве, на Кунцевском кладбище.

При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.

**Подполковник Фомичева К.Я.**

"Мы дышим, согревая птичьи гнезда,

Баюкаем детей в полночный час.

Вам кажется, что с неба смотрят звезды,

А это мы с небес глядим на вас..."

Е. Евтушенко

Фомичева Клавдия Яковлевна родилась в 1917 г. в Москве в семье служащего. Окончив в 1933 г. семилетку, поступила работать в Госбанк. Одновременно училась в аэроклубе. С 1939 г. была летчиком-инструктором. В октябре 1941 г. Фомичеву зачислили в авиационный полк, сформированный Мариной Расковой. Участвовала в боях на Донском, Северо-Кавказском, Западном, 3-м Белорусском, 1-м Прибалтийском, 2-м Прибалтийском и Ленинградском фронтах. Клавдия Яковлевна выполнила 49 боевых вылетов на Пе-2. Сбросила 46,75 т. бомб. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1945 г. Фомичевой К.Я. присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1). Награждена Фомичева также орденами [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm) (дважды), [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3) и медалью «За оборону Сталинграда».

Командир эскадрильи капитан Фомичева не вернулась с боевого задания. Эта страшная весть взволновала весь полк. Давно уже прошли все сроки возвращения самолета на свой аэродром, но летчицы не расходились. Пристально вглядывались они в подернутое серой дымкой облаков небо. Ждали...

Сопровождавшие девятку бомбардировщиков Фомичевой летчики-истребители сообщили, что они видели, как был подбит зенитным огнем самолет командира эскадрильи. Видели они, как горящая машина, пролетев некоторое расстояние, с силой врезалась в землю и взорвалась. При гибели самолета летчики-истребители не обнаружили в воздухе летчиц, спасающихся на парашютах. Считали, что капитан Фомичева вместе со штурманом и стрелком-радистом погибли. Но смерть и на этот раз прошла стороной. Спасло мужество, находчивость, неодолимая воля к жизни, к победе.

А произошло следующее.

Капитан Фомичева не сразу заметила грозящую ей опасность. Все ее внимание было сосредоточено на цели – опорном пункте врага, который надо было разбомбить. Не обращая внимания на частые вспышки разрывов зенитных снарядов вокруг, она точно вела бомбардировщик по боевому курсу. И только на какую-то долю секунды Фомичева невольно оглянулась, когда в самолет ударил зенитный снаряд. Но уже в следующее мгновение ее взор снова был устремлен на цель. «Только бы не промахнуться», – напряженно думала Клавдия. С каждой секундой земля становилась все ближе и ближе. Внизу, на изрытом снарядами и бомбами поле, уже ясно обозначились извилистые траншеи, в которых засел враг, виднелись наспех замаскированные артиллерийские батареи, пулеметные и минометные точки, из которых велся интенсивный огонь по нашим наступающим частям. Надо было обезвредить врага, ослабить его боевую мощь, помочь своим частям.

– Цель под нами, – доложила Фомичевой через переговорное устройство, не отрываясь от прицела, штурман Галина Джунковская.

В ту же секунду, отделившись от самолета, вниз полетели бомбы. Они точно накрыли цель.

– Молодец Галя, – не удержалась от похвалы Фомичева. И тут только Фомичева обнаружила, как огненные языки быстро расползались по плоскости самолета. Они подступали к кабине, к бензобаку. В любой момент мог произойти взрыв. Что делать? Прыгать? Но внизу территория, захваченная фашистами. Неужели плен? Нет, решила командир эскадрильи. Только к себе, на свою территорию! Надо любыми способами продержаться в воздухе еще несколько минут, перелететь линию фронта.

Фомичева попыталась крутыми разворотами сбить пламя с самолета. Но поврежденный бомбардировщик плохо слушался рулей управления. Не работал подбитый зенитным снарядом левый мотор. Управлять самолетом становилось все труднее. Он заметно снижался, теряя высоту. Страшно болела раненая нога. А тут еще огонь. Он ворвался в кабину откуда-то сбоку. Пламя зловеще поползло по комбинезону, обжигало лицо, руки. Всю кабину заволокло дымом... Мучительно медленно тянулись минуты. Казалось, что им не будет конца. На какое-то мгновение Фомичевой показалось, что бомбардировщик уже не летит, а с шумом падает вниз. Она оглянулась, но огонь и дым мешали видеть...

– Держись, Клава, крепись, родная. Еще немного. Слышишь? Еще немного. Внизу уже линия фронта – неожиданно раздался радостный голос Гали Джунковской.

Когда линия фронта осталась позади, Фомичева приказала штурману и стрелку-радисту немедленно прыгать. Стрелок-радист не ответил: видимо, был убит. Штурман тотчас же попыталась оставить самолет, но за что-то зацепилась и не могла сдвинуться с места. Не раздумывая, Фомичева с силой рванула штурмана с сиденья и оттолкнула от самолета. Следом за Джунковской покинула горящий бомбардировщик и командир эскадрильи. Фомичева уже считала себя спасенной. Но неожиданно пришла новая беда. Лямка ее парашюта зацепилась за броненаголовник самолета. Фомичева попыталась отцепить парашют. Однако сильная струя воздуха с какой-то невероятной тяжестью прижимала ее к горящему бомбардировщику, который камнем несся к земле. Через несколько секунд он врежется в землю и тогда – конец. До земли осталось уже не более 200 метров. Собрав последние силы, превозмогая резкую боль обожженных рук и раненой ноги, Фомичева рывком оттолкнулась от самолета и вдруг почувствовала свободное падение...

Фомичева приземлилась метрах в пятидесяти от Гали Джунковской. Примерно в 150 метрах упал бомбардировщик. Всего лишь в нескольких метрах проходила линия фронта. Но вокруг были свои, наши бойцы. «Жива!» – чуть не крикнула от радости Фомичева, оказавшись на земле. Она попыталась встать, но не могла – сильно болела раненая нога. Еще в воздухе у нее соскочили унты, и она приземлилась босиком. От сильно обгоревшего комбинезона пахло гарью, дымом.

– Что со штурманом? – с тревогой спросила Фомичева у подбежавших к ней пехотинцев.

– Жива, жива. Только вот... – Боец вдруг остановился, лукаво сощурил глаза и, глядя на босые ноги Фомичевой, со вздохом и, как показалось летчице, с каким-то ласковым юмором закончил: – Только вот обувку-то она свою тоже где-то утеряла...

Когда Фомичевой и Джунковской была оказана первая медицинская помощь, они стали настойчиво просить, чтобы их как можно скорее отправили в свой полк.

– Только в госпиталь, в тыл. И немедленно, – решительно произнес свой приговор военврач. Но Фомичева и Джунковская все же попали в свой полк. Помогли знакомые летчики с соседнего аэродрома. Однако госпиталя им не удалось избежать.

И вот началась томительная госпитальная жизнь. Многое передумала в те дни Клавдия. Вспомнила, как пришла в полк, которым командовала Марина Раскова. Было это в октябре 1941 г. Полк тогда только еще формировали. В приемной комиссии ее встретил знакомый подполковник Федор Дубяго. Накануне войны они вместе участвовали под Москвой в воздушном параде.

– О, да эту летчицу я знаю. Заядлый истребитель, – проговорил Дубяго при появлении Фомичевой. Марина Раскова пристально посмотрела на вошедшую летчицу, как бы изучая ее. А затем с какой-то нескрываемой радостью проговорила:

– Нет, подполковник, мы направим ее в бомбардировочную авиацию. Разве вы не видите, что по своей комплекции она больше подходит туда.

Так Фомичева оказалась в бомбардировочном полку. Как и другие летчицы, она рассчитывала, что их немедленно направят на фронт. Но их послали на переподготовку. Начались дни упорной, напряженной учебы... Только в начале 1943 г. Фомичева попала на фронт. И попала она на самый ответственный в тот период участок – в район Волги, где наши войска продолжали уничтожать окруженную под Сталинградом фашистскую армию. В первые дни фронтовой жизни пришлось пережить тяжелые минуты: погибла Марина Раскова – любимый командир, замечательный товарищ и друг молодых летчиц. Здесь же, у боевых самолетов, летчицы поклялись быть достойными своего отважного учителя, беспощадно уничтожать врага.

...Фомичева быстро освоилась с боевой обстановкой. Уже на третьем боевом вылете она самостоятельно повела в тыл врага группу самолетов. Задание было выполнено успешно, хотя Фомичевой казалось, что она не все делала так, как нужно. Сказывалось отсутствие опыта. Да и не было еще в действиях той решительной уверенности, которая пришла потом, в последующих полетах. После окончания битвы на Волге Фомичева участвовала со своим полком бомбардировщиков в прорыве оборонительной полосы противника в районе станции Крымская.

Летали днем. Бомбили скопление фашистских войск, огневые точки врага, оборонительные сооружения, танки. Возвращаясь из полета, Фомичева не раз видела, как горели разгромленные ее группой самолетов эшелоны с боевой техникой, как взрывались склады боеприпасов, факелом пылали подожженные танки. И каждый раз фотоснимки подтверждали точность бомбометания. Но летать с каждым днем становилось все труднее. Фашисты значительно усилили заградительный зенитный огонь. Он доходил местами до ста одновременных разрывов снарядов в воздухе. Приходилось искусно маневрировать, чтобы преодолеть эту огненную стену. В полку уже привыкли к тому, что группа самолетов под командованием Фомичевой всегда возвращалась с боевого задания без потерь, хотя на бомбардировщике командира и ее боевых подруг не раз насчитывали десятки пробоин от осколков зенитных снарядов и пуль.

Однажды – было это в начале июня 1943 г. – эскадрилью наших бомбардировщиков, в состав которой входило звено Фомичевой, атаковали восемь истребителей врага. Сразу же завязался жестокий воздушный бой, Фашисты попытались нарушить боевой порядок бомбардировщиков, чтобы бить их поодиночке. Однако сделать им этого не удалось – бомбардировщики шли строем и вели интенсивный огонь из всех пулеметов. И они победили! В том бою было уничтожено пять истребителей противника. Наша девятка бомбардировщиков потерь не имела. Этот выдающийся по своему исходу воздушный бой бомбардировщиков с истребителями был поставлен главнокомандующим ВВС Красной Армии в пример всей бомбардировочной авиации страны. О нем писали тогда почти все газеты.

Фомичева уже начала привыкать к тому, что ей сопутствует боевая удача. Но беда пришла неожиданно. Случилось это в середине сентября 1943 г. в районе Ельни. На задание вылетели девять самолетов. Фомичева была назначена заместителем командира эскадрильи. Задание и на этот раз было выполнено отлично – бомбы точно накрыли цель. На самолете Фомичевой осколками зенитного снаряда был пробит центральный бензобак и сильно повреждено рулевое управление. Осколками плексигласа Фомичевой обожгло лицо. Тяжелое ранение получила штурман Галя Турабелидзе. Сознавая всю опасность положения, Фомичева приняла решение посадить самолет на своей территории. Это было опасно. Но другого выхода не было: штурман из-за ранения не могла выброситься с парашютом. Отказался покинуть свой экипаж и стрелок-радист.

С трудом перетянув линию фронта, Фомичева повела свой подбитый бомбардировщик на посадку на ближайший аэродром истребителей. Вначале все шло хорошо. Самолет коснулся земли и стремительно покатился по взлетной дорожке. И вдруг удар, за ним другой. Оказалось, что самолет попал в воронку от бомбы и перевернулся. Взметнувшееся пламя огня охватило весь самолет. С большим трудом, с риском для жизни удалось спасти подбежавшим бойцам-зенитчикам Фомичеву и штурмана Турабелидзе. Стрелок-радист сгорел…

Много дней и ночей Фомичева находилась между жизнью и смертью. У нее был перелом шести ребер, сильный ожог правой руки и лица. Она получила также серьезное повреждение правого бедра и плеча. Казалось, не сможет больше летать. Но победили молодость и искусство врачей. В начале 1944 г. Фомичева вернулась в свой полк, который готовился к новым боям в районе Орши.

Однако на этот раз недолго пришлось воевать Фомичевой. Уже во время второго вылета ее самолет был подбит, и она была вынуждена вслед за штурманом выброситься с парашютом. И вот снова госпиталь... Мучительно тяжело переживала Фомичева второе ранение. Было обидно, что в разгар боевой операции она вышла из строя. Но на сердце было радостно. Здесь же в госпитале она узнала, что за этот полет ее наградили вторым орденом Красного Знамени.

Оправившись после второго ранения, гвардии капитан Фомичева К.Я. снова вступила в боевой строй. В августе 1944 г. она принимала участие в Митавской, а затем Рижской и Мемельской операциях. Девятка бомбардировщиков под ее командованием смело наносила удары по врагу. Изо дня в день росло число уничтоженных фашистских танков, артиллерийских орудий, складов с боеприпасами, автомашин и железнодорожных эшелонов с войсками и военной техникой. Каждый раз, вернувшись с боевого задания на свой аэродром, Фомичева стремилась непременно поговорить с боевыми подругами, узнать их желания, настроения. Она по-матерински, открыто радовалась успеху каждой из них. Не раз, вглядываясь в их обветренные лица, Фомичева вспоминала свои первые встречи с ними. «Как повзрослели, возмужали они», – думала командир эскадрильи.

Вот и сейчас по первому же ее сигналу они быстро встали в строй: впереди, как всегда, Маша Долина, рядом – Галя Джунковская, Саша Егорова, Маша Кириллова, Катя Федотова, Валя Кравченко, Галя Турабелидзе, Тамара Маслова, Таня Скобликова, Маша Погорелова, Тамара Русакова... Всего лишь несколько минут назад они бомбили передний край обороны фашистов, смотрели смерти в глаза, а сейчас, еще несколько возбужденные, по-детски улыбались, шутили, как будто и не было этого полета, не было смертельной опасности. И именно в эти минуты Фомичевой почему-то хотелось крепко расцеловать своих подруг, сказать каждой из них много теплых, задушевных слов. Но вместо этого она громко произнесла:

– Молодцы, гвардейцы!

– Служим Советскому Союзу! – дружно ответили летчицы.

Трудно было летать в небе Прибалтики. Мешали сильная облачность, частые туманы. Местность лесистая, болотистая, мало посадочных площадок. Но летать надо было. В Прибалтике, в районе порта [Либава](http://www.otvoyna.ru/libava.htm) (Лиепая) укрепилась сильная немецкая группировка войск. Через незамерзающий порт враг получал из Германии пополнение, боеприпасы, продовольствие. Необходимо было лишить противника этой связи, разгромить его.

Фашисты, стремясь во что бы то ни стало удержать порт, сосредоточили здесь огромное количество зенитной артиллерии, много истребителей. Каждый раз, как только появлялась наша авиация, враг открывал ураганный огонь. Весь горизонт покрывался взрывами зенитных снарядов. Казалось, что подойти к порту невозможно. Но наши летчицы научились преодолевать и эти трудности. В этих боях особенно ярко проявились высокое летное мастерство Фомичевой, ее волевые качества как командира. Она умело руководила боем, смело обрушивала на врага смертоносный груз, искусно маневрировала, когда этого требовала сложная обстановка. И не было такого случая, чтобы гвардии капитан Фомичева, вернувшись из полета со своей эскадрильей, не выполнила боевого задания...

Случилось так, что свой последний боевой вылет Фомичева совершила в небе Прибалтики 8 мая 1945 г. Наступил долгожданный радостный мир. Вскоре Клавдия Яковлевна Фомичева, как одна из лучших и храбрых летчиц, прибыла в Москву для участия в [параде Победы](http://www.otvoyna.ru/statya11.htm). И никогда еще в жизни она не испытывала такого счастья, как в те дни. Было радостно сознавать, что в достигнутой победе есть частичка и ее ратного подвига!

После окончания Великой Отечественной войны Фомичева К.Я. продолжала службу в рядах Советской Армии. В 1956 г. по состоянию здоровья демобилизовалась из армии. В 1958 г. после тяжелой болезни подполковник Фомичева К.Я. скончалась, похоронена на Новодевичьем кладбище.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Генерал-майор Алелюхин А.В.**

"Если в небе Алелюхин,

Значит, «юнкере» – на земле."

(из фронтовой песни)

Алелюхин Алексей Васильевич родился в 1920 г. в селе Кесова Гора Калининской области в семье железнодорожника. С 1936 г. жил в Москве, работал на фабрике канцелярских товаров. В 1938 г. без отрыва от производства окончил планерную школу при аэроклубе, а в 1939 г, Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков имени В.П. Чкалова. В годы Великой Отечественной войны принимал участие в обороне [Одессы](http://www.otvoyna.ru/chfsssr.htm#zakl1), [Харькова](http://www.otvoyna.ru/xarkov.htm), в наступательных боях под[Ростовом](http://www.otvoyna.ru/rostov1.htm), Таганрогом, Мелитополем, на территории Германии, лично сбил 40 и в группе 17 самолетов врага. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 г. Алелюхину А.В. было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1). 1 ноября 1943 г. он был удостоен второй медали «Золотая Звезда». За годы Великой Отечественной войны Алелюхин А.В. провел 258 воздушных боев. 600 раз поднимался навстречу врагу его истребитель. Горели «хейнкели», «юнкерсы» и «мессершмитты». Чадящими кострами падали на землю обломки фашистских самолетов…

О подвигах дважды Героя Советского Союза Алексея Васильевича Алелюхина в полку сложили песню с таким припевом:

Если в небе Алелюхин,

Значит, «юнкерс» – на земле.

Эта песня родилась не случайно. Из лично сбитых Алелюхиным самолетов больше половины Ю-87 и Ю-88 – немецкие бомбардировщики. Бомбардировщики составляли в годы войны ударную силу авиации, и с ними в первую очередь и призваны были вести борьбу летчики-истребители. Однако боевое крещение Алелюхина началось не с этого.

...Дымная, опаленная пожарами войны Одесса. Здесь стояли насмерть ее героические защитники – моряки, пехотинцы, артиллеристы. Плечом к плечу с ними – летчики. Всего один истребительный полк находился на аэродроме, чтобы прикрывать с воздуха защитников города, однако он один стоил многих. Алелюхин не раз наблюдал, как его старшие товарищи смело дрались с численно превосходящим врагом. Летали на стареньких И-16, но как воевали! Каждый экипаж делал по шесть, а то и по восемь боевых вылетов за день.

В стремительных штурмовках, в разведке и воздушных боях Алелюхин принимал самое активное участие. Здесь, под Одессой, начал быстро расти его боевой счет. Алелюхин уже стал умелым воздушным бойцом, когда однажды его послали на разведку немецкого аэродрома. Наши летчики обнаружили множество новых, только что прибывших на фронт «мессершмиттов». Вернувшись незамеченными врагом, Алелюхин и его боевые товарищи доложили обо всем командованию. Было принято решение: с рассветом – штурмовать.

Чуть забрезжил рассвет, как все истребители, которые были в полку, поднялись в воздух. Они следовали к цели двумя большими группами. Их вел командир полка Шестаков. При подходе к вражескому аэродрому группы разделились, каждой была указана своя цель. Алелюхин входил в группу, которую вел комиссар полка Верховец. Цель ясно выделялась на фоне бескрайней равнины: посадка деревьев, с одной стороны которой стояли новые «мессершмитты», а с другой – палатки летного и технического состава.

Начали штурмовать с ходу на малой высоте. Первые огненные трассы прошлись по палаткам. Второй заход сделали по самолетам. В третьем – сбросили бомбы. Место стоянки фашистских самолетов превратилось в море огня. Такую же картину можно было наблюдать в районе, где действовала группа Шестакова. На следующий день советским летчикам удалось посадить вражеский «хейнкель» с немецким штабным офицером на борту. В донесении, которое он вез, говорилось о вчерашней катастрофе: во время штурмового налета советских истребителей были уничтожены почти все самолеты, а оставшиеся требовали капитального ремонта.

В Одессе росла и крепла боевая слава Алелюхина. Здесь в ночных боях он сбил несколько вражеских бомбардировщиков. Он же отыскал и дальнобойное фашистское орудие, обстреливавшее город, и заставил его замолчать. Такие дни трудно забыть. Защитники города стояли насмерть, в который уже раз опрокидывая полчища врага, преграждая им путь к Одессе.

После Одессы – новые аэродромы и новые бои. На защиту [Сталинграда](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm) Алелюхин прибыл с солидным боевым опытом. И он, и его боевые друзья получили новые машины. Они хорошо дрались и на старых, а новые в их опытных руках превратились в могучее оружие. ...Группа наших истребителей, в которую входил и Алелюхин, встретилась однажды с восьмеркой «мессершмиттов». Скрыться противнику в безоблачном небе было очень трудно. Летчики обрушились на врага. Почти одновременная атака восьми советских самолетов за полминуты решила исход боя. Факелами вспыхнули семь вражеских машин. От атаки увернулся один ведущий. Увидев, что произошло, он штопором пошел к земле, и это спасло его от неминуемой гибели. Ведущий нашей группы командир полка Шестаков приказал не гнаться за оставшимся самолетом: пусть фашист расскажет, как дерутся советские летчики.

...Гитлеровские захватчики решили разбомбить оставленный ими Ростов, используя массированные «звездные» налеты. Рассредоточенные по высотам от 3 до 6 тысяч метров, со всех сторон летели на город фашистские самолеты. И так в течение нескольких дней. Однако Ростов защищали мужественные воздушные бойцы. Только за три дня эскадрилья Алексея Алелюхина сбила 21 вражеский самолет. Личный счет ее командира поднялся до 20, и боевые друзья вскоре сердечно поздравили Алелюхина А.В. с первой Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Молодой ас передавал свой опыт однополчанам. Боевые летчики Елизаров, Тимофеенко, Михайлов, Карасев, Ершов, Дранищев и другие учились у командира побеждать врага. Новый наглядный урок своим подчиненным Алелюхин дал в боях под легендарным Перекопом. Здесь наши наземные части несли большие потери от бомбардировщиков Ю-87. «Избавьте нас от этих налетов», – просила пехота. И летчики смело вступали в бой с врагом. Алелюхин всегда стремился в первую очередь сбивать ведущих. Тогда вся группа лишалась управления и не могла выполнить поставленной задачи. На счету Алелюхина было уже 28 сбитых вражеских самолетов, и командование представило его ко второй медали «Золотая Звезда». А когда был опубликован Указ Президиума Верховного Совета, этот счет увеличился до тридцати двух.

Но были не только успехи, были и неудачи. После одной из них Алелюхин, как всегда, задумался над теми факторами, которые решают исход боя. Вот и этот бой. В нем кроме численного превосходства врага профессиональное чутье летчика уловило и нечто другое, не позволившее завершить бой победой. Наблюдательность и глубокий анализ событий позволяли все яснее отличать один бой от другого. «Этот в целом прошел неплохо, но почему-то слишком пассивно вели себя двое ведомых, и в результате не были использованы многие возможности». В другом бою были сбиты два самолета противника, однако пары слабо помогали друг другу и поэтому чуть не потеряли один свой экипаж. В третьем бою Алексею Алелюхину вообще не удалось уловить строгого ритма или, как говорят летчики, плана боя. И это его беспокоило больше всего. Некоторые летчики считали невозможным заранее спланировать действия экипажа в бою. «Ну, еще вначале можно что-то предвидеть и как-то распределить свои силы, – рассуждали они, – а когда «карусель» завертится, какой тут план!»

Алелюхин был противником таких рассуждений. Сопоставляя факты и наблюдения, он все более убеждался, что бой без плана – это игра со случайностью. А разве можно в бою рисковать бесцельно? Каждый летчик должен знать свое место в воздушном бою. А командир должен все видеть, руководить действиями летчиков, своевременно предупреждать ошибки. Но как осуществить все это практически? На многие из неясных вопросов Алелюхин сумел правильно ответить только тогда, когда сам стал командовать подразделением, водить летчиков в бой. И, видимо, не случайно Алексей Алелюхин вышел победителем из воздушного боя, за который командование наградило его орденом[Суворова](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl61) III степени.

...Под Мелитополем наши наземные части вели наступательные бои. Алелюхина вызвали в штаб части и поставили боевую задачу: не допустить вражеские бомбардировщики к боевым порядкам наших наступающих войск. Приказ ясен и понятен. И тут же Алелюхин начинает обдумывать план его выполнения. Возможно, что придется встретиться с большой группой бомбардировщиков. Судя по разведывательным данным, противник стянул к Мелитополю значительные силы своей бомбардировочной авиации. Не имея успеха на земле, он пытается взять реванш в воздухе и поддержать дух отступающей пехоты.

Большинство бомбардировщиков – «хеинкели». А их уязвимые и сильные места давно знакомы Алелюхину. Не раз встречался он с ними в воздушных боях. В общих чертах план боя начинает вырисовываться. Как лучше организовать оборону от истребителей, которые наверняка будут прикрывать бомбардировщиков? Нужно правильно распределить силы. И Алелюхин, продолжая рисовать в своем воображении возможную картину воздушного боя, уже расстанавливал летчиков по своим местам в зависимости от их умения, способностей и других личных качеств.

И вот самолеты на старте. Десять зеленоватых истребителей с красными носами и яркими пятиконечными звездами на хвостах ждут команды на вылет. Взвивается сигнальная ракета, и один за другим «ястребки» взмывают вверх. Осмотревшись, Алексей увидел рядом боевые машины своих верных соратников: Елизарова, Тимофеенко, Михайлова, Карасева, Дранищева, Ершова и других. Они сразу заняли свои места в боевом порядке. И уже по одному тому, что боевой полет начался организованно, что каждый из летчиков действовал точно и четко, Алелюхин твердо решил: быть удаче.

В то же самое время на немецком аэродроме готовился бомбардировочный удар по нашим войскам. Желтобрюхие «хеинкели», надрывно урча уже изношенными моторами, отрывались от взлетной полосы. Фашистские летчики не чувствовали особого подъема, отправляясь на задание. Только что получено известие о сдаче немецкой пехотой нескольких новых населенных пунктов, их пришлось пометить на полетных картах как запасные цели. Какой же может быть боевой подъем, когда русские неудержимо жмут, а им остается только огрызаться?

...Две группы самолетов мчатся навстречу друг другу 27 «хейнкелей» в составе трех девяток, прикрытых сверху истребителями, десятка краснозвездных истребителей, ведомых Алексеем Алелюхиным. Алелюхин заметил самолеты противника еще издали. Ясно выделялся первый клин. За ним шли остальные. Почти одновременно с командного пункта передали, что к переднему краю наших войск приближается большая группа вражеских бомбардировщиков. Алексей сразу же оценивает обстановку: бомбардировщики летят на высоте 4500 метров. Есть еще время, и нужно его использовать, чтобы подняться выше их. Если не занять удобной позиции, вражеские истребители, сопровождающие бомбардировщики, могут сорвать атаку.

По команде Алелюхина десятка наших истребителей устремляется вверх. Когда стрелка высотометра достигла отметки 6700 метров, он командует: развернуться на 90 градусов и всем одновременно ударить по вражеским самолетам. Момент атаки был выбран удачно. Опоздай истребители с атакой на несколько секунд, и вражеские бомбардировщики обрушили бы свой смертоносный груз на наши войска. Три ведущих фашистских самолета вспыхнули и начали падать, а остальные пустились наутек.

Истребители противника попытались атаковать нашу десятку, однако та уже заняла прочный оборонительный боевой порядок и не допускала к себе «мессершмиттов». Один попытался прорваться, но тут же был сражен меткой очередью летчика Елизарова. Вскоре в воздухе появились другие группы наших истребителей. Когда Алелюхин собрал свою целую и невредимую десятку, с командного пункта, наблюдавшего за беспримерным боем, передали о представлении его к высокой правительственной награде – ордену Суворова III степени.

За боевые заслуги Алелюхин был отмечен орденами [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2) (дважды), [Красного Знамен](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm) (трижды), [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3) (дважды), Суворова 3-й степени, [Александра Невского](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl51), [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й степени, медалями.

После Великой Отечественной войны Алелюхин А.В. в 1948 г. окончил Военную академию имени М.В. Фрунзе и в 1954 г. Академию Генерального штаба. Служил в штабе ВВС Московского военного округа. С 1985 г. генерал-майор авиации Алелюхин А.В. – в запасе. Скончался отважный летчик Алелюхин Алексей Васильевич 29 октября 1990 г., похоронен на Новодевичьем кладбище.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Генерал-лейтенант Попков В.И.**

*"Слава тебе, герой воздушных баталий,*

*Наш бесстрашный истребитель Попков Виталий!*

*Тридцатый сбитый фашистский самолёт –*

*Вот его мести грозный счёт!"*

*Из фронтовой газеты*

Попков Виталий Иванович родился в Москве 1 мая 1922 г. По окончании московской школы № 94 и аэроклуба Ленинградского района был направлен в Чугуевское военное училище, которое он закончил в 1941 г. Однокашниками Виталия Попкова были [Кожедуб](http://www.otvoyna.ru/statya100.htm), Лавриненков, Боровых, Лихолетов и др. В годы Великой Отечественной войны Попков совершил 475 боевых вылетов, успешно провел 117 боев, сбил лично 41 вражеский самолет и 1 самолет противника в группе. Указом Президиума Верховного совета СССР от 8 сентября 1943 г. Попкову В.И. было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), а 27 июня 1945 г. он был удостоен второй медали «Золотая Звезда».

Виталий Иванович Попков – один из тех немногих людей, кому суждено было увидеть рукотворный памятник самому себе. Он был поставлен ему как дважды Герою в столице, на Самотеке. Рассказывают, что однажды, когда ветераны собрались в сквере, у памятника, по одному из юбилейных поводов и по фронтовому разлили по сто грамм, нагрянул постовой. Велико же было его изумление, когда в одном из предполагаемых нарушителей правопорядка он узнал увековеченного в бронзе летчика…

После окончания военного училища сержант Попков был назначен на должность инструктора, но добился отправки на фронт, попал в 5-й гвардейский истребительно авиационный полк. Полк, в который прибыл сержант Попков, к тому времени прошел славный боевой путь. В нем выросли многие мастера воздушного боя, слава о которых разнеслась далеко за пределы фронта. А такие летчики, как Герои Советского Союза Василий Ефремов, Василий Зайцев, Григорий Онуфриенко, Анатолий Соколов, Александр Кондратюк и другие, имели уже на своем счету не один десяток воздушных побед. В начале июня 1942 г. над городом Холм Попков одержал первую победу, сбив Ю-88, через несколько дней ещё один…

Вот как об этом рассказывал сам Попков: «Мы прикрывали Холм. Около Холма я первый раз сбил «Юнкерса» с гвардии лейтенантом Штоколовым, он был ведущим. «Юнкерс» вышел из облаков, нас не видел. Я бил, бил и сбил. Потом ещё телеграмму нам прислали, а я ещё больше рад был. Это было в мае 1942 г. Перед этим я говорю майору Ефремову: «Сколько раз летаю, ни разу с бомбардировщиком не встретился, только всё с истребителями». И тут как раз сбил, близко к нему подошли. Но нужно сказать, что хоть и сбил его, но неграмотно подошёл, не маневрировал, ходил по прямой. Сейчас уж, конечно, опытность есть. Он мне в бак попал. Три пробоины сделал. Бензин вытек весь. Я долетел до аэродрома. Не долетел метров 50, упал, но попал в болото, машина сразу же завязла в болоте. Меня из машины выбросило в болото, лицом ударился…»

В середине лета 1942 г. над старинным русским городом Ржевом гвардии сержант Попков одержал уже свою пятую победу. Но не счет был на этот раз главным. Выбросившийся с парашютом немецкий летчик оказался полковником, чьи победы в небе Европы были отмечены многими наградами. Он долго не мог поверить, что его сбил девятнадцатилетний сержант. Но когда Виталий Попков с помощью рук показал ему особенности боя, фашист сник. Фокус этого боя требовал от летчика не только безупречного тактического мастерства, но и большого напряжения физических сил, выносливости. Гитлеровский ас не думал, что этот безусый юноша, в совершенстве владея боем на вертикали, мог так уверенно маневрировать в воздухе.

В это время командиром звена у Попкова был Герой Советского Союза гвардии капитан Лавейкин И.П. «1921 года рождения. Мы с ним почти ровесники, тоже молодой парень. На вид он, как мальчик. Когда мне сказали, что командир, я просто удивился, смотрю – капитан. У меня был хороший товарищ, тоже сержант – Быков. Командиром эскадрильи был Ефремов В.В. Они с нами занимались и натаскали, как говорят, на это дело. Когда Ефремов ушёл в Москву работать инспектором, у нас командиром эскадрильи стал гвардии капитан Лавейкин. Я был старшим лётчиком, потом командиром звена, но я был всё ещё сержантом. Орденом Ленина наградили, я всё ещё сержантом был. В декабре 1942 г. дали старшего сержанта, а уже в марте 1943 г. присвоили звание младшего лейтенанта, в июле получил звание лейтенанта», – вспоминал Виталий Иванович.

«В августе были самые сильные бои с истребителями. Нас была девятка, а их 18 штук. Начали мы драться, как говорят лётчики, «пластаться в воздухе». В августе во время одного из боёв Виталий Попков сумел поймать в прицел и поразить истребитель противника, мгновение спустя исчезнувший в облаке взрыва, и тут же увидел другой «мессер», аккуратно ладящийся в хвост машины его ведущего гвардии майора Ефремова. Резко сманеврировав, так, что сквозь надсадный рев мотора, казалось, был слышен хруст перегруженных лонжеронов, Попков бросил свой «лагг» между фрицем и самолетом командира. Несколько снарядов потрясли машину, из под капота показался голубоватый огонь, сменившийся растущим желтым пламенем… Секунды – и пожар проник внутрь, загорелись комбинезон, перчатки, жаркие языки лизнули лицо… Уже теряя сознание, Виталий Попков перевернул самолет и вывалился из кабины…

Прогоревшее полотнище парашюта не держало, оно лишь замедлило падение, и, если бы не болотце, куда упал летчик, в Москве было бы одним памятником меньше. Победа давалась потом, кровью, гибелью людей. Не уберегся от вражеской пули и Виталий Попков. Около тридцати минут шел этот поединок, В небе сошлись равные по мастерству противники. Каждый из них мог безошибочно предугадать движение другого, но не мог завершить атаки. И тогда Виталий Попков пошел в лобовую атаку.

Бешено увеличивается в размерах самолет фашиста. Еще секунда, и все. Хочется закрыть глаза. Но Виталий только крепче сжал зубы. Лучше смерть, чем отступление. И фашист не выдержал. Он рванул ручку на себя. На какое-то мгновение его закрыло грязное брюхо «мессершмитта». Прицельная очередь гвардейца ровной строчкой прошила его от мотора до хвостового оперения.

Но не успел Виталий проводить взглядом свой трофей, как его машина вздрогнула. Над головой промелькнула тень пары «мессершмиттов». Они отомстили за гибель ведущего. От прямого попадания самолет Попкова загорелся. Оставляя за хвостом шлейф дыма и отрывающиеся куски обшивки, объятая пламенем машина быстро теряла высоту. языки огня лизали лицо летчика, опалили руки. От боли перехватило дыхание. Виталий попытался сбить пламя. Бесполезно. Самолет не слушался рулей. Под крылом – своя территория. Надо прыгать! Преодолевая нестерпимую боль, Попков с трудом перевалился через борт кабины. Земля бросилась навстречу. Надо открыть парашют. Но гитлеровцы рядом. Они сразу же расстреляют в воздухе. Только у самой земли купол парашюта замедлил смертельное падение. После ранения Виталий Попков попал в госпиталь. Мужественному и бесстрашному летчику наградой стал [орден Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2).

«В первом же бою после выздоровления я рассчитался с противником: зажёг его. Ужасно обрадовался, что мог рассчитаться. Это было под Ржевом. Фриц, правда, уполз с парашютом, как и я, на глазах у всех, командир дивизии видел. После этого я начал воевать, уже злость появилась, правда, не сбивал самолёты… В декабре, как раз только начались операции на Дону, мы начали прикрывать танковый корпус... Когда мы пошли уже к Донбассу, я сбил «Хейнкель», затем «раму» «Фокке-Вульф-189»... В общем, у меня уже было 10 сбитых самолётов и один в группе. Меня представили к ордену [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1 степени», – продолжал вспоминать Попков В.И.

На [Курской дуге](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm) летом 1943 г. Виталий Попков был назначен командиром звена «лавочкиных». Армада «юнкерсов» наплывала на переправу. Над бомбардировщиками, как растревоженные в улье пчелы, метались восемнадцать «мессершмиттов». Времени для раздумья не оставалось. Надо во что бы то ни стало помешать гитлеровцам нанести прицельный удар.

– Пчелкин и Глинкин – наверх, к «мессерам», остальные – атака! – скомандовал Попков. Гвардейцы стремительно врезались в строй «юнкерсов». Первая же атака командира увенчалась успехом. Два «юнкерса» расписались черным дымом на голубом небе.

Нашим летчикам удалось не только связать боем всю группу, но и сбить двух вражеских истребителей. Это придало силы четверке Виталия Попкова. Она повторяет одну атаку за другой. От метких очередей гвардейцев загорелись еще три бомбардировщика, Фашистам стало не до переправы. Они, беспорядочно освободившись от бомбового груза, поспешили покинуть поле боя. Но натиск «лавочкиных» не уменьшался. Преследуя гитлеровцев, гвардейцы сбили еще три вражеские машины. Три «юнкерса» получили значительные повреждения. Десяти боевых машин лишился враг только в одном бою!

23 июля 1943 г. В. Попков провел бой и сбил подряд 2 немецких истребителя новой модификации – Ме 109Г2, а под Львовом, успешно атаковав вражеские бомбардировщики, уничтожив 3 из них, Попков вместе со своим ведомым А. Пчелкиным, уже не имея ни единого патрона, сумел вырваться из клещей восьмерки немецких истребителей. 25-й, сбитый Попковым фашист, был асом из 52-й истребительной эскадры немцев, летавшим на раскрашенном Ме 109: желтые кончики крыльев, пиковый туз рядом с бегущим по волнам корабликом. Ас попал в плен, а крашеные обломки рассыпались по степи под Харьковом. Не даром яркая раскраска и приметные эмблемы были непопулярны среди большинства летчиков.

К августу 1943 г. после боёв на Калининском фронте, в низовьях Дона и на Курской дуге на счету командира звена гвардии младшего лейтенанта Попкова В. были 168 боевых вылетов, 45 воздушных боев, 17 лично сбитых самолетов противника. Он был представлен к званию Героя Советского Союза.

...Август 1944 г. В эскадрилью Попкова прибыло молодое пополнение летчиков. Перед комэском стояла задача: не прекращая боевых вылетов, за короткое время ввести молодежь в строй. Приказ совпадал с желанием молодых летчиков. И дела шли успешно. Скоро начались полеты в составе пары. Вот тут-то и произошло самое страшное. При проверке слетанности на выходе из пикирования лейтенант Е. Сорокин не выдержал направления и врезался в самолет ведущего. Произошла катастрофа. Но Сорокин остался невредим. Он с трудом посадил самолет.

Было принято решение отдать молодого офицера под суд Военного трибунала. Многие поддерживали это решение. Не место в рядах гвардейцев человеку, который допустил столь тяжкий проступок. Кое-кто намекнул, что не испытывает желания идти в бой с таким летчиком. Сорокин виновато молчал. Он с болью и надеждой смотрел на командира эскадрильи. Капитан Попков хорошо понимал тяжесть проступка Сорокина. Не меньше других переживал он и трагическую смерть смелого летчика эскадрильи, своего боевого друга.

Рассказав об условиях, при которых произошла катастрофа, и своей вине, как командира эскадрильи, капитан Попков стал просить командира полка дважды Героя Советского Союза Б. Зайцева наказать виновных по всей строгости, но не отдавать под суд Военного трибунала Сорокина. И Сорокин был оставлен в эскадрилье. Больше того, Попков взял его к себе ведомым. И не ошибся. Евгений Сорокин стал надежным помощником в бою. Не один десяток вылетов сделал Виталий Попков со своим новым ведомым. Во многих переделках приходилось бывать им, и всегда они выходили победителями. За короткое время лейтенант Сорокин сбил восемь фашистских самолетов…

Над Глогау 16 февраля 1945 г. Попков сбил два самолёта противника: Ю-87 и ФВ-190. Вот как писал об этом бое сам Виталий Иванович: «Я повел шестерку на «охоту» уже с нового бывшего немецкого аэродрома. Маршрут на переправу. И вот здесь, южнее г. Глогау, произошел первый мой воздушный бой над Германией. Через переправу непрерывным потоком двигались наши войска. Идя по реке с юга, я заметил вдали восемь ФВ-190. Высота у нас была больше, чем у немецких истребителей. Мы сближались с противником с его стороны. Я решил атаковать звено, имея пару в прикрытии, и передал об этом Глинкину. Получилось так, что мы и атаковали двух задних ФВ-190, как только они стали перестраиваться в цепочку. Внезапность подхода и атаки во многом способствовала нашему успеху. «Фоккеры», заметив нашу атаку, не прицельно сбросили бомбы.

Атакуя ближний ко мне ФВ-190, я старался подойти к нему близко, зная, что сейчас за мной следят мои товарищи и верят в меня, а мой успех в атаке даст им особый «огонек», столь нужный в бою. Атака была безошибочной. Вслед за своими не прицельно сброшенными бомбами упал на землю один ФВ-190, сбитый мною… В этом бою не было ничего случайного, ненужного. Бой проходил организованно с нашей стороны. Конечно, было трудновато драться шестерке против 12, но каждый из шести наших летчиков уже «видал виды»… Было доказано еще раз суворовское правило, что «воюют не числом, а уменьем». (Ф.В. Фалаев «Сто сталинских соколов. В боях за Родину»).

Свою последнюю, сорок первую, победу Виталий Попков одержал в небе над [Берлином](http://www.otvoyna.ru/berlin.htm)... Бой был жаркий. Фашисты дрались с ожесточением смертников, и им удалось подбить самолет героя. Машина, объятая пламенем, перестала слушаться летчика и неудержимо шла к земле. Пытаясь вывести ее в горизонтальный полет, Попков почувствовал острую боль в теле. «Ранен», – подумал Виталий и, напрягая последние силы, повел изрешеченную машину на посадку. А когда, покинув свои артиллерийские позиции, навстречу приземлившемуся самолету бежали наши пехотинцы, Попков уже ничего не видел. В сознание он пришел в госпитале...

Военные подвиги дважды Героя Советского Союза гвардии капитана Попкова В.И. были отмечены тремя орденами Ленина, двумя орденами [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), орденом [Александра Невского](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl51), двумя орденами [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1 й ст., орденами Отечественной войны 2-й ст., орденом [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медалями.

В 1951 г. Попков В.И. окончил Военно Воздушную академию, в 1964 г. – Военную академию Генштаба. Летал на многих реактивных боевых машинах. Служил в Министерстве обороны СССР. Свой последний вылет генерал лейтенант авиации, заслуженный военный летчик СССР В. Попков совершил в 1979 г. С 1980 г. он находился на преподавательской работе в ВВИА им. проф. Н.Е.Жуковского. Попков В.И. стал прототипом главного героя фильма «В бой идут одни старики» – командира эскадрильи Титаренко. Скончался герой в 6 февраля 2010 г., похоронен на Новодевичьем кладбище.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет",под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Герои-летчики Бобров Н.А и Васильчиков В.В.**

*"Мы стали небом, стали облаками,*

*И, видя сверху наш двадцатый век,*

*К вам тихо прикасаемся руками,*

*И думаете вы, что это снег..."*

*Е. Евтушенко*

**Бобров Николай Александрович** родился в 1921 г. в Пензе в семье служащего. В 1923 г. семья Бобровых переехала на постоянное жительство в Москву. В 1939 г., окончив среднюю школу, Николай Бобров поступил в институт. В том же году его призвали в армию. Учился в школе младших авиаспециалистов, где получил специальность стрелка-радиста. На фронтах Великой Отечественной войны участвовал в 67 боевых вылетах, из них 47 ночных. 12 июля 1942 г. Бобров Н.А., выполняя задание в районе [Ленинграда](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm), пал смертью храбрых. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1343 г. Боброву Н.А. посмертно было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

...Август 1941 г. Капитан Алешин вел группу двухмоторных бомбардировщиков СБ на бомбежку вражеского аэродрома. В составе экипажа стрелком-радистом был сержант Николай Бобров. По данным разведки, на аэродроме скопилось до 30 фашистских самолетов. Как не воспользоваться таким случаем! С ходу группа «катюш» (так любовно летчики называли тогда самолеты СБ) сбросила по стоянкам и летному полю фугасные и зажигательные бомбы. Фашисты, застигнутые врасплох, опомнились только тогда, когда возникли пожары. Фотопленка зафиксировала прямые попадания в самолеты и в склад боеприпасов. Успешно отбомбившись, «катюши» взяли курс на свой аэродром. Но тут показались двенадцать «мессеров». Семь и двенадцать – силы явно не равные. Истребителей прикрытия в группе СБ не было. Но в строю бомбардировщиков никто не дрогнул.

Первым принял на себя атаку экипаж ведущего капитана Алешина. Четыре истребителя Ме-109 ринулись на первое звено. Завязался ожесточенный воздушный бой. Стрелок-радист Бобров, привязав к ноге люковый пулемет, вел бесприцельный обманный огонь, отпугивая гитлеровцев из-под хвоста, а из турельного вел огонь прицельный. До предела напряжены нервы. Только бы близко не подпустить «мессера». Иначе... Впрочем, в те секунды об этом никто не думал. Думали о другом – как бы заставить фашиста повернуть вспять. Огонь, сильнее огонь!

Вот одному из истребителей удалось совсем близко подойти к СБ Алешина. Уже отчетливо видно лицо фашистского пилота, прикрытое летными очками. Мгновение, и длинная пулеметная очередь Коли Боброва прошила «мессершмитт». Объятый пламенем, он рухнул на землю. С одним покончено – этот уже отвоевался. Но другие продолжают упорно атаковать. А тут как назло у Боброва иссяк запас патронов в пулемете. Иссяк в тот самый момент, когда второй истребитель зашел под хвост. Бобров дал две очереди из турельного пулемета через стабилизатор бомбардировщика. «Мессер» с разворотом выскочил из-под СБ, готовясь к следующей атаке, но в этот момент был сражен меткими очередями штурмана и стрелка-радиста.

Около пятнадцати минут продолжался этот неравный бой… Более полсотни пробоин насчитали авиамеханики в машине Алешина. Весь полк побывал возле нее, отдавая дань уважения славному экипажу... А темной ночью он снова был в воздухе. И снова отличился Николай Бобров. Меткой очередью он сразил двух гитлеровских бомбардировщиков Хе-111. На другой день в полк пришла радостная весть: за мужество и отвагу, проявленные в боях, Николай Бобров награжден орденом [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm).

Бобров участвовал в десятках боевых вылетов, из них большинство ночных. На его счету было несколько сбитых немецких самолетов. Что ни полет – подвиг. Как-то в июньских сумерках 1942 г. экипаж вылетел на разведку. Задание было трудным: установить, откуда противник подвозит подкрепления и боеприпасы, уточнить расположение артиллерии на переднем крае под Ленинградом. Самолет благополучно пересек линию фронта. Все шло нормально. На карту наносились новые разведывательные данные. Засекли гитлеровские базы, склады боеприпасов, артиллерийские батареи. Каждый из членов экипажа понимал, что в любую секунду возможна встреча с врагом. Вскоре эти опасения подтвердились. На самолет напала четверка истребителей «Хейнкель-113».

Немецкие истребители, видимо, задались целью посадить советский самолет-разведчик на свой аэродром. Они кружили вокруг СБ, прижимая его к земле. Командир экипажа сделал вид, что готов им повиноваться и совершить посадку. Но когда гитлеровцы готовились уже торжествовать победу, воздух прорезали длинные пулеметные очереди штурмана и стрелка-радиста. Одна из них угодила в бензобак «хейнкеля»: тот вспыхнул и врезался в землю.

Фашистские летчики ринулись в атаку. Они заходили с разных направлений. И всюду встречали свинцовый ливень. Бой становился все более ожесточенным. Вышел из строя турельный пулемет, Бобров схватил в руки бортовой и стал отражать атаки снизу и сбоку. Истребителям врага все же удалось вывести из строя приборы скорости и высоты, поразить огнем хвостовое оперение и правый мотор. Казалось, положение создалось безвыходное. Но в эти критические секунды командир экипажа неожиданно для фашистов вошел в облако, бросил самолет в пике и на бреющем полете скрылся за лесным массивом. Это был смелый маневр. Через двадцать минут самолет приземлился на прифронтовом аэродроме истребителей.

Необычайное мужество, отвагу и огромную силу воли проявил Николай Бобров и при выполнении последнего боевого задания... За последние недели чуть ли не ежедневно приходилось подниматься в воздух по три-четыре раза, накапливалась усталость. 12 июля 1942 г. выдался несколько пасмурный, не по-летнему ветреный день. Командир полка поставил задачу: группе пикирующих бомбардировщиков «Петляков-2» под командованием капитана Алешина нанести бомбовый удар по укрепленному пункту противника. Взлетев звеньями и быстро собравшись в боевой порядок, девятка Пе-2 под прикрытием истребителей следовала к линии фронта. Сверху были отчетливо видны многочисленные артиллерийские и минометные огневые вспышки. Это наземные войска вели ожесточенный бой с врагом.

«Петляковы» еще не успели лечь на боевой курс, как вокруг них взметнулась плотная стена огня. Противник ощетинился мощью всего своего оружия. Зенитная артиллерия с нарастающей силой продолжала вести плотный заградительный огонь. Одновременно в воздухе разрывалось до шестидесяти снарядов. В небе появилось множество маленьких облачков. Ведомые экипажи были свидетелями, как стрелок-радист Бобров своим пулеметным огнем подавлял огневые точки врага. При первом заходе бомбовый залп был обрушен точно по опорному пункту. От прямых попаданий умолкла артиллерийская батарея. В груды исковерканного металла превратились пушки, бронетранспортеры и автомашины противника. Еще один заход на цель произвела девятка Алешина. И тут произошло непоправимое. Один из зенитных снарядов угодил в мотор самолета ведущего. «Петляков» вспыхнул.

Летчик капитан Алешин ввел самолет в крутое пике и направил его в центр скопления вражеских огневых точек. В эти трагические секунды не дрогнул и гвардии старший сержант Бобров. Он мужественно принял решение командира экипажа, с которым вместе совершил не один десяток боевых вылетов. Николай Александрович Бобров предпочел героическую смерть позорному плену. Боброву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Так необычно рано оборвалась жизнь этого скромного и симпатичного паренька, которому было немногим более 20 лет…

**Васильчиков Владимир Владимирович** родился в 1921 г. в Калуге в семье рабочего. В 1924 г. вместе с родителями переехал в Москву. До 1938 г. учился в школе, а затем работал в МОГЭСе (электрическая станция). Без отрыва от производства занимался в аэроклубе. В 1940 г. после окончания летной школы при аэроклубе был направлен в школу высшего пилотажа. С августа 1942 г. до последней минуты своей жизни Владимир Васильчиков сражался на фронтах Великой Отечественной войны. Совершил 75 боевых вылетов, лично сбил 4 и в группе 6 вражеских самолетов. 14 марта 1943 г. Васильчиков В.В. погиб в неравном бою. За доблесть, исключительные образцы героизма, проявленные в боях на фронте, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1943 г. ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В конце января 1943 г. Васильчиков летел ведущим четверки. Группе было поручено разведать шоссейную дорогу, по которой фашисты подбрасывали подкрепления к линии фронта. Линия фронта четко обозначена только на картах. На местности же не всегда можно точно ее определить, особенно при плохой погоде. Так было и на этот раз. Черные воронки от снарядов, груды земли, пепелища, огни пожаров – все это на фоне заснеженной местности представляло собой довольно пеструю картину. Не было реки или какого-либо другого характерного ориентира, по которому можно было бы точно определить, где находятся фашисты, а где наши войска. Высота небольшая. Но подняться выше нельзя – появилась облачность. Из-за облаков землю не разглядишь.

Время идет, по расчету должны быть уже в том районе, где разведчик видел колонны вражеской техники. Однако внизу только окопы, одиночные автомашины на разъезженных дорогax, бурый от копоти снег, голые деревья…

Наконец, чуть в стороне и впереди появилась в пятнистом хаосе цепочка – как будто ниточка черных бусин лежит на земле. Васильчиков приказал ведомым следовать за ним и стал со снижением разворачивать самолет с таким расчетом, чтобы пройти вдоль колонны. В колонне было несколько десятков автомашин. Двигались они образцово – строго одна за другой, соблюдая заданную дистанцию. Фашисты заметили самолеты довольно поздно. С первой же атаки Васильчиков зажег головную, ведомые еще две. Следующие две автомашины уткнулись одна в другую. Из них выскакивали солдаты, падали, сшибали друг друга, разбегались в стороны. Еще заход. Летчики с малой высоты, в упор расстреливали автомашины, и они вспыхивали одна за другой. Видимо, в одной из них были боеприпасы, и она взорвалась. В воздух поднялся черный столб земли, а на том месте, где была машина, образовалась огромная воронка. Взрывом отбросило идущую за ней машину.

Вся автоколонна – пятьдесят автомашин – была уничтожена. Задание выполнено. По команде Васильчикова четверка развернулась в сторону своего аэродрома. Вскоре вдали показалась новая цель – большой железнодорожный разъезд. А там всегда найдется что-нибудь. Васильчиков еще издали увидел белый дымок в той стороне, где находился разъезд. «Паровоз!» – решил он. – Что делать? Боеприпасы на исходе. Впереди же – полет над вражеской территорией, где могут перехватить истребители. Нельзя расходовать весь боекомплект!

И вот уже ясно виден длинный эшелон: вагоны, платформы с танками и орудиями, опять вагоны. Нет, упустить такую цель нельзя! И Васильчиков решил с ходу атаковать эшелон. Под небольшим углом четверка зашла на цель. Всего один залп. Но ни один снаряд не пропал, не прошел мимо. Белым паром окутался паровоз, один вагон, падая, потянул за собой остальные, которые беспорядочной кучей стали громоздиться под откосом. Эшелон был уничтожен... Это лишь один эпизод! А сколько было таких!

Меньше чем через месяц после этого успешного вылета – было это 23 февраля 1943 г. – Васильчиков, будучи ведущим четверки, снова вылетел на выполнение боевого задания. Задание было и на этот раз выполнено успешно, но на обратном пути группу атаковали три «Фокке-Вульф-190» и один Ме-109. Наши летчики смело вступили в бой. Фашисты не выдержали натиска. Один «фокке-вульф» был сбит, «мессершмитт» получил повреждения и ушел со снижением из атаки.

– Хороший подарок ко дню [Красной Армии](http://www.otvoyna.ru/statya2.htm), – не удержался командир полка, когда Васильчиков доложил ему о выполнении задания.

А ещё через три недели произошёл последний бой Владимира Васильчикова… Тринадцать фашистских истребителей, набирая скорость, устремились навстречу шестерке советских самолетов. В полете фашисты сгруппировались в один сверкающий клин, возглавлял который опытный ас. Летели они быстрее и потому вскоре стали наступать на шестерку. Вот-вот все тринадцать ударят пушечным и пулеметным огнем по шестерке. Казалось, что уже ничто не может остановить стремительный удар.

Но вот один из самолетов шестерки стал заметно отставать. Через несколько минут из ведущего он стал замыкающим, а затем неожиданно стремительно развернулся и бросился навстречу вражеской группе. Мелькнули строчки трасс. Ведущий тринадцати как-то странно покачнулся, сверкнул вспышкой и окутался черным дымом. Группа нападавших рассыпалась. А наш истребитель продолжал атаковать. Он почти вплотную приблизился к следующему самолету и резанул его золотыми нитями трасс. Скованные боем, вражеские истребителя отвлеклись от погони за остальными пятью советскими самолетами, которые в это время уходили все дальше на восток к своему аэродрому.

Воздушный бой продолжался еще несколько минут, но слишком неравными были силы: двенадцать против одного. Советский самолет вскоре оказался в огненном кольце. Искусным маневром он не давал вражеским стрелкам точно прицелиться. Были моменты, когда можно было ускользнуть в облачность, выйти из боя. Однако советский пилот не делал этого – он решил во что бы то ни стало как можно дольше задержать фашистов. И он снова бесстрашно атаковал, бил короткими очередями экономя снаряды, которых было совсем мало – наши самолеты возвращались после удара по артиллерийским позициям противника. Только когда замолчали пушки, и самолет стал безоружным, фашистам удалось его зажечь. Объятая пламенем, падала горящая машина. Пилот не покинул ее. Он умер победителем, ценой жизни дав возможность пятерке наших самолетов вернуться на базу. Пилотом, который принял на себя удар, спасая товарищей, был гвардии старший сержант Владимир Владимирович Васильчиков. Это было 14 марта 1943 г.

**Герои-летчики Бочков И.В. и Окрестин Б.С.**

"Славой бессмертной покроем

В битвах свои имена.

Только отважным героям

Радость победы дана."

А. Сурков

**Бочков Иван Васильевич** родился в деревне Филипповка Барятинского района Московской области в 1915 г. В 15 лет переехал к брату в Москву, поступил на завод «Калибр» учеником. Получил квалификацию шофера. Окончил аэроклуб и в 1937 г. добровольно пошел учиться в Борисоглебскую военную авиационную школу имени Чкалова В.П. Как летчик-истребитель участвовал в [русско-финской войне](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm), удостоен медали [«За отвагу»](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl4).

На фронтах Великой Отечественной войны с 22 июня 1941 г. Сражался с врагом на Севере. От рядового летчика вырос до начальника воздушно-стрелковой службы 19-го гвардейского истребительного авиационного полка 7-й воздушной армии. Совершил 308 боевых вылетов, провел 45 воздушных боев, в которых сбил лично 7 самолетов и 32 – в группе, совместно с другими летчиками. Погиб в бою 4 апреля 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1943 г. гвардии капитану Бочкову И.В. посмертно присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

По мере продвижения в глубь страны враг с каждым днем становился наглее, нахальнее. Немцы давили числом, превосходством техники. И вот на помощь нашей пехоте пришла авиация: истребителям поставили задачу штурмовать мотомехколонны врага. Шестерка И-16 – «ишачков», как их называли летчики, ведомая Иваном Бочковым, поднялась с аэродрома, взяв курс на запад. Внизу – шоссе, по которому, как сообщил наш разведчик, движется вражеская мотоколонна. Бочков положил самолет с крыла на крыло: «Внимание!» Отвернул от шоссе влево и повел свою группу прежним курсом. Ведомые повторили его маневр. Скоро цель. Бочков стал набирать высоту. Тревожила мысль – «только бы не напороться на «мессеров», обладавших большей скоростью по сравнению с нашими устаревшими машинами.

Показалась вражеская колонна. Фашисты шли как на параде. В голове колонны – группа мотоциклистов. Затем – несколько легковых машин, за ними, через интервал, – грузовики с автоматчиками. «Где прикрытие? Должны быть «мессеры». Где они?» – задал себе вопрос Бочков, вглядываясь в даль. Вон они. Маневрируя вдоль шоссе, идут две пары вражеских истребителей. Ведущий качнул крыльями, и шестерка И-16 быстро перестроилась в колонну по одному. Бочков поймал момент ввода самолета в пикирование и отдал ручку от себя. Машина устремилась к земле. Как хорошо, что заранее набрали высоту: ведь «мессеры» оказались значительно ниже и теперь они не в силах помешать атаке.

Вот головная машина мотоколонны в перекрестии прицела. Пора. Бочков дает длинную пулеметную очередь, одновременно выбирая ручку на себя. Машина по пологой кривой стала выходить из пикирования. Бочков вел ее точно по невидимой осевой линии шоссе, поливая огнем своих пулеметов вражеских автоматчиков. А за ним уже входил в пикирование второй «ишачок», потом третий, четвертый. Бочков, не теряя скорости, круто взмыл вверх, вышел в хвост колонны, сделал боевой разворот. Заметил, как вдали, над головой колонны вражеские «мессеры» полезли вверх. Поздно. Ведущий И-16 вновь идет в пикирование, опять штурмует колонну врага. Теперь уже в обратном направлении – с хвоста к голове. Ведомые следуют за ним. Снова пулеметные очереди разят врага, поджигают машины, сеют панику. Уничтожили 20 автомашин с пехотой противника.

Трижды покачал крыльями ведущий: сбор, домой! Теперь нелегкая задача – отбиться от «мессеров». Бочков решил энергично маневрировать. Набирал высоту, круто пикировал, вновь лез вверх. А когда «мессеры» зажимали с хвоста, закладывал такие дьявольские виражи, что от перегрузки у самого темнело в глазах, а «мессеры» далеко проскакивали вперед. Так километр за километром отвоевывал расстояние у врага ведущий, приближаясь к своему аэродрому. Наконец, «мессеры» отстали: видимо, и у них кончалось горючее.

– Можно воевать на «ишачке», – повеселев, говорили летчики в полку после этого вылета. Вскоре добрались и до «юнкерсов». Их стали встречать своевременно, имея превосходство в высоте. Дымясь, начали валиться на пригорки и в овраги обломки вражеских бомбардировщиков. Это окрылило наших летчиков, они почувствовали силу своих ударов.Только с «мессерами» пока не было сладу. Полк нес потери. Появились «безлошадники», нескольким семьям летчиков послали похоронные извещения. Да, трудно драться на И-16 с более скоростными «мессерами». У врага преимущество не только в скорости, но и в оружии: у наших самолетов – только пулеметы, прозванные швейными машинами, у врага – пушки. Тяжело драться в таких условиях…

Группа Бочкова получила задачу – подавить артиллерийские позиции противника. Обычная, посильная задача. Изучили маршрут полета, выбрали направление и способ выхода на цель, рассчитывая обрушиться на врага внезапно. Условились о сигналах. Взлетали парами. На кругу Бочков собрал группу и повел ее в сторону фронта. Заданную цель обошли стороной, сделали разворот и стали готовиться к атаке. Высота встретила их огнем зенитных пулеметов. Бочков решил принять бой с зенитчиками и первый удар нанес по зенитным точкам.

«Ишачки» пронеслись над вражескими зенитчиками, поливая их свинцовым дождем. Замолчал один пулемет, другой, третий. Теперь можно ударить и по артиллерии. Стремительно пикируют тупоносые истребители на замаскированные орудия, бьют из пулеметов по прислуге, нащупывают склады боеприпасов, узлы связи. Долго придется фашистам восстанавливать боеспособность артиллерийских батарей после такого налета. Но все же вражеские артиллеристы успели вызвать к себе на помощь «мессеров». Бочков увидел далеко на горизонте четыре точки, которые быстро росли в размерах. Повел группу вверх, памятуя, что запас высоты – это запас скорости. «Мессеры» решили отрезать путь отхода нашим летчикам. Они проскочили вперед, сделали горку и стали развертываться.

Надо принимать бой. На подобный случай Бочков приготовил еще до полета и проиграл с летчиками несколько вариантов оборонительных действий. Один из них он и решил применить в эту критическую минуту. Оставив пару И-16 на прежней высоте, Бочков и еще три летчика ринулись вниз, увлекая за собой «мессеров». Те «клюнули» на такую солидную приманку и крутой спиралью пошли за четверкой советских истребителей, намереваясь зайти им в хвост. Вот ведущий нашей четверки перешел в горизонтальный полет. За ним последовали остальные три истребителя. «Мессеры», казалось, того и ждали. Они, очутившись в хвосте «ишаков», пошли на сближение. Их моторы ревели на полную мощность, оставляя дымный след.

Бочков ежесекундно оглядывался назад, определяя расстояние до врага. Он знал, что сейчас в него и в его ведомых направляются стволы пушек, а руки вражеских летчиков уже тянутся к гашеткам. Но они захотят подойти поближе, чтобы ударить наверняка. Надо еще помедлить, выиграть хотя бы пять, хотя бы пару секунд. Теперь пора. И когда вражеские летчики были готовы открыть огонь по «ишакам», те вдруг вошли в крутой вираж. «Мессеры» стали повторять этот маневр. Через минуту от их четверки осталось только трое: то свалилась сверху оставленная Бочковым на высоте пара, которая и сказала свое веское слово. Взбешенные таким неожиданным поражением, фашисты ринулись в новую атаку, погнавшись за парой, которая выходила из пикирования. Опять фашисты зашли в хвост нашим истребителям.

Теперь ударить по врагу решил своей четверкой Иван Бочков. Он пошел на фашистов в атаку на встречно-пересекающихся курсах, помня, что зайти им в хвост и атаковать с задней полусферы нельзя. Две группы самолетов неудержимо неслись навстречу друг другу. Бочков изготовился к стрельбе и, когда на какое-то мгновение в прицеле показался «мессер», дал короткую очередь. Фашистский самолет неуклюже дернулся вверх, точно наскочил на невидимое препятствие, на мгновение выровнялся и, заваливаясь на крыло, стал падать.

Падал «мессер» не один. Оглянувшись назад после атаки, Бочков увидел, как вместе с «его» трофеем штопорил к земле, дымя мотором, другой «мессершмитт». Значит, кто-то из ведомых Бочкова на встречно-пересекающихся курсах «завалил» еще одного фашиста. Да, это была победа, и еще какая! Сбить в одном воздушном бою три «мессершмитта» и не потерять ни единого «ишачка»! Это был настоящий праздник для всего полка, и на нем главным именинником по праву называли ведущего звена Ивана Бочкова.

Научились драться летчики: на И-16 – хорошо послуживших истребителях, хотя и во многом уступавших «мессерам». Десятки бомбардировщиков и истребителей врага уничтожил полк в первый, тяжелейший год войны. И признанием заслуг летчиков полка, таких, как Иван Бочков, явилось новое гвардейское знамя, которое вручили авиаторам на заснеженном аэродроме перед очередным боевым вылетом. Полк получил новые самолеты, не уступающие фашистским истребителям ни в скорости, ни в вооружении…

Погиб Иван Васильевич Бочков 4 апреля 1943 г. в воздушном бою во время своего 308-го боевого вылета. Вступив в схватку с 6-ю Ме-109, наши два самолета успешно провели атаку, связали боем несколько вражеских машин, разбили строй противника. Бочков увидел, что его ведомый атакован двумя «мессерами», поспешил ему на помощь. Командир смог прикрыть отход боевого товарища, но сам попал под пулемётные очереди вражеских истребителей и погиб. Герой Советского Союза Бочков И.В. награждён [орденами Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2) (дважды), [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm),[Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й степени, медалями.

**Окрестин Борис Семенович** родился в 1923 г. в Москве в семье рабочего. Шестнадцатилетними юношей поступил в Московский аэроклуб. Учился на авиационного механика, с 1940 г. работал в аэроклубе Метростроя авиатехником. Без отрыва от основной работы научился летать, стал инструктором. На фронт попал лишь в 1942 г. Вначале летал на самолете По-2 в полку ночных бомбардировщиков. Совершил 300 боевых вылетов. Затем, переучился на самолет Ил-2 и совершил на нем еще 106 боевых вылетов. 13 апреля 1944 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР Борису Семеновичу Окрестину присвоено звание Героя Советского Союза. 6 июля 1944 г. в бою за Минск командир эскадрильи гвардии старший лейтенант Окрестин погиб.

Борис Окрестин прибыл в штурмовой полк весной 1943 г. После разгрома окруженной группировки врага под [Сталинградом](http://www.otvoyna.ru/konstal.htm) советские войска перешли в наступление на широком фронте. Началось освобождение Донбасса. Несмотря на то, что у Окрестина на счету было уже 300 боевых вылетов и на груди красовались ордена Красного Знамени, Отечественной войны и медаль, некоторые «старики» полка смотрели на него, как на новичка.

Конечно, боевые полеты на «илах» существенно отличались от ночных полетов на По-2. Они были сложнее и требовали специальных навыков, отличной слетанности, знания тактики и техники воздушного боя. Поэтому Окрестин внимательно изучал опыт бывалых летчиков, прислушивался к их советам. Вскоре молодой пилот освоил «ил», хорошо держался в строю, метко стрелял, его бомбы всегда попадали в цель. С каждым днем накапливался опыт, рос счет боевых побед смелого летчика. Однажды, при освобождении Донбасса, Борис Окрестин в один день совершил три боевых вылета и в каждом из них отличился.

...Дальнобойная артиллерия и минометы врага вели прицельный огонь по нашим позициям. Командование приказало подавить огневые точки врага. И вот уже группа штурмовиков, ведомая капитаном Василием Жихаревым, поднялась в воздух. Подлетая к цели, «илы» перестроились в боевой порядок и с пикирования стали сбрасывать бомбы на батареи противника. Зенитная артиллерия яростно била по самолетам. Это затрудняло действия. Тогда Окрестин, пренебрегая опасностью, спикировал на зенитные орудия и пулеметно-пушечным огнем и бомбовым ударом подавил батарею врага. После этого штурмовики снизились до бреющего полета и начали поливать огнем из пушек и пулеметов блиндажи и окопы. Каждый летчик сделал по шесть заходов.

Во втором вылете Борис Окрестин вместе со своим напарником Филиппом Байцовым в сложных метеорологических условиях обнаружил и уничтожил несколько минометных и пулеметных точек. Исключительно напряженным оказался третий вылет. На штурмовиков напали «мессершмитты». Ведущий построил группу в оборонительный круг, и летчики стали выполнять одновременно две задачи – штурмовали цель и отбивали атаки истребителей. И все же одному «мессеру» удалось забраться в середину круга. Ведущий группы капитан Жихарев меткими очередями поджег его. Но пока он вел огонь, за ним увязался второй «мессер». На выручку командиру бросился младший лейтенант Викторов, которого, в свою очередь, атаковал третий вражеский истребитель. Казалось, вот-вот Ил-2 будет сбит. Борис Окрестин длинной очередью ударил по «мессеру», и тот, отвалив в сторону, вышел из боя. А через несколько дней летчик прямым попаданием уничтожил немецкий танк.

Окрестину было досрочно присвоено звание лейтенанта, он получил пятую награду – орден Красного Знамени. В последующих боях Борис Окрестин сражался с еще большей смелостью. Он выполнял самые разнообразные задания и прославился как мастер бомбометания по аэродромам и железнодорожным эшелонам. Поистине героический подвиг совершил Окрестин при освобождении Никополя. Бои здесь шли ожесточенные. Уже с рассветом Окрестин вылетел на задание. Цель усиленно защищалась зенитным огнем. Вражеский снаряд попал в фонарь кабины пилота. Десятки острых осколков впились в лицо, руки, ноги и тело летчика. Несмотря на тяжелое ранение, Борис до конца израсходовал боезапас и только тогда повернул самолет на свой аэродром.

Стрелок видел, каких огромных усилий стоило его командиру, истекавшему кровью, пилотировать самолет. Вот наконец и знакомое поле. Ил-2 мягко касается земли. Закончился пробег, и... летчик теряет сознание. Борис попал в госпиталь… Прошло немного дней после возвращения Окрестина из госпиталя, и он снова повел свой грозный Ил-2 на врага... Группа штурмовиков атаковала большую колонну танков. Пять вражеских машин были разбиты. Возвращаясь с боевого задания, летчики увидели, что на наши наземные войска пикируют три Ме-110. По команде ведущего «илы» бросились навстречу врагу. Окрестин атаковал одного «мессера» и с близкой дистанции сбил его. Остальные сбросили бомбы на нейтральную полосу и удрали не солоно хлебавши.

Как-то разведка донесла, что по дороге Алексеевка – Шолохово движется большая автоколонна противника. На ее штурмовку немедленно вылетели две группы, возглавляемые Борисом Окрестиным и Михаилом Смильским. Подавив огонь зенитной артиллерии, летчики тремя заходами разбили 26 автомашин и уничтожили десятки вражеских солдат и офицеров. Фашисты вывозили в Германию награбленное имущество и советских граждан. Эшелоны один за другим двигались сразу по двум железнодорожным путям. Чтобы затруднить преследование, гитлеровцы с помощью путеразрушителей уничтожали за собой обе линии. Железнодорожные составы растянулись от Орши до Толочина. Наша авиаразведка насчитала на перегонах этого участка до 20 эшелонов. Свыше 10 поездов стояло на станциях. Командование фронта отдало приказ: немедленно застопорить их движение, уничтожить путеразрушители, чтобы сохранить в целости железную дорогу, не дать возможности увезти людей и имущество.

Эту ответственную задачу было поручено выполнить штурмовикам. В воздух поднялись две группы, ведомые Борисом Окрестиным и Леонидом Бедой. На земле договорились, что Окрестин пойдет в сторону головных эшелонов, а Беда должен ликвидировать путеразрушители. Борис летел вдоль железной дороги. Один за другим попадались эшелоны. По самолетам били пулеметы, на станциях встречали зенитные разрывы. Но он вел свою группу все дальше и дальше, не обращая внимания на огонь врага. «Надо найти головные эшелоны и разбить их, а эти уже никуда не уйдут. С ними мы «поговорим» потом», – думал ведущий группы. Прошли дальше. Два поезда мчались на полной скорости, как на соревновании. Пролетели еще несколько километров. Путь был чист. «Значит, эти поезда идут первыми», – решил Окрестин.

Он развернул свою группу обратно, построил ее в пеленг и пошел в атаку. Один из эшелонов оказался впереди. Борис спикировал на него и с малой высоты сбросил две бомбы. Одна из них попала в паровоз. Труба и куски металла полетели в стороны. Ведомые Окрестина Григорий Викторов и Иван Фонарев сбросили свои бомбы посредине эшелона. Вагоны полезли друг на друга, валились на второй путь. Начался пожар. Когда с первым эшелоном было покончено, Окрестин ударил по второму составу. Он расстрелял из пушек паровоз, и тот сразу же осел набок. Метким был огонь ведомых. Вагоны загорелись. Последовал взрыв боеприпасов. Исковерканные вагоны полетели в стороны, окончательно закупоривая путь. Леонид Беда со своей группой в это время уничтожил путеразрушители. Боевой приказ штурмовики выполнили точно.

Вскоре начались ожесточенные бои за освобождение [Белоруссии](http://www.otvoyna.ru/bel.htm). Штурмовая дивизия, в которой воевал Окрестин, была переброшена на запад. При уничтожении врага, попавшего в минский «котел», Борис неоднократно водил группу «илов» на штурмовку живой силы и техники противника и каждый раз возвращался с успехом. Особенно напряженным был бой 6 июля 1944 г. Враг во что бы то ни стало пытался вырваться из окружения. Летчики-штурмовики, ведомые Борисом Окрестиным, совершили в тот день по нескольку боевых вылетов. Они штурмовали скопления танков и автомашин.

Возвращаясь из последнего вылета, Окрестин вдруг увидел, как из лесу вышла большая группа вражеской пехоты, при поддержке танков она пошла в контратаку. Удар штурмовиков был эффективным. Несколько танков загорелись. Однако враг яростно сопротивлялся. По самолеталм стреляли из всех видов оружия. Особенно сильный огонь велся из танков. В одном из заходов Борис Окрестин ввел Ил-2 в пикирование и стал бить из пушек и пулеметов по врагу. Летевшие рядом летчики видели, как фашисты сосредоточили огонь по ведущему самолету и подожгли его, но он не сворачивал в сторону и продолжал приближаться к цели. Не выходя из пикирования, горящий самолет врезался в скопление техники и живой силы противника. Мощный взрыв потряс воздух. Этот взрыв как бы послужил сигналом к атаке наших войск.

Летчики уничтожили укреплённый лагерь противника: более 5 тысяч броне- и автомашин и около 6 тысяч солдат противника. После удара наших штурмовиков весь лагерь представлял картину грандиозного побоища врага и его техники. На этом поле битвы было найдено тело погибшего при штурмовке Героя Советского Союза Бориса Семеновича Окрестина. Героя похоронили в г. Минске с воинскими почестями. Борис Окрестин погиб в возрасте 21 года. Его жизнь была короткой, но яркой. Уже посмертно он был награжден орденом Отечественной войны I степени.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Иван Евграфович Федоров (Денисов) - штрафник, дважды не ставший Героем**

*"...Вы, штрафные батальоны,*

*Были мясом той войны.*

*Вас на мины, вашей кровью*

*Слава кована страны…"*

*А. Латаев*

Он прошел через огонь трех войн: в Испании, Великой Отечественной и корейской. Дрался в воздушных боях над Хасаном, [Халхин-Голом](http://www.otvoyna.ru/yaponiya.htm#zakl15) и во время зимней войны с[Финляндией](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm). Летал на 297 типах самолетов, испытал более 200. Был сподвижником Валерия Чкалова, Михаила Громова, Степана Супруна и Петра Стефановского. Во время Великой Отечественной войны официально сбил лично 49 самолетов противника и еще 47 в группе. Ни разу не был сбит, покидал свои истребители лишь в результате тарана врага. Трижды представлялся к званию [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), однако «Золотую Звезду» получил лишь в 1948 г.

Речь пойдет о выдающемся летчике Иване Евграфовиче Федорове. Его настоящая фамилия – Денисов. Отец Ивана, буденновец Первой конной армии, воевал на фронтах Гражданской войны. Вернувшись на родину в Луганск, бравый кавалерист переписал сына на фамилию деда. Поводом к этому послужило хулиганство восьмилетнего отпрыска: будучи батраком Иван в отместку за побои хозяина поджег его усадьбу. Свое образование Ваня смог продолжить лишь в четырнадцать лет. За два года прошел пятилетнюю программу, выучился на слесаря-инструментальщика, а затем на машиниста паровоза. Параллельно он всерьез увлекся авиацией в планерной школе и пятнадцати лет отроду впервые поднялся в небо.

В Луганской школе военных пилотов Иван познакомился с пестрым набором различных самолетов: «Авро-504», «Фоккер Д-72», И-2 бис, И-5. В девятнадцать лет он стал командиром эскадрильи, летал на И-15 и И-16, совершенствовался в пилотировании и боевой подготовке сам и обучал этому других. Но чтобы стать асом, необходимо участвовать в реальных боях.

В 1937 году этот момент настал. После воздушного парада над Красной площадью его участников, среди которых был и Федоров, пригласили в Кремль. Пользуясь случаем, 12 самых опытных летчиков решили проситься в Испанию, где уже шла война. Своим представителем и ходатаем летчики выдвинули Ивана, который, увидев Ворошилова, обратился прямо к нему. Нарком, посоветовавшись со Сталиным, дал «добро». 17 июня в испанском небе Иван Федоров одержал свою первую победу. По сигналу тревоги он взлетел на перехват группы франкистских бомбардировщиков, которых прикрывали новейшие немецкие истребители «Мессершмит» Bf-109 из легиона «Кондор».

Уже в воздухе летчик заметил, что вылетел без парашюта. Храбрец врезался в группу вражеских самолетов и, сманеврировав, длинной очередью сбил Bf-109. Несмотря на то, что воздушные бои велись при численном превосходстве авиации генерала Франко, которого весьма активно поддерживали немцы и итальянцы, пилоты-интернационалисты на И-16 «завалили» немало врагов. Сам Федоров получил от испанцев кличку «дьяболе рохо» (т.е. «красный дьявол») и личную благодарность в виде поцелуя от Долорес Ибаррури за мастерство и бесстрашие в небе. В личном деле за номером 8803 значится, что за время пребывания в Испании Федоров «совершил 286 боевых вылетов, провел 36 воздушных боев, в которых показал исключительные образцы воздушного боя». Сбил 24 самолета противника (11 лично и 13 в группе). Совершил два тарана. Помимо награждения двумя орденами Красного Знамени Федоров в числе других отличившихся в боях был представлен к званию Героя Советского Союза. Однако все испортила потасовка на торжественном банкете в Москве между танкистами и летчиками, поспорившими о важности роли родов войск, в которой Иван Евграфович принял активное участие.

После Испании Федорова направили сначала в Китай, а затем на Халхин-Гол. «Японские летчики были достойными противниками. Летали они на неплохих для того времени истребителях И-96 и показали себя смелыми и бесстрашными бойцами», – вспоминал он позднее. Федоров добавил к своему счету еще 8 сбитых противников.

Вскоре после начала Великой Отечественной войны Федоров написал командующему ВВС РККА рапорт с просьбой направить на фронт. Просьбу удовлетворили в ином смысле: Иван Евграфович, имевший за плечами солидный опыт в испытаниях самолетов, был направлен в Горький на завод № 21 в качестве ведущего пилота. Скрепя сердце наш герой облетывал новые [ЛАГГ-3](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl2), которые затем переправлялись прямиком на фронт. Все рапорты, которые он слал директору завода и командованию ВВС, оставались без ответа. Чтобы вынудить начальство снять его с испытательной работы, Федоров решился на отчаянный шаг: в конце июля он сделал на новом истребителе три мертвые петли, заканчивающиеся под мостом через Оку. Охрана моста открыла огонь по хулигану. Дело могло кончиться трибуналом, и летчик принял решение лететь в сторону фронта. Попрощавшись по радио с друзьями, он взял курс на запад. 3-я воздушная армия генерала Громова была конечным пунктом его маршрута.

В подмосковном Монине Федоров приземлился для дозаправки. Ему повезло: на аэродроме еще не знали об «угоне» и, заправившись без проблем, Иван полетел в направлении Калинина. Отыскав крупный аэродром с командным пунктом, зашел на посадку. К самолету сбежались любопытные, подъехал и сам Михаил Громов наличном «кадиллаке», подаренном ему еще в 1937-м президентом Рузвельтом за беспосадочный перелет Москва – Калифорния через Северный полюс. «Товарищ генерал! Летчик-испытатель майор Федоров прибыл к вам для прохождения фронтовой практики!» – отрапортовал Иван. Тем временем над аэродромом был замечен вражеский разведчик Хе-111. Получив разрешение испытать «новый самолет в боевых условиях», Федоров пошел на взлет. Бой был коротким. На глазах у всех он атаковал и сбил немца. Громов поздравил майора: «Будем считать, что ваша фронтовая практика началась».

В августе 1942 года в составе 3-й воздушной армии, воевавшей на Калининском фронте, был сформирован полк летчиков-штрафников. На этот беспрецедентный шаг командование фронта пошло с целью нивелировать господство в воздухе немецкой авиации. Здесь действовала группа немецких асов, машины которых были разрисованы игральными картами всех мастей, за что наши летчики прозвали их «картежниками». Потери советская авиация несла от них довольно ощутимые. Командующий 3-й воздушной армией генерал Громов предложил маршалу Коневу создать специальную группу из опытных летчиков, которым за различные провинности грозил штрафной батальон, и которые любой ценой должны будут ликвидировать «картежников» и прикрыть от бомбежек наши войска.

Громов осознавал всю полноту ответственности, взятой на себя. В середине августа на аэродром Башарово стали прибывать пилоты, в предписаниях которых значилось: «Направляется в группу истребителей-штрафников». Всего набралось 64 человека, и встал закономерный вопрос – кто ими будет командовать? Лучшие асы Андрей Боровых, Василий Зайцев и Анатолий Онуфриенко (впоследствии Герои Советского Союза) отказались. Тут под руку подвернулся Федоров, который сам изъявил желание возглавить штрафное воинство. На организацию Ивану Евграфовичу было дано две недели. Группа получила новые истребители Як-1 и Як-7 и приняла участие в боях.

Первые же схватки в воздухе показали, что Федоров поторопился вводить в бой своих пилотов. Звенья сражались разрозненно, сумбурно, хотя и дали достойный отпор вражеским бомбардировщикам. Командиру даже пришлось таранить немца колесами шасси и приземляться на парашюте. Постепенно штрафники благодаря Федорову добились слаженности в своих действиях и стали драться более организованно и напористо, а вскоре к ним на усиление были переведены и лучшие истребители армии: Зайцев, Боровых, Онуфриенко, Баранов.

Как-то, возвращаясь с воздушной разведки, Федоров вместе с ведомым Андреем Боровых внезапно обнаружили у линии фронта большую группу Bf-109G. Увидев размалеванные фюзеляжи, поняли – долгожданные «картежники». Несмотря на заведомо проигрышное соотношение сил (двое против четырнадцати), наши летчики завязали бой. Зайдя в лоб и расколов группу немцев надвое, они увлекли противника в схватку на виражах. Як Федорова получил попадание, и он, чтобы ввести противника в заблуждение, сымитировал беспорядочное падение самолета. Один из мессеров с фигурой дракона на фюзеляже подошел слишком близко и, не уберегшись, получил очередь в упор и врезался в землю. Та же участь постигла и его напарника с червовым тузом на носу. Боровых тем временем завалил «пиковую даму».

Уцелевшие «картежники» ударились в бегство. На месте падения немецких асов побывала комендантская команда и доставила в штаб их документы и личные награды – Рыцарские кресты. Федорову пилоты преподнесли маузер, трубку и кортик «красного дракона» командира группы полковника фон Берга.

О самовольно сбежавшем на фронт нашем герое в Москве все же не забыли. В сентябре Военный Совет ВВС РККА получил из Горького депешу: «Прошу вернуть Федорова И.Е. для использования его в качестве летчика-испытателя». Громов лично ответил директору завода № 21: «Летчик-испытатель вашего завода майор Федоров с согласия народного комиссара авиапромышленности тов. Шахурина временно переведен для выполнения спецзаданий по боевой работе в истребительную авиацию Калининского фронта». Конфликт был исчерпан.

В течение двух месяцев «штрафная» группа успешно работала на фронте: отбивала налеты вражеских бомбовозов, сопровождала наши бомбардировщики и штурмовики, прикрывала с воздуха наземные войска. Отличившихся пилотов возвращали в родные полки, и постепенно соединение Федорова «растаяло». Оставшийся костяк лучших из лучших генерал Громов решил преобразовать в полк асов опять же с Иваном Евграфовичем во главе. Какое-то время Федоров летал вместе со своими товарищами, а затем был назначен командиром 256-й авиадивизии.

Командуя штрафниками, Федоров сбил 15 и подбил 3 фашистских самолета, и несмотря на эти достижения, он не был представлен к награде. Об этом факте лишь в январе 1944-го вспомнил командир 6-го истребительного авиакорпуса полковник Жильцов, подписывая боевую характеристику на предоставление Ивана Евграфовича к званию Героя Советского Союза. Но опять вмешался случай. Представление приостановили.

До конца войны Иван Евграфович находился в должности заместителя 269-й Краснознаменной дивизии полковника Додонова. Много летал. Воевал на самолетах многих марок. Как ни парадоксально, но во время войны был награжден всего двумя орденами: двумя [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й и 2-й степеней и [Александра Невского](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl51).

Уже в 1945 году его представили за обучение летчиков приемам воздушного боя к ордену Красного Знамени, но эта награда почему-то не дошла до своего героя. Причину такой немилости скорее всего следует искать в отношениях Ивана Евграфовича с вышестоящим начальством, которому Федоров был очень неудобен, Мог вылететь на боевое задание, несмотря на запрет командира корпуса, мог ввязаться в «рискованный» воздушный бой. «Меня не раз разжаловали, лишали, выгоняли, сажали под арест. Считали хулиганом – и в воздухе, и на земле. Но, слава Богу, крыльев не лишали», – вспоминал герой.

Как только окончилась война, Федоров вернулся в КБ Лавочкина. В мире авиации вступила в свои права эра сверхзвуковых полетов. Скорости полетов постоянно росли, и вскоре ученые столкнулись с таким явлением, как звуковой барьер. В декабре 1948-го Федоров в паре с летчиком Соколовским приступил к штурму звукового барьера. В ходе испытаний выяснилось, что Федоров на реактивных самолетах Лавочкина побил около трех десятков мировых рекордов. Однажды главного конструктора вызвали к [Сталину](http://www.otvoyna.ru/statya28.htm). Семен Алексеевич взял с собой и Федорова, так как знал, что у вождя могут возникнуть вопросы относительно поведения сверхзвукового истребителя в воздухе.

Ознакомив Сталина с документами по Ла-176, Лавочкин представил своего летчика: «Это, Иосиф Виссарионович, наш шеф-пилот. Воевал, испытывает наши реактивные самолеты». На вопрос – чего он хочет? – конструктор ответил: «Чтобы пилот стал Героем». Трижды, мол, представляли и все без результата. Вождь пообещал разобраться. Так, в марте 1948 года с «третьего захода», и то благодаря ходатайству Лавочкина, Иван Евграфович получил Звезду Героя Советского Союза. А свой боевой путь Федоров завершил в небе Кореи. Летая на маневренном и быстром Миг-15, он отправил к земле 7 американских и южнокорейских самолетов.

Из книги Непомнящий Н.Н."100 великих тайн Второй мировой", М., "Вече", 2010 г.

**Герои-летчики Свиридов А.А. и Зыков Ю.Н.**

"Мы слишком долго отступали

Сквозь этот черный, страшный год.

И кровь друзей, что в битвах пали,

Сердца стыдом и болью жжет."

А. Сурков

Свиридов Алексей Андреевич родился 1919 г. в деревне Ступишино Плавского района Тульской области в семье крестьянина-бедняка. В тридцатых годах после переезда семьи в Москву поступил учиться в ФЗУ. Затем несколько лет работал слесарем на Московском машиностроительном заводе. Без отрыва от производства учился в аэроклубе. В феврале 1939 г. после окончания летной школы был направлен в бомбардировочный авиаполк. В годы войны сражался на многих фронтах. Совершил более 200 боевых вылетов. Свиридов А.А. погиб 6 октября 1943 г. при бомбардировке железнодорожных эшелонов на станции Гомель. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 апреля 1944 г. Алексею Андреевичу Свиридову посмертно присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

...Шел октябрь 1941 г. немецкая группа армий «Центр» начала наступление на [Москву](http://www.otvoyna.ru/nachalo1.htm). Около двух недель шли ожесточенные оборонительные бои войск Западного фронта на вяземском направлении. Ценой больших потерь наши войска сумели остановить наступление фашистов. Это были тяжелые дни. Гитлеровское командование, не считаясь с огромными потерями, вводило в бой все новые резервы. В полку не хватало самолетов, а летчики рвались в бой. Выполняли различные боевые задания – бомбили танковые колонны Гудериана, рвавшиеся к Москве, наносили удары по артиллерии и живой силе на поле боя, уничтожали вражеские резервы, перебрасываемые автотранспортом и по железной дороге.

Нередко звено Свиридова выполняло задание без прикрытия истребителей. Однажды звено при бомбежке и штурмовке автоколонны атаковала шестерка «мессеров». Несмотря на оранизованный оборонительный огонь, самолет Свиридова был подожжен. Ведомые вплотную пристроились к ведущему, стремясь морально поддержать попавшего в беду командира. Он машет рукой – просит отойти дальше от горящей машины: ведь в любую минуту могут взорваться бензобаки. Пламя все ближе подбирается к кабине пилота. Катастрофически падает высота. Моторы начинают сдавать. Воспользоваться парашютом? Нет! Этого делать нельзя – внизу территория врага. И Свиридов продолжает полет. Пламя бушует все сильней, а переднего края все нет и нет. Но вот, наконец, вдали показался знакомый изгиб небольшой речушки. Там – своя территория. – Алеша, торопись, – кричит штурман Павлов, – пламя охватывает кабину!

И только теперь Свиридов понял, что ему жарко, Трудно дышать. Но силы еще есть. Лишь бы не сдал мотор.

Когда самолет приземлился на живот, пламя охватило почти всю пилотскую кабину. Задымилась одежда, пламя обжигало лицо, руки. И едва успел экипаж выскочить из бомбардировщика, как последовало несколько сильных взрывов. Это взорвались бензобаки. Свиридов и в дальнейшем не раз с честью выходил из самых сложных положений. Он всегда стремился избежать неоправданных потерь, как можно эффективнее выполнять боевые задания. Так было при обороне Москвы, так было и в боях на [Курской дуге](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm), под Севском, при освобождении [Белоруссии](http://www.otvoyna.ru/bel.htm). На счету экипажа Свиридова значились уже десятки уничтоженных танков, самоходок, автомашин, сотни вражеских солдат и офицеров, несколько переправ через водные преграды.

Экипаж Свиридова дрался с врагом мужественно и умело. За это его уважали в полку. Однажды экипаж Свиридова А.А.: штурман Савченко, стрелок-радист Буданцев, вылетел на задание – бомбардировать танковую колонну. В этот день с ними в воздух поднялся четвёртый – техник самолета Епифанов. Но отыскать цель в тот день было не так-то просто. Фрицы здорово замаскировались на местности мелким ельником. Помог штурман Савченко. Не зря его считали в полку глазастым разведчиком. Он первым обнаружил рассредоточенные танки. Как потом выяснилось, фашисты сидели без горючего.

Девятка Пе-2 успешно обрушила бомбовый залп по танкам. Сделав два захода, экипажи перешли на бреющий полет и с малой высоты проштурмовали цель пулеметным огнем. Все шло нормально. Но когда самолеты легли на обратный курс, их атаковала восьмерка «мессеров». Пикировщики, плотно сомкнувшись, вели активный огонь из всех пулеметных точек. Воздушная схватка закончилась в нашу пользу. Стрелки-радисты и штурманы подожгли четыре «мессершмитта», два подбили, а оставшаяся пара поспешно ушла, не приняв боя.

Самолет Свиридова получил повреждения и загорелся, летчику удалось посадить его на лесной поляне. Все члены экипажа получили ранения, самолет сгорел дотла. Перевязав экипаж, ночью Алексей Свиридов добрался до ближайшей деревни. От жителей узнал неприятную весть – немцы вокруг. С трудом раздобыл лошадку, и с помощью деревенских жителей отвёз раненых в лес к партизанам. А те вызвали санитарный самолет и доставили летчиков к своим...

И вот наступило 6 октября 1943 г. Полк получил приказ уничтожить скопление эшелонов на железнодорожном узле Гомель, вывести из строя входные и выходные стрелки и тем самым сорвать противнику переброску резервов. Эскадрилья Алексея Свиридова поднялась в воздух. Справа вверху летит четкая колонна самолетов других эскадрилий полка. Строй сомкнут. Вслед за истребителями прикрытия, которые очистят воздушные подступы к Гомелю, на вражеские батареи сейчас обрушат свой залп бомбардировщики полков дивизии.

На горизонте показался Гомель. Кругом дым. Это работа соседнего полка. По черно-серому небу кружат сходящиеся и расходящиеся пары советских истребителей. Противник открыл сильный зенитный огонь. На подступах к железнодорожному узлу одновременно рвутся 40-60 снарядов. Но командир полка Герой Советского Союза М. Воронков уверенно ведет полковую колонну на цель.

Старший лейтенант Свиридов идет ведущим левой девятки. Он отчетливо видит, как низвергаются в крутое пике звенья флагманской девятки. Они прицельно бьют по вокзалу и выходным стрелкам железнодорожного узла. Алексей мысленно представляет себе, как хитро щурится Воронков и азартно сверкают озорные глаза мастера прицельных бомбовых ударов полкового штурмана Никиты Лепехина.

Вслед за девяткой Воронкова Алексей Свиридов энергично ввел свой самолет чуть ли не в отвесное пике. Когда до цели осталось несколько десятков метров, штурман Павлов сбросил бомбы. Они точно поразили батарею вражеских зениток. Сделав круг над бушующим морем огня, командир эскадрильи вновь ведет своих питомцев на цель. И снова первым бросает он свое звено в крутое пикирование. Но при выходе из него самолет командира словно обо что-то споткнулся. Его резко подбросило. И в ту же секунду вражеский снаряд ударил в кабину. Крупные осколки вонзились Свиридову в грудь, плечо и правый бок. Истекая кровью, летчик и штурман все же сумели вывести машину в горизонтальный полет. С трудом перетянули за линию фронта. Вот, наконец, и знакомые ориентиры на своей территории. Свиридов стремился во что бы то ни стало спасти жизнь экипажу, сохранить машину. Но, чувствуя, что последние силы покидают его, командир отдал последний приказ:

– Стрелок, прыгай!

«Но мы, – как потом, спустя несколько лет, рассказывал стрелок-радист Григорий Алексеев, – не были приучены бросать товарищей в беде: я до роковых секунд оставался рядом со своими товарищами. Старший лейтенант Свиридов, потеряв сознание, всем телом упал на штурвал. Последовал страшной силы удар, и я больше ничего не помню...» Летчик и штурман старшие лейтенанты Алексей Свиридов и Михаил Павлов героически погибли, не дотянув всего лишь несколько километров до своего аэродрома. Стрелок-радист старшина Алексеев взрывом огромной силы был выброшен из самолета на несколько десятков метров назад. К счастью, густая крона деревьев несколько смягчила его приземление, и после длительного лечения он снова вернулся в строй.

За величайшее мужество, отвагу и героизм, проявленные в боях, Алексею Андреевичу Свиридову и Михаилу Никитовичу Павлову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

**Зыков Юрий Николаевич **

Зыков Юрий Николаевич родился в 1922 г. в городе Брянске в семье рабочего-металлиста. В 1926 г, вместе с семьей переехал на постоянное жительство в Москву. После окончания учебы в средней школе и аэроклубе в 1940 г. был направлен в военную летную школу. В 1942 г. прибыл на фронт. Командовал звеном, а затем эскадрильей. Совершил 175 успешных боевых вылетов, уничтожил 18 вражеских самолетов на аэродромах. Погиб 21 февраля 1944 г. За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом мужество, доблесть и геройство Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 г. Юрию Николаевичу Зыкову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В детстве Юра Зыков увлекался авиамоделизмом, спортом, много читал, вёл дневник. Привожу воспоминания отца Юрия: «После девятого класса шестнадцатилетнему Юре удалось поступить в аэроклуб на Красной Пресне. Тогда в таком возрасте это было непросто, шел очень строгий отбор, а летать хотели многие. Трудное это было для сына время. В шесть утра он уже выходил из дому, чтобы в девять непременно быть на аэродроме. Привык в электричке спать стоя, прислонившись к стенке или к плечу соседа. К двум часам надо было поспеть школу, после – то комсомольское собрание, то стенгазету делать и уроки учить. А утром – снова подъем в половине шестого.

Ни у кого из нас тогда не было сомнений, что сын живет правильно. И все же потом, через много лет, когда Юры не стало, я с горечью вспоминаю, что много юношеских радостей прошло мимо него. Помню, товарищи из класса зашли за сыном, долго уговаривали его пойти на школьный выпускной вечер, да так и махнули рукой – Юра не мог пойти с ними, ведь на завтра в аэроклубе назначен государственный зачет по полетам, там решается его судьба: достоин он или нет идти в летную школу. Надо выспаться, чтобы рука была твердой, а голова ясной».

В 1940 г. Юрий отлично выдержал экзамены в аэроклубе и был направлен в летную школу на Украину, под Киев. Зима в тот предвоенный год выдалась суровая, снежная. Учебные машины переставили на лыжи. Краги на меху, теплые портянки, валенки и фуфайка не очень-то помогали в 25-градусный мороз, особенно мерзли руки и ноги, иногда обмораживал лицо. Занятия проходили напряженно. Но Юрий учился с большим удовольствием. В его письмах к родным ни разу не проскользнуло сожаление о выбранном пути, ни разу не посетовал он, что тяжело.

В начале войны курсанты хорошо видели яростные воздушные бои над городом; немецкие бомбы обрушивались на древний, утопающий в зелени город. Бомбили они и учебный аэродром. В 1941 г. Юрий Зыков окончил авиационную школу, а затем прошёл дополнительную специальную подготовку в штурмовой авиации. В августе 1942 г. в звании старшего сержанта он направляется на Сталинградский фронт. В начале 1943 г. Юрию было присвоено звание лейтенанта, а затем старшего лейтенанта с последовательным назначением на должность командира звена, командира эскадрильи штурмовой авиации.

Из письма Ю. Зыкова домой: «...Мы бодры духом и верим в победу, которую мы же и завоюем. Положение сложное, тяжелое. Борьба жестокая, насмерть. И если мне придется отдать жизнь за Родину (а она ей и принадлежит), то считайте, что трусом я не погибну» (Сталинградский фронт, 1942 г.).

За время пребывания на фронтах Отечественной войны Юрий совершил на самолете-штурмовике Ил-2 175 успешных боевых вылетов. По данным наградного листа, он лично уничтожил 40 танков, 18 самолетов (на аэродромах противника), 20 цистерн с горючим, 150 машин с войсками и грузами, одну переправу через реку, два железнодорожных эшелона, подавил 22 точки зенитной артиллерии, уничтожил и вывел из строя до 1300 немецко-фашистских солдат и офицеров.

Бывало, что он летал на задания по три-четыре раза в день, встречался с хвалеными «фокке-вульфами», которые стаями кружились в районе цели, и, несмотря на это, отлично выполнял поставленные задачи, обращая в бегство самолеты противника. 16 июля 1943 г. Юрий Зыков получил приказ: уничтожить прорвавшиеся к переднему краю нашей обороны в районе станции Поныри танки противника. В воздух поднялись три шестерки «илов». Одну из них вел Зыков. Через 30 минут цель была накрыта лавиной противотанковых авиабомб. Прицельность бомбометания была исключительно точна. Немецкие танки запылали после первого же захода.

26 августа 1943 г. летчик 59-го гвардейского авиационного полка Юрий Зыков принимает участие в разгроме врага в районе города Севска Брянской области. Он делает три вылета. В результате его группой было уничтожено 5 танков и 12 автомашин. Совершив в этот день свой 100-й боевой вылет (четвёртый по счёту за этот день) экипаж Зыкова разбил ещё укрепление в Севске, где засели фашисты.

Противник много раз по радио, называя Юрия по фамилии, грозил «проучить» его, иными словами, уничтожить. Однако эти угрозы не только не устрашили Зыкова Ю.Н., а, наоборот, делали его еще злее. Немцы легко обнаруживали самолет Юрия по надписи «Мститель», начертанной на фюзеляже. Интересна история этой надписи. Был у Юры друг, летчик Василий Филиппов, командир эскадрильи. Он погиб в неравном бою. Потрясенный гибелью друга, Юрий дал клятву отомстить за него. Тогда и появилась эта надпись «Мститель», а стрелок с самолета Филиппова, Павел Сорокин, стал летать с Юрой.

Вместе они и погибли в неравном бою. Это случилось 21 февраля 1944 г. в Белоруссии под городом Рогачевом. Звание Героя Советского Союза Юрию Николаевичу Зыкову было присвоено посмертно 1 июля 1944 г. за мужество и героизм, проявленные в боях. Герой Советского Союза Зыков Ю.Н. награждён также орденами [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2), [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm) (дважды), [Александра Невского](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl51), [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) II степени, медалью «За оборону Сталинграда». Похоронен гвардии старший лейтенант Зыков Ю.Н. в Москве, на Новодевичьем кладбище.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Герои-летчики братья Курзенковы**

"Скорбь утрат, усталость, боль разлуки,

Сердце обжигающую злость –

Все мы испытали. Только скуки

В жизни испытать не довелось."

А. Сурков

**Курзенков Сергей Георгиевич** родился в 1911 г. в Омске. В 1922 г. семья Курзенковых переехала в город Наро-Фоминск Московской области. Окончив семилетку, Курзенков поступил в ФЗУ. Закончил экстерном текстильный техникум. Работал мастером, заведующим производственным обучением на текстильной фабрике. В 1933 г. был направлен в Ейское авиационное училище. По окончании его оставлен на инструкторско-преподавательской работе. Всю Великую Отечественную войну провел на фронте. Совершил 225 боевых вылетов, лично сбил 12 самолетов противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1943 г. Курзенкову С. Г. было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

Семилетку Сергей Курзенков окончил по всем предметам на «отлично». Его тянуло учиться железнодорожному делу, но пересилила семейная традиция – стал потомственным наро-фоминским ткачём – техником-текстильщиком. Но профессия его вскоре круто изменилась – стране были нужны летчики. Курзенков получил назначение на курсы морских летчиков. Школа находилась в Ейске, ее выпускниками были прославившиеся на весь мир летчики Ляпидевский, Леваневский, Молоков и другие. Дисциплина в школе была железная, жизнь показалась суровой. Инструкторы, считавшие профессию летчика призванием, за неполадки в учебе отчисляли из училища. Но Сергей Курзенков государственные экзамены сдал на «отлично». Курзенкова как отличника оставили в училище на инструкторско-преподавательской работе. Все свои знания, опыт и любовь к небу щедро отдавал он своим воспитанникам.

Шли годы… Весть о войне породила одно желание – на фронт! В октябре сорок первого Курзенков в должности пилота прибыл во вновь сформированный 72-й истребительный авиационный полк [Северного Флота](http://www.otvoyna.ru/sfsssr.htm). Не новичком в авиации начал войну Курзенков С.Г. И все же боевое мастерство пришло не сразу. Первое боевое задание – это боевое крещение для каждого, кто побывал на фронте. Для Курзенкова оно началось трагически. Выполнив задание, он и два его товарища возвращались на свой аэродром. В это время три Ме-109 атаковали Курзенкова. О тактике внезапности врага он был наслышан, знал, как и противодействовать ей. Идя в лобовую атаку, он с 700 метров открыл огонь по ведущему. Фашист сразу же вышел из строя и загоревшись, рухнул за сопками. Покончив с ним, Курзенков бросился на двух других, но те, не принимая боя, ушли в противоположную сторону.

Сочтя бой законченным и выигранным, Сергей Курзенков свободно вздохнул. Но к хвосту самолета прицепились невесть откуда взявшиеся еще два Ме-109. В тот же миг самолет дрогнул, а бедро летчика пронзила острая боль. Поняв, что успокоился преждевременно, и чертыхнувшись на собственную неосмотрительность, он стал преследовать ранившего его противника. В это время на помощь гитлеровцам пришли еще два самолета. Положение резко изменилось – один против четверых. Отрезав путь к аэродрому, фашисты начали преследовать летчика. Истребитель Курзенкова закружился в смертельной карусели. Горючее было на пределе, снарядом перебита воздухопроводка, пулеметы молчали. Оставались реактивные снаряды, но и они почему-то не сработали еще в начале боя.

Мысль работала напряженно в поисках выхода. «Спокойно, Серега! Спокойно! Не все потеряно», – внушал себе летчик. Маневрируя, он старался увидеть командный прибор и определить, почему не сработали реактивные снаряды. Наконец поймал взглядом рукоятку-барабанчик, индекс стоял на неработающей балке. «Все ясно. Барабанчик сдвинут, нужно поставить на место». Залп – и огненные молнии, вырвавшись из ожившего истребителя, понеслись навстречу «мессершмиттам».

Фашисты метнулись в стороны, и только теперь, когда разомкнулось смертельное кольцо, он вспомнил о рации. Исход боя завершила шедшая на помощь шестерка наших истребителей. Самолеты пошли к своему аэродрому, но опасность и здесь подстерегала его. Надо было садиться, а шасси не выпускалось.

Снова раненый летчик бросил машину ввысь и только после фигур сложного пилотирования добился своего: на приборном щите загорелись зеленые огоньки. Когда приземлился и скатился вниз по крылу, острая боль в ноге свалила на землю. Весь правый унт наполнился кровью. Два месяца после этого пролежал Курзенков в госпитале. Много было передумано за это время. Первый бой был серьезной проверкой всех его качеств…

Это было уже после госпиталя. Девять наших истребителей, среди которых был и самолет Курзенкова, ушли в воздух, взяв курс на запад. Соединившись с бомбардировщиками, они пошли к линии фронта. Но здесь их перехватили 36 «мессершмиттов». Нашим истребителям нельзя было отрываться от бомбардировщиков, и это стесняло их маневр, сковывало действия. Бомбардировщики любой ценой должны были прорваться и сбросить бомбы на фашистские войска, которые зажали в кольцо наш морской десант. Нужно прорвать это кольцо. А истребители врага все время атакуют, наши только огрызаются огнем своих пулеметов.

Бомбардировщики, не сворачивая, идут к цели. Наконец люки открыты, бомбы летят вниз, и в глубине, среди сопок, вырастают черные столбы взрывов. В трудное положение попал в этом бою командир эскадрильи Курзенков. От перегрузки в моторе оторвало шатун, и летчику пришлось покинуть строй. Войдя в отвесное пикирование, самолет терял высоту.

Увидев одиночный истребитель, за ним сразу же бросились три «мессершмитта». Они догнали его и зажали, как в клещи: один пикировал справа, второй слева, третий несся вслед, поливая его из всех пушек. Курзенков искал выход, казалось, из безвыходного положения. И нашел его. Летчик «мессершмитта», шедшего справа, давая возможность своему стрелку открыть огонь, вывел самолет чуть вперед. И это стоило ему жизни. Моментально среагировав, Курзенков огнем своих пулеметов срубил ему хвост. Увидев гибель своего ведущего, два других немецких самолета в панике бросились наутек.

Продолжая пикировать, Курзенков заметил внизу четыре самолета: один из них был свой, три остальных – «мессершмитты». «Мессершмитты» шли, не меняя курса. Курзенков понял, что они не видят его. Он воспользовался этим и, поймав в прицел ведущего, разрядил в него остаток боезапаса. Хищник, как бы споткнувшись, клюнул раз-другой желтым носом и, оставляя за собой черный клубастый хвост, рухнул в сопки. Это был третий вражеский самолет, сбитый Курзенковым за последние два дня. Два других «мессершмитта» немедленно набросились на безоружного летчика и почти в упор расстреляли его машину. Самолет горел. Дым разъедал глаза, перехватывал дыхание. Нужно покидать самолет, но поздно – нет высоты. Ломая крылья, истребитель врезался в ущелье. От удара Курзенков потерял сознание. Когда очнулся, достал лыжи, аптечку, перевязал раненую голову и, ориентируясь по компасу, пошел на свою территорию. Прошло два с половиной месяца госпитального лечения – и Сергей Курзенков снова в небе.

Воздушный бой – это поединок летчика со смертью. Как часто она была рядом с Курзенковым! Но никогда ее дыхание не чувствовалось еще так близко, как в этот день. Предстояло нанести бомбардировочно-штурмовой удар по одному из аэродромов противника. Курзенкову было поручено найти этот аэродром. Идя с приглушенными моторами, летчик пристально вглядывался в мрак, стараясь засечь аэродром. Но внизу, насколько хватал глаз, простиралось черное ночное безмолвие. Вдруг в воздухе замелькал огонек – это шел подбитый вражеский бомбардировщик. И сейчас же внизу вспыхнул луч прожектора, давая ему посадку. Когда застигнутые врасплох фашисты открыли зенитный огонь, Курзенков уже пикировал на их аэродром. В зареве орудийных залпов он увидел стоявшие самолеты противника.

В это время близкая вспышка ослепила глаза: под крылом, заглушив шум мотора, рванул крупнокалиберный снаряд. Тупая боль в правой ноге отдалась во всем теле. Превозмогая боль, Курзенков сбросил бомбы, а затем ударил из двух пушек по рядам фашистских самолетов. По радио Курзенков передал свои наблюдения и добавил: «Подбит, ранен, тяну на свою сторону». А самолет горел. Приборная доска разбита вдребезги. Через фонарь, забрызганный маслом и покрытый копотью, ничего не видно. Теперь лишь яркие полярные звезды служат ему компасом. Но любой ценой надо продержаться еще хотя бы немного. Минута, вторая, третья. Как медленно они тянутся. До своих уже подать рукой. Вдруг страшный взрыв сотряс машину. Высота 3 тысячи метров. Курзенков попытался приподняться. Но встречный воздух снова бросил его на сиденье. Тогда, с трудом поймав ручку управления, он перевернул самолет и тут же послал его на свечу. По инерции он вывалился из горящей машины.

Свистит холодный ветер. Жжет лицо, леденит душу. Но крепкая воля даже сейчас, в эту страшную минуту, руководит сознанием. «Как быть? Раскрыть парашют? Но горящий самолет сожжет его. Затянуть падение. Но насколько?» Наконец машина огненным факелом проносится мимо, едва не задев летчика. Рывок за кольцо. Но парашют не раскрылся. Дернул еще раз, и над головой с треском выросло шелковое облако. Однако это был только миг. С ног сорвало унты и рукавицу. И снова засвистел вихрь: парашют, лямки которого перебило осколками, оборвался. Много необыкновенных случаев знала война. Но этот по стечению обстоятельств не имел себе равных. Три тысячи метров летел без парашюта раненый летчик. Казалось, что уже ничто не может спасти его от смерти. Но и это не было концом. Непередаваемый ужас сковал пилота. Земля, а с нею и смерть приближались неумолимо. Но и здесь победила воля.

Спасли Курзенкова крутой скат сопки, глубокий снег, опытные руки хирурга и всепобеждающая сила жизни этого поистине летчика-героя. Отчизна высоко оценила бесстрашие и героизм, проявленные Сергеем Георгиевичем Курзенковым в смертельных боях с фашистами, наградив его многими орденами: [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2), [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm)(дважды), [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30). Мужество и отвага, проявленные Курзенковым в тяжелых боях, были оценены и нашими союзниками. Президент США Ф. Рузвельт отметил его высшей морской наградой своей страны – орденом «Морской крест».

После войны Курзенков С.Г. служил в штабе авиации Военно-Морского Флота. С 1950 г. по состоянию здоровья в запасе. В 1956 г. он окончил Литературный институт имени М. Горького. Автор нескольких книг. Среди них замечательная книга «Под нами земля и море». Скончался полковник Курзенков С.Г. 18 ноября 1981 г., похоронен в Москве, на Ваганьковском кладбище.

**Курзенков Александр Георгиевич** родился в 1920 г. в городе Зиме в семье потомственного текстильщика. В 1927 г. поступил в школу. С 1935 по 1937 г. – учащийся школы ФЗУ, а затем токарь первого инструментального цеха Московского автозавода. В 1939 г. был принят в военно-морское авиационное училище, которое окончил накануне войны в звании сержанта. Войну начал пилотом бомбардировщика в составе военно-воздушных сил Черноморского флота. Прошел путь от сержанта до гвардии капитана. В конце войны командовал эскадрильей. 22 января 1944 г. за подвиги на фронте удостоен звания Героя Советского Союза. Погиб при выполнении боевого задания в последний день войны 8 мая 1945 г.

В первом бою бомбардировщик Александра Курзенкова был подбит, начался пожар, но благодаря выдержки и мужеству раненого пилота удалось сбросить бомбы на заданные цели. Александр пошёл на вынужденную посадку, приземлил горевший бомбардировщик на поляну у околицы какого-то села. Вскоре с помощью сбежавшихся из села людей пожар удалось погасить. Самолет был спасен. После госпиталя Александр отправиться в пункт, где формировался новый полк пикирующих бомбардировщиков. Там Курзенков освоил новый самолет – двухмоторный пикирующий бомбардировщик «Петляков-2», или Пе-2.

О своём младшем брате Александре написал Сергей Курзенков: «Вновь сформированный полк пикирующих бомбардировщиков направили на Балтику, под [Ленинград](http://www.otvoyna.ru/oboronlen.htm), где боевая обстановка была необычайно тяжелой и где полку сразу же пришлось включиться в боевую работу. В состав экипажа Курзенкова вошли одногодки: штурманом стал Гриша Давиденко, а стрелком-радистом – Коля Якушев.

Но на первом же боевом вылете Курзенкова постигла неудача. Когда он взлетел на своем «Петлякове», до предела загруженном бомбами, неожиданно один за другим остановились оба мотора. Самолет пошел к земле, стремительно теряя высоту. Нужно садиться. А бомбы? Что делать? Сбросить? Куда? Под самолетом тянулась граница аэродрома с самолетами, а дальше постройки, склады, дома. Нет. Бомбы сбрасывать нельзя. И Курзенков, рискуя подорваться на собственных бомбах, повел самолет на посадку. Земля приближалась. А когда она стремительным потоком понеслась под крыльями, Курзенков выпустил шасси. Расчет оказался точным: колеса бомбардировщика почти бесшумно коснулись посадочной полосы...

Боевые полеты еще больше скрепили дружбу экипажа. Курзенков, Давиденко и Якушев стали неразлучными и на земле. «Крылатые мушкетеры» называли их в эскадрилье. Летали «мушкетеры» много и бесстрашно. Бомбили фашистов на суше и на море. На боевом счету экипажа числились потопленными: один сторожевой корабль и канонерская лодка. Кроме того, они уничтожили: дальнобойную батарею со складом боеприпасов, минометную батарею и разбомбили ряд других военных объектов.

...Наступала вторая военная зима. Погода стояла сырая, неустойчивая. Часто дули северо-западные ветры, принося моросящие дожди или хлопья мокрого снега. В один из таких дней эскадрилья «Петляковых», в которую входил и экипаж Курзенкова, успешно нанеся бомбоудар по кораблям фашистов в Балтийском море, легла на обратный курс. Самолеты находились еще далеко над морем, когда резко ухудшилась видимость, а затем повалил мокрый снег. Хлопья залепили стекла кабин. Пришлось пилотировать по приборам. Держаться в строю стало опасно – можно столкнуться. И командир эскадрильи отдал по радио приказ:

– Выходить на свои высоты. Возвращаться на аэродромы самостоятельно. Отвалив от строя, около часа вне видимости вел Курзенков по приборам свой Пе-2. Вдруг штурман закричал:

– Братцы! Да под нами аэродром! Еще несколько минут полета в «молоке», и «Петляков» выскочил из облаков. Вскоре летчики были уже на земле. Это был единственный самолет эскадрильи, который слепым методом в непогоду долетел и сел на своем аэродроме. В тот же день командующий ВВС Краснознаменного Балтийского флота объявил экипажу благодарность. А еще через несколько дней «три мушкетера», как отличные летчики, были переведены в полк разведывательной авиации…

Прежде чем лететь на боевое задание, экипаж всегда тщательно разрабатывал маршрут. Изучали во всех деталях объект разведки: есть ли зенитки, аэродромы, с которых могут взлететь истребители. Разбирали все варианты выхода на объект разведки, учитывая при этом элемент внезапности. Для одиночного воздушного разведчика самый опасный враг – истребители. Встреча с ними не может сулить ничего приятного. Поэтому разведчики хорошо научились вести наблюдение за воздухом, вовремя замечали истребителей врага и уходили от них.

«Неуловимый красный разведчик» – окрестили враги самолет Курзенкова. Гитлеровское командование объявило, что за уничтожение этого «неуловимого разведчика» оно выплатит 10 тысяч марок и наградит «Железным крестом». Фашистские истребители много раз устраивали засады: они ловят самолет Курзенкова на высоте, а он проносится на малой; они стерегут его на малой, а он пролетает в заоблачной выси; ждут его над сушей, а он пролетает бреющим над морем.

Враги ставят огненную стену, а «Петляков», как завороженный, проходит сквозь стальной дождь. Тогда фашисты распространили слухи, что якобы Пе-2 – особый, бронированный самолет, с повышенной скоростью и технической новинкой, позволяющей экипажу своевременно обнаруживать их истребители, а летчики – отборные асы. Однако враги заблуждались. «Петляков» был обычным серийным самолетом, и экипаж его состоял из рядовых летчиков. К концу 1943 г. у Курзенкова на личном боевом счету уже было 100 боевых вылетов на бомбежку и 127 полетов на дальнюю разведку в тыл врага. Особенно часто приходилось разведывать военно-морские и сухопутные коммуникации, аэродромы, разные военные объекты, определять скопление живой силы и техники противника. Результаты его воздушной разведки были всегда точны.

...Однажды в теплую июньскую ночь Курзенков вылетел на разведку вражеской военно-морской базы в районе Финского залива. Однако с ходу задание выполнить не удалось. Зенитные снаряды рвались точно, так что пришлось уйти в сторону. Фашисты успокоились – отогнали разведчика. Но не успокоился Курзенков. Он снова вернулся к базе, только с другого направления и на повышенной скорости. Фашисты снова открыли ураганный зенитный огонь, но их снаряды рвались теперь уже за хвостом самолета. Задание было выполнено. Курзенков снял на пленку расположение вражеской базы. Но при отходе от цели «Петлякова» взяли в клещи шесть новейших истребителей «Фокке-Вульф-190». К счастью, вблизи оказались наши корабли, зенитный огонь которых отсек истребителей фашистов.

В период подготовки крупнейшей боевой операции по ликвидации фашистской [блокады](http://www.otvoyna.ru/blokada.htm) Ленинграда три бесстрашных друга дважды произвели уникальные аэрофотосъемки. В первом случае они сняли фашистскую оборону на всю ее глубину с общей площадью свыше 420 квадратных километров. Во втором случае – классически сняли перспективно все вражеские укрепления вдоль южного берега Финского залива от Ленинграда до Ораниенбаума, совершив полет в зоне сплошного зенитного огня на высоте 300 метров и при удалении от берега до 800 метров.

14 января 1944 г. началось наступление наших войск под Ленинградом. Оно завершилось 1 марта успехом — разгромом фашистских захватчиков. В этой победе была и частичка ратного труда Саши Курзенкова. За проявленные мужество и героизм ему было присвоено звание Героя Советского Союза. К двум его орденам Красного Знамени прибавились орден Ленина и Золотая Звезда Героя. Продолжая воевать, Курзенков удостоился еще двух орденов Красного Знамени и пяти боевых медалей. Ему присвоили звание капитана, назначили командиром эскадрильи. Он дошел до последнего дня войны – до 8 мая 1945 г. Но счастья нашей победы так и не увидел. Саша Курзенков погиб в последний день войны, в последние ее часы при выполнении последнего боевого задания.

Жизнь моего брата оказалась очень короткой – ему еще не было двадцати пяти лет, когда он погиб. Но жизнь его необыкновенно яркая, героическая, достойная советского патриота».

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Главный маршал авиации Колдунов А.И.**

"Справа взрыв.

Я в дыму!

Но тяну, как могу:

Две минуты всего лишь до цели…"

Ю. Боярский

Колдунов Александр Иванович родился 20 сентября 1923 г. в деревне Мощиново Монастырщинского района Смоленской области. В 1931 г. вместе с родителями приехал в Москву. Учился в школе № 26. В 1940 г. закончил аэроклуб. С 1940 г, по февраль 1941 г. работал учеником токаря на заводе. В 1941 г. был призван в ряды Красной Армии. В годы Великой Отечественной войны сражался на многих фронтах, лично сбил 46 самолетов противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 августа 1944 г. Колдунову А.И. было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), 23 февраля 1948 г. он был награжден второй медалью «Золотая Звезда». Александр Иванович является одним из самых результативных наших асов.

Самым молодым токарем в одном из цехов московского завода был высокий чубастый темноглазый Саша Колдунов. Ему едва лишь минуло шестнадцать лет. До поступления на завод Саша закончил Реутовский аэроклуб, пытался поступить в военное училище, да не приняли – лет маловато.  
– А как же ты «обвел» начальство аэроклуба? – как-то спросил мастер дядя Миша. – Моего Митьку не приняли, а он постарше тебя и собой тоже ладный.

– Вы понимаете, – опустив густые ресницы и заливаясь багрянцем, ответил Саша, – в метрике мыши последнюю цифру проели... ну и...

– Проели? – улыбнулся дядя Миша. – И ты, значит, забыл, что с двадцать третьего?  
– Запамятовал... Сказал с двадцатого... Вот и приняли, – Добродушно сознался юноша.  
– Орел! – раскатистым смехом залился мастер. – Ладно, получай задание...

«Удивительный хлопец, – по-отцовски любовался юным токарем дядя Миша, – план перевыполняет, в вечернюю школу ходит, спортом занимается и с книжкой не расстается, – на все находит время». В цехе любили Сашу за деловой характер и остроумные шутки. Рассмешит, а сам не улыбнется. Первые месяцы Саша грустил, сожалел, что не приняли в летную школу, а потом смирился: годик поработаю, а там поступлю.

Пришел сорок первый год. Лето под Москвой выдалось погожее, небо чистое, луга цветами украсились. И почему это раньше не замечалась подмосковная красота, не тревожили так сердце соловьи и не казались какими-то необыкновенными девчонки?

– Что-то ты зачастил на станцию Черную? – улыбается мать. – Или невесту подыскал?

– Что ты, мама, – смущается сын, – нужны они мне. В аэроклуб езжу. Скучаю по самолету. Когда посмотришь, а когда и полетать удается.

– Ох, мне эти самолеты! – вздыхает мать. А дядя Миша знай свое:

– Испортят нам немцы жизнь. Митька с границы пишет: не спокойно.

«Ничего не случится, – по-своему думает Саша Колдунов, – а если сунутся – дадим отпор. Скорее бы вызов в училище». Вскоре началась война. Завод перешел на повышенный план, выходные отменены, станки не выключаются, работа круглосуточная. Все для фронта! Кабинет директора штурмуют все: и молодые, и пожилые, и мужчины, и женщины. На фронт! Отпустите на фронт! Но на заводском собрании выступил командир из военкомата и словно отрубил:

– Никого! Сами понимаете, что нужно фронту… А потребуется – вызовем.

Саша Колдунов похудел, еще больше вытянулся, густые черные брови нахмурены, стал молчаливым. Седьмого ноября удалось побывать на параде. Мимо Мавзолея проходили вооруженные батальоны, одетые по-зимнему. Они шли на фронт. «Сегодня же напишу еще заявление», – решил Саша. В полдень пришел в цех. Дядя Миша сидит, ссутулившись возле станка, держит в руках серый клочок бумаги. Рядом стоят в молчании рабочие.

– С парада я, – сказал Саша, – хотите расскажу?

– Митьку убили, – послышалось рядом.

– Ну, чего собрались? – дядя Миша встал, выпрямился.

Саша впервые заметил, какие большие у мастера руки.

– Работать надо! Вечером дядя Миша подошел к Саше и тихим голосом сказал:

– Твой план беру на себя. Хлопочи. Не резон летчику стоять у станка.

...Шел сорок третий, военный год. Успешно закончена Качинская военная авиационная школа, на плечах погоны сержанта авиации, уже немало налетано часов, и сердце горит мщением, хочется скорее на фронт. Все пришло бы в свое время, но случайные обстоятельства помогли осуществить мечту раньше срока. На аэродром запасного полка прибыла фронтовая авиационная часть получать новые, более современные самолеты. Летчики бывалые, по два-три ордена имеют, почти все офицеры. Быстро заметили фронтовики способного летчика сержанта Колдунова. Летает отлично. Как-то после удачных полетов к Александру Колдунову подошел капитан Дмитрий Сырцов и просто, словно это уже решено, сказал:

– Собирай пожитки, сегодня вылетаем на фронт. Будешь в моей эскадрилье.

– Пустые разговоры. Ходил вчера к вашему подполковнику Иванову. Отказал. Говорит, нужно согласие нашего командования и всякая там бумажная формальность. Сырцов задорно улыбнулся:

В жизни главное – бумажка,

Береги ее весь век.

Без бумажки ты букашка,

А с бумажкой – человек.

– Вы все шутите, товарищ капитан, а я всякую надежду потерял.

– Нет, не шучу. Я говорил с Ивановым, он согласен. А документы потом. Собирайся.

Пожалуй, за всю свою жизнь спортсмен и летчик Колдунов выдал такую скорость на земле впервые. Уж на что Сырцов славился бегуном отличным, едва догнал.

– Вот что, полетишь в грузовом с техниками. Но для всякого случая замаскируйся, чтобы комендант аэродрома не заметил тебя... Понял?

– Спрячусь, сам черт не найдет.

Имея хорошую летную практику, Колдунов быстро освоился с боевой обстановкой.

– Помни, храбрость должна сочетаться с умением и осторожностью, – напутствовал комиссар майор Черный после первого боевого вылета. – Ну, а действовал правильно. И еще: не стесняйся, учись у «старичков», у них опыт добыт ценой крови.

Александр Колдунов не упускал возможности поговорить с бывалыми летчиками, с техниками, инженерами, учился у них летному мастерству, познавая секреты воздушных побед. Полезные советы бесстрашного комиссара, опытного летчика Ильи Черного, меткие замечания боевых товарищей Дмитрия Сырцова и Ивана Панина явились азами теории бить гитлеровцев в воздухе. Помогали фронтовые друзья молодому летчику в силу своих возможностей. И вскоре Александр Колдунов успешно сдал экзамен на боевую зрелость летчика-истребителя. Совершив очередной вылет на штурмовку вражеских позиций и не успев еще отстегнуть парашюта, Александр Колдунов получил боевой приказ: «Срочно в воздух, сбить идущего к аэродрому разведчика».

Встреча с противником один на один. Давно мечтал Колдунов о такой схватке. Вот он крадется, словно вор. Опытный. Уже заметил истребитель. Ныряет в облака, ставит дымовую завесу, выбрасывает разрывные гранаты на парашютиках. Но краснозвездный истребитель настойчиво преследует. «Юнкере» пытается уйти под защиту зенитчиков, маневрируя, жмет к переднему краю.

Только внезапность, только военная хитрость и хладнокровие могут принести победу. Набрав высоту, Колдунов видит, как мечется враг, приближаясь к линии фронта. Вот Ю-88 упал на левое крыло, врезался в белую, как снег, тучку, изменил курс полета и снова нырнул в облако. По нему бьют наши зенитки. Так немудрено попасть самому под огонь с земли. Решают судьбу секунды. Нужно точно определить, где вынырнет «юнкерс». Впереди причудливой формы, словно валенок, выступ огромного облака. Сделав боевой разворот, Колдунов под большим углом пошел вниз. Вот он, самолет-разведчик, выплывает из белого «валенка». Сокращается дистанция, снова видны парашютики, но они висят ниже Ю-88, а колдуновский «як» атакует сверху. Удар короткой очередью из пушки, и разведчик, объятый пламенем, без правой плоскости, рисуя серую дугу, стремительно падает на скалистую гору...

В тот же день командир полка приказал: всем надеть ордена! В полк пришла делегация колхозников. Традиционный обед. Поднимается пожилой колхозник Герасим Алексеевич Богаченко и без всякого вступления, просто, по-семейному обращается к командиру полка:

– Купил я на сбережения самолет, кому посоветуешь передать?

– Выбирай сам, отец. Все достойные соколы, – ответил командир.

– Вот бачил я, что есть такой товарищ Колдунов. Дюже храбрый летун.

А когда Герасиму Алексеевичу представили летчика Колдунова, он смутился:

– Такой молодой. Но орденов уже богато. Значит, смелый. Не возражаешь, сынко, летать на дарственном самолете? Летчик и патриот-колхозник обнялись...

Через несколько дней капитан Колдунов уже рапортовал колхознику Богаченко из села Граденица Беляевского района Одесской области: «Докладываю, дорогой Герасим Алексеевич, сегодня сбит пятый стервятник. Обещаю число звезд на самолете увеличивать. Машина отличная!»

Летом 1944 г., к началу крупнейшей в истории Великой Отечественной войны [Ясско-Кишиневской операции](http://www.otvoyna.ru/ruminiya.htm), Александр Иванович Колдунов командовал эскадрильей 866-го истребительного авиационного полка 288-й истребительной авиадивизии. Тогда в полку было всего лишь шесть новых самолетов [Як-3](http://www.otvoyna.ru/yaki.htm#zakl3), и все они находились в эскадрилье Колдунова. Колдуновская шестерка составляла так называемую особую группу по очистке воздуха. Когда формировалась шестерка, заместитель командира полка майор Сырцов советовал капитану Колдунову:

– Подбери из «старичков», с опытом.

Но «старичков» в полку оставалось немного. Кто ушел на повышение, некоторые же отдали жизнь в боях.

– А где их возьмешь? Все молодые.

– Вот из них и надо искать «старичков», – улыбнулся Сырцов. – Таких, как сам.

В шестерку вошли капитаны Шишов и Сидоренко, лейтенанты Сурнев, Шамонов и Гурьев. Средний возраст – двадцать один год. Двадцать первый год шел и Колдунову. Но он казался старше своих лет. Загоревшее лицо, в плечах раздался, голос стал твердым, только по характеру остался тем же Сашей: застенчивым, скромным и заботливым о людях. Всем поможет, расскажет, посоветует. Ночью товарищи спят, а он письма строчит. И на завод, и домой, и под Одессу Богаченко написать надо. А с рассветом, когда на траве заискрится роса, снова к самолету.

Однажды ранним июньским утром Колдунов повел четверку «яков» в район Бендер. Небо чистое, внизу всхолмленная, украшенная садами земля. Как и всегда, шли на разных высотах попарно. Задача: прикрыть наземные войска с воздуха от ударов авиации противника, а возвращаясь на аэродром, ударить по автоколоннам гитлеровцев. Справа, прижимаясь к земле, уже возвращалась группа самолетов под командованием Сырцова. Пересчитал. Идут домой все. Это хорошо.

– Колдунов! Колдунов! Я – «первый»! К боевым порядкам идут двенадцать Ю-87 под прикрытием четырех «мессеров». Колдунов узнал голос командира авиадивизии полковника Смирнова.

– Вижу. Атакую «юнкерсов»! – ответил Колдунов. Невзирая на численное превосходство противника, Колдунов решил, что называется, с ходу атаковать Ю-87 всей четверкой.

Излюбленный колдуновский прием. Противник не ожидал такого решительного действия четверки советских истребителей. Ведь на их стороне четырехкратное превосходство. На встречно - пересекающемся курсе Колдунов вывел свою группу предельно точно. Атака! Валится один, за ним второй Ю-87, а четверка «яков», разделившись попарно, уже набирает высоту. Вражеские же самолеты, нарушив боевой порядок, со снижением начали удирать в глубь своей территории. Истребители Ме-109 попытались отсечь и связать боем группу Колдунова. Но командир эскадрильи, демонстрируя свое боевое мастерство высшего класса, с первой же атаки сбил ведущего. Остальные удрали.

Да, жаркие дни стояли в то время под Яссами и Кишиневом. Много приходилось трудиться «особой» эскадрилье капитана Колдунова. В день по четыре-пять боевых вылетов. И не всегда удача сопутствовала от начала до конца. В одном из вылетов на прикрытие наших войск после окончания патрулирования, как было заведено, группа Колдунова в составе четырех Як-3 начала штурмовать отступающую длинную колонну войск противника. На четвертом заходе самолет качнуло. Одновременно послышался взрыв, и желтые языки пламени затрепетали на плоскости. Зенитный снаряд свое дело сделал. И откуда взялись, будь они прокляты, еще четыре «мессершмитта»!

– Шишов! Действуй! – передал команду Колдунов ведущему второй пары.

Пока капитан Шишов вел бой, Колдунов сбил пламя с плоскости.

– Видал? – послышался в шлемофоне голос Шишова. Советский истребитель шел круто вверх, а Ме-109, оставляя черный шлейф дыма, стремительно приближался к земле. И на этот раз группа Колдунова возвратилась на свой аэродром без потерь.

Днем позже Колдунов вылетел вместе с Сырцовым на разведку войск противника. Севернее Комрат неожиданно завязался бой с четырьмя Ме-109. Гитлеровцы почему-то действовали неслаженно и трусливо. В воздушном бою Колдунов сбил один вражеский самолет. Остальные поспешно удрали. Немецкий летчик приземлился в районе командного пункта.

– А вы могли бы еще «тянуть» на горящей машине и сесть у себя на аэродроме? – спросил полковник Смирнов, допрашивавший фашистского аса.

– Мог, если бы не Колдун... – ответил расстроенный летчик. – Он вторично сбивает меня. Но тогда я приземлился в расположении своих войск...

Каждый вылет летчика-истребителя Колдунова А.И. – волнующая страница летописи Великой Отечественной войны. И каждый сбитый самолет – самостоятельный большой рассказ о друзьях-товарищах, о мастерстве, о напряженных минутах, пережитых в сложной боевой обстановке. В конце войны товарищи по цеху московского завода прислали Герою Советского Союза Колдунову А.С. письмо. Там есть такие строчки: «Мы гордимся тобою, наш Саша! Добивай проклятых фашистов и скорее возвращайся к нам в Москву. На станке твоем работает юноша, и зовут его Саша...»

Свой последний бой Колдунов провёл западнее Вены, вблизи Санкт-Пальтена с пятёркой «фоккеров», гружённых бомбами. Шли они спокойно, видимо не ожидая встречи с нашими лётчиками. В подобных случаях вслед за «фоккерами» немцы обычно посылали пикирующих бомбардировщиков. Поэтому Александр Колдунов, не теряя времени, внезапно атаковал противника. «Фоккер» не успел сбросить бомбы и взорвался вместе с ними. Так же стремительно Колдунов зашёл в хвост второго вражеского самолёта. Короткая очередь – и объятый пламенем самолёт противника устремился к земле.

Менее 2 лет молодой лётчик был на фронтах Великой Отечественной войны. За это время командир 3-й эскадрильи 866-го истребительного авиационного полка (288-я истребительная авиационная дивизия, 17-я Воздушная армия) майор Александр Иванович Колдунов выполнил 412 успешных боевых вылетов на Як-1, Як-9, Як-3, проведя 96 воздушных боёв, лично уничтожил 46 самолётов противника и 1 в составе группы. Он стал самым результативным лётчиком, сражавшимся на «Яках».

После войны Александр Иванович проходил службу в ВВС. 23 Февраля 1948 г., за мужество и отвагу проявленные в боях с врагами, Александр Иванович Колдунов получил вторую медаль «Золотая Звезда». По окончании Военно-воздушной академии он командовал авиационным полком, дивизией. С 1960 г., после окончания Военной академии Генерального штаба, служил заместителем, а позднее – командующим ВВС Бакинского Военного округа. Генерал-лейтенант авиации Колдунов А.И. летал до 1965 года. Последний освоенный им тип самолёта МиГ-21. В конце 1960-х годов Александр Иванович служил на Дальнем Востоке, а с 1970 г. – командовал ВВС Московского военного округа.

В 1975 г. генерал-полковник авиации Колдунов А.И. был назначен первым заместителем, а в 1978 г. – Главнокомандующим войск ПВО, заместителем Министра обороны СССР. В 1984 г. ему было присвоено звание Главного маршала авиации. В 1987 г., после посадки 28 мая (в День пограничника) на Васильевском спуске печально известного 19-летнего любителя острых ощущений немецкого пилота Матиаса Руста, Соколова С.Л. – Министра Обороны СССР и Колдунова А.И. – Главнокомандующего войсками ПВО страны сняли со своих постов.

Дважды Герой Советского Союза Колдунов А.И. скончался 7 июня 1992 г., похоронен в Москве, на Новодевичьем кладбище.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Генерал-майор Кузнецов М.В.**

"И мстили мы, жестоко мстили

За восемнадцать, двадцать лет.

И в землю с Богом вколотили,

И «Фокке-Вульф», и «Мессершмидт»..."

Н. Филатов

Кузнецов Михаил Васильевич родился в 1913 г. в деревне Агарино Серпуховского района Московской области в семье рабочего. С 1921 г. жил в Москве, работал на заводе. В 1933 г. был направлен в школу морских летчиков. В 1934 г. окончил ее. Принимал участие в боях за освобождение Западной Белоруссии и в боях во время вооруженного конфликта с Финляндией. С первых дней Великой Отечественной войны на фронте. За годы войны Михаил Васильевич произвёл 345 боевых вылетов, сбил 22 самолета противника лично и 6 в групповые боях.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 сентября 1943 г. М.В. Кузнецову было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), а 27 июня 1945 г. его наградили второй медалью «Золотая Звезда». После войны длительное время генерал-майор авиации Кузнецов М.В. продолжал службу в рядах Советской Армии, с 1974 г., находился в запасе. Cкончался Кузнецов М.В. 15 декабря 1989 г., похоронен в Москве, на Троекуровском кладбище.

Короткая очередь – и прошитый снарядами вражеский самолет, вспыхнув, окутался дымом. Подпрыгивая и прикрывая голову руками, высокий сухощавый немец побежал в сторону. Выровняв свою машину, Михаил собирался развернуть ее, чтобы еще раз пройти над стоянкой вражеских самолетов, но в этот момент слева золотистыми всплесками мелькнула трасса. Инстинктивно отвернул самолет вправо и, оглянувшись, увидел, что два «мессершмитта» зашли сзади. И тут же черная тень мелькнула сверху – еще пара «мессершмиттов» почти вплотную насела на него.

«Все, – промелькнуло в голове. – Уйти некуда, высота несколько десятков метров. Немцы зажали глухо». Как он мог увлечься боем настолько, что оторвался от группы и стал добычей четверки истребителей противника? Новая трасса пуль мелькнула рядом с кабиной, как только самолет вильнул в сторону. Секунды летят, вот уже один самолет из верхней пары заходит на него. Неужели конец?

– Нет, рано прощаться с жизнью!

Спикировав почти до самой земли, Кузнецов свечой вырвал самолет вверх, прямо под брюхо вражеского истребителя. Очередь – и, медленно скользя на крыло, «мессершмитт» стал снижаться, задымил и врезался в землю. Михаил круто развернул самолет и увидел, что остальные истребители набирают высоту для атаки. Главное сделано – он сумел оторваться от них. Разворот, еще разворот – и он с радостью увидел впереди свои самолеты. Немецкие летчики, видимо, тоже заметили их и без боя отвернули в сторону.

Кузнецов вышел победителем из этого, казалось бы, безвыходного положения. После посадки он собрал летчиков своей эскадрильи и стал с ними разбирать действия каждого в бою. Под конец сказал:

– А теперь проанализируем мой полет. Увлекшись штурмовкой, я оторвался от группы, не увидел вовремя, как подошла четверка «мессершмиттов», и только чудом уцелел.

Молодые летчики, недавно прибывшие в эскадрилью, с изумлением слушали командира. Выйти победителем из такого неравного поединка, сбить истребитель противника, а потом перед подчиненными признавать свои ошибки! Этого они не ждали. Но Кузнецов знал, что поступает правильно. Третий месяц идет война с хорошо оснащенным, имеющим боевой опыт противником. За это время много сделано вылетов, и каждый из них приносил что-то новое. Кузнецов знал, что молодые летчики не пожалеют жизни при встрече с врагом, пойдут на таран, чтобы сбить самолет противника, но он хотел, чтобы они грамотно, творчески действовали в бою, быстрее приобретали опыт.

Вспомнились первые вылеты и то состояние неуверенности, которое преследовало его тогда. И тут на помощь пришли старшие товарищи. Они своим примером показывали, что вражеские самолеты можно уничтожать, только не надо бояться их, необходимо тщательно готовиться на земле к каждому вылету, инициативно действовать в бою. То же самое делал теперь и он, воспитывая у подчиненных стремление учиться боевому мастерству.

В один из августовских дней 1941 г. Михаил летел в группе. Но вот встреча с истребителями противника – и группа распалась. Каждый должен был сам добиваться победы. Истребитель против истребителя. Исход мог быть только один: два самолета, Два человека, две жизни – и в течение минут или секунд один из них должен погибнуть. И тут Михаил увидел, что с ним вступил в схватку ведущий вражеской группы, ас.

Трассы проносились рядом с самолетом Кузнецова, и только огромным напряжением воли он успевал в последнее мгновение отворачивать от них. Он даже не знал, как это получается, настолько быстро приходилось реагировать на каждое движение вражеского истребителя. Михаил чувствовал, что не хватает мастерства, что враг диктует ему свою волю, подчиняет его. Малейшую задержку или недостаточно четкое движение при выполнении маневра противник мгновенно использует. Инициатива боя полностью в руках врага. На долю секунды Михаил представил себе самодовольное лицо вражеского летчика. Яростное чувство протеста, ненависть к врагу с огромной силой вспыхнули в нем. Михаил забыл об опасности. Только одно чувство овладело им – во что бы то ни стало уничтожить противника. Резко, так, что потемнело в глазах, развернул самолет и увидел перед собой «мессершмитт», стремительно несущийся навстречу. Вдруг нос «мессершмитта» задрался вверх, и на мгновение распластанные крылья мелькнули перед глазами. Михаил нажал на гашетку и отвернул самолет в сторону. И тут же с огромной радостью увидел, как вражеская машина в синеватом ореоле пламени, беспорядочно кувыркаясь, падает на землю.

Но как объяснить молодым летчикам, внушить им, что не только уменье, но и вера в победу, мужество и воля решают исход боя? Кузнецов понимал, что мало самому быть отличным воздушным бойцом – нужно научить подчиненных уничтожать противника. А для этого кроме объяснений требуется наглядный показ, чтобы летчики увидели, какой тактический прием выгоднее всего применить в той или иной обстановке. Поэтому каждый боевой вылет Кузнецов использовал с этой целью. Он безжалостно критиковал любой промах, но добивался при этом, чтобы каждый летчик понял, в чем заключается ошибка, как нужно было действовать, чтобы добиться победы.

О Кузнецове и его эскадрилье знал уже весь Ленинградский фронт. В железном кольце блокады, ослабевшие от голода, но несгибаемые в своей решимости победить, ленинградцы мужественно боролись, помогая фронту. Если воздушные бои происходили над городом, летчики знали, что жители смотрят на: них, и дрались яростно и бесстрашно. Когда Кузнецов проходил по заснеженным улицам ставшего ему родным Ленинграда и видел изможденные лица, чувствовал на себе взгляды, в которых были вопрос и надежда, ему хотелось скорее снова подняться в воздух и беспощадно уничтожать фашистов.

После неудачной попытки овладеть городом штурмом фашисты стремились взять его измором, измотать, обескровить, уничтожить его защитников. С этой целью вражеские самолеты регулярно вылетали на бомбежку, разрушая жилые дома, промышленные объекты, чудесные дворцы и музеи, исторические памятники.

Командованию стало известно, что большое количество немецких бомбардировщиков базируется на аэродроме Сиверская, недалеко от [Ленинграда](http://www.otvoyna.ru/oboronlen.htm). Решено было нанести мощный удар по аэродрому. Возглавил группу бомбардировщиков Пе-2 известный своим мастерством и храбростью опытный командир подполковник Сандалов. Сопровождение бомбардировщиков поручили эскадрилье истребителей [МиГ-3](http://www.otvoyna.ru/mikoyan.htm#zakl1), которую должен был вести Михаил Кузнецов.

Вылет наметили рано утром. А накануне летчики собрались вместе, чтобы обсудить свои действия. Наметили режим полета, район сбора, боевой порядок и вопросы взаимодействия, но при разработке маршрута полета и направления, откуда заходить на бомбометание, возникли разногласия. Некоторые летчики предлагали лететь прямо к цели, чтобы как можно меньше времени находиться над вражеской территорией. Но Сандалов и Кузнецов предложили другой план, после обсуждения принятый всеми. Решили перелететь линию фронта юго-западнее Сиверской и зайти на вражеский аэродром с тыла, откуда немцы не ожидают удара. Маршрут проложили над наиболее безлюдной местностью, с несколькими изломами, чтобы не дать противнику возможности определить действительное направление полета.

На аэродроме было еще темно, когда самолеты один за другим поднялись в воздух. Тусклый ноябрьский рассвет застал группу уже над вражеской территорией. Вскоре самолеты развернулись и, как было намечено, с тыла зашли на аэродром. Ни одна зенитная пушка не успела выстрелить, а советские самолеты, тщательно прицелившись, уже сбросили бомбы. Кузнецов летел замыкающим, чтобы определить результаты удара бомбардировщиков. Налет был произведен мастерски. Горели самолеты, склады, какие-то деревянные постройки, груда кирпичей и дымящихся балок осталась на месте четырехэтажного здания, в котором жили немецкие офицеры.  
– Молодцы, сандаловцы! – восхищенно подумал Кузнецов, но внезапно заметил, как чуть в стороне и ниже его что-то блеснуло в первых лучах появившегося солнца. Вражеский истребитель!

Да, это был «мессершмитт», который заходил снизу на группу бомбардировщиков. Кузнецов резко спикировал и направил МиГ в его сторону. Через несколько секунд, когда машины сблизились, Михаил, поймав в перекрестие прицела кабину вражеского самолета, нажал на гашетку. «Мессершмитт» вздрогнул и, медленно сваливаясь на крыло, начал снижаться, потом ярко вспыхнул и горящим комом врезался в землю. Вся группа наших самолетов возвратилась на свою территорию без потерь.

А вскоре партизаны сообщили, что в результате этого налета 48 самолетов было уничтожено, много вражеских солдат и офицеров убито. Вражеский аэродром надолго был выведен из строя. Ненависть к врагу, презрение к смерти Кузнецов научился сочетать с железной выдержкой. Когда Кузнецова назначили командиром полка, все знавшие его восприняли это как должное. Сначала полк воевал на Калининском фронте, но вскоре его перевели под Ржев, а затем в район Богучар и Миллерова, где шли ожесточенные бои. Полк состоял из молодых летчиков, и Кузнецов умело вводил их в строй, требуя, чтобы каждый в совершенстве знал боевую технику, не только свою, но и противника, обучал их наиболее действенным приемам боя.

25 августа 1943 г. 814-й истребительный авиаполк получил звание гвардейского. К этому времени на счету у многих летчиков полка было не менее десятка сбитых самолетов, у Тимошенко, Химушина, Бобкова, Артемненкова – по 12, а у Савельева – 16. Сказывалась выучка.

Кузнецов получил звание Героя Советского Союза. Но он остался таким же простым и душевным. Он не терпел лжи, бахвальства и распущенности. Всегда подтянутый и собранный, он являлся образцом для подчиненных. В свою очередь, и они любили командира полка. Авторитет его был непререкаем. В полку выпускался ежемесячный журнал, в котором описывались различные боевые эпизоды и подвиги летчиков полка, разбирались ошибки, указывались сильные и слабые стороны противника. Все с нетерпением ожидали выхода очередного номера. Два года войны не прошли даром. Возмужали в боях молодые летчики, крепкая дружба связала их. Летчики делились мечтами о будущем, читали друг другу письма родных и близких. Приход почтальона всегда был для них радостным событием.

Вот и сейчас Кузнецов получил сразу два письма. Одно из дому – по почерку узнал руку отца. Когда адрес пишет сестренка, то буквы выводит более старательно. Второе – из Ладоги, с Карельского фронта, – это от брата. Петр тоже летчик. Жаль, что они далеко друг от друга. Не успел Кузнецов развернуть письма, как дежурный доложил, что прибыли молодые летчики. Вскоре подошли и они. Вновь прибывшие ему понравились. «Посмотрим, как покажут себя в бою», – думал он. После короткого разговора с новичками Кузнецов приказал собрать летный состав на занятия. Полетов не было из-за плохой погоды. Вновь прибывшие остались. Им хотелось быстрее войти в боевой коллектив, а тут такой удачный случай.

– Немецкие летчики, – говорил Кузнецов, – редко ввязываются в активный бой. Они любят наносить удары из-за угла, рассчитывая на неожиданность, действуют по отдельным оторвавшимся самолетам. Если первая атака не удалась, они, как правило, далеко уходят, чтобы снова вернуться, когда их не ожидают. Нужно постоянно следить за противником, не ослаблять внимания. В бою действовать напористо: если враг почувствует слабость, он становится нахальным.

Командир рассказал летчикам о новом немецком самолете ФВ-190. Фашисты трубят о его необыкновенных качествах.

– Недавно, – сказал он, – наши летчики Куприянов и Семейко сбили один самолет, а второй посадили на нашей территории. Скоро его доставят на аэродром. Но у нас уже сейчас есть данные этого самолета. Он прост по технике пилотирования, устойчив при пикировании. Недостаток – тяжелый полетный вес, а отсюда плохая маневренность. Значит, нам выгоднее всего навязывать маневренный бой на вертикалях, учитывая при этом, что излюбленный прием немцев – резкое пикирование.

Шли дни. Нечеловеческое напряжение воздушных боев и вылетов на штурмовку наземных целей чередовалось с учебой на земле. И скоро молодые лётчики стали мало в чем уступать ветеранам. Каждый вылет с Кузнецовым давал им много полезного. Истребители его полка стали грозой для фашистской авиации.

Зимой 1945 г. войска 1-го Украинского фронта форсировали Одер и широким фронтом вышли к реке Нейсе. Шли бои за города Губен и Форст, расположенные в 100 километрах от Берлина. Победа близка, но враг отчаянно сопротивляется. Наша авиация поддерживает наземные войска, не давая возможности противнику подтягивать резервы. Михаил Васильевич командовал 106-м Гвардейским истребительным авиационным полком.

В день двадцать восьмой годовщины Советской Армии шестерка «яков» вылетела на «свободную охоту». Вел ее Герой Советского Союза подполковник Михаил Кузнецов. Группа шла в боевом порядке «фронт из трех пар». Ведущая пара шла с принижением на 50 метров. Такой порядок обеспечивал хороший обзор передней и задней полусфер. В районе города Губен Кузнецов увидел в воздухе несколько групп ФВ-190 общей численностью до 40 самолетов. Они штурмовали наши войска. Фашисты образовали круг из групп по 8-10 самолетов и с пикирования сбрасывали бомбы. Четверка самолетов, видимо без бомб, держалась на 400-500 метров выше основной группы, прикрывая ее от атак с воздуха.

Кузнецов повел свою группу на противника. Густая дымка облаков позволила подойти незаметно. Шестерка устремилась на верхние истребители, но те, заметив советские самолеты, не приняли боя, резко спикировав под свою группу. Тогда шестерка вошла в круг немецких самолетов, пристроившись вплотную к ним. Немцы сначала ничего не заметили, но, когда один за другим три их самолета упали, объятые пламенем, они заметались, стали беспорядочно сбрасывать бомбы. Советские истребители были в 10-15 метрах от вражеских самолетов и в упор расстреливали их. Строй вражеской группы распался. Еще четыре машины было сбито. Уцелевшие самолеты поспешно уходили с поля боя.

«Семь сбитых самолетов – неплохой подарок к празднику!» – с удовлетворением думал Кузнецов, возвращаясь на свой аэродром.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Подполковник Цоколаев Г.Д.**

"Нелегкий путь на долю выпал

Нам на дороге фронтовой

В смертельный бой с врагом вступали

Мы между небом и землей."

Н. Филатов

Цоколаев Геннадий Дмитриевич родился в 1916 г. в Томске. По национальности осетин. В 1929 г. его семья переехала в Москву. В 1936 г. Геннадий был призван в армию. На фронте – с первых дней Великой Отечественной войны. Сражался в составе военно-воздушных сил краснознаменного Балтийского флота ([КБФ](http://www.otvoyna.ru/bfsssr.htm)). За годы, войны совершил более 500 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 26 самолетов противника. За мужество и храбрость, проявленные в боях с фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1942 г. Геннадию Дмитриевичу Цоколаеву присвоено звание [Героя советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

Всю блокаду, все девятьсот дней страна жила мыслью о [Ленинграде](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm), восхищаясь его мужеством, отвагой, несокрушимой силой духа.

– За Ленинград! – говорили артиллеристы Москвы, посылая снаряд за снарядом по врагу.

– За Ленинград, за Балтику! – говорили черноморцы и моряки Северного флота, направляя торпеды по фашистским кораблям. Одним из подразделений, в котором служили летчики многих национальностей, была эскадрилья гвардии капитана Цоколаева. Эскадрилью так и называли в 4-м гвардейском авиационном полку – «интернациональная». Геннадий Цоколаев и его летчики сражались над [Ханко](http://www.otvoyna.ru/xanko.htm), Эзелем, Даго, над [Кронштадтом](http://www.otvoyna.ru/kronshtadt.htm) и [Ленинградом](http://www.otvoyna.ru/oboronlen.htm).

Нередко в напряженный момент боя, когда надо было спасти товарища, в воздухе слышалось восклицание не только на русском, но и на украинском, белорусском, грузинском, балкарском, осетинском языках. Иной раз своей машиной прикрывал товарищ товарища, рисковал жизнью, падал, простреленный вражеской пушечной очередью, но друга в беде никогда не оставлял. Вся Балтика восхищалась боем, который провела эскадрилья Цоколаева над тяжелыми фашистскими батареями, обстреливавшими Ленинград. Цоколаев повел в бой свою эскадрилью, зная лишь одно: над позициями дальнобойных немецких батарей непрерывно барражируют «мессершмитты». В этом полете рядом с командиром были русские Анатолий Кузнецов, Виктор Голубев и Щеголев, украинец Евгений Герасименко, балкарец Алии Байсултанов, грузин Шакро Бедукадзе...

Фашистов было в четыре раза больше, но балтийские летчики были явно сильнее. Стремительно шел в атаку Анатолий Кузнецов. Отточенное мастерство пилотирования и стрельбы сливалось у него с русской удалью. Не обращая внимания на огонь «мессершмиттов», рвались в лобовую атаку молодые – Голубев и Щеголев, Наперерез врагу несется, словно на горячем скакуне, темпераментный Алии Байсултанов. Преследует врага Бедукадзе. А вот и Цоколаев: короткая очередь, и сраженный ударом комэска фашистский истребитель падает на промерзшую землю. Со стороны Ленинграда идут волны штурмовиков и пикировщиков. Надо их надежно прикрыть. С новой силой разгорелся бой. Падают еще четыре «мессершмитта». А вот еще один бой.

...Жарким летним утром сорок второго года у Ладожского озера на фронтовом аэродроме дежурила эскадрилья гвардии капитана Цоколаева. Комэск, как и все другие, сидел в самолете, пристегнувшись ремнями, готовый к немедленному вылету. Раскаленный воздух был беззвучен. В голубом небе, точно застряв по неведомой причине, торчало над аэродромом одинокое белое облачко. Цоколаев взглянул в сторону линейки, на которой стояли самолеты всей эскадрильи:

– Никто не спит? Гвардейцы доложили о готовности. И сейчас же прозвучал сигнал тревоги.

Догоняя красноватое облачко ракеты, гудя моторами, по траве аэродрома промчались самолеты. Круто набирая высоту, машины взяли курс на озеро, которое с той огненной военной поры страна называет дорогой жизни Ленинграда. Головной истребитель с бортовым номером 51 вел командир эскадрильи. Он накапливал высоту и скорость, так необходимые в бою. Ведомые повторяли маневр Цоколаева. Пристально следил за капитаном летчик Стрельников. Еще бы: Цоколаев уже уничтожил в воздушных боях двадцать «мессершмиттов» и «юнкерсов». Он мог взять себе в ведомые и опытного летчика, а взял его, Стрельникова, который еще ни разу не участвовал в воздушных сражениях.

Заботой командира было одно – опередить фашистские бомбардировщики, не дать им подойти к транспортам, везущим хлеб и боеприпасы в Ленинград. И вот летчики услышали приказ командира:

– Опередить!

Немецкие эскадрильи приближались. Надо отдать должное: они шли в четком строю, не нарушенном даже огнем зенитной артиллерии. Это были не юнцы, только что закончившие летные училища, а те, кто бомбил Париж, Лондон, Варшаву, Афины. Против двадцати самолетов Цоколаева сто гитлеровских «юнкерсов», «хейнкелей» и «мессершмиттов». Трудное соотношение, но в то время оно было вполне обычным. Разница компенсировалась отвагой, преданностью Отчизне. И эскадрилья Цоколаева, как всегда, вышла победительницей в бою. На несколько секунд раньше, чем армада фашистских бомбардировщиков подошла к береговой черте. Восемь балтийских истребителей во главе с Цоколаевым рванулись в атаку. А вслед – еще двенадцать «ястребков», ведомых Василием Голубевым и Михаилом Васильевым. Летели среди гвардейцев тогда и Анатолий Кузнецов и [Петр Кожанов](http://www.otvoyna.ru/koganov.htm). Все эти пять летчиков – Герои Советского Союза – были душой сражения.

До головных самолетов врага оставалось не более 300 метров: отчетливо выделяются кресты на широких крыльях бомбардировщиков. «Юнкерсы» и «хейнкели» не сворачивают. Скоро становится понятной причина их самоуверенности: в лоб истребителю с номером 51 несутся два «мессершмитта». Гвардии капитан Цоколаев вдруг убрал газ и выжал гашетки. Пушечная очередь застучала по козырьку и мотору врага. «Мессершмитт», нелепо переваливаясь, шлепнулся в воду и ушел на дно вместе с пилотом. Снова вверх – там горит второй «мессершмитт». Это ударил из пушек ведомый Стрельников.  
– Товарищ командир, товарищ командир! – восторженно кричит Емельян. – Вы видели, как я его? Видели?

– Видел, видел, – улыбается Цоколаев, – пристраивайтесь скорее. Цоколаев бросил взгляд вниз: по глади озера идут наши корабли. Их экипажи надеются на гвардейцев.

Все ожесточеннее становится бой. Вот падает бомбардировщик, пораженный Василием Голубевым; до воды провожает взглядом Петр Кожанов другой «юнкерс», которому он вывел из строя оба мотора. Михаил Васильев и Георгий Лагуткин парой ворвались в строй бомбардировщиков, и фашисты шарахаются, боясь столкновения. А Шакро Бедукадзе сам атакован. На помощь спешит Цоколаев. Разве он оставит в беде товарища? Геннадий попал в мотор «мессершмитта». Тот напрасно пытается тянуть к берегу. Это уже вторая победа командира в сегодняшнем бою. Шакро, прикрытый командиром, двумя реактивными снарядами поджег одновременно два бомбардировщика. На «юнкерсах» паника. Открыты люки: бомбы летят вниз, далеко от каравана судов, не причиняя им никакого вреда.

Одиннадцать бомбардировщиков и истребителей врага было уничтожено гвардейцами в том бою, еще восемь фашистских самолетов было повреждено. Бой приближался к концу, когда Геннадий Цоколаев увидел идущую выше себя шестерку немецких бомбардировщиков, заходивших на боевой курс, – к каравану, плывущему на Ленинград.

Раздумывать было некогда. Приблизившись, Цоколаев пулеметно-пушечным огнем преградил путь ведущему «юнкерсу». Немцы неприцельно высыпали весь бомбовый запас. А Цоколаев, набирая высоту, заставил отказаться от прицельной бомбардировки уже второй и третий «юнкерсы». И когда бомбовозы, сбитые с боевого курса, уже повернули обратно, «мессершмитты» сзади атаковали командира эскадрильи. Три густых огненных снопа вонзились в хвост, крылья и фюзеляж «ястребка».

Неуправляемый истребитель командира накренился, затем перевернулся. Цоколаев попытался восстановить ориентировку, но не смог этого сделать. Кровь залила глаза. Осколки разбитых очков впились в лицо. Боли гвардеец еще не чувствовал. Привычно, как сотни раз до этого боя, он хотел дать газ, но не смог. Еще не понимая случившегося, бросил взгляд на сектор газа. И сразу – нестерпимая боль, в глазах поплыли круги. Ручьем забила кровь из левой руки. Цоколаев терял сознание. Но та же боль привела летчика в чувство.

Истребитель штопорил, неудержимо приближаясь к воде. «Неужели отвоевался? – мелькнула мысль. – Нет, нет!» Надо вывести самолет из пике. Надо овладеть машиной. Цоколаев коленями зажал ручку управления, вытер рукавом своего флотского кителя кровь с лица и правой же рукой потянулся к газу. Гвардеец стонал от боли. Но самолет больше не падал, его удалось вывести в правильное положение, и, найдя необходимый ориентир, командир эскадрильи повел самолет к своему аэродрому. Капитана охраняли друзья.

Истребитель не мог держаться ровно: хвостовое оперение было почти полностью отбито, левая часть стабилизаторов валялась где-то на дне озера, фюзеляж и крылья светились сотнями пробоин. И все усиливалась боль. «Надо прыгать!» – подумал Цоколаев, однако не сделал никаких приготовлений к прыжку. Истребитель то проваливался, то, наоборот, лез вверх, он держался лишь на мощном моторе. Но и мотор вот-вот должен был заглохнуть – кончалось горючее. «Надо прыгать, – снова мелькнула мысль. – Так садиться нельзя!»

Совсем недавно он говорил молодым летчикам:

– Если будете тяжело ранены, если машина уже не повинуется – надо оставить ее!

А как должен поступить он, командир эскадрильи? Ведь ранение тяжелое, потеряно много крови, и глаза еле-еле видят, а машина... она и сейчас-то едва повинуется, а когда кончится горючее, тогда и из кабины не выбраться. Все это понимал и знал Геннадий Цоколаев и... не прыгал.

«Мне, комэску, вернуться на аэродром... пешком?» И продолжал лететь. Вот береговая черта, знакомая деревушка с холмом на границе летного поля. Геннадий совершает посадку. Сам вылез из кабины. Нетвердыми шагами прошел к летчикам, бежавшим навстречу, и потребовал:

– Бедукадзе, Стрельников – доложите!

Правой рукой Цоколаев сжимал рану на левой руке. Он мог каждую секунду упасть, ослабленный потерей крови и сильной болью. Но выслушал доклад.  
Политработник капитан Константин Шорин сказал строго:

– Геннадий, садись в машину...

– Минуту, – отстранился Цоколаев, – объявляю вам благодарность. Бедукадзе, вы славно дрались, как и вы, Стрельников.

Сел в санитарную машину, крикнул:

– До свидания, орлы!

Как только зажила рана, и стали шевелиться пальцы левой руки, Геннадий Цоколаев вновь принял эскадрилью. Ее командир совершил более 500 боевых вылетов. Более 100 раз штурмовал он фашистов, уничтожил в Балтийском море 10 катеров с экипажами, сбил в воздушных боях 26 гитлеровских бомбардировщиков и истребителей, провел 82 разведки в глубоком тылу врага. За это и за умелое командование эскадрильей, летчики которой сбили сотни фашистских самолетов, Геннадию Дмитриевичу Цоколаеву и было присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны врачи запретили многократно раненному в боях летчику-истребителю летать. Гвардии подполковник Цоколаев перешел на пункт наведения. Он щедро делился опытом с молодыми коллегами, помогая им совершенствовать летное мастерство, учил перехватывать воздушные цели на всех высотах, в самых трудных условиях.

*При написании статьи использованы материалы из книги "Герои огненных лет", под редакцией Синицына А.М., кн. первая, М., "Московский рабочий", 1975 г.*

**Старший лейтенант Немков И.А.**

"Есть у войны печальный день начальный,

А в этот день вы радостью пьяны.

Бьет колокол над нами поминальный,

И гул венчальный льется с вышины."

Р. Гамзатов

Иван Андреевич Немков родился в 1914 году в деревне Верхняя Боевка Урицкого района Орловской области. Перед войной жил в Москве, работал Ейскую школу морских летчиков. В составе 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота ([КБФ](http://www.otvoyna.ru/bfsssr.htm)) участвовал в войне с [Финляндией](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm). С мая 1942 г. сражался на фронтах Великой Отечественной. Совершил 200 боевых вылетов. Выполнял особо важные задания во время блокады[Ленинграда](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm). 3 мая 1943 г. погиб в бою во время разведки. Звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) ему присвоено посмертно 24 июля 1943 г.

Иван Немков прибыл в осажденный Ленинград весной сорок второго и в тот же день был назначен командиром звена 26-й отдельной разведывательной эскадрильи, затем 44-й эскадрильи 15-го разведывательного полка КБФ. Командир части Арефьев А.В. сразу же после проверки техники пилотирования дал Немкову срочное боевое задание: разведать позиции батарей тяжелых орудий противника, обстреливавших Ленинград.

«Петляков-2», двухмоторный пикирующий [бомбардировщик](http://www.otvoyna.ru/bombard.htm), взлетел в безоблачное майское небо и направился к фронту, до которого были считанные километры. В другое время можно было бы порадоваться голубизне воздушного пространства. Но сейчас это невозможно. Полет в назначенный район лишен такого оружия, как внезапность, и все зенитные средства фашистов будут непременно заблаговременно приведены в действие.

Что же остается у разведчика, если внезапность невозможна? Отвага, мастерство пилотирования и фотосъемки, зоркость следопыта, умение мгновенно оценивать обстановку, по какому-либо малозаметному ориентиру найти батарею.

Ивана Немкова в том полете несколько раз интенсивно обстреляли с земли, а нашел он батарею совсем в другом месте, откуда не прозвучал ни один залп. Он увидел накатанную дорогу к какому-то едва заметному бугру. Дорога словно обрывалась. Немков сфотографировал участок, передал координаты на базу и вторично пролетел над объектом. Враг, затаившись, молчал. Тогда Немков, снизившись, снова прошел над участком, зорко вглядываясь в складки местности.

И только тут нервы у гитлеровцев не выдержали. Решив, видимо, что обнаружены, они попытались сбить разведчика. Но Немков ушел, маневрируя на минимальной высоте. Проявив фотопленки, полковой дешифровщик Евгений Соловьев заметил:

– Сфотографировано как в первоклассном ателье.

А через час бомбардировщики двух подразделений, в том числе и первого гвардейского, нанесли мощный удар по батарее и заставили ее надолго замолчать.

Один из операторов штаба тогда же похвалил Немкова: новичок что надо! Однако новичком себя Иван не считал, хотя действительно в боях начал участвовать лишь в мае сорок второго.

Родился Иван Немков в Орловской области в год, когда началась Первая мировая война. В 1931 году он поехал в Москву и поступил работать на завод. Быстро прошел курс наук от ученика до слесаря высшей квалификации. На заводе изготавливалась эталонная техника, и от Ивана требовалось лекальное искусство. Металл в его руках становился словно живым. Но вскоре юношей овладело желание стать летчиком. Он втянулся в оборонно-массовую работу, организовал группу желающих заниматься планерным спортом. В 1935 году Иван Немков получил направление в Ейскую школу морских летчиков. Потом он служил на Балтике, в 1-м минно-торпедном полку ВВС. В 1940 году старший летчик четвертой эскадрильи 1-го полка Иван Немков отличился в боях против белофиннов и был награжден орденом [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm).

Еще в ходе боев командир полка Герой Советского Союза Токарев Н.А. заметил у летчика умение точно ориентироваться, правильно анализировать обстановку, тактически умело действовать при бомбардировке. И когда кончилась война с белофиннами, Немкова направили инструктором первой запасной эскадрильи для передачи опыта, а потом командиром звена в 73-й бомбардировочный полк. Эти перемещения помогли Немкову в тонкостях изучить весь Балтийский театр, что очень пригодилось, когда он в мае 1942 года попал на фронт и стал разведчиком.

Так что совсем не новичком пришел Немков в 15-й отдельный морской разведывательный авиаполк Краснознаменного Балтийского флота. Однополчане говорили: Немков родился воздушным разведчиком. Но еще раньше, в 1-м полку, о нем говорили, что он родился бомбардировщиком, в учебной же эскадрилье заявляли, что он родился инструктором, а на заводе в Москве старые мастера утверждали, что Иван – прирожденный слесарь. И все были правы: у Немкова действительно во всем чувствовался щедрый талант русского человека.

Он был первым в труде и бою. И очень веселым, когда в полку выдавался праздник. Тут уж он мог и спеть народную или современную шуточную песню, и сплясать так, что половицы гнулись. А потом, получив задание, сразу становился серьезным. Задание изучал до мелочей, проверял технику и оружие, находил доброе слово для каждого члена экипажа. И в воздух уходил внешне спокойный, с улыбкой.

2 июля сорок второго года Немков вылетел в Финский залив, в район отдаленной военно-морской базы противника. Вел самолет по прямой, экономя горючее, а потом нашел «союзника» – облачность. Но лететь в облаках – это не только оставаться невидимым для врага, это и самому ничего не видеть. Немков решил активнее использовать облака. После нескольких минут слепого полета он выскакивал из облака, быстро оценивал обстановку, и снова скрывался в белой мгле. Так до самой цели.

И вот она, фашистская база. Немков дерзко прошел над ее укрепленным центром и произвел фотографирование. Но даже если бы аппарат не сработал, он все равно точно доложил бы о числе и классе кораблей, стоявших на рейде и у стенки. Сделав повторный маневр, направился в сторону моря.

В то же мгновение на солнце мелькнули крылья «мессершмиттов». Сколько их? Считать было некогда. Три «мессера» совсем рядом. Немков немедленно развернул самолет так, чтобы облегчить условия стрельбы для стрелков-радистов. И вот уже закрутился и пошел вниз ведущий «мессершмитт». Другие, потеряв ведущего, повернули к берегу. Это была победа. Но досталась она в трудном бою. К тому же и самолет Немкова получил многочисленные повреждения. В фюзеляже и крыльях были пробоины, с перебоями работали моторы. И все же летчик сумел довести Пе-2 до острова Лавенсаари и посадить его на аэродром. По данным, доставленным Немковым, наша авиация в тот же день нанесла мощный бомбовый удар по кораблям противника.

Осенью сорок второго усилились вражеские бомбардировки Ленинграда. Военный совет дал задание подготовить операцию по уничтожению фашистской авиации на земле. Немкову поручили разведать два аэродрома. На одном из них, если верить фотографиям, базировалось не менее 50 «юнкерсов». Но Немкова удивило то, что гитлеровцы как-то странно маскировали технику. С одной стороны, вроде и маскировочные сетки есть, и зенитки не подпускают близко, с другой – вся маскировка сделана небрежно. Это не сообразовывалось с немецкой аккуратностью.

А что, если это ложная база? О своих сомнениях летчик доложил командованию. И снова наведался на базу. На бреющем несколько раз прошел над линейкой самолетов, обстреливая их из пулеметов. Сомнения оказались не напрасными: это были макеты «юнкерсов». А где же настоящая база? Решил проверить находившееся поблизости местечко Керстово.

На цель вышел безошибочно. Но ничто, абсолютно ничто не свидетельствовало о том, что здесь действующий аэродром. Не было ни одного самолета, охранения, не видно зенитных орудий. Минут десять исследовал местность экипаж Пе-2. И все безрезультатно. Но Немков не верил, что база мертва. Почему не верил? Он не мог бы тогда дать ответа на этот вопрос. Решил еще раз пройти по границам поля. Увидел на земле выжженное пятно. Откуда оно? Случайный путник разжигал костер? А может, здесь сжигали ветошь, перепачканную маслом? И вот уже новый штрих – слишком одинаковы очертания кустарника. Не маскировочные ли это сетки?

Немков лег на обратный курс. Враг не стрелял, считая, что это поможет сохранить тайну скопления самолетов. Но он ошибся. Фотографирование выявило то, что не было видно невооруженным глазом. Теперь надо лишь рассчитать, когда взлетают «юнкерсы». Это для операторов не сложно. И вот уже волна штурмовиков под командованием Героя Советского Союза Антона Карасева идет к Керстову. Теперь аэродром не молчал. Здесь, видимо, поняли, что тайна раскрыта. Десятки зениток и скорострельных автоматов встретили самолеты огнем. Но поздно. 17 «юнкерсов» уничтожили тогда наши штурмовики на земле. Уничтожили перед взлетом. Взрывы бомб, сброшенных Карасевым и его товарищами, слились с взрывами фугасов, которые враг собирался обрушить на Ленинград.

Стрельна, поселок Володарского – места, хорошо знакомые ленинградцам. Сюда ездят отдыхать в воскресные дни. А во время блокады фашисты в этом районе установили дальнобойные орудия и обстреливали Ленинград. На Невском проспекте по сей день сохраняется написанное прямо на стене дома предупреждение о том, что эта сторона особенно опасна во время артобстрела.

Полученное Немковым задание было похожим на многие другие, разница лишь в высоте. Надо снизиться насколько возможно и произвести аэрофотосъемку. Экипаж Немкова заслужил благодарность за этот полет, потребовавший мужества и отваги. На аэродром прибыли балтийские артиллеристы, чтобы в дополнение к полученным фотосвидетельствам переговорить с летчиками, узнать их личные наблюдения.

12 ноября главный калибр береговой обороны Балтийского флота открыл огонь по целям, разведанным экипажем Немкова. Огонь был точный и беспощадный. В тот же день батареи врага в районе Стрельны умолкли. 1943 год Немков встречал с надеждой, что блокада скоро будет взломана. Нет, об этом никто не говорил. Но поставленная разведчикам задача была необычной: облетать передний край фашистской обороны на обширной линии фронта. База, аэродром, участок моря или суши, артиллерийские позиции – вот «конек» Ивана Немкова, здесь он в своей стихии. А теперь надо сотни километров пройти над вражескими войсками, израсходовать всю пленку, да так, чтобы каждый кадр давал командованию необходимый материал для выводов.

Однако первые выводы делал Немков и его экипаж: никогда раньше не доводилось быть под таким огнем. Весь фронт стрелял – из орудий, зенитных автоматов, пулеметов, карабинов. Шапки разрывов окружили самолет, а он все летел и производил аэрофотосъемку. Враг вызвал истребители. И вот уже шестерка «фоке-вульфов» атаковала с задней полусферы. Штурман и стрелок-радист раскалили стволы пулеметов, отражая нападение. А Немков не сошел с боевого курса...

Когда Пе-2 приземлился, и пленка была проявлена, командир полка доложил данные в штаб ВВС. Но оттуда ответили, чтобы начальник разведки Ермилов С.К. вместе с летчиком Немковым срочно прибыли в штаб фронта. У них мелькнула мысль о наступлении. И они не ошиблись. Вскоре блокада Ленинграда была прорвана. Немалый вклад в ту великую победу внес и Иван Немков. За доблесть и мастерство, проявленные в тот период, он был награжден орденом Красного Знамени.

200 боевых вылетов совершил балтийский разведчик Немков с мая сорок второго по апрель сорок третьего. 200 раз летал в самое пекло, туда, где сильнее всего огонь зенитной артиллерии, где всегда дежурят вражеские истребители. Потом по этому же маршруту шли штурмовики, торпедоносцы или бомбардировщики, сопровождаемые «яковлевыми» и «лавочкиными». Немков же всегда один со своим верным экипажем встречал и преодолевал преграды.

Не дело разведчика, тем более, когда он пилотирует бомбардировщик, ввязываться в воздушный бой. И тем не менее за Немковым –15 воздушных боев. И не было так, чтобы его одолели «мессершмитты» и «фокке-вульфы». В свой последний боевой вылет на разведку Немков отправился на новом самолете-торпедоносце «бостон». Перед ним стояла задача – выяснить, где находятся, куда идут фашистские корабли и транспорты. Под крыльями – гогландский плес, знакомое по многим полетам место. Часто встречались здесь с истребителями противника.

Поэтому Немков предупредил экипаж, чтобы смотрели в оба. И хорошо, что предупредил. «Фокке-вульфы» выскочили из-за облака, как из засады, и набросились на самолет Немкова. Стрелки-радисты И. Азизов и Я. Горуненко открыли огонь. Им помогал штурман капитан Е. Яковчук. Но вскоре выстрелы стрелков-радистов прекратились.

– Что случилось? Почему не стреляете? — кричал командир экипажа.

Ответа не последовало. Как выяснилось позже, оба стрелка были сражены пулеметными очередями с короткой дистанции. Немков круто развернул самолет, чтобы удобнее отбивать атаку противника. Однако не успел. Может быть, пожалел о том, что летел на «бостоне», а не на «петлякове», на котором можно круто пикировать. Фашистам удалось подбить самолет старшего лейтенанта Немкова И.А. Еще мгновение – и он взорвется.

– Яковчук, прыгай! – приказал Немков. И следом за штурманом выбросился сам.

Их парашюты раскрылись почти одновременно. Но до земли было почти 6 тысяч метров. Спастись не удалось. Фашисты расстреляли летчика и штурмана в воздухе. В конце июля 1943 года старшему лейтенанту Ивану Андреевичу Немкову было присвоено посмертно звание Героя Советского Союза.

*Статья написана по материалам книги «Герои огненных лет», под ред. Синицына А.М. и др. М., «Московский рабочий», 1982 г., книга 5., с. 217-222.*

**Старший лейтенант Самохин П.Я.**

"Прошли года. Деревья умерщвленные

С нежданной силой ожили опять,

Живые ветки выдали, зеленые…

Прошла война. А ты все плачешь, мать. "

А. Твардовский

Петр Яковлевич Самохин родился в 1920 г. в деревне Мамыри Наро-Фоминского района Московской области. С 1936 г. жил в Москве, учился в школе ФЗО, затем работал слесарем на заводе. Из столицы в 1939 г. был направлен в Борисоглебское военное училище летчиков, после окончания которого служил в Ленинградском военном округе. Участвовал в войне с [Финляндией](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm), сражался в небе над Карельским перешейком. Вместе с другими летчиками из 65-го авиационного полка штурмовал «линию Маннергейма», считавшуюся в кругах военных специалистов Запада неприступной. С первых дней Великой Отечественной находился на Ленинградском, позже - на Карельском фронтах. Совершил 120 боевых вылетов, сбил лично три вражеских самолета, уничтожил много другой боевой техники фашистов. Погиб в бою 17 декабря 1941 г. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен посмертно 22 февраля 1943 г.

Петр Самохин еще со скамьи Борисоглебского училища запомнил слова великого русского полководца А.В. Суворова: «Хотя храбрость, бодрость и мужество всюду и при всех случаях потребны, только тщетны они, ежели не будут истекать от искусства». И молодой командир звена совершенствовал свое боевое мастерство, летал в самых сложных метеорологических условиях, отрабатывал элементы бомбометания с горизонтального полета, проводил воздушные бои, успешно стрелял по конусу.

И вот теперь, когда началась Великая Отечественная война, Самохин со своим звеном почти ежедневно делал по пять-шесть боевых вылетов. Однажды вечером – это было в сентябре 1941 года – командир полка Герой Советского Союза Владимир Игнатьевич Белоусов пригласил в штабную землянку командиров звеньев Самохина и Владимира Саломатина, спросил:

– Как самолеты?

– Как всегда, готовы к вылету, товарищ майор.

– Отлично. Получено боевое задание. В районе Лодейного Поля враг навел понтонный мост. Надо его уничтожить. Разведка сообщает, что переправа сильно охраняется. Поэтому необходимо быть предельно внимательным. Вылет на рассвете. Вопросы есть?

– Все ясно!

Да, летчики знали, что фашисты усиленно оберегали понтонный мост, расположив вокруг него несколько зенитных батарей, пулеметных точек и прожекторов. В воздухе постоянно барражировали пары «мессершмиттов».

Когда на востоке заалела заря, по аэродрому пронесся гул моторов. Оставив в пожухлой траве темные тропки-вмятины, тяжело взлетели перегруженные «чайки». Курс – северо-запад. Построившись клином, самолеты, ведомые Петром Самохиным, летели на бреющем. Под крыльями мелькали островерхие макушки елей, стылая синь озер, просеки, охотничьи домики. Впереди по курсу заблестела извилистая речушка Оять, а за ней, на небольшом расстоянии, показался поселок Лодейное Поле. Там, за железнодорожной станцией, река Свирь.

Все шло хорошо. В воздухе не было вражеских самолетов, земля не щетинилась огнем. «Чайки» неслись навстречу цели. Но ее не было видно. Маневрируя по извилистому фарватеру реки, Самохин высматривал понтонный мост. Наконец он передал ведомым:

– Цель впереди!

Примерно в 200 метрах от них, за небольшим изгибом берега, показалась понтонная переправа. По ней шли танки, автомашины, солдаты.

– За мной! В атаку! – приказал Самохин и резко бросил самолет вверх.

Летчики повторили маневр ведущего. Потом, полого пикируя, они устремились к цели. Зенитки открыли беглый огонь. Трассирующие пули и снаряды потянулись к «чайкам». Но те продолжали атаку. Вскоре от самолета Самохина отделились серебристые ракеты. Вслед за ними летчик сбросил бомбы.

Шедший замыкающим в группе Саломатин видел, как сброшенные снаряды и бомбы рвались рядом с целью, подни-мая фонтаны воды.

– Переправа разрушена! Молодец, Петро! – прокричал по радио Саломатин.

– Разворот на сто восемьдесят, – последовала новая команда Самохина. – Атакуем зенитки!

Самолеты вновь взмыли вверх и сразу же перешли в пикирование. На вражескую батарею обрушился шквал пулеметного огня. Вниз устремилась лавина бронебойных, зажигательных и трассирующих пуль. И батарея замолчала.

– Порядок! – подвел итоги Петр Самохин. – Возвращаемся на базу.

Сентябрь сорок первого года стоял теплым и на редкость солнечным. На участке, где действовал 65-й штурмовой авиационный полк, шли жестокие схватки с врагом. Летчики полка успешно громили противника, нанося ему ощутимые удары. Особенно отличался в воздушных боях лейтенант Петр Самохин. Вот лишь краткий перечень боевых вылетов, взятый из летной книжки летчика.

1 сентября 1941 года. В составе шести самолетов атаковали бомбами и пулеметным огнем до 60 грузовых и 10 легковых автомашин противника, идущих к передовой. Несмотря на сильный огонь зенитной артиллерии и крупнокалиберных пулеметов, было уничтожено 15 автомашин.

4 сентября. Вместе с другими летчиками полка Самохин штурмовал четыре автомашины и прислугу зенитной батареи. Машины и батарея были выведены из строя.

8 сентября. В составе звена Самохин атаковал шесть крытых автомашин и уничтожил их.

9 сентября. Прямым попаданием фугасной бомбы летчик уничтожил танк противника.

10 сентября. В стыке шоссейных дорог в районе Лодейного Поля Самохин в составе звена атаковал и уничтожил четыре автомашины с грузом.

15 сентября. Четверка «чаек» под командованием Самохина обнаружила и атаковала колонну вражеских танков в районе Пряжа. Метким попаданием бомб она уничтожила три танка. Колонна была задержана на несколько часов.

19 сентября. Шестерка «чаек» уничтожила севернее Киндасова войсковой штаб противника, что было подтверждено сводкой штаба 7-й воздушной армии. В тот же день Самохин, командуя семеркой самолетов, успешно атаковал колонну автомашин, шедшую от Меркальды на Петрозаводск. Наши летчики уничтожили восемь автомашин.

Так, лишь за семь дней полетов Петр Самохин лично и в группе уничтожил 37 автомашин с грузами, четыре танка, артиллерийскую батарею, штаб и много живой силы врага.

Когда день уже клонился к вечеру, звено Самохина было вызвано к командиру эскадрильи капитану Краснолуцкому М.П. Тот поставил перед летчиками новое боевое задание: ударить по колонне автомашин, шедшей по проселочной дороге от станции Мегрега, что южнее Олонца, по направлению к Заостровью.

Пятерка «чаек» взлетела через полчаса. Набирая высоту, она быстро растаяла в лучах заходящего солнца. Петр Самохин повел товарищей по маршруту. Вскоре вдали показался дымный участок переднего края в районе реки Свирь, слева заблестела зеркальная гладь Ладожского озера.

Углубившись на территорию, занятую врагом, летчики приступили к поиску автоколонны. Минут через десять Самохин передал ведомым:

– Вижу колонну! В середине автобус. Атакуем на встречном курсе!

Пикируя, Петр тщательно прицелился и нажал на гашетку сброса реактивных снарядов. Внизу раздались взрывы, в воздух поднялась черная волна дыма и скрыла автоколонну.

– Бейте по крытым кузовам! – передал новую команду Самохин.

Он строчил из пулеметов и видел, как шарахались в стороны автомашины, сталкивались друг с другом, падали под откос. – Заходим на вторую атаку! Сбросить бомбы! – командовал Самохин. – Штурмуйте зенитки! Я ударю по автобусу.

Автобус стоял под елью. Из него выскакивали гитлеровцы, видимо, офицеры. Когда цель оказалась в прицеле, летчик сбросил бомбы.

– Порядок! Автобус горит! – крикнул Саломатин.

– Следуем на базу, – передал ведомым Самохин.

И в ту же минуту его самолет дрогнул. Пилот почувствовал резкую боль в левой руке. По рукаву реглана поползли струйки крови. «Ранен», – мелькнуло в сознании. Передав Саломатину командование группой, Самохин повел свой подбитый самолет на аэродром. И как только приземлился, потерял сознание.  
– Тогда, в сорок первом году, – вспоминал Герой Советского Союза Саломатин В.И., – мы были рады, что Петр Самохин, проявив мужество, сберег машину. Помню, как командир полка, осмотрев его самолет, сказал: «Хороший запас прочности». Я спросил: «Чья же это прочность, самолета или летчика?» – «Я думаю о Петре Самохине, – ответил майор Белоусов. – Он нашел силы, чтобы на подбитой машине долететь до своего аэродрома.

Припоминаю один случай с вражеским летчиком. Было это в первые дни войны. На наш аэродром сел немецкий самолет. Вначале мы думали, что летчик решил добровольно сдаться в плен. Но ошиблись. Оказалось, что наши зенитки повредили мотор его самолета и прострелили пилоту руку. Гитлеровец испугался, что потеряет сознание от потери крови и грохнется на землю. Увидев наш полевой аэродром, он сел. Первое, что сделал, стал звать на помощь доктора. Словом, у фашиста не оказалось запаса прочности»...

Самохин пролежал в госпитале около месяца. Вернулся в полк с повязкой на руке, был зол на врачей, которые не допустили его к полетам. Но уже через несколько дней упросил командира полка разрешить ему сесть в кабину «чайки» и снова начать боевые действия.

7 ноября по боевой тревоге в небо поднялась пара самолетов, пилотируемых боевыми друзьями – старшими лейтенантами Самохиным и Саломатиным. В районе населенного пункта Вача летчики обнаружили четыре автомашины врага.

– Ударим! – крикнул Самохин.

– Атакуй головную, я ударю по замыкающей, – ответил Саломатин.

Самолеты стали пикировать. Автомашины остановились. Из кузовов начали выскакивать солдаты. Пригибаясь, они бросились бежать к лесу. Самохин накрыл бомбами головную машину. В это же время Саломатин ударил по замыкающей. Над ней поднялся темный султан взрыва. Внезапно наши самолеты были атакованы пятью вражескими истребителями «хаукер». Разбившись на две группы, они устремились в пике.

Самохин смело пошел навстречу врагу. От нижних плоскостей его машины отделились две сигары реактивных снарядов и, оставляя за собой белые пунктиры, понеслись к вражеским самолетам. «Хаукеры» метнулись в сторону, затем ушли ввысь. В это время другая группа фашистов зашла в хвост самолету Саломатина.

– Маневрируй! – крикнул Петр Саломатину.

Его «чайка» круто развернулась и, оказавшись в хвосте истребителя, ударила пулеметным огнем. «Хаукер» вздрогнул, потом свалился на левое крыло и стал падать... Наступил декабрь 1941 года. Погода стояла пасмурная. Снег шел уже третьи сутки. Полетов не было.

Только на четвертые сутки погода улучшилась. Вошедший в землянку командир эскадрильи Краснолуцкий сообщил, что получено задание патрулировать железную дорогу от Сегежи до Пиндуши.

– Когда взлет? – спросил Самохин.

– По готовности.

– Семенихин, Борисов и Сердюченко! На вылет! – приказал старший лейтенант.

Через полчаса над аэродромом стремительно пронеслись три «чайки» и «харрикейн». Они устремились вверх и вскоре скрылись в серой пелене неба.

Самолеты шли на высоте 1000 метров. Находясь в районе Айталамбы, Самохин заметил группу финских истребителей типа «брустер». Их было 11. Что делать? Враг имел все преимущества: и численное превосходство, и превышение, и большую скорость.

– Встать в пологий пеленг и атаковать! – приказал ведущий.

Тем временем «брустеры», разбившись на две группы, приготовились к атаке. Первая группа устремилась на Самохина и Дмитрия Семенихина, вторая – на Павла Борисова и Николая Сердюченко. Пулеметным огнем «чайки» отразили атаку. «Брустеры» заметались, увеличили дистанцию и интервалы между собой, что было выгодно для наших летчиков.

Как только один из вражеских самолетов оказался поблизости, Самохин нажал на гашетку пулеметов. От меткой очереди «брустер» вздрогнул, накренился влево, потом, покачиваясь с крыла на крыло, снова принял горизонтальное положение.

– Дмитрий, добивай врага! – крикнул Самохин. Самолет Семенихина осветился: огнем пулеметного залпа.

«Брустер» задымил, вышел из боя и, снижаясь, пошел на запад. Через несколько секунд от него отделилась черная точка. Видимо, вражеский летчик решил спастись, выпрыгнув с парашютом.

Воздушный бой продолжался. В одной из атак «брустер» обстрелял самолет Самохина, но промахнулся, Семенихин немедленно бросил «чайку» наперерез вражеской машине и выпустил два реактивных снаряда. «Брустер» полыхнул багровым пламенем и упал на землю.

– Готов! – обрадовался Семенихин.

К этому времени сбили по одному вражескому самолету Самохин и Сердюченко. Но вскоре кончилось горючее на «харрикейне», которым управлял Сердюченко.

– Иду на вынужденную, – доложил он.

В небе остались трое: Самохин, Семенихин и Борисов. Трое против семи. В наших самолетах заканчивалось горючее, на исходе были боеприпасы.

– Будем драться! – решил Самохин.

В первой же атаке Борисов сбил одного фашиста. Вражеская машина рухнула на заснеженное поле. А через несколько минут в его самолет почти одновременно попали три снаряда.

– Самолет поврежден. Выхожу из боя, – доложил Борисов. Теперь в огненном небе остались лишь двое: Самохин и Семенихин. Два против шести. Советские летчики резко маневрировали, имитируя атаки. Но пулеметы молчали. Неожиданно остановился мотор и у самолета Семенихина.

– Садись! Я прикрою, – приказал Самохин.

Следуя за Семенихиным, прикрывая друга от нападения, Самохин подвергся нескольким ожесточенным атакам «брустеров». Одна из них была роковой для нашего летчика, смертельной...

– Петр Яковлевич Самохин, – вспоминал Герой Советского Союза Владимир Ильич Саломатин, – совершил сто двадцать боевых вылетов на штурмовку, разведку, патрулирование, сбил три самолета лично, уничтожил десятки автомашин и другой техники врага. Толковым, храбрым был летчиком. Есть храбрость трезвая, разумная, когда на подвиг идут сознательно, с твердой решимостью и побеждают. Человеком именно такой храбрости был Петр Самохин. Он знал, во имя чего идет в бой, и ни разу не дрогнул. В схватках с врагом не пасовал перед опасностью, всегда шел на выручку товарищам, оказавшимся в тяжелом положении. Он был всегда готов отдать свою жизнь за товарища. И отдал. И было ему тогда лишь двадцать один год. Так ценой жизни он обрел бессмертие...

*Статья написана по материалам книги «Герои огненных лет», под ред. Синицына А.М. и др. М., «Московский рабочий», 1982 г., книга 5., с. 191-197.*

**Старший лейтенант Жигуленков Б.В.**

"Осколки голубого сплава

Валяются в сухом песке.

Здесь всё:

и боевая слава

И струйка крови на виске..."

С. Гудзенко

Борис Васильевич Жигуленков родился в 1921 г. в селе Васильевка Раменского района Московской области. В 1933 г. вместе с родителями переехал в Москву. Работал токарем на электрозаводе. Без отрыва от производства окончил аэроклуб. В июле 1940 г. был призван в армию. В 1942 г. окончил военную авиашколу. В Великой Отечественной войне участвовал с марта 1943 г. Сражался на 1-м и 4-м Украинских фронтах. Совершил около 200 боевых вылетов, провел свыше 50 воздушных боев, в которых сбил 20 самолетов противника. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1)удостоен 26 октября 1944 г. 10 ноября того же года погиб в бою.

Стоял август 1943 года. В небе над Курском шел жаркий воздушный бой. Схватку с «мессершмиттами» вела четверка «лавочкиных». В карусели боя они то расходились, то сходились. Наблюдавшим с земли трудно было разглядеть, кто из однополчан атакует гитлеровцев. Одно ясно: сражается четверка отважных во главе с Алексеем Амелиным. Знали и то, что это первая настоящая схватка его ведомого Бориса Жигуленкова.

Несмотря на численное превосходство противника, наши летчики проводили одну атаку за другой, поливая гитлеровцев пулеметным огнем. В одной из атак, когда фашист попытался зайти в хвост ведущему второй пары «лавочкиных», Амелин сделал резкий переворот через крыло и устремился к «мессеру».

– Теперь не уйдешь, – сказал Алексей и выпустил длинную очередь.

Жигуленков видел, как Ме-109 вспыхнул и стремительно понесся к земле. Воодушевленный победой командира, Жигуленков сам пошел в атаку, улучил момент и обрушил на врага всю мощь огня своей машины. Выпустив дымную полосу, фашист поспешно отвалил в сторону. В одной из атак пара Ме-109 попыталась расстрелять самолет Амелина, но опытный ас был начеку. Стремительный бросок машины вправо – и очередь, посланная гитлеровцем, прошла мимо. В этот момент, при развороте ведомый фашиста на какое-то мгновение завис в воздухе. Этого и ждал Жигуленков. В стремительном броске он чуть ли не в упор расстрелял противника.

– Молодец, Жигуленков! Поздравляю с первой победой! – услышал он в наушниках голос командира.

Потеряв три самолета, гитлеровцы повернули назад... Итак, первый успех Жигуленкова в бою. Это радовало. Радовало и то, что попал он в боевую семью крылатых, о делах и подвигах которых было известно не только в полку и дивизии, но и далеко за их пределами. Как мастера огненных атак славились летчики [Иван Кожедуб](http://www.otvoyna.ru/statya100.htm), Кирилл Евстигнеев, Алексей Амелин, Валентин Мудрецов, братья Александр и Иван Колесниковы и другие, с которых Борис брал пример, у которых учился. После этой схватки у Жигуленкова были новые бои. Перед летчиками 240-го истребительного авиаполка поставили задачу: прикрыть наши наземные войска, развивавшие наступление на Харьковском направлении, сопровождать бомбардировщики, вести воздушную разведку. И они успешно справились с этой задачей.

Как-то раз командование потребовало срочно выделить группу истребителей для барражирования в районе Доброй Воли и Новониколаевского, где вели наступление наши войска. Учитывая, что в том районе действовали асы из эскадрильи «Удет», переброшенный с Кубани, командир полка решил послать на выполнение этого задания наиболее подготовленных летчиков, в том числе и Бориса Жигуленкова.

Тщательно изучив задание, обговорив все действия от взлета до посадки, крылатые воины поднялись в небо. Выдерживая скорость и высоту полета, они точно в назначенное время появились в районе действия наших войск. Вскоре Жигуленков первым увидел самолеты противника, направлявшиеся бомбить наши позиции. Всматриваясь в помеченные крестами фашистские бомбовозы, Жигуленков словно перед экзаменами повторял про себя тактико-технические данные этих машин. Он вспомнил, что атаковать противника следует прежде всего сверху и снизу, бить по моторам и бензобакам, расположенным в центроплане. Подходить с хвоста опасно – там вмонтирована пулеметная установка.

Как только командир группы Виктор Гришин подал команду «В атаку!» – Жигуленков немедленно устремился к флагманской машине сверху и ударил по ней из пулемета. Было видно, как огненная трасса прошила «хейнкель». Но фашист продолжал полет. Только вторая атака оказалась для него смертельной. Вражеский бомбовоз взорвался.

Лишившись флагмана, гитлеровцы пришли в замешательство. В это время одна из их машин выскочила вперед и оказалась в одиночестве. Не раздумывая, Жигуленков устремился в атаку на нее. Когда бомбардировщик появился в прицеле нажал на гашетку. Объятый пламенем «хейнкель» отвесно пошел вниз. Гитлеровцы, видимо, поняли, что к цели им не пробиться, и, поспешно освободившись от бомбового груза, повернули обратно.

Вечером, подводя итоги летного дня, командир эскадрильи поставил Бориса Жигуленкова в пример другим и пожелал ему новых успехов. А вскоре однополчане снова поздравляли младшего лейтенанта, теперь уже с двумя победами, одержанными в одном бою. В тот день в составе восьмерки [Ла-5](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl1) Жигуленкову предстояло вылететь на сопровождение наших бомбардировщиков. Учитывая, что цель, по которой необходимо нанести удар, плотно прикрыта вражеской ПВО, было решено истребителей разбить на две группы: для непосредственного прикрытия и для отражения истребителей противника.

В районе цели наших бомбардировщиков встретили свыше десятка «мессершмиттов». Как и условились на земле, Жигуленков сразу бросился в атаку. Используя преимущество в высоте, он первой же очередью расстрелял фашиста. Только тогда гитлеровцы, видимо, поняли, что «петляковых» прикрывают две группы «лавочкиных». Но было уже поздно. Расстроив боевые порядки врага, наши летчики продолжали наращивать атаки. В одной из них Жигуленков увидел, как к ведущему пары пристроился Ме-109. Не теряя ни секунды, он сделал переворот через крыло, а когда в прицеле оказалась вражеская машина, дал точную очередь. Фашистский самолет рухнул на землю и сгорел.

Вечером, когда закончилась боевая работа, Борис решил написать письмо домой. Как всегда, писал коротко. Ему казалось, что родителям все известно, что о жизни воинов-фронтовиков каждый день сообщают в газетах, передают по радио и дополнить эти сообщения просто нечем. Поэтому и теперь сообщил только, что жив, здоров, дела идут нормально.

А дела у него действительно шли неплохо. И об этом говорили факты: за три месяца пребывания на фронте он совершил свыше 60 боевых вылетов, провел более 20 воздушных боев, в которых лично сбил около десятка самолетов противника. О нем рассказывали в частях агитаторы. О его боевых делах 17 августа 1943 года писала армейская газета «Советский пилот» В очерке «Атака смельчаков. Три против двенадцати» обстоятельно рассказывалось, как три наших летчика вступили в смертельную схватку с 12 фашистскими летчиками и сбили четыре Ме-109. Два из них сразил в том бою Борис Жигуленков.

В середине октября 1943 года наши войска после артиллерийской подготовки снова перешли в наступление. С новой силой развернулись действия и советской авиации. По три-четыре вылета в день делал каждый из летчиков 240-го истребительного авиаполка. В один из этих напряженных дней в полк поступило срочное распоряжение. Требовалось выделить четверку на прикрытие флангов нашей наступающей пехоты. Жигуленков был назначен в группу лейтенанта Ивана Кожедуба. И вот уже по сигналу зеленой ракеты четверка истребителей поднялась с аэродрома, а через несколько минут оказалась в районе цели.

Не успели летчики осмотреться, как на них из облака свалилась пара «мессершмиттов». С первой атаки гитлеровцам удалось подбить самолеты Василия Мухина и Александра Колесникова. Доложив о случившемся, наши пилоты получили разрешение идти домой. Жигуленков с Кожедубом остались вдвоем. Чтоб не дать врагу добить поврежденные машины, советские летчики первыми бросились на врага. В одной из атак Борис подкараулил фашиста, зависшего на развороте, и выпустил по нему длинную очередь. «Мессер» задымил, но умелым маневром гитлеровец сбил пламя и стремительно пошел в атаку на Кожедуба.

Однако Жигуленков был начеку. Заградительной очередью он преградил путь фашисту. А в это время ведущий второй пары «мессеров» зашел в хвост Жигуленкову и дал очередь. В кабине Ла-5 раздался тупой стук, запахло гарью. Самолет стал терять высоту. Жигуленков оказался значительно ниже ведущего.

– Иди ко мне, – властно передал Кожедуб.

– Мотор не тянет, – спокойно ответил Жигуленков, продолжая кружить.

Этот непонятный «тактический» прием «лавочкиных», видимо, заставил гитлеровцев насторожиться. Боясь, как бы не попасть в засаду, они сделали разворот и подались восвояси.

Борису Жигуленкову присвоили очередное воинское звание, а на его груди появилась боевая награда – орден[Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) первой степени. Вскоре ему доверили звено. Теперь Жигуленков водил целые группы, словом и делом показывая пример подчиненным. Но не только радости и победы сопутствовали крылатым воинам в их ратном труде. Были поражения и тяжелые огорчения. Горестная весть пришла в полк 30 января 1944 года. В боях с врагом пали смертью храбрых Александр Колесников и Александр Кальянов. Жигуленков остро переживал эту утрату. Погибли не только отважные летчики, но и его хорошие друзья, с которыми он не раз ходил в бой, у которых учился.

В тот же день Борис в составе четверки вылетел на боевое задание. Подлетая к району, где сосредоточились наши танки, летчики заметили приближающуюся к ним большую группу «юнкерсов». Тут же последовала команда: «В атаку!» Как было условлено на земле, Жигуленков со своим ведомым первым нанес удар по ведущему группы противника. Сделав резкий клевок, «юнкерс» словно нехотя перевернулся через крыло, затем, объятый пламенем, пошел к земле. Умело действовали и другие наши летчики. Вскоре был сбит второй, а затем третий вражеские бомбардировщики. В разгар боя на помощь «юнкерсам» прибыла четверка «мессершмиттов». Но изменить ход боя они уже не смогли. Беспорядочно побросав бомбы, фашисты решили спастись бегством.

В марте сорок четвертого однополчане поздравили Жигуленкова с новым воинским званием. Он стал заместителем командира эскадрильи. К тому же полк получил гвардейское звание, а это честь для каждого война. Далеко за пределы полка разнеслась весть о том, как однажды шестерка Ла-5 во главе с Жигуленковым вела бой с армадой вражеских истребителей и бомбардировщиков.

В тот день шестерка прикрывала наши наземные войска севернее города Яссы. Внезапно из-за облаков вывалилось около трёх десятков Ю-87, шесть Ме-109 и четыре ФВ-190. Но гвардейцы не дрогнули. Полчаса продолжался воздушный бой. Фашистское командование послало на помощь своим летчикам ещё 12 истребителей. И все же группа Жигуленкова заставила экипажи «юнкерсов» сбросить бомбы далеко от цели. К тому же гитлеровцы недосчитались в том бою 10 «мессершмиттов» и 12 «фокке-вульфов». Жигуленков слыл не только отменным мастером прицельного огня, но и умелым воздушным разведчиком.

Вот лишь два примера. По данным разведки стало известно, что на участке действий нашей пехоты усилились полеты вражеской авиации. Было ясно, что противник работает с нового аэродрома. Перед 178-м гвардейским полком поставили задачу установить местонахождение аэродрома. Командир полка гвардии майор Н. Ольховский, отлично понимая ответственность такого задания, остановил свой выбор на старшем лейтенанте Борисе Жигуленкове.

Отважному следопыту помогло не только мастерство, но и смекалка. Жигуленков решил перехитрить врага, подойти к заданному району открыто, с запада, откуда противник меньше всего ждал появления наших самолетов. Вскоре он уже видел под собой заданную цель. Однако никаких признаков аэродрома здесь не было. С одной стороны просматривался кустарник, с другой – ровные валки сена. Летчик решил снизиться, чтобы вблизи рассмотреть подозрительные валки сена и пышные кусты. Внимательно приглядевшись, разведчик заметил, как из одного куста мелькнул солнечный зайчик, очевидно, отсвечивал плохо замаскированный фонарь самолета. Теперь были отчетливо видны и следы колес, выходящие из-под валков сена и тянущиеся к густому «кустарнику».

Насчитав около полусотни тщательно замаскированных самолетов, Жигуленков тут же передал на КП радиограмму и взял курс на свой аэродром. И едва успел вылезти из кабины самолета, как попал в объятия товарищей. Однополчане поздравляли его с благодарностью командующего воздушной армией, только что переданной по телеграфу. К вечеру стало известно, что по обнаруженному Жигуленковым аэродрому противника нанесен бомбовый и штурмовой удар группы «ильюшиных» соседней дивизии.

А спустя несколько дней в полк поступил новый боевой приказ: провести воздушную разведку в районе северо-западнее Ясс, откуда гитлеровцы совершали полеты. Жигуленков без особого труда нашел «аэродром», по которому медленно передвигались самолеты, бензозаправщики, копошились люди. Но на эту приманку не «клюнул» опытный разведчик. Он сразу же понял: ложный аэродром. А действующий оказался в нескольких километрах отсюда, где под искусно наброшенными маскировочными сетками стояли вражеские самолеты. Чтобы дезориентировать противника, Жигуленков сделал еще один круг над ложным аэродромом и, передав по радио итоги разведки, взял курс домой.

15 июля 1944 года командир полка Ольховский подписал представление, в котором отмечалось, что с момента последнего награждения Борис Жигуленков произвел 70 боевых вылетов, уничтожил 12 самолетов противника. Учитывая при этом мужество и отвагу, заключил командир, гвардии старший лейтенант Жигуленков достоин награждения вторым орденом Красного Знамени...

А война катилась все дальше на запад. Крылатые гвардейцы теперь уже летали над юго-западной Европой. Они очищали от фашистов небо Румынии и Венгрии, прокладывая путь своим войскам. Смело и отважно дрался Борис Жигуленков. Количество его боевых вылетов приближалось к двум сотням. На его счету было уже свыше полутора десятков уничтоженных вражеских самолетов.

30 октября сорок четвертого года армейская газета на первой полосе поместила фотографию, на которой были запечатлены летчики-истребители Алексей Амелин, Борис Жигуленков и Шалва Кирия. Под фотографией стояла подпись, что Указом Президиума Верховного Совета СССР всем им присвоено звание Героя Советского Союза.

В числе первых, кто поздравил тогда Бориса с высшим отличием, были его земляки-москвичи Валентин Мудрецов и Александр Хапличук. Много добрых пожеланий высказали отважному летчику однополчане. И никто из них тогда и подумать не мог, что через несколько дней в неравном бою с врагом Борис Жигуленков погибнет смертью храбрых. В той, последней, схватке он не покинул поля боя, до конца выдержал натиск фашистов. Истекая кровью, он довел свою машину до аэродрома. Благополучно произвел посадку, выключил мотор, но, очевидно, вместе с мотором остановилось и сердце Героя…

109-ю спецшколу знали не только в Первомайском районе Москвы. И не только потому, что она находилась на улице летчика Бориса Жигуленкова, причина известности её была в том, что здесь чтили память тех, кто отдал жизнь за честь и независимость нашей Родины. В школе много лет работал музей боевой славы, рассказывающий о героях-москвичах. В нём бережно хранились уникальные экспонаты, напоминающие о делах и подвигах земляков в годы войны. Основу музея составляли экспонаты, повествовавшие о бесстрашном летчике Борисе Васильевиче Жигуленкове. В фотодокументах, макетах и скульптурных изваяниях запечатлена вся короткая, но яркая жизнь Героя. Сейчас музей Жигуленкова Б.В. находится в школе № 1483 (437), где он учился до войны.

*Статья написана по материалам книги «Герои огненных лет», под ред. Синицына А.М. и др. М., «Московский рабочий», 1982 г., книга 5., с. 418-425.*

**Генерал-лейтенант Пушкин А.И.**

"Когда последний взрыв раздался,

Не умерла война во мне:

Я долго, долго оставался

Солдатом в мирной тишине."

Е. Иванов

Пушкин Анатолий Иванович, генерал-лейтенант авиации в отставке. Заслуженный военный летчик СССР. Награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, 5 орденов [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), 2 ордена [Суворова](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl61) 2-й и 3-й ст., Орден [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 4 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали, иностранные ордена. Из более чем 600 воздушных таранов, вошедших в историю мировой авиации, все принадлежат нашим летникам. Один из них – женщине, старшему лейтенанту [Екатерине Зеленко](http://www.otvoyna.ru/zelenko.htm), однополчанке Пушкина А.И., совершившей за время советско-финской войны и полтора месяца Великой Отечественной 60 боевых вылетов, проведшей 12 воздушных боев.

Воспоминания Пушкина А.И.

Я родился еще до Октябрьской революции, 30 мая 1915 года в деревне Суконниково ныне Можайского района Московской области. Здесь мы всей семьей жили до 1920 года, а потом переехали в другую деревню, Ново-Рождество, так как семье нужна была пахотная земля, которой на прежнем месте жительства было слишком мало. Сейчас этого сельца, Ново-Рождества, уже нет. В нем значилось-то семь дворов, а называлось так село потому, что в нем была церковь Рождества, которую открыли в 1912 году. Сейчас на месте церкви лишь каменные руины... и кладбище рядом. Так усыхали деревенские наши, российские корни... В деревне наша семья жила постоянно до 1928 года. А после смерти родителей отца мы все постепенно перетянулись в город.

Я часто вспоминаю о жизни в деревне под вольным небом, о том труде, который мы сызмала вкладывали в обработку земли. А землю мы обрабатывали всей семьей. И я очень благодарен своему отцу – Ивану Семеновичу – за то, что он мне внушил, как надо трудиться, и научил многому в жизни. Уже в восемь лет мне пришлось работать наравне со взрослыми: косить траву, жать рожь, крыть крышу щепой, сушить сено, молотить... Потом все эти навыки пригодились в жизни, даже в армии.

Лишь на зиму нас, детей, отправляли на учебу в Москву. В школе нас тоже учили самостоятельности. Тогда пионерские организации были при производствах. Наша пионерская организация (иначе – отряд) была при депо Московской Казанской железной дороги. Эти отряды организационно входили в пионерские базы. На базе была должность председателя совета базы. И эту должность мне пришлось когда-то исполнять. Говорю я это к тому, что в то время нам представлялась большая самостоятельность в работе пионерской организации. В отрядах мы выпускали стенные газеты на 4-5 ватманских стандартных листах. В этих газетах помещали мы наши собственные рассказы и излагали свои соображения по поводу пионерской работы.

Придя из школы и сделав уроки, мы стремились в свои отряды, где была организована художественная самодеятельность. Это были своеобразные агитационные эстрадные представления – с юмором, сатирой. Назывались они все одинаково – «Синяя блуза» – по традиционной одежде рабочих. Мы выступали на предприятиях с этими злободневными представлениями. Конечно, у каждого времени свои песни, и я никого не зову в далекое прошлое. Но я хотел бы показать, как воспитывалось, росло и жило то поколение, что смогло защитить Родину от нашествия сильного врага.

Было у нас в школе и своеобразное самоуправление – учком. И я тоже был одно время его председателем. Учкому часто приходилось присутствовать на педсоветах и отстаивать интересы учеников. Эта организация имела большое значение в сплочении всех учеников, в поддержании порядка и дисциплины. Председатель учкома избирался на общем собрании всех учеников и чувствовал перед ними ответственность. Мне кажется, было бы неплохо, если бы учкомы возродились в школах. Это могло бы облегчить труд учителей и приучить ребят к самостоятельным решениям.

В 1931 году я закончил школу и здесь же, в Москве, шестнадцатилетним пареньком поступил на токарные курсы завода «Аремз». Работая токарем, был избран секретарем комсомольской организации цеха. В 1932 году перешел работать токарем в авторемонтные мастерские «Союзтранс». Меня тянуло к технике, особенно – к авиации. И тут-то я, как бильярдный шар в лузу, попал на свое настоящее место, по спецнабору поступив в летную школу в городе Ейске. Ведь я все время мечтал об авиации. Ради этого поступил в аэроклуб Бауманского района в Москве. Мои старания в любой работе, связанной с самолетом, были замечены, и я стал старшиной этого аэроклуба.

В дальнейшей моей судьбе, – в том, что я стал летчиком, – значительную роль сыграл начальник аэроклуба. Он мне предложил пройти спецкомиссию для поступления в летную школу. Мне было восемнадцать лет, и я очень боялся, что меня забракует эта комиссия. Но все обошлось, худоба моя никого не испугала (пошутили только: «На живой кости мясо нарастет!..»), я благополучно прошел всех врачей и был зачислен в школу. В Ейской летной школе я прошел курс молодого бойца и некоторую теоретическую подготовку по авиации, и в декабре 1933 года меня и других товарищей направили продолжать обучение в 11-ю школу пилотов г. Ворошиловграда (ныне г. Луганск). Постигал я там свое любимое дело с большим интересом и старанием. С отличием сдал теоретический курс и технику пилотирования. Итак, я закончил школу пилотов за один год, и мне было присвоено звание «пилот».

Затем я получил назначение в авиабригаду в город Витебск летал на самолетах Р-5 (разведчик) пилотом. В этой бригаде прослужил до конца 1935 года. Из всех летчиков бригады были отобраны молодые перспективные пилоты и летчики-бомбардировщики для освоения нового самолета-бомбардировщика СБ. Для тренировок мы переехали в Смоленск. Позже нашу часть перевели на аэродром Шаталово (60 км южнее Смоленска), где мы продолжали совершенствовать свое летное мастерство. В 1937 г. мне присвоили звание лейтенанта. Была даже сформирована часть, которая готовилась для поездки в спецкомандировку.

В марте 1938 года мы выехали в Москву. Здесь нам объявили, что мы едем в Китай, помогать китайскому народу вести борьбу с японскими империалистами, оккупировавшими к тому году почти весь Китай. Как летчику-бомбардировщику мне предстояло выполнять боевые задания по уничтожению наземных объектов японцев. Во главе нашей части, воевавшей в Китае, стоял прекрасный командир и летчик, с которым мне не раз приходилось вылетать на задание, — Хрюкин Тимофей Тимофеевич. Ему довелось воевать еще в 1936 году в Испании. Опыт его был очень ценным для нас; мы смотрели на него, как на человека высшего порядка.

В Китае я многое видел и многое испытал. При выполнении боевых заданий часто приходилось вступать в бой с японскими истребителями, летать на разведку объектов японской армии. Во время одного из боевых вылетов мой самолет был подбит, и пришлось произвести посадку в горах без шасси. С трудом добрались до своего аэродрома в Ханькоу. По возвращении мне было сказано, чтобы я собирался лететь на родину. Считалось, что после психических перегрузок летчик должен отдохнуть. (Мое пребывание в Китае и то, как мы там воевали, описано в книге «В небе Китая».)

За эту боевую работу я был награжден первым орденом Красного Знамени. После возвращения из Китая нам предоставили два месяца отпуска... Прошел месяц, отдыхать надоело, и я попросил, чтобы меня назначили в часть. Получил я назначение в 31-й сбап – скоростной бомбардировочный авиаполк, в уже хорошо знакомый мне Смоленск, на должность инспектора по технике пилотирования.

В составе этого полка участвовал в освобождении Западной Белоруссии в 1939 г., потом – в боевых действиях против [белофиннов](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm) зимой 1939/40 г. За выполнение боевых заданий награжден вторым орденом Красного Знамени. В марте этого же года меня назначили на должность помощника командира 135-го бомбардировочного авиаполка (бал) в город Харьков. Этому полку предстояло осваивать новый самолет Су-2 (одномоторный, двухместный – летчик и штурман). Как помощнику командира, мне пришлось много поработать по обучению летного состава навыкам управления новым самолетом. Работа очень ответственная: от нее зависят боеспособность и сама жизнь твоих летчиков.

В январе 1941 года я был направлен на учебу в Академию ВВС в Монино, на курсы командиров авиаполков. Конец обучения как раз совпал с началом Великой Отечественной. После этих курсов я был направлен для продолжения службы в свой 135-й бап в прежней должности. 5 июля полк произвел первый боевой вылет около Новозыбкова (Юго-Западного фронта). Воевали и отступали до района Чугуева, то есть до самой Харьковщины. Горькое это было время! Кулаки сжимаешь, а отступаешь...

В сентябре 1941 года мы получили сообщение из штаба армии что город Ромны Сумской области занят воздушным десантом противника. Фашисты стремились окружить наши войска под Киевом. Удар их был нацелен, как мы предполагали, на Ромны – Сумы – Конотоп. Советским наземным частям было приказано освободить Ромны, не дав вражескому кольцу сомкнуться. И, разумеется, тем войскам, которые должны были выполнить этот приказ, нужна была авиационная поддержка. Но, как на грех, в тот день, когда мы должны были поддерживать эти войска, стояла очень плохая погода. Мы практически ничего не знали о противнике, который занял и держал город в своих руках. Необходима была воздушная разведка, по результатам которой можно было бы определить цели, подлежащие уничтожению. Оставаясь за командира полка, я принял решение: сначала вылететь на разведку лично, а потом уже организовать боевую работу всего полка.

В полете облака буквально прижимали нас к земле. Шел дождь, но мы с экипажем упорно пробивались к городу. Скользили чуть не по верхушкам деревьев. Сначала на восточной окраине города мы не обнаружили противника, но когда пошли вдоль шоссейной дороги, идущей из Ко-нотопа на Ромны, увидели боевую технику, которая двигалась к городу, да и в самом городе мы увидели немецкие войска.

Мы со штурманом поняли, что в действительности Ромны заняты не десантом, а крупными силами противника. Сделав четыре захода на штурмовку по обнаруженным целям, мы улетели на свой аэродром... Погода улучшилась, и полк стал выполнять вылеты как раз по тем объектам, что были обнаружены в разведывательном полете. Нас, бомберов, должны бы были сопровождать истребители, но в ту пору их не хватало. 12 сентября 1941 года на бомбежку ушли два экипажа – Зеленко и Лебедева. Отбомбив танковые колонны, не вернулся с боевого задания экипаж единственной женщины-летчицы полка – Екатерины Зеленко. Только освободив Сумщину в 43-м, мы узнали, что в бою с 7 «мессерами» Катя сбила один огнем, а второй таранным ударом, смертельным для своего самолета и себя самой. А тогда в 41-м мы записали: «Судьба пилота неизвестна».

Война быстро заставила нас понять: главная задача – разгадать хитрость врага, для чего нужно проводить хорошую разведку. Потому не раз, а, бывало, дважды-трижды, несмотря на заградительный огонь с земли, проносились наши «сушки» на бреющем полете над расположениями вражеских войск, стремясь выявить, разглядеть хитро замаскированные аэродромы, танковые колонны, переправы, малейшее передвижение немецких частей. Две задачи выполнял 52-й ближнебомбардировочный авиаполк, которым с октября 1941 года стал командовать я: ведение тщательной разведки для обнаружения целей и нанесение массированных бомбовых ударов. Наши разведданные поступали в штаб армии и способствовали разработке планов боевых операций.

Как-то на подступах к [Сталинграду](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm), выполнив задание по поражению наземных целей противника, я приказал сделать еще один контрольный заход и пролететь вдоль Дона на бреющем полете. Тогда мы и заметили скрытный понтонный мост. Просто немцы его «притопили», потому с высоты он практически не был виден. Вернулись на базу, заправились горючим и при втором вылете уничтожили эту переправу. Немцы не смогли перебросить к сражающемуся Сталинграду свежие части и технику.

12 августа 1942 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «командиру 52-го ближнебомбардировочного авиаполка майору Пушкину А.И. за образцовое выполнение боевых заданий и эффективные результаты действий полка присвоено звание Героя Советского Союза». И я, и мои боевые друзья понимали, что эта высокая награда – оценка всей нашей общей фронтовой работы. В том же августе 1942 г. меня назначили на должность заместителя командира бомбардировочной авиадивизии (бад).

На новой должности мною был освоен новый самолет Пе-2 (двухмоторный трехместный самолет: летчик, штурман и стрелок-радист). С января 1943 года по июль учился на курсах командиров авиадивизии в г. Оренбурге. По окончании этих курсов прибыл в ту же дивизию и исполнял свою прежнюю должность до февраля 1944 года; потом получил назначение на должность командира дивизии, во вновь формируемую бад. Наш летный состав ранее не летал на самолетах Пе-2, и мне пришлось потратить много сил на обучение и организацию дивизии.

После переучивания в августе 1944 года дивизия была направлена на 2-й Прибалтийский фронт в состав 15-й ВА. Мы приняли участие уже на «пешках» в освобождении Прибалтики, за освобождение города Риги дивизия получила наименование «Рижская».

В апреле 1945 года дивизию перебросили на Берлинское направление – она вошла в состав 16-й ВА (Воздушной армии) 1-го Белорусского фронта и приняла самое активное участие в боях за [Берлин](http://www.otvoyna.ru/berlin.htm). Это была для нас большая честь. Летчики буквально рвались в бой. Полки нашей дивизии получили наименование «Берлинских» и «Бранденбургских». А вскоре, 7 мая, мы побывали в Берлине и посмотрели на свою работу, – было тогда на что посмотреть! Недаром сказано еще в древности: поднявший меч от меча и погибнет! Мы не хотели войны и не мы начали ее. Расписались мы тогда и на стенах рейхстага.

Мне пришлось за время командования дивизией неоднократно водить ее в бой. А это – три полка, и в каждом полку по 27 самолетов, т.е. всего в боевом строю дивизии 81 самолет. Будучи ведущим такой колонны самолетов, я всегда чувствовал особую ответственность за выполнение поставленной боевой задачи. Если летит полк, его возглавляет командир полка. У меня был заведен такой порядок: если одновременно в полете находится 2-3 полка, то дивизию веду в бой лично я. В 1944 – 1945 гг. я выполнил 25 таких боевых вылетов. В должности же командира полка приходилось водить различные группы по 5-7 самолетов. Тоже ответственность. И немалая! За успех боя, за жизнь каждого!

Но вот война окончилась. Каждый получил приказ: куда следовать со своими дивизиями и армиями... До августа 1945 г. наша дивизия базировалась на территории Польши, в городе Срода. В дальнейшем наш путь лежал в Грузию. Дивизия стояла на аэродромах в районе Тбилиси. Здесь началась мирная боевая учеба.

В январе 1950 года я был направлен служить в Главный штаб ВВС в инспекторскую группу при Главкоме ВВС. В 1952 году поступил в Академию Генерального штаба, которую окончил в 1954 году. Там нас учили уже как будущих руководителей авиации. В дальнейшем служил в Прибалтике заместителем командира корпуса, командиром дивизии, заместителем командующего Воздушной армии (ВА). В 1959 году получил назначение в Южную группу советских войск (Венгрия) на должность командующего ВВС группы. Командующим проработал до декабря 1967 г. В Венгрии работать пришлось много, это не наша земля и многие вопросы нужно было решать дипломатично. У нас сложились в ту пору очень хорошие отношения с правительством этой страны.

Одновременно пришлось осваивать новые типы самолетов. Когда знаешь, как летать на разных машинах, легко разговаривать с летчиками. В 1963 году мне присвоено звание «Заслуженный военный летчик СССР». В 1975 году уволен в запас с должности заместителя начальника Военно-воздушной инженерной академии имени Жуковского, в звании генерал-лейтенанта авиации.

Но без работы сидеть не мог – сразу же поступил в Научно-экспериментальный центр автоматизации управления воздушным движением Гражданской авиации. В 1989 году сказал себе: «Хватит работать, займусь общественными делами». Ведя общественную работу, в 1991 году избран президентом межрегиональной ассоциации воинов-интернационалистов (МАВИ).

В каждой эпохе есть свои хорошие и плохие стороны, есть хорошие и плохие люди, созидатели и разрушители. Наверное, это обусловлено ходом самой истории и ее законами. Мне думается, что должен возобладать здравый смысл и бережливость к богатствам Земли – достоянию наших потомков. А вместе с тем и уважительное отношение к лучшим традициям нашего народа. Тогда мы, разные поколения, будем ближе друг другу.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Полковник Рубцов И.Ф.**

"Да, можно выжить в зной, в грозу, в морозы,

Да, можно голодать и холодать,

Идти на смерть… Но эти три березы

При жизни никому нельзя отдать."

К. Симонов

Рубцов Иван Федорович, полковник в отставке. Награды: Золотая Звезда Героя Российской Федерации, 2 ордена[Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), 3 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), Орден[Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 2 ордена Отечественной войны 2-й ст., Орден «Крест Грюнвальда» Польской Народной Республики, 22 медали. Таких людей, как Иван Федорович Рубцов, в народе зовут правдолюбами. Жизнь их не усыпана розами. Вот и Ивана Федоровича за отвагу и бесстрашие награждали орденами и медалями, дважды представляли к званию Героя Советского Союза, а за правдолюбие и принципиальность дважды исключали из партии и дважды отдавали под суд военного трибунала.

А уж сколько врагов он наживал среди своих командиров, начальников – и сосчитать невозможно. Зато и друзей-единомышленников находилось немало, – они Ивана Федоровича и защищали. После гибели первого космонавта Земли Юрия Гагарина Рубцов И.Ф. был включен в комиссию по расследованию причин трагедии и, единственный, назвал конкретных виновников аварии поименно. Пришлось уйти с высокого поста. Но отечественная авиация должна быть благодарна ему: именно он ввел такое понятие, как «предпосылки к летному происшествию», и разработал методику их выявления и устранения; именно он настоял на установках всевидящих и всеслышащих «черных ящиков» на самолетах, объективно повествующих после катастрофы о ее причинах...

Воспоминания Рубцова И.Ф.

К самолетам меня тянуло с раннего детства. Дело в том, что свой первый «полет» я совершил в пятилетнем возрасте. Это произошло случайно: недалеко от нашей деревни Воейково, что рядом со ст. Узловая на Тульщине, сделал вынужденную посадку самолет У-2. После устранения неисправности летчик предложил желающим полетать на самолете. Желающих не нашлось. И тогда я вышел из толпы мальчишек и девчонок и сказал:

– Дядя летчик, полетайте меня!

Этот полет и решил всю мою судьбу... Я мечтал стать летчиком, а значит сильным, смелым, выносливым. В школе занимался всеми видами спорта: лыжами, коньками, баскетболом, волейболом, больше всех ребят прыгал с парашютной вышки. В школе я единственный имел все четыре спортивных значка: Ворошиловский стрелок, ГТО (готов к труду и обороне), ПВХО (готов к противовоздушной и химической обороне) и ГСО (готов к санитарной обороне).

Ребята в школе, видимо, именно за спортивные успехи выбирали меня первым секретарем комитета комсомола школы и председателем учкома. 10 классов я закончил с отличием и имел право поступать в любой вуз без вступительных экзаменов. Я выбрал механический институт в Сталинграде, потому что в этом городе был и аэроклуб, где я мог научиться летать, и летное военное училище, куда я мечтал наконец-то попасть и стать летчиком.

В 1940 году я (без отрыва от учебы) окончил Сталинградский аэроклуб. Однажды, под конец летного дня, мой инструктор сказал нашей группе: «Ребята, мне сегодня надо быть в городе, поэтому летать больше не будем. Закатим самолет в ангар». Но после ухода инструктора я не смог удержаться от соблазна полетать самостоятельно и предложил своему товарищу вдвоем полететь в зону пилотажа. Мы спокойно вырулили на старт, взлетели – и через десять минут оказались в зоне. Все шло прекрасно. Но при выполнении мертвой петли остановился мотор. Что делать?!

Высота была около 1000 м. Аэродром от нас находился далеко. Площадок для вынужденной посадки поблизости не было. Надо было найти подходящее место, и я решил сажать самолет на картофельное поле. С посадкой я справился успешно: самолет не имел никаких повреждений. Когда к месту посадки приехало начальство, я четко доложил:

– Товарищ заместитель начальника аэроклуба! Мотор остановился по причине выработки бензина.

Полет совершил самостоятельно... без разрешения инструктора! – И тут я невольно втянул голову в плечи. – Очень хотелось полетать! Готов нести любое наказание... Я боялся, что на этом мои полеты окончатся навсегда. Однако через день меня вызвали на комиссию, в которую входил представитель сталинградского военного училища, он и предложил мне поступить к ним.

Я был счастлив! Но при оформлении моего призыва в армию возникло препятствие: к 7 ноября 1940 года, на момент призыва, мне было всего 17 лет и два месяца (родился я 7 сентября 1923 года) и по закону не мог быть призван в армию. Пришлось пойти на самовольное изменение даты рождения, прибавить себе один год. Я не считал этот поступок большим грехом: было сложное предвоенное время, а я хотел поскорей стать военным летчиком.

Учеба в авиаучилище мне давалась легко. В феврале 1941 года я первым вылетел самостоятельно на учебно-тренировочном самолете (УТ-2). К концу марта полностью закончил программу полетов на нем и приступил к теоретическому изучению техники пилотирования и летной эксплуатации самолета И-16, самолета-истребителя, стоявшего в то время на вооружении Военно-воздушных сил в качестве основного в истребительной авиации.

Мы, курсанты училища, жили размеренной жизнью: занимались в классах и летали в учебной зоне. Были влюблены в своих летных наставников. Училище считалось образцовым. Поэтому для нас был совершенно неожиданным и очень непонятным арест военачальников училища как «врагов народа». Особенно потряс всех курсантов арест командира моей 8-й авиаэскадрильи капитана Бондалетова, воевавшего ранее в Испании вместе с начальником училища полковником Нечаевым. Конечно, устранение таких кадров ослабило училище, что ощущалось даже нами, зелеными курсантами.

Но в то же время мы не сомневались в справедливости действий советской власти. И верили в коварные происки тайных «врагов народа», так как ветер войны уже бушевал у наших границ. Верили и в то, что воевать мы будем на территории врага, и что враг будет разгромлен мгновенно. Правда, мы уже понимали, что наши самолеты И-16 значительно уступают немецким «мессершмиттам» в скорости, скороподъемности и высотности. Но об этом нельзя было говорить вслух, и мы не говорили.

22 июня 1941 года я вместе с товарищами был отпущен в увольнение в город. Было воскресенье, обычное мирное утро. И вдруг в 12 часов мы услышали по радио правительственное сообщение о вторжении немецких войск на нашу территорию. Началась война!.. Но это правительственное сообщение нас, молодежь, почему-то не встревожило, а скорее – наоборот. Начало войны вызвало патриотический подъем, готовность принять участие в отражении врага. А удручающее впечатление произвели на нас первые налеты немецкой авиации на [Сталинград](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm), на его главные оборонные объекты: тракторный завод, завод «Красный Октябрь», наш аэродром. Бомбили даже центр города... Немецкие самолеты спокойно приближались к цели, как на своем полигоне, и, сбросив бомбы, снижались на малые высоту и обстреливали здания еще и из пулеметов. А наших истребителей в воздухе не было.

Через месяц после начала войны Сталинград наводнили беженцы с запада. В мае-июне 1942 года училище перебазировалось в Казахстан, в город Кустанай, на аэродром Федоровка. При перелете была потеряна часть самолетов, и поэтому на новом месте, в Кустанае, из восьми авиаэскадрилий было сформировано лишь шесть. Из курсантов двух «безлошадных» эскадрилий создали два запасных батальона. Я попал во 2-й батальон.

Служба в запасном батальоне меня не устраивала, так как я хотел поскорей попасть на фронт. Как я узнал много позже, запасники этого батальона окончили летное училище лишь в 1947 году, то есть после войны! А я спешил на войну. Положение на фронтах было тяжелое. Под немецким сапогом оказалась половина европейской части страны, в том числе и мой родной город Узловая. А мы были комсомольцами 40-х годов, для нас защита Родины в такой момент стала главной целью жизни. В общем, мы, четверо курсантов: я, Сергей Слободин, Иван Стромин и Семен Люльев – подали командованию училища рапорт об отправке нас на фронт в любые войска, включая пехоту. На рапорта нам не ответили, а вызвали к начальнику училища, и тот сказал:

– Ждите своей очереди на обучение...

И тогда мы решились на самовольный выезд на фронт. В августе 1942 года мы, после вечерней поверки, вылезли через окна на улицу и, минуя часовых, ушли из гарнизона. До станции Кустанай было 12 км. Это расстояние мы пришли пешком за два часа. На станции стоял готовый к отправке товарняк. Мы сели в темный товарный вагон и двинулись на запад в сторону города Чкалова. У нас было намерение вернуться в Сталинград и стать защитниками этого города, ставшего для нас родным. Но когда мы добрались до станции Красный Кут, то прибывший со станции Верхний Баскунчак машинист товарняка сказал нам:

– Ребята, мы с напарником проскочили последними! Дорога разбита немецкими самолетами, и поезда на юг больше не идут.

Тогда мы приняли решение вернуться в Чкалов, а оттуда – через Ташкент, Крановодск и Баку – добраться до Тбилиси и любой ценой попасть в состав ВВС Северокавказского фронта, хотя бы в части вспомогательной авиации. Это решение не было лишено логики: немцы продвинулись далеко на восток, а значит – нашим войскам для сопротивления не хватает сил. Следовательно – и авиаторов.

Наш замысел был реализован. Только в Красноводске заградотряд вдруг потребовал от нас документы, которых у нас, естественно, не было – если не считать курсантских книжек. И потому нас задержали, а комендант города посадил четверку на гарнизонную гауптвахту до выяснения личностей. Легенда о том, что мы окончили Сталинградское авиаучилище и едем на фронт и что все документы у старшего, который якобы отстал, впечатления не произвела, хотя и несколько озадачила коменданта.

Дело в том, что с июля 1942 года в стране стал действовать приказ Сталина: [«Ни шагу назад»](http://www.otvoyna.ru/statya10.htm), в соответствии с которым были созданы штрафные батальоны для провинившихся и заградотряды, преграждавшие путь дезертирам, бежавшим с фронта в тыл. Но мы же не попадали под этот приказ, так как ехали из далекого тыла на фронт! Но если комендант свяжется по телефону с нашим училищем и ему сообщат о нашем «бегстве», нам может грозить военный трибунал и затем штрафбат, даже расстрел. И я, как старший в группе, обратился к коменданту с проектом телеграммы в Москву лично Сталину, в которой мы жаловались на коменданта, не пропускающего нас на фронт!

Это был отчаянный шаг, но он оказался верным. Комендант отказался визировать эту телеграмму (без его визы телеграф не мог ее отбить). Зато он дал команду отправить нас через Каспий в Баку любым теплоходом. Больше того: комендант выдал нам официальную бумагу, где было сказано, что мы направляемся в 361-ю авиабригаду. И так как мирные пароходы отправлялись в Красноводск редко, мы согласились плыть на самоходной барже, везшей снаряды на Закавказский фронт.

Короче говоря, через неделю мы уже были в Тбилиси в штабе ВВС, где изложили полковнику ту же самую легенду. Полковник вызвал специалистов, и те в его присутствии устроили нам экзамен по материальной части самолета И-16, которую, к счастью, мы знали «на зубок». А дальше нас пригласили к командующему ВВС ЗакВО, который нам предложил срочно переучиться на новый современный истребитель [ЛаГГ-3](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl2) в Руставской авиашколе (в 35 км от Тбилиси), так как самолеты И-16 в авиачастях в ближайшее время подлежали замене на ЛаГГ-3, которые производились в Сандарах (Грузия). И мы поняли, что самый трудный период нашего движения к фронту закончился.

Руставскую авиашколу я закончил через пять месяцев и уже в мае 1943 года оказался в составе 979-го истребительного авиаполка 4-й Воздушной армии. Мои товарищи по Сталинградскому училищу окончили эту авиашколу позже на три или четыре месяца. В 979-й иап из троих попал только Семен Люльев, с которым мы стали летать на боевые задания в паре. Свой первый самолет я сбил в воздушном бою 16 сентября 1943 года на Кубани, над станицей Крымской. Бой был коротким. Немец сам как-то неудачно развернулся, уходя из-под атаки моего ведущего. Второй самолет был сбит мною на следующий день. В конце октября 1943 года я имел уже две награды: орден Красного Знамени и орден Отечественной войны 2-й степени.

Командование полка даже направило моим родителям письмо с благодарностью за воспитание сына, приложив к письму фотокарточку, на которой я красовался с двумя наградами. И вот однажды, в конце октября, к моим родителям домой являются два сотрудника местного НКВД и спрашивают:

– Где ваш сын?

Отец, слегка растерявшись от неожиданности, ответил:

– Как где? Воюет!

Он тут же открыл старый кованый сундук и достал завернутое в платок письмо из полка, на котором стояли печать и номер войсковой части 40476. Оказывается, после нашего ребяческого побега из училища на фронт, окрещенного «дезертирством», были направлены соответствующие телеграммы во все концы, в том числе – в НКВД г. Узловая...

На фронте я летал много, совершал по 6-8 вылетов в день и часто – на очень тяжелые задания. 23 октября 1943 года четверка наших штурмовиков вылетела на бомбометание и штурмовку двух железнодорожных эшелонов с танками на станции Салеш. Немцы намеревались с помощью этих танков сбросить наш наземный десант с Керченского полуострова. Группу прикрытия повел командир эскадрильи капитан В.И. Истрашкин (впоследствии Герой Советского Союза). В этой группе я вел вторую пару. Погода была отвратительная: сплошная облачность на высоте 200-250 м, да еще льет дождь. Видимость 150-200 м. Прибыли мы на цель неудачно: на аэродром, располагавшийся в 10 км от Салеша, возвратились с задания немецкие штурмовые бомбардировщики Ю-87 под прикрытием 12 «мессеров» и, встав в круг, производили посадку. Немецкое командование после появления советских штурмовиков над железнодорожными эшелонами, видимо, перенацелило «мессеров» против нашей группы.

«Худые», как мы называли Ме-109, замелькали перед нами, словно в калейдоскопе. А тут, вдобавок ко всему, зенитка подбила моего ведомого, лейтенанта Кузьмина, и я остался один (ведомому приказал возвращаться на наш аэродром). Пара Владимира Истрашкина ввязалась в бой с «юнкерсами», а наши штурмовики остались без прикрытия, но немецкие эшелоны с танками разбомбили.

Вышло так, что одна из четверок Ме-109 атаковала с задней полусферы наших штурмовиков и вот-вот должна была открыть по ним огонь. Я заметил это, находясь под ними, и снизу атаковал ведущего четверки Ме-109, сразу поджег его. «Мессеры» горели хорошо! Остальная тройка Ме-109, видимо, растерялась, вышла из атаки... и тут вдруг двое из них взяли меня в клеши. А третий открыл с задней полусферы огонь по моему самолету. С первой очереди он не попал. Но немцы справа и слева подошли ко мне вплотную. Один из них показал мне даже крест руками, а второй – кулак. В зеркало я видел, что летящий позади третий вражеский летчик приближается ко мне вплотную, он уже в 30-40 метрах. Что делать? В облаках я летать не умел...

Многие наши летчики мне рассказывали, что попадали в ситуации, когда у человека наступает ощущение близкой, уже неотвратимой гибели. Наверное, это же было тогда и со мной. Помню, как я взмок в ожидании своего расстрела. И вот в эту секунду что-то сработало внутри: я взорвался гневом, повернул назад, навстречу атакующему врагу, увидел вращающийся винт (значит, было метров 30 до него) и, резко убрав обороты своего мотора, выпустил тормозные щитки. Самолет, казалось, встал, как вкопанный. Скорость с 400 км/ч упала до 200 км/ч. Немец не успел нажать на гашетки пушек и пулеметов, и вынужден был спасаться от столкновения с моим самолетом. Он рванул ручку на себя и перелетел через меня, будто играя в чехарду. Но при этом ударился о вертикальную часть хвостового оперения моего самолета. То есть получился непроизвольный таран.

Через мгновение немец оказался впереди меня. Я нажал на гашетки пулеметов и пушки. «Мессер» окутался пламенем и взорвался. От взрывной волны мой самолет сорвался в штопор. Подо мной было море. Высота 150 м. Казалось, на такой малой высоте уже невозможно вывести машину из штопора. Но мне повезло. Благодаря выпущенным щиткам самолет вышел сам из опасной точки, как только я прибавил обороты мотора. Когда я приземлился на своем аэродроме, техники обнаружили срез верхней части хвоста и руля поворота на 30 см. В пяти местах на крыльях были вмятины от столкновения с металлом взорвавшегося Ме-109.

После доклада о воздушном бое и сбитых мною двух самолетах командир полка вдруг заявил, что мне засчитают только один сбитый самолет, так как на второй нет подтверждения. А с комполка у меня были «особые» отношения. Еще в первые месяцы моей боевой работы в составе 979-го иап, работавшего по прикрытию атак наших штурмовиков, я понял: причины гибели летчиков-штурмовиков заключались в неправильной тактике наших истребителей, летающих при сопровождении их на высотах, превышающих высоты штурмовиков. А немецкие истребители летали на малых высотах, ниже наших штурмовиков, непосредственно у земли, – и потому могли ловко поражать их снизу.

Но и я сбил немецкие самолеты именно на малых высотах! Нам же командование запрещало летать на малых высотах и вести воздушные бои с немецкими самолетами непосредственно у земли, мотивируя это двумя причинами. Во-первых, деревянной конструкцией наших ЛаГГов, пробиваемых обычными винтовочными пулями (оттого ЛаГГ-3 летчики называли «лакированный гарантированный гроб») Во-вторых, неумением наших летчиков-истребителей летать на малых высотах в режиме воздушного боя – с применением фигур высшего пилотажа. Выход из этого трагического положения я видел в увеличении тренировочных полетов и старался их проводить систематически, возможно чаще. Но командование полка и дивизии делали все возможное, чтобы сократить их до минимума.

Кроме того, в полку был издан приказ, запрещающий атаковать немецкие самолеты, если они не трогают наших штурмовиков. Правда, на очередном разборе группового вылета штурмовиков, после моего резкого высказывания против этого приказа, командующий 4-й ВА генерал [Вершинин](http://www.otvoyna.ru/verchinin.htm) тут же отменил его и назначил меня, рядового летчика, командиром звена. В общем, мне пришлось воевать не только с немцами, но и со своим начальством.

Я, например, за свое «самовольство», то есть за настойчивые тренировки молодых летчиков, получил за войну пять выговоров – из них два строгих, и семнадцать суток домашнего ареста с удержанием 25% заработной платы (без отстранения от боевой работы). А так как подобные меры «воздействия» не помогали, то 16 июня 1944 года я был предан суду военного трибунала «за воздушное хулиганство». На суд меня никто не вызывал. Решение суда – 10 лет заключения – мне объявил лейтенант из военного трибунала под расписку. Но ставить свою подпись я отказался. Правда, лейтенант старался меня утешить: вы будете отбывать эти 10 лет в полку. А если собьете еще пять самолетов и сделаете еще 100 вылетов, то эту судимость с вас снимут...

В тот же день собралось партийное бюро и меня исключили из партии. А значит, сразу же было отозвано и представление на присвоение мне звания Героя Советского Союза. При этом я продолжал летать на боевые задания, и обязан был не только хорошо драться с врагом, но и благодарить партию в лице комиссара полка майора Журавлева. Знаменательно: в ходе этой травли я не был даже снят с занимаемой должности командира звена. И водил своих товарищей в бой. А когда меня дней через десять привезли к заместителю командующего 4-й воздушной армии по политчасти генерал-лейтенанту Ф.Ф. Верову для утверждения решения партбюро полка, генерал выслушал доклад строгого комиссара полка Журавлева обо всех моих «нарушениях» и спросил, повернувшись ко мне:

– Сколько вы, товарищ Рубцов, сделали боевых вылетов? И сколько сбили самолетов? – Двести восемьдесят один вылет на сопровождение и прикрытие штурмовиков. И в семидесяти пяти воздушных боях по прикрытию наших штурмовиков сбил восемь немецких самолетов. – Сколько по вашей вине потеряно наших штурмовиков?

– Ни одного, – ответил я.

Далее генерал поставил те же вопросы перед комиссаром. Но тому ответить было трудно: сбил он всего один фашистский самолет, да и тот – в группе, а боевых вылетов имел в пять раз меньше меня... После этого генерал снял телефонную трубку, доложил обо всем командующему и предложил отменить решение военного трибунала, партийного бюро и собрания об исключении меня из партии. Более того, на меня возложили по совместительству обязанности замкомандира полка по воздушно-стрелковой службе. А также – обязанности по обучению летного состава высшему пилотажу на предельно малых высотах (приказ по 979-му иап № 7 от 18.07.44 г.). О застрявшем в дивизии представлении на присвоение мне звания Героя Советского Союза речи не было. Оно до штаба армии еще не дошло, и генерал о нем пока ничего не знал. И потому сказал мне, пожимая руку в присутствии комиссара: «Летайте, сбивайте самолеты немцев. Представим вас к званию Героя Советского Союза».

Действительно, второе представление было сделано, но уже после окончания войны – в июне 1945 года. 4 июня 1945 года я в числе других летчиков был отправлен в Москву для участия в параде Победы, причем в качестве порученца для связи с авиационными частями командующего 2-го Белорусского фронта Маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского.

24 июня 1945 года состоялся [парад Победы](http://www.otvoyna.ru/statya11.htm). Был дождливый день. Я шел третьим во второй шеренге в строю 2-го Белорусского фронта. Настроение было самое праздничное. Я испытывал гордость за нашу страну, за свой народ, победивший сильного, вооруженного до зубов врага. А на приеме в Кремле была возможность близко, почти рядом, видеть Верховного Главнокомандующего [И.В. Сталина](http://www.otvoyna.ru/statya28.htm), который обходил с рюмкой выстроившихся в каре приглашенных. Меня тогда поразили его глаза – пронзительные и жесткие...

20 сентября 1945 года, в свой день рождения, я прибыл в Военно-воздушную академию, в подмосковный поселок Монино. Через день начала функционировать мандатная комиссия. А еще через день мне сообщили, что я не прошел мандатную комиссию и что мне надо забрать документы и возвращаться в часть. Это сообщение ударило меня будто обухом по голове. Что-то изнутри подсказало мне: не сдавайся. Я написал жалобу Главнокомандующему ВВС, хотя понимал, что жалоба моя на мандатную комиссию не прибавит мне шансов на поступление, скорее – наоборот. Но тут сработал уже характер: не уступать в борьбе!

Пока ждал ответа на жалобу, познакомился со статусом слушателя академии и выявил вопиющие его нарушения: в Военно-воздушную академию должны были приниматься офицеры с должностями не ниже командира эскадрильи. А оказалось, в нее зачислили несколько рядовых летчиков, вообще не воевавших; в их числе – сын секретаря ЦК КП Украины лейтенант Коротченко, сын начальника погранвойск и охраны МВД лейтенант Бочков; сын члена военного Совета МВО лейтенант Рассказов и ряд других. Когда меня вызвали по жалобе повторно на мандатную комиссию, я представился и сказал:

– Я был на параде Победы, потом на приеме в Кремле, где товарищ Сталин, напутствуя нас на будущее, говорил о необходимости строго соблюдать законы воинской службы, быть требовательным к себе, высоко нести честь и достоинство советского офицера. В случае обнаружения нарушений, позорящих армию, призвал нас обращаться прямо к нему. И я воспользуюсь этим правом! В нарушение статуса академии, утвержденного Главным Военным Советом, вы зачислили в академию офицеров, не только не занимавших соответствующих командных должностей – командиров эскадрилий и им равных, но и не воевавших. – Я перечислил с десяток фамилий и добавил:

– Я не желаю учиться в такой академии, но одновременно отвергаю ваше решение, оскорбляющее достоинство русского офицера.

Далее я щелкнул каблуками, повернулся и быстро вышел из кабинета начальника академии, где заседала эта комиссия. Через минуту за мной следом из двери выскочил секретарь комиссии и сказал:

– Товарищ старший лейтенант! Вас просит вернуться начальник академии маршал авиации Фалалеев! Я знал, что возглавлял мандатную комиссию не начальник академии, а его заместитель. И я вернулся, подошел к сидящему за столом маршалу и представился. Он обратился не столько ко мне, сколько ко всем присутствующим: «Давайте скажем спасибо старшему лейтенанту за науку и примем его в академию. Есть возражения? Нет? Поздравляем вас, товарищ старший лейтенант!»

Военно-воздушную академию я закончил в мае 1950 года по первому разряду, за что получил премию: два месячных оклада. После окончания Академии меня назначили командиром учебно-испытательной истребительной эскадрильи в 630-й оуиап (отдельный учебно-испытательный авиаполк) при ВВИА им. Н.Е. Жуковского. Казалось бы, удачное назначение! Но прошел год, за ним второй и третий, а мы еще летали на старых поршневых самолетах, в то время как почти все ВВС уже переучились на реактивные. Мое терпение лопнуло, и я выступил с резкой критикой в адрес командира, комиссара и руководства академии. Реакция последовала мгновенно. Зам. командира полка майор Смирнов, взяв мое личное дело, быстро нашел там нестыковки и телеграммой запросил Сталинградское авиаучилише обо мне. Оттуда ему ответили, что курсант Рубцов И.Ф. в августе 1942 года дезертировал из училища.

Этого оказалось достаточно, чтобы обвинить меня в укрывательстве этого факта от партии. Собравшееся партбюро полка срочно рассмотрело этот вопрос и исключило меня из партии. Официально из полка была направлена бумага в военный трибунал Москвы. Через неделю я уже давал показания в трибунале. Допрашивавший меня майор со мной не церемонился, мое участие в войне на него не произвело впечатления. Он прямо мне сказал, что меня ожидает минимум пять лет тюрьмы за побег из авиаучилища. Когда я ему многократно заявлял, что я бежал на фронт, он мне многократно отвечал, что это не имеет значения.

Спасло меня присутствие в Москве генерала Ф.Ф. Верова. Он через Главпур добился прекращения дела, заведенного на меня в военном трибунале. Теперь, бывая на Ваганьковском кладбище, я прихожу на его могилу и низко кланяюсь. Судьбе было угодно, чтобы моим защитником выступил и известный писатель – документалист Сергей Сергеевич Смирнов, который по радио рассказал о моем «дезертирстве» из глубокого тыла на фронт и добавил, что за подобные поступки надо не в тюрьму сажать, а награждать. Дальше все повторилось, как было в первый раз: отменили все партийные решения и аннулировали уголовное дело...

В 1956 году меня пригласили в Главный штаб ВВС на должность старшего летчика-инспектора в группу по обеспечению безопасности полетов, которую через четыре года я возглавил, и разработал предложения по созданию в ВВС специальной службы по безопасности полетов. Что это такое, видно из следующих цифр: так, в период с 1960 по 1970 год происходило только в ВВС ежегодно 130-150 катастроф и аварий. Это более, чем одна треть от всего производства самолетов нашей военной авиации! В службе безопасности полетов я возглавил специальный отдел по проблемам безопасности полетов, в ведение которого входили практически все НИИ, ОКБ промышленных предприятий, испытательных центров и пр. В этот комплекс входили и такие академии, как ВИА имени Н.Е. Жуковского, Военно-воздушная академия, соответствующие отделения Академии наук СССР. Всего замыкалось на этот отдел более шестидесяти научных и промышленных организаций. Это была очень интересная и полезная работа.

В 1960 году мною было разработано понятие «предпосылки к летному происшествию», которое в дальнейшем стало основой всей профилактической работы в летных частях по предупреждению аварийности. Под «предпосылками» понимались все нарушения в летной работе: отказы техники, нарушения в управлении полетов и так далее. По этим предпосылкам к ЧП можно было судить о состоянии летной подготовки в части и принимать меры по ее улучшению. На основе этой разработки я защитил кандидатскую диссертацию на тему «Причины летных происшествий, методика их расследования и предупреждение» и вместе с другими специалистами издал книгу под тем же названием. В 1956-1960 гг. я много выступал в печати по различным вопросам безопасности полетов. В 1960 году был принят в Союз журналистов СССР.

1968 год принес нам большую утрату: при выполнении тренировочного полета разбились первый космонавт Земли Ю.А. Гагарин и летчик В.С. Серегин. В правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы участвовало около двухсот специалистов разного профиля, разделенных на девять временных рабочих групп. Для координации этих временных групп, членов Госкомиссии и правительственных органов была создана постоянная рабочая группа, руководство которой возложили на меня.

Расследование длилось 6 месяцев. Было рассмотрено около двадцати версий. В результате установлено, что самолет и двигатель, система управления перед ударом о землю были исправны. Летчики – совершенно работоспособны. Но острая ситуация возникла при рассмотрении версии «о возможной диверсии на самолете». Против ее рассмотрения тогда резко выступил представитель КГБ полковник Душин. Он просто в открытую заявил: «Мы знаем, что диверсии не было! Поэтому данную версию — не обсуждать!» Такая категоричность возмутила меня. Имея определенные полномочия от руководителя Госкомиссии – председателя ВПК Устинова Д.Ф., я своим решением отменил это распоряжение представителя КГБ, создал группу специалистов для расследования этой версии, и мы приступили к анализу фактов.

Наиболее сложным оказалось установление причин взрыва гидробачка в кабине Ю.А. Гагарина. В самый разгар дискуссии явился полковник Душин и заявил мне, что я должен немедленно явиться в Комитет Госбезопасности. Я отказался, заявив, что для этого должен получить указание Председателя Госкомиссии Устинова. От Устинова указание «ехать» я получил на второй день. И отправился в эту организацию не без тревоги. Работники КГБ встретили меня в пятом подъезде, подняли на лифте на пятый этаж, проводили в кабинет зампреда КГБ – генерала Захарова. Вместе со мною вошел и полковник Душин. Генерал Захаров протянул мне руку (что было хорошим признаком) и спросил: «Почему вы настаиваете на рассмотрении версии «диверсия», какие у вас основания?» В том вопросе прозвучала, как мне показалось, тревога генерала: может быть, я знаю нечто такое, чего не знает никто.

Я ответил: «Если комиссия не рассмотрит эту версию, что называется «вслух», прикроет ее, то через какое-то время найдутся новые «расследователи» катастрофы и заявят на весь мир, что «истинная» причина гибели Гагарина и Серегина – в диверсии! Да при этом еще насочиняют что-нибудь об участии КГБ в этой катастрофе». (Кстати, через тридцать лет нечто похожее и произошло.) Генерал со мной сразу согласился и поблагодарил за принципиальность. Мне лично пришлось на основании документов формулировать основную причину катастрофы. И затем писать проект заключения Госкомиссии, а также – проект ее доклада в Совет Министров СССР и в ЦК КПСС. После многочисленных дебатов Госкомиссия признала: «Наиболее вероятной причиной катастрофы явился выход самолета на закритический режим полета из-за угрозы столкновения с воздушным шаром с последующим сваливанием в штопор, для выхода из которого летчикам не хватило высоты».

Вопрос о виновниках катастрофы Госкомиссия не решила и никаких предложений наверх не давала. А где-то через неделю после окончания расследования меня вызвал в отдел административных органов полковник Миронов Н.Ф. (впоследствии – генерал-лейтенант) и сказал: «Иван Федорович, лучше вас вряд ли кто-либо из комиссии знает все детали катастрофы. Мы просим вас пройти в соседнюю комнату и написать, кто, по вашему мнению, виновен в катастрофе и в чем вина каждого. Об этом никому не будет известно».

Я согласился и перечислил следующих виновников:

1. Начальник Генерального штаба Маршал Советского союза Захаров М.В. За то, что не выделил в авиаполк космонавтов новые самолеты, несмотря на ходатайство Главкома ВВС. Объявить выговор.

2. Первый заместитель Главкома ВВС Маршал авиации Руденко С.И. За то, что не контролировал работу Центра подготовки космонавтов и самоустранился от этого. Предупредить о неполном служебном соответствии.

3. Заместитель начальника Главного штаба ВВС генерал-лейтенант авиации Кутахин А.Н. За плохо организованную службу поиска и спасения в военной авиации, что не позволило своевременно обнаружить место гибели летчиков Ю.А. Гагарина и В.С. Серегина. Предупредить о неполном служебном соответствии.

4. Начальник Центра подготовки космонавтов генерал-майор авиации Кузнецов Н.Ф. За плохое руководство работой Центра и летной подготовкой космонавтов. Снять с занимаемой должности.

Через час я передал эти свои предложения Миронову и покинул здание ЦК КПСС. И состоявшееся затем решение Политбюро ЦК КПСС приняло постановление по виновникам катастрофы в моей формулировке. Но тайна все-таки вышла из «тайника» на Старой площади наружу! И на меня вновь посыпались неприятности: первая, наиболее тяжелая, заключалась в том, что новый Главком ВВС маршал авиации Кутахов П.С. своим приказом ликвидировал мой отдел; вторая – это угроза моего увольнения из ВВС ранее положенного срока. Узнав об этом, я вынужден был написать докладную на имя Министра обороны Маршала Советского Союза Гречко А.А., отправив ее копию в ЦК КПСС Устинову Д.Ф.

Настроение было отвратительное, так как я понимал, что военная верхушка мне мстит. Не случайно на мою докладную не было никакой реакции. Тогда я позвонил по прямому телефону Устинову и рассказал о своих невеселых делах.

– Вы можете сейчас приехать ко мне в ЦК? – вместо ответа спросил он. Это был большой знаток военной техники, и я с радостью сказал, что сейчас приеду. Через тридцать минут я уже был у него в кабинете. Он пригласил больше десяти человек из разных отделов ЦК КПСС и Совета Министров СССР и при всех спросил меня:

– Что делать, чтобы резко сократить аварийность в военной авиации?

– Для этого надо прежде всего ликвидировать наше отставание от Запада в системе профилактики аварийности! Причины почти половины всех катастроф и аварий коренятся в том, что мы не знаем истинных обстоятельств предыдущих ЧП. Поэтому ничего не делаем по предупреждению новых трагедий.

Разговор шел больше часа. Мое предположение о создании Национального комитета СССР по безопасности полетов летательных аппаратов, как в авиации, так и в космонавтике было принято полностью. На этом же совещании Дмитрий Федорович Устинов предложил мне принять должность его первого заместителя. И одновременно возглавить Научно-технический комплекс в должности директора.

Примерно через десять дней вышло решение Секретариата ЦК КПСС и Президиума Совета Министров СССР, согласно которому меня откомандировали из армии в гражданку и назначили на должность первого заместителя председателя военно-промышленного Комитета. Выполняя свои прямые функции, я очень часто летал за рубеж. Знакомился с системами профилактической работы в области авиации. Через год я привез из Италии, а затем и из Западной Германии техническую документацию для создания многоканального бортового самописца («черного ящика»), о котором докладывал лично Дмитрию Федоровичу Устинову. У нас в стране этим трехканальным бортовым самописцем занимались около пяти лет, но до промышленного производства дело так и не доходило: ведь он точно фиксировал все неполадки и изъяны самолета, а это далеко не всех конструкторов устраивало.

Победа всезнающего «черного ящика», в необходимости которого теперь уверен каждый летчик, – это была тогда и моя победа, важная для нашей авиации. Но одновременно я приобрел и много новых врагов – и прежде всего в гражданской авиации, где против меня ополчился министр Б.П. Бугаев, специалист отнюдь не из числа авторитетных, но зато широко известный среди авиаторов, как приятель Леонида Ильича Брежнева.

Причина враждебного отношения Бугаева ко мне лично была понятной: когда на Секретариате ЦК КПСС рассматривались вопросы, связанные с высокой аварийностью в военной и гражданской авиации, и меня просили дать справку по какому-либо ЧП (мол, как обстоят дела с подобными проблемами за границей), моя конкретная справка чаще всего была не в пользу нашей гражданской авиации, где так называемый налет (в тысячах километров и часах) на одну катастрофу был меньше на 25-30, чем в западных авиакомпаниях. В конце концов, Бугаев, за спиной которого был сам Брежнев, освободил меня от этой должности, так как моя информация якобы наносила «ущерб» престижу советской авиации и лично Брежневу. И судьбоносное решение состоялось: заменить товарища Рубцова И.О. более «удобным» человеком, не таким резким и прямолинейным.

Однако, несмотря на решение на таком высоком уровне, я еще упрямо бился с Бугаевым. Против этого решения я собрал подписи семнадцати министров и вдобавок к ним – подпись Начальника Генштаба Маршала Н.В. Огаркова. Но плетью обуха не перешибешь! Даже представление меня к званию генерал-майора убрали в долгий ящик, то есть навсегда! А жизнь продолжала идти своим чередом. В стране назрела необходимость перехода к новым формам научно-хозяйственной и промышленной деятельности. Наступали восьмидесятые годы. В соответствии с духом времени в ГКНТ (Государственном Комитете по науке и технике), под крышей которого я работал, было создано не без моей помощи Главное управление научно-производственной кооперации со статусом Министерства Российской Федерации. Мне предложили должность заместителя начальника этого главка, я согласился... и проработал на этой должности двенадцать лет. Работа была нужна для страны и очень интересная для меня лично.

В 1988 году, в возрасте 65 лет, я ушел на пенсию, но продолжил работу в системе рыночной экономики, создав при ГКНТ совместное предприятие (с участием фирмы Западной Германии) и став его генеральным директором. Проработал на этой должности два года... Должности мои менялись, но я неизменно служил отечественной авиации.

В связи с пятидесятилетием Победы были подняты из архива старые представления (1944 и 1945 гг.) на присвоение мне звания Героя Советского Союза и 11 сентября 1998 года мне вручили Золотую Звезду Героя России. В настоящее время я – член правления клуба Героев Москвы и Московской области и представляю пресс-центр клуба. Как член Международного союза журналистов участвую в работе Московского дома журналистов.

Когда меня в средствах массовой информации спрашивают, за что присвоили мне звание Героя России, я отвечаю:

– Примерно за то же самое, за что во время войны и после ее окончания меня дважды исключали из партии и дважды отдавали под суд военного трибунала.

Согласно моей летной книжке – важнейшему документу каждого летчика-фронтовика – из совершенных мною 397 боевых вылетов 341 вылет выполнен на сопровождение и прикрытие наших штурмовиков, боевые действия которых осуществлялись непосредственно над полем боя. И защищая наших самоотверженных штурмовиков, я провел 75 воздушных боев, в которых сбил 17 немецких самолетов.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Полковник Архипенко Ф.Ф.**

"Дни склоняются и меркнут.

Лишь не меркнет боль живая,

Как солдата на поверку,

Юность громко вызывая."

И. Уткин

Полковник авиации в отставке Фёдор Фёдорович Архипенко имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, 4 ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), 2 ордена [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й и 2-й ст., Орден [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали.

Фронтовая судьба Федора Федоровича Архипенко, может быть, одна из самых драматичных и загадочных. Общеизвестно, что в первые годы войны звание Героя Советского Союза летчикам-истребителям присваивалось за 10 сбитых самолетов, позже – за 15. Официальный биографический словарь «Герои Советского Союза» сообщает, что Архипенко сбил 30 самолетов лично и 14 – в группе. Значит, как минимум должен быть Архипенко дважды Героем или трижды, как прославленные асы [Покрышкин](http://www.otvoyna.ru/statya96.htm) и [Кожедуб](http://www.otvoyna.ru/statya100.htm). Есть и второй вопрос: почему единственную свою «звездочку» получил он после войны, в конце июня 1945 г.? Однополчане объясняют – слишком конфликтный, своенравный и принципиальный характер был у этого невысокого, щуплого паренька с упрямым взглядом. Не любит таких начальство...

В августе 41-го под Кременчугом он сбил первые вражеские самолеты, счет рос, и к лету 1943-го он обрел уверенность, что его самого фашистскому истребителю не сбить! И действительно, совершив рекордное число боевых вылетов – 467, проведя 102 воздушных боя, он не был сбит ни разу!

Воспоминания Архипенко Ф.Ф.

«Говорят, что я рос очень веселым, хотя был сиротой. Но тогда время было такое: Гражданская война! Кого сиротством удивишь? Родина моя – д. Авсимовичи Бобруйского района Могилевской области. Я – белорус. Воспитывали меня дед и бабушка. Дед тоже был веселого и компанейского нрава. Помню, когда я впервые увидел самолет и сказал, что хотел бы покататься на такой машинке, он ответил совершенно спокойно: «А чего ж не покататься? Руки у тебя ловкие, голова смышленая, разберешься!»

И к моему желанию учиться в летной школе (а было мне тогда лет двенадцать) мой старик отнесся мудро:

– Кто-то ж должен на ней летать, раз ее люди придумали.

В 1938-м закончил я среднюю школу и аэроклуб. В 1940-м – Одесскую военную авиационную школу. В 1941-м мне было девятнадцать лет. В первый день войны наш аэродром Валицк бомбили четыре раза группы по 40-60 бомбардировщиков. Можно представить, какой страх и ужас царили на аэродроме. Некоторые летчики в тот день поседели.

Мне как раз выпало быть оперативным дежурным по аэродрому, и на меня, как на младшего летчика, произвели неизгладимое впечатление выдержка и выправка заместителя командира 13-й иад (истребительной авиадивизии) героя Испании Ивана Алексеевича Лакеева, прилетевшего на аэродром около полудня и взявшего в свои руки руководство деморализованными полками. А когда около 16 часов Лакеев отпустил меня с КП, я по собственной инициативе выполнил первый полет в военном небе: прошел от Бреста до Равы Русской и, не встретив немцев, привел советский И-153 («чайку») на свой аэродром... Через несколько дней в полку осталось всего 6 самолетов, и я в числе других оставшихся в живых летчиков 17-го истребительного авиаполка попал в Ростов-на-Дону, где наскоро переучился на[ЛаГГ-3](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl2).

Выполнив зачетный полет первым, был назначен на дежурство в готовности № 1, а по инструкции это значит – мы не должны покидать кабину ни на минуту, чтоб срочно взлететь по сигнальной ракете (пишу нам подавали в самолет). Я отдежурил в кабине двое суток непрерывно, к концу, не то засыпая, не то теряя сознание. О дежурном звене просто забыли! Когда на третьи сутки мы все-таки вышли из машин, чтоб поразмяться, на аэродроме появился командующий ВВС округа и, не вникая в детали, приказал расстрелять все звено за нарушение инструкции. Под пистолетом растерянного порученца я все же не потерял присутствия духа, и убеждал своих товарищей, что расстреливать нас не будут, а отправят на фронт. Там мы нужнее!

И командир полка майор Дервянов решительно вступился за летчиков. (Позже я понял, что тот абсурдный приказ был «воспитательной мерой»). В августе 1941 года наш 17-й иап был направлен под Киев. Здесь в воздушной схватке под Кременчугом сбил первый немецкий Me-109 и подбил другой самолет, с дымом ушедший за Днепр. Через несколько дней, прикрывая своих бомбардировщиков, сбил Хе-111, ярко вспыхнувший после прицельной очереди, а еще через день метким огнем по стрелку, затем по моторам сбил Ю-88. Роста я невеликого, худощав. Однополчане шутили: у тебя птичья кость, наполненная воздухом, но кулак у тебя увесистый, когда надо.

15 октября при штурмовке частей противника в районе украинского города Сумы был подбит самолет Н. Савина. И тот совершил вынужденную посадку на территории, занятой противником. Долг свой я видел в спасении товарища и его самолета. Приземлил свою машину рядом, но на пробеге (по закону подлости!) подломились шасси... Десять дней, переодетые в гражданскую одежду, мы пробирались через немецкие тылы к линии фронта. Однажды даже были остановлены вражеским патрулем. Но моя белорусская певучая речь, полные напускного добродушия глаза, холщовая рубашка и босые ноги обманули бдительных бывалых немцев (фельджандармов).

Вскоре наш 17-й иап вместе с 508-м и 438-м вошли в состав 205-й иад, которой в то время командовал подполковник Евгений Савицкий. Летом 1942 года я, после десятиминутного инструктажа, впервые взлетел на ЯК-1. Но весь 1942 год, всю Сталинградскую битву летал на ЛаГГе с бортовым номером 4.

Под [Сталинградом](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm) я, как мне сказал командир, провел несколько исключительных по своей сложности и важности разведок: одну – под Калачом, в условиях крайне ограниченной видимости, что дало командованию возможность ввести в действие 26-й танковый корпус и без остановки двигаться на город Калач; другую – в районе Ворошиловграда, покрыв расстояние, превышающее расчетную дальность полета. Из той второй разведки я вернулся с пустым баком в режиме планирования, перетянув через Дон, разделявший советские и немецкие войска, на высоте нескольких десятков метров и посадив машину на снег...

В январе 1943 года я «нашел» ушедшие в прорыв части 3-й танковой армии, за что командарм [Рыбалко П.С.](http://www.otvoyna.ru/ribalko.htm)наградил меня орденом Отечественной войны 2-й степени... В апреле 1943 года в Новокузнецке полк был перевооружен на Як-76 и летом с аэродрома под Прохоровкой я принимал участие в Орловско-Курской битве, где, будучи уже комэском, сбил 12 самолетов.

На земле во время налета немецкой авиации на наш аэродром я был ранен в ногу и руку. Врачи хотели даже ампутировать руку. Однако, несмотря на тяжелое ранение, я выбыл из строя всего лишь на две недели. В июле 508-й иап, где я тогда воевал, был перевооружен на американские «аэрокобры». Вскоре после переучивания командование поменяло, «махнуло» меня, непокорного комэска, на другого своенравного аса – П. Чепиногу, воевавшего в 27-м иап (129-й гиап). Я принял первую эскадрилью полка, моим замом недолго был выдающийся советский ас Гулаев Н.Н. Парой мы провели лишь один бой, в котором сбили по самолету: Гулаев – Me-109, а я – Ю-87...

К концу октября 1943 года мне удалось сколотить сильную эскадрилью, где особенно выделялась шестерка: Архипенко – Бурганов, Королев – Мариинский, Лусто – Глотов. Наш полк возглавляли известные асы: В. Бобров, затем В. Фигичев. Под их командованием я провел эскадрилью с минимальными потерями через сражение за Днепр, жестокие бои в Молдавии, Румынии, Польше, Чехословакии, Германии.

...На всю жизнь запомнился мне один бой с «мессером» под Воронежем. Во время этого воздушного боя при лобовой атаке летчик Me-109 выстрелил, и я видел, как вылетел трассирующий снаряд, и услышал удар, будто ложится шар в лузу при игре в бильярд. На встречных курсах мы проскочили друг от друга в четырех-пяти метрах. Снаряд прошел между моей рукой и правым боком, ударил возле бронеспинки в шпангоут, где выгорела дырка диаметром 10 сантиметров... Если бы у немца не кончился боезапас, он мог бы очередью перерезать меня.

23 марта 1944 года моя четверка схватилась в тяжелом бою с несколькими десятками «лаптежников», как мы между собой называли фашистские бомбардировщики Ю-87, сбив 8 из них. Горючее было выработано полностью, и летчики приземлили самолеты неподалеку на берегу Днестра. Одна из жительниц близлежащей деревеньки пригласила офицеров к себе, от души угостила нас чем Бог послал, посетовав, что немцы увели корову. Я дал ей 700 рублей, и та вскоре привела на свой двор новую корову, купленную по соседству.

Весенние бои 1944 года в Молдавии складывались для меня, как для летчика, счастливо: сбито 11 самолетов противника. Чувствую себя довольно смелым и ловким бойцом, как говорили мне товарищи, «тонким тактиком». Еще где-то к лету 1943 года я обрел уверенность, что истребителю меня не сбить. Я мог упредить любой его маневр, перетерпеть большую перегрузку, опередить в принятии решения. Другое дело – бомбардировщик: преследуя его, порой сам становишься мишенью, и тут решают судьбу точность и неожиданность атаки... Свои последние боевые вылеты я, замкомандира 129-го гвиап по ВВС, провел в паре с Б. Головановым, сменившим Н. Бургонова, чей самолет был сбит в районе города Яссы зенитным огнем.

Всего за войну я совершил 467 боевых вылетов, из них 205 – на И-153, ЛаГГ-3 и [ЯК-1](http://www.otvoyna.ru/yaki.htm#zakl1), 69 – на ЯК-76 и 163 – на «аэрокобре». Провел более 30 штурмовок, в 102 воздушных боях сбил лично 30 и в группе – 14 самолетов противника. Сам ни разу сбит не был. Среди уничтоженных мною машин 3 Хе-111, 2 Ю-88, До-215, Хе-129, «Савойя-Маркетти», около двух десятков Ю-87, один Хе-112, несколько Ме-109 и ФВ-190.

Но еще больше, чем своим личным боевым счетом, я гордился ростом боевого мастерства своих товарищей. Плох тот командир, который завидует успеху своего подчиненного. Помню, как я, будучи комэском, радовался за своего заместителя Николая Гулаева, когда он получил свою первую, а затем и вторую Золотую Звезду. Радовался, как за брата!.. В ходе Отечественной войны он сбил 57 самолетов!

...Прощание с Германией у меня было не совсем обычным, можно даже сказать, знаменательным. Я пригласил двух своих друзей-летчиков в самый шикарный из действующих тогда в Берлине ресторанов и сделал «скромный» до удивления заказ (мы были молоды-зелены и хотели удивлять): на каждого по бутылке водки, потом – по бутылке коньяка и, наконец, – по бутылке нежного десертного вина. От предложенной нам закуски мы гордо отказались. Пили напитки мы из соответствующих европейскому этикету бокалов. Сначала дружно разделались со «шнапсом», потом – с коньяком и наконец – с десертным вином. И хотя вели мы себя очень тихо и корректно, посетители ресторана буквально из-за всех столов и официанты наблюдали за нами квадратными глазами.

Когда наша небольшая дружеская попойка была закончена, я, пользуясь тем небольшим запасом немецких слов, которые приобрел за войну, поднял последний (еще оставшийся полным) бокал и сказал достаточно точно:

– Господа! Настроение у всех нас хорошее, потому что мы возвращаемся домой, в Москву, где будем учиться. Войне – конец!.. И мы спокойно, твердым шагом втроем вышли из ресторана, из которого вслед за нами потянулись почти все посетители посмотреть, как бравые русские летчики после такого приема будут возвращаться в свою казарму. (А ресторанчик этот стал, по меньшей мере, на месяц, очень знаменитым.)

После войны я окончил краткосрочные курсы и в 1946 году стал слушателем знаменитого 23-го послевоенного приема в Монинскую Военно-Воздушную академию. В тот год в нее приняли более ста Героев Советского Союза. В начале пятидесятых годов я освоил реактивную технику: летал на МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21. В одном из тренировочных полетов с самолета сорвало фонарь, и я получил тяжелую травму, но все-таки нашел в себе силы приземлить поврежденную машину.

В ВВС я продолжал служить до 1959 года. Что делать летчику на земле? Решил – строить! В 1968 году, в возрасте сорока семи лет, я окончил Московский инженерно-экономический институт. Живу в Москве, работаю заместителем управляющего трестом Мособлоргтехстрой, веду большую воспитательную работу...»

Архипенко Фёдор Фёдорович скончался 28 декабря 2012 г., похоронен на Троекуровском кладбище в Москве.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Генерал-майор Евстигнеев К.А.**

"Если я не вернусь, дорогая,

Нежным письмам твоим не внемля,

Не подумай, что это – другая.

Это значит... сырая земля."

И. Уткин

Генерал-майор авиации в отставке Евстигнеев Кирилл Алексеевич имеет награды: 2 Золотые Звезды [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), 2 ордена Ленина, 4 ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), Орден [Суворова](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl61) 3-й ст., [Ордена Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й и 2-й ст., Орден [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали, иностранные ордена.

Биография Кирилла Евстигнеева могла бы сложиться (или правильней – не сложиться!) совсем как у Егора из шукшинской «Калины красной» – сбежал подростком в большую жизнь из многодетной семьи. И... стал летчиком, которого сам [Кожедуб](http://www.otvoyna.ru/statya100.htm), прославленный ас, называл «летчик-кремень». Воля к победе – над врагом, над обстоятельствами жизни, над своей раненой плотью – вот что считает дважды Герои Советского Союза Евстигнеев К.А. главным стержнем человека.

Воспоминания Евстигнеева К.А.

«Службу в армии я начал проходить с сентября 1938 года на Дальнем Востоке (Вознесеновка, Возжаевка) в общевойсковых частях красноармейцев, откуда, как окончивший Челябинский аэроклуб, был направлен в поселок Бирма, где была сформирована первая на Дальнем Востоке истребительная школа пилотов. После окончания этой школы я был оставлен работать летчиком-инструктором. Но как многие мои товарищи, с началом Великой Отечественной неоднократно обращался к командованию с просьбой отправить меня на фронт. В конце 1942 года группа из четырех летчиков-инструкторов нашего выпуска (Шабанов, Мубаракшин, Пантелеев и я), была направлена в Москву в главный штаб ВВС для перегонки американских самолетов «аэрокобра» по ленд-лизу из Америки к фронту.

Но мы не хотели в Америку, мы хотели в строевую часть, уходящую на фронт. Поэтому решили не спешить с явкой, а подзадержаться (время терпело) на пункте летного состава в Москве. Там, после встречи с известным летчиком Солдатенко И.С., участником испанских событий, судьба наша определилась. Его 140-й полк, пересевший на Ла-5, в эти дни был преобразован в 178-й гвардейский истребительный полк. Туда нас, к нашей великой радости, и зачислили. На своих «лавочкиных» 11 марта 1943 года мы по маршруту Сейм – Иваново – Борисоглебск через Россошь убыли на фронт на аэродром Уразово, и 17 марта началась наша боевая жизнь, – как раз, когда шли тяжелые бои за удержание Харькова, который нашим все же пришлось вторично оставить. В полку, увы, появились первые потери.

На [Курской дуге](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm) в период летнего сражения 7 июля 1943 года мне удалось сбить ведущего десяти вражеских бомбардировщиков, и успехи повторялись. Уже в наградном листе того времени отмечалось: «Он активно ищет противника, всегда смело вступает в бой... даже если он во много раз превосходит его в численности». Но у меня был свой взгляд на скорости и на численное преимущество тоже. 5 августа 1943 года я вылетел в составе группы из 8 [Ла-5](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl1)на прикрытие наших войск на подступах к Белгороду. При встрече с противником бой сначала разгорался как-то вяло.

Потом дело пошло нормально. Но в одном из вроде бы обычных моментов схватки, после очередного разворота на 180 градусов, привычно бросаю взгляд на самолеты своей группы... и тут вдруг раздается неожиданный удар и треск по левому борту моего самолета. Затем я ощущаю сильный удар по ногам. Перед глазами у меня разрушающийся борт машины, а из-под приборной доски вырываются языки пламени... И самолет, перевернувшись через крыло, устремляется к земле.

Пытаюсь вывести его из пикирования, беру ручку на себя – никакого эффекта. Работаю педалями – бесполезно. А в кабине полно дыма, и я начинаю задыхаться. Запахло паленым. Пламя нестерпимо жжет лицо, открытую часть рук между перчатками и рукавами комбинезона. Я уже не могу определиться, в каком положении падает самолет и сколько осталось до земли – тысячу или триста метров? Успею ли воспользоваться парашютом? Пытаюсь покинуть самолет. Чудовищной силой прижало к сиденью. Но я все-таки поджимаю ноги к сиденью, руками опираюсь в борта кабины и, собрав все силы, выпрямляюсь. Набегающий поток воздуха мгновенно вырывает меня из кабины, которая уже целиком объята пламенем...

Проходят мгновения, и я чувствую, что нахожусь в свободном стремительном падении. Надо открывать парашют. Но какая высота? Не имею понятия. И тогда хватаюсь за вытяжное кольцо, жду, что мгновением раньше, чем раскроется парашют, ударюсь о землю... Вдруг – хлопок. Меня тряхнуло, и я повисаю на раскрывшемся парашюте. Разодрав веки пальцами, скрюченными от сгоревшей кожи перчаток, вижу, что высота еще порядочная... Левая сторона комбинезона горит, с земли тянутся цветные нити трассирующих пуль. Этого еще не хватало! В самолете не сгорел, так сейчас добьют! Скольжением строп увеличиваю скорость. Машины товарищей кружат надо мной, а я не могу помахать им рукой: мол, жив.

Земля стремительно приближается. Опустив стропы, приземляюсь на ноги, но они, как ватные, подгибаются, и я падаю. Резкая боль с ног до головы! Освободившись от парашюта, вгорячах вскакиваю, чтобы дать знать своим, но снова падаю от нестерпимой боли. С пистолетом в руке ползу к обгоревшим кустам, за которыми глубокий овраг. Вижу, как оттуда, пригнувшись, бегут ко мне человек пять или шесть в маскхалатах. Кто они, эти люди – свои, чужие? Автоматы у бегущих с рожковыми магазинами. Подпускаю их метров на пятнадцать и кричу, вернее, пытаюсь кричать – в горле пересохло, губы вспухли:

– Стой! Стрелять буду!

Люди останавливаются, удивленно глядят. Детина огромного роста, сказав: «Мы русские», валкой походкой продолжает приближаться ко мне.

– Не подходи, – угрожающе поднимаю я пистолет. – Почему автоматы немецкие?

– Трофейные, – спокойно отвечает он.

У одного замечаю автомат с круглым диском — свои! И тогда устало опускаю руку:

– Помогите, я ранен...

– Это другой разговор, – раздраженно заключает все тот же детина. – А ты кто, немец? Если сбрешешь, вмиг продырявлю, – и направляет на меня ствол своего автомата. – Мы видели твой самолет – он упал рядом. Почему на его хвосте кресты?

Недоуменно посмотрев в его сторону, говорю уже миролюбиво: – Ноги у меня побиты. Помогите добраться до вашего командира или туда, где есть связь. Там разберутся, кто я такой. Зашуршали кусты, маскхалаты обступили меня. Детина, наклонившись ко мне, посмотрел на мои сапоги.

– Э-э, браток, да ты уже продырявлен.

В это время подошла девушка с двумя пожилыми бойцами, и рослый детина обратился к ней:

– Сестричка, здесь дело по твоей части. Помоги соколу.

Девушка раскрыла санитарную сумку. Детина осторожно начал стаскивать у меня с левой ноги сапог и, заметив на моем лице гримасу, буркнул:

– Коля, забери у него пистолет. А ты, летун, терпи – разведчиком будешь.

– Тоже мне разведчики: белые опознавательные полосы на фюзеляже за кресты приняли! – превозмогая боль, возразил я.

– Может быть. Мы не подходили близко к твоему самолету, – ответил он и, сняв с меня сапог, из которого полилась кровь, отбросил его в овраг. Вслед за ним со словами: «Они, наверное, не скоро потребуются», – швырнул и второй туда же.

Ножницы в руках медсестры безжалостно быстро раскромсали брюки, комбинезон. Когда она начала бинтовать ноги, пятерка разведчиков заторопилась:

– Ну, нам пора в путь-дорогу на Белгород. Доставь его, сестричка, куда следует. А ты, пилот, быстрей поправляйся, еще повоюешь.

– Ни пуха, ни пера вам. Возвращайтесь, – сказал я на прощанье.

Сестра, закончив перевязку, сказала санитарам-туркменам отправить меня в санбат, а сама, склонившись под свистящими пулями, пошла дальше – на помощь другим.

Я перевернулся на самодельных носилках, и вот тут-то мне и стало по-настоящему плохо: в теле – озноб, лицо горит, в ногах – боль... Интерес к окружающему сменился безразличием. Автоматная трескотня, свист пуль завывание пролетающих мин и снарядов, грохот взрывов – ничто не волновало меня. Минут через десять в воздухе послышалось характерное завывание авиационных моторов: на горизонте появилась большая группа бомбардировщиков противника. Мои санитары, видно, хорошо знали, что такое авиация, и, оставив меня в овражке, побыстрее укрылись в траншее. Девятка «хейнкелей» при подходе к переднему краю обрушили свой груз на нейтральную полосу и наши войска. Одновременный взрыв сотен бомб потряс воздух. Земля содрогнулась, меня обсыпало мелкими комьями выброшенного грунта, и все стихло. Санитары выбрались из траншеи, но еще нескоро вынесли меня из пекла боя.

В санбате я оказался около одной из палаток, откуда вскоре вышла девушка в белом халате. Туркмены, как могли, объяснили ей, что это, мол, вроде летчик. Медсестра подошла ко мне, взглянула на забинтованные ноги, поняла, что я не из тяжелораненых.

– Потерпи немного, сейчас посмотрит доктор.

Зашла в палатку и вскоре вернулась с врачом. Вид у него усталый, но голос бодрый:

– Ого, здорово же мои коллеги разрисовали зеленкой пилота. Ну, хвались, с чем пожаловал. С ходулями нелады? Разберемся! – И, приподнявшись с корточек, указав на тяжелораненого, сказал:

– После него займемся тобой. – И с выражением озабоченности на лице вошел в палатку.

Пока я ожидал своей очереди, из палатки несколько раз выносили в окровавленной простыне остатки ампутированных конечностей – зрелище неприятное. Мысли от этого возникали тревожные: я невольно посматривал на свои ноги, успокаивая себя тем, что у меня-то обойдется без ампутации. Часа через полтора, а то и больше, когда на операционном столе осмотрели мои ранения, хирург, нахмурившись, произнес:  
– Придется расставаться с левой стопой. Как, пилот?

– Э-э-э, нет, так не годится. Какой же я пилот без ноги?! Но доктор продолжал очень серьезно: – Думать надо не о полете, а о жизни. Газовая гангрена гуляет. Видишь, чем бинтуем? Лоскутами из простыней. Раненых - как никогда! Бинтов не хватает. Сейчас пожалеем стопу, а позже и по колено придется, и то не будет спасением.

– Все равно, доктор. У меня выбора нет: только полеты или бездна. Ноги оставьте, – попросил я. – Замотайте их чем угодно и отправьте меня в полк.

Хирург еще раз посмотрел на левую ногу:

– Рискнем. Осколки, хотя и глубокие, но кости пощадили, трогать их не будем. Сделаем, что в наших силах, и с очередным рейсом отправим вас в эвакогоспиталь.

Вынесли меня из палатки к коллегам по несчастью, лежавшим в тени ощипанных снарядами деревьев. Осматриваюсь, пересчитываю – со мной шестнадцать. Все меченные огнем войны: у одного нет ноги, у другого руки, кто с перевязанной головой – да так, что родная мать не узнает. Большинство из них отвоевались.

Темнота опускалась, свет дня угасал. Гул боя затихал. К раненым подошел доктор, осмотрел кое-кого из них и сообщил:

– Наши войска освободили Орел и Белгород, в честь этого сегодня в Москве дается первый салют.

– Затем обратился ко мне:

– Ну как, пилот, терпится?

– Будет терпеться, особенно после того, что пообещали. Он ощупал начинающие синеть пальцы на распухшей левой ноге, помолчал и обнадеживающе сказал:

– Будем надеяться, что обойдется, и ты еще полетаешь... Перед рассветом всех нас, раненых, погрузили в полуторку: тяжелораненых – в середине, сидячих – по бортам кузова. Медсестра пристроилась слева в переднем углу. Она то и дело склонялась к шоферу в кабину, особенно в начале пути, до выхода на более ровную дорогу, подсказывала ему: «Тише, остановись». Поправляла что-нибудь у раненого – и снова в путь.

Противник как бы нехотя продолжал нас обстреливать. Его снаряды периодически ухали, рвались слева, справа от нашей машины. Медсестра их словно не замечала, а на вопрос одного из раненых: «Сестричка, а не добавит он нам еще? Подкинет снарядик – и поминай как звали?! А нам тебя жалко!»

– Ни-и. Воны плюхають мимо шляху, – спокойно ответила она по-украински, но все поняли. – З переляку пуляють!..

...В госпиталь, располагавшийся в Короче, мы прибыли к вечеру. Сгрузили нас осторожно и быстро во дворе с земляным полом, покрытым толстым, мягким, как поролон, слоем высохшего и растоптанного конского помета. Хотя и отправили в тыл эшелон с ранеными, но двор уже был полон нашим братом.

Лежу четвертые сутки на этом «поролоне», присыпанном соломой. Обслуживающего персонала в госпитале не хватало. И бывало, поставят в центре двора ведро каши, положат около него вещмешок с хлебом, и мы действуем по системе самообслуживания. Все, кто может (а таких немного), выползают из-под навесов с кружками, котелками. Я ходить не мог, но на четвереньках с обмотанными тряпками коленками передвигался, как ползунок, довольно быстро. Так что еще помогал товарищам по несчастью. Вначале нарезал хлеб, потом «разносил» еду.

К концу дня обычно отправляли очередную партию раненых в тыловые госпитали... И нас, наконец, перевели со двора в палаты здания. Меня поместили в комнате, где на застеленном соломой полу лежал танкист с обгоревшим лицом, раненый артиллерист и летчик Баркун из экипажа Пе-2. Пилот этот с обгоревшими лицом и руками – щека и язык у него были разорваны осколками снаряда – не мог ни говорить, ни есть. Его кормили через тонкую резиновую трубочку из поильника.

Настроение прескверное – попытка в первый же день пребывания в госпитале связаться со своим полком не удалась. Бывало, вылезу из палаты, вглядываюсь в синеву неба, а слезы заливают глаза от обиды за промашку в полете: как же не заметил, как мог допустить, чтобы кто-то вывел меня из строя? Решаю бежать – и бежать только в полк. Признаюсь товарищам по госпиталю, что эвакуироваться не буду. «Ходули» выпрошу и убегу, не дадут – уползу...

Добиваюсь перевязки – страшное для моих ног миновало. А когда получил костыли, принялся за разработку побега. Все, казалось, рассчитал по правилам: ночью не сплю – нужно уйти до рассвета, охрана госпиталя проверена; каптерка с обмундированием по соседству с нашей палатой, и замок на ней висит простейший – для виду. Сосед-артиллерист открывает его гвоздем, я забираю брюки – такие же, как были у меня, разрезанные, с обильными следами крови. Все так и сделал, только вот гимнастерки почему-то не оказалось – решаю идти без нее.

Дождь, начавшийся с вечера, к середине ночи стих. Но под ногами слякоть, костыли расходятся в стороны – я падаю носом в грязь. Поднимаюсь, но, еще не выйдя со двора госпиталя, падаю вторично и убеждаюсь, что по грязи далеко не уйти. Возвращаюсь в палату грязный и злой. Товарищи пытаются успокоить:

– Завтра будет хорошая погода. Уйдешь, не отчаивайся...

С утра засияло солнце. Земля подсохла, и ночью, на девятые сутки после прыжка из горящей машины, второй раз распрощавшись с товарищами, я покидаю госпиталь. По селу, боясь, как бы не задержали, иду торопливо. Очутившись на окраине, останавливаюсь у дороги в надежде поймать попутную машину, и лежу в кювете минут тридцать. Темнота рассеивается, вся Короча как на ладони. И страх быть задержанным гонит меня вперед. Ковыляю на костылях часа полтора – дорога мертвая, по ней нет никакого движения. Путь держу на ближайший аэродром братского полка нашей дивизии.

Уточнив направление, сворачиваю на проселочную дорогу напрямик к аэродрому. Она проходит через две деревушки. Питаюсь, как в песне поется: «Хлебом кормили крестьянки меня, парни снабжали махоркой». Старушки, женщины, детвора смотрят на мой далеко не воинственный вид с удивлением. И, действительно, я – босиком, левая нога, согнутая в колене, висит на подвязке, правая – с засученной штаниной, в бинтах не первой свежести. Нательная рубашка с тесемками – нараспашку, заросшее лицо, взъерошенная шапка нерасчесанных волос – куда как хорош! Но мне давали хлеб, картошку, а в одном месте – даже кружку молока. А я в знак благодарности отвечал, как мог, на их наивные вопросы. Они, наверное, понимали нелепость своих вопросов, но горе и искры надежды заставляли их спрашивать:

– Родной, не видел ли моего сынка Колю? – А скоро ли война кончится?

– Воюет ваш Коля! – убежденно говорил я. А тем, кто несколько месяцев не получал от своего солдата весточки, советовал ждать и не терять надежды на встречу. Указывая на себя, добавлял, что, возможно, как и я, где-нибудь в госпитале или у партизан: не до писем сейчас.

Так я прошел тридцать пять километров – ни одной автомашины! Кроме встречной пары коров, запряженных в арбу. Ладони и подмышки растер костылями в кровь, да и усталость валила с ног. К вечеру, когда солнце в безоблачном небе опускалось к горизонту, я вышел к окраине аэродрома, и Боже мой! – на нем ни одного самолета, никаких признаков жизни! Братский полк ушел...

«Все, конец тебе, Кирилл! Свалишься и сгниешь в этой деревушке», – резанула по сердцу малодушная мысль. Стою и раздумываю: что же делать? Вдруг вижу: из лесопосадки, что на правой стороне аэродрома, идет слабый дымок. Протираю глаза: не мираж ли? Нет, снова импульс – идет слабый дымок. Иду туда в надежде встретить кого-либо из аэродромной службы. То-то была радость! Стоит автомашина, рядом у костра три человека. Оказывается, это шофер и два механика, оставшиеся здесь, чтобы сдать на склад мотор. Свою задачу они выполнили, а как только справятся со второй – печеной картошкой, поедут в свой полк на новую точку. Объяснив им, кто я, сажусь рядом с машиной на кучу соломы и жду – мне не до картошки.

В тот же вечер, хотя и поздно, я был в братском полку. Встретили как своего и сразу же сообщили в часть, откуда утром на По-2 прибыл летчик Амелин и забрал меня. Амелин выглядел счастливым не менее, чем я. От него мы только и слышали:

– Я им говорю, что ты жив, а они не верят, твердят одно и то же: погиб в бою или подорвался на мине...

Оказывается, на мои поиски выезжал наш замполит майор Башкирцев, и машина его подорвалась на минах. Майор вернулся с известием, что летчик, приземлившийся в этот день на нейтралке с парашютом, погиб, подорвавшись на минном поле.

Замполит, радостный и взволнованный, убеждал всех:

– Мне хотя и неудобно ссылаться на приметы, но все же скажу. Народная молва утверждает: если тебя сочли погибшим, а ты оказался живым – будешь долго жить. Ты теперь у нас завороженный от вражеских пуль и снарядов!..

– Затем и вернулся в полк, только пусть доктор побыстрей подлатает меня, – говорю, указывая на полкового врача Гущина.

На этом моя первая «одиссея» с ранением закончилась. Все радовались. Но больше всего радовалась сероглазая Маша Раздорская – моя любимая девушка, с которой мы еще до этого поклялись: как бы тяжело нас ни изранило на войне, все равно будем только вместе! Ее однажды крепко задело в воздушном бою, вскоре после того, как она выучилась на стрелка-радиста на штурмовике. Но демобилизоваться по ранению она не хотела и работала теперь парашютоукладчицей. Отлично работала: у нее не было никаких ЧП!

И вот я – в лазарете. Уже неделю. За это время полковой сапожник сшил мне чуни – сапоги из мягкого материала от парашютной сумки на кожаной подошве, как у спортивных тапочек, и я впервые перебазируюсь не на самолете, а на автомашине из наземного эшелона части. По прибытии на новую точку приступаю к полетам. Вначале посидел в кабине, испытал ноги на работе с педалями. Затем слетал по кругу, выполнил полный пилотаж в зоне над аэродромом и, убедив командира полка в своей способности управлять машиной, через месяц пошел с эскадрильей на боевое задание. Правда, первое время до самолета добирался с костылями, позже – с палочкой, а затем и хромота прошла.

С освобождением Харькова Курская битва завершилась. Замысел врага – окружить и уничтожить наши войска в Курском выступе – не осуществился. Противник в этом сражении потерпел такое поражение, от которого не мог оправиться до конца войны. Стратегическая инициатива, перейдя на нашу сторону, прочно закрепилась за Советскими Вооруженными Силами. Полк в боях этого периода очень окреп. Пламя огненной дуги закалило воздушных бойцов. Боевое мастерство летчиков выросло, особенно в отражении налетов крупных сил и ведении боев с участием большого количества самолетов противника, до 150-200 машин, когда небо гудело и чернело от них.

Летчики проявляли мужество, храбрость и умение бить врага. Имена Ф. Семенова, Мухина, Кожедуба, Амелина, Тернюка, Мудрецова и других не раз отмечались на страницах армейской печати. Многие из летчиков, прибывших в полк перед битвой, достойно прошли это испытание, совершив по 25-40 вылетов с проведением 10-15 воздушных боев и добившись уничтожения двух – трех вражеских самолетов. Это тот минимум, который, на мой взгляд, необходим молодому летчику для того, чтобы он мог в групповом бою свободно ориентироваться, предвидеть последующий маневр противника и разумно действовать.

Мне часто вспоминаются жаркие схватки с врагом над Курской дугой и по-прежнему, как и тогда, я горжусь тем, что не оказался в стороне от важных событий, Я имел на счету 53 боевых вылета, 27 воздушных боев и 9 сбитых самолетов противника за это короткое, но безмерно тяжелое время. 2 августа 1944 г. мне было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. 23 февраля 1945 г. я был удостоен второй медали Золотая Звезда. И в промежутке между этими событиями произошла очень странная, даже для бывалых летчиков, история.

Этот второй эпизод, который я мысленно назвал – кто кого, имел место несколько позже, во время боевых действий в Венгрии, после боев у озера Балатон, когда войска 2-го Украинского фронта, разгромив окруженную группировку, 13 февраля 1945 года полностью очистили Будапешт от вражеских войск. Усилия нашего полка с падением столицы Венгрии – союзницы фашистской Германии – полностью переносятся на внешнее кольцо окружения, на линию фронта.

17 февраля полк получил задание: уточнить данные разведчика-бомбардировщика, который, возвращаясь с задания, наблюдал немецкие аэростаты ограждения в районе Комарно. До этого противник не практиковал применение таких средств ПВО в прифронтовой полосе. Поэтому появление аэростатов было для нас полной неожиданностью и в какой-то степени загадкой. Времени отводилось очень мало: результаты доразведки приказано доложить через три часа. Количество самолетов для выполнения задачи разрешалось определять нашим решением. До полка включительно. Но поскольку выход на цель, расположенную в тылу врага за 150 км от линии фронта, сопряжен с пролетом аэродромов противника и вероятным перехватом наших самолетов его истребителями, то участие большого количества машин в полете на разведку нежелательно: группа будет громоздка, маломаневренна и излишне заметна. Поэтому было решено задачу выполнять составом звена.

Выстроив летчиков второй эскадрильи, я объясняю им всю сложность задания и предупреждаю, что ожидает каждого из нас.

– Кто хочет пойти со мной, прошу сделать шаг вперед. Все летчики сделали шаг вперед.

– Спасибо, друзья! Благодарю за доверие ко мне и преданность делу, которому служите.

Гордость за товарищей наполнила сердце. Справившись с волнением, я продолжаю предполетные указания:

– На задание пойдем четверкой: пара Евгения Карпова и я с Мудрецовым. – Это был мой ведомый, мой зам, мой небесный брат. Верил я ему, как себе. К концу войны он лично сбил 17 самолетов и тоже стал Героем Советского Союза. – По самолетам!

Через несколько минут мы в районе цели. В небе на высоте от двух до двух с половиной тысяч метров — словно дымовая завеса от разрывов зенитных снарядов. Беру небольшое превышение и начинаю считать: кажется, двадцать два аэростата... Для перепроверки спрашиваю ребят:

– «Мудрый», Женя, сколько пузырей?

– Двадцать два, — прозвучало два голоса в эфире. Глазастые... Большего от звена и не требовалось. Но уйти, не причинив ущерба врагу, это уж слишком не по-гвардейски. Приказываю Карпову: «Женя, прикрой! Атакуешь после меня!»

Я разворачиваюсь на крайний верхний аэростат, даю очередь и резко отворачиваю от цели с набором высоты во внешнюю сторону заграждения. Медленно покачиваясь, вертикально к земле опускается аэростат.

Теперь Карпов идет в атаку, а я предостерегаю его:

– Сближение, как с наземной целью, быстрое. Не опаздывай с открытием огня. Иначе столкнешься!

В это время заработали зенитки. Удар ведущего второй пары точен – цель съежилась, падает вниз. В то же время вижу, что с юго-западной стороны с небольшого поля, расположенного рядом с опушкой леса, взлетает четверка истребителей. Значит, пора уходить. Наше появление, видимо, подняло на ноги всю округу. Со снижением на максимальной скорости мы разворачиваемся на восток – и курс на свою точку. Теперь «мессерам» нас не догнать! До переднего края остается километров сорок. В эфире слышен тревожный голос:

– Евстигнеев! Где ты? Торопись, надо мной – «фоккеры»... Узнаю – это Боровой, представитель от авиации на КП переднего края. Вступаю с ним в связь:

– Мы далеко от вас! Там, откуда пришли «фоккеры». Спешу!

– Торопись, задай жару стервецам!

Мы с ходу наваливаемся на ФВ-190. Получилось так, что я с Валентином Мудрецовым иду строго навстречу атакующим, а пара Карпова – она правее нас – угрожает замыкающему восьмерку.

Решаю атаковать первый ФВ-190, который только что вошел в пике. Затем – следующий. Но из-за быстрого перемещения снижающейся цели и воздействия отрицательной перегрузки, которая возникает от постоянного увеличения угла пикирования, прицелиться как следует не удается – очередь проходит совсем рядом с «фоккером». Фашист увидел, что дела его плохи, раз появились советские истребители, и прекратил штурмовку.

Второй самолет из его группы на выводе из пикирования невольно оказывается на встречном курсе. Идем лоб в лоб. Никто не уступает: ни «фоккер», ни я. Что ж, лобовая, так лобовая! Посмотрим, кто кого! Хотя с моей стороны это не совсем разумно: у ФВ-190 четыре огневые точки – две пушки, два пулемета, а мой Ла-5 имеет всего лишь две пушки. Но отступать нельзя. Фашист не выдержал – ведет огонь с дальней дистанции. Еще несколько секунд, и наступит мой черед. Но что это? Послышались удары по моей машине – значит, снаряды, посланные противником, достигли цели. Но мой «лавочкин» слушается рулей, а гитлеровский вояка в моем прицеле. Он не выдержал, отворачивает! Хорошо видна ядовито-желтая окраска брюха, и я своим залпом вспарываю его. Вражеский летчик, словно выброшенный катапультой, выпрыгивает из самолета. За ним тянется колбасой не раскрывшийся еще полностью парашют. Мудрецов проскакивает над ним.

Мы разворачиваемся на проскочивших мимо «фоккеров», но они поспешно уходят в глубь своей территории.

Делаем круг над командным пунктом. Передаю Боровому:

– Нас ждут дома с докладом. Разрешите убыть?

– Счастливого пути! Спасибо за помощь! – слышится в ответ.

Летим на свою точку. В воздухе относительно спокойно, можно бегло осмотреть самолет. Заметив на хвосте пробоину в стабилизаторе, начинаю работать рулем высоты. Машина послушна. При работе рулем поворота – тоже. Над аэродромом при выпуске шасси левая стойка вышла, а правую заклинило. Значит, повреждено еще и шасси. Принимаю решение садиться последним. Набираю высоту над аэродромом и пытаюсь резкими эволюциями самолета сорвать правую стойку с замка. Не получается. Тогда я перевожу кран в положение «шасси убрано», но левая стойка не убирается. Остается один вариант, и я передаю командиру полка — буду садиться на одну «ногу»!

Ольховский напоминает об условиях посадки и просит:

– Повнимательней, Кирилл!

Приземление проходит сложно. «Лавочкин» в начале пробега идет устойчиво, без изменения направления. Затем с потерей скорости появляется правый крен, машина начинает уклоняться к снежному брустверу на краю посадочной полосы, а его высота не меньше метра. Чтобы не врезаться в сугроб и не скапотировать, я резко передвигаю педали управления рулем поворота, создавая нагрузки на выпущенную стойку. Она не выдерживает и убирается. «Лавочкин» медленно ложится на фюзеляж и, юзом подползая к брустверу, останавливается.

Пока я докладывал командиру полка о выполнении задания, мой самолет отбуксировали на стоянку. При осмотре было обнаружено попадание трех бронебойных снарядов: один пронзил крыло и стабилизатор, два других, пройдя центроплан, нарушили систему выпуска шасси. Угодив в стойку, они заклинили шток цилиндра. Вот почему все мои старания выпустить ее ни к чему не привели. Машина подлежала ремонту. Жаль, конечно, расставаться с испытанным боевым другом, сжились мы с ним... Да что поделаешь?

Этот истребитель был построен на средства колхозника-пчеловода Конева В.В. из колхоза «Большевик» Бударинского района Сталинградской области. Патриот просил передать его лучшему летчику фронта. Вручили Кожедубу И.Н., затем после его ухода в другую часть на нем летал зам. командира авиаэскадрильи Павел Брызгалов, а после возвращения из госпиталя летал на нем я. Самолет славно послужил Родине...

И, наконец, моя предпоследняя, пятьдесят пятая победа памятна тем, что произошла накануне 27-й годовщины Красной Армии, в день моего рождения. А 23 февраля Указом Президиума Верховного Совета СССР я был удостоен звания Героя Советского Союза вторично. Вторую Золотую Звезду вручил мне командир корпуса Подгорный И.Д. Прикрепив к моей гимнастерке высшую награду Родины, по-отечески улыбаясь, он сказал слова, которые сохранились в моей памяти на всю жизнь:

– Я рад, что второй человек в вашем полку удостоен звания Героя Советского Союза дважды. Это – высочайшая честь не только для Кирилла Алексеевича, но и для всех нас, кто бок о бок с ним сражается!..

...Какое это было красивое время: Победа, мир, свобода!.. В двадцать восемь лет я был уже полковником. Служил на высокой должности здесь же, в Венгрии. Потом был направлен в Москву на учебу в Военно-воздушную академию. И вот тут, уже в Москве, я признался Маше: – Меня не могут взять в Академию! Я беспризорный, удравший в детстве из дому. Образование мое – всего семь классов! Понимаешь?

Маша посмотрела на меня своими удивительными, иссиня-серыми, в черных ресницах, глазами и сказала:

– Пойдешь в вечернюю школу. Подготовиться к экзаменам в Академию я тебе помогу, не забывай, что твоя жена до войны была учителем. Кроме того, можно взять репетитора. Это все – не страшно. А что матери столько лет сердце надрывал, и она даже не знала, живой ли ты вообще, — это непростительно! Грешно это...

– Да я сам об этом уже давно думаю, – виновато потупясь, признался я. – Чем больше думаю, тем больше мне стыдно.

– Ладно, – сказала Маша, – поедем в первый же отпуск на твою родину. Мать, ради такого счастья, тебя простит. Еще и гордиться тобой будет, «беспризорник»!

И мы поехали на родину, в отцовское село. И все было так, как заранее сказала Маша. А когда, поближе к учебному году, вернулись в Москву, Маша купила мне гражданский костюм попроще: темные брюки из крепкой, как железо, «хабэшной» ткани, фланелевую ковбойку и парусиновую куртку. И никаких наград не носить!

– Будешь в этой «форме» в вечернюю школу молодежи ходить. Как все! Чтобы тебя там не по наградам, а по знаниям ценили.

Так я окончил Краснознаменную Военно-воздушную академию в Монино (поступал вроде с аэродрома «подскока» – из вечерней школы). А затем и Академию Генерального штаба. И генерал-майором стал. И служил образцово. Жаль только, что пришлось рано уволиться в запас по болезни, в 1972 году. Все-таки не даром дались мне 55 сбитых фашистских самолетов и то первое ранение в ноги: все это надо было преодолеть!»

Евстигнеев Кирилл Алексеевич умер 29 августа 1996 г., похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Полковник Зюзин П.Д.**

"Осколки голубого сплава

Валяются в сухом песке.

Здесь всё: и боевая слава

И струйка крови на виске..."

С. Гудзенко

Полковник авиации в отставке Зюзин Пётр Дмитриевич имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, 3 ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), 2 ордена [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 3 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали.

Все четыре года войны наша страна жила под девизом «Тыл – фронту!» Многие труженики тыла сдавали свои сбережения и часть зарплаты в фонд обороны. Артисты эстрады Москвы и Ленинграда собрали деньги на постройку четырех истребителей. Поздно вечером на аэродроме, при свете аккумуляторов и фонарей «летучая мышь», знаменитая певица [Лидия Русланова](http://www.otvoyna.ru/ruslanova.htm) у новенького истребителя с надписью «Эстрада – Фронту» вручила формуляр на него молодому летчику Петру Зюзину. Счастливым оказался подарок: 26 марта 1944 г. Зюзин сбил три самолета противника.

Воспоминания Зюзина П.Д.

Родился я в одном из красивейших мест Подмосковья – в деревне Жуковке, в семье русского крестьянина. Отец умер, когда мне было два месяца, в 1922 году. Мать попала под поезд, когда мне было семь лет. Семью мне заменила школа ФЗУ связи. Потом работал надсмотрщиком центральной телефонной связи. Затем с отрывом от производства учился летать в аэроклубе Октябрьского района г. Москвы. Весной 1941 г. добровольно поступил в Черниговскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в мае 1942 г. И понял: авиация – моя жизнь. Это навсегда.

В действующей армии я с марта 1943 г., в составе 29-го гвардейского Волховского истребительного авиационного полка (Ленинградский фронт). А с сентября 1944 г. сражался в Советском Заполярье (Карельский фронт). Особенно напряженные бои разгорелись на рубеже р. Нарвы, где наши войска успели отвоевать у противника несколько плацдармов. Мы прикрывали наши наземные войска, сменяя друг друга. Приходилось вылетать по 4-5 раз в день. Эти вылеты стали настоящей школой мужества и мастерства.

26 марта 1944 г. я в четырех вылетах провел четыре воздушных боя и лично сбил три самолета противника; два ФВ-190 и один бомбардировщик-пикировщик Ю-87. 30 мая 1944 г. во главе восьмерки «яков» я прикрывал наземные войска южнее Нарвы. Сначала в воздухе царило спокойствие, и было обидно понапрасну жечь горючее. Я решил перелететь линию фронта и осмотреть аэродром противника.

Но то, что я увидел, превзошло все мои ожидания. Вблизи аэродрома кружили девять девяток бомбардировщиков Ю-87 – восемьдесят один пикировщик! А с аэродрома взлетали истребители ФВ-190, которые должны были прикрывать их для полета на бомбежку. Я передал ведущему второго звена, чтобы он связал боем ФВ-190, а сам, своей четверкой, напал на бомбардиров. Немцы не ожидали, что их рискнет атаковать горстка советских истребителей, да еще над чужим аэродромом. А фактор неожиданности на войне – большое дело.

Наша внезапная атака ошеломила фашистов, а последующие атаки внесли полнейшую сумятицу в их ряды, Ю-87 один за другим стали сбрасывать бомбы и налегке удирать в разные стороны. Замысел немцев был сорван, и их налет на наши войска не состоялся. Кроме того, немцы потеряли в том бою пять Ю-87 и два ФВ-190. Все наши самолеты вернулись на аэродром. Одному ФВ-190 все же удалось прорваться к моему самолету. Вражеские снаряды рвались рядом с кабиной, я был ранен, бензиновые баки пробиты. Самолет приходилось пилотировать очень осторожно, так как из-за утечки горючего мог возникнуть пожар. Кровь заливала глаза, намокла гимнастерка, «красные шарики» замелькали в глазах, и, чтобы не потерять сознание, я надел кислородную маску и довел свой подбитый «як» до аэродрома.

Из-за повреждений, полученных в бою, ни шасси, ни щитки-закрылки не выпускались. Шасси удалось выпустить аварийно, а щитки-закрылки, которые должны были гасить скорость, так и остались невыпущенными. После посадки в самолете было обнаружено сто восемь пробоин. Но я не задержался в госпитале, упросил врачей не удалять осколки из правой руки, воевать они не мешали. Только через пятнадцать лет, в 1958 г., эти осколки в руке дали о себе знать. Пришлось повторить хирургическую операцию. Хирург подарил мне два осколка на память и разрешил дальнейшую летно-испытательскую работу.

Всего за войну я совершил 208 боевых вылетов, в 41 воздушном бою лично сбил 19 самолетов противника. В воздушных боях на Ленинградском фронте был дважды ранен: в 1943 г. и в 1944 г.

...Был со мной на фронте лирический эпизод. Артисты эстрады Москвы и Ленинграда сдали свои личные сбережения на постройку четырех самолетов-истребителей и подарили их нашей эскадрилье. На борту шла надпись «Эстрада – Фронту». Мне самолет вручала народная артистка Советского Союза Лидия Андреевна Русланова. От лица всех экипажей я пообещал, что мы будем с удвоенной силой биться с врагами и одновременно беречь эти самолеты, чтобы на них встретить день Победы. Затем все отправились в штаб дивизии, находившийся в девяти километрах от аэродрома, где в клубе была подготовлена сцена для выступления артистов.

Концерт прошел с большим успехом. В перерыве Лидия Андреевна Русланова попросила познакомить ее поближе с летчиком, которому вручала самолет, так как в темноте плохо меня рассмотрела. И я был вновь представлен ей. Она спросила о моей семье и, узнав, что я в семь лет остался круглым сиротой, тяжело вздохнула. А потом, поинтересовавшись, за что я получил звание Героя, предложила выпить за мое здоровье. И добавила, что всегда будет охотно отвечать на мои заявки, – спеть какую-нибудь песню – на концертах, по радио. И позже, много лет подряд, в праздничные дни я всегда заказывал по радио песни в исполнении всеми любимой певицы Лидии Руслановой.

После войны, до 1951 года, я участвовал во всех воздушных парадах над Москвой и в Тушино, ощущал радость и в то же время волнение, потому что за моим полетом наблюдали тысячи глаз.

...При полетах на поршневых самолетах два Героя Советского Союза (один из них я) сопровождали на истребителях флагмана, открывающего парад. При полетах на реактивных самолетах я водил на парад группу истребителей. С 1951 по 1959 год я был старшим летчиком-испытателем в Государственном научно-испытательном институте имени Чкалова. Летал на всех типах самолетов. Но, пожалуй, самым памятным было испытание нового истребителя в стратосфере.

Набрав заданную высоту, я начал выполнять фигуры высшего пилотажа. Неожиданно услышал, что пропадает привычный для слуха звук двигателя. Приборы подтвердили мои опасения, обороты резко падали. Двигатель остановился. Все попытки снова запустить его ни к чему не привели. Идти на посадку? Но еще никому не приходилось сажать такой самолет с остановленным двигателем. Можно, конечно, было воспользоваться катапультой и парашютом, но тогда конструкторы и инженеры не узнают, почему остановился двигатель. И, может быть, следующий полет на таком же самолете будет стоить кому-то жизни. Я решил садиться на аэродром. Шасси и щитки-закрылки пришлось выпускать аварийно.

Посадка прошла благополучно. Осмотрев самолет, специалисты обнаружили причину остановки двигателя. На больших высотах, из-за разряженного воздуха, насос, установленный на двигателе для подачи горючего, не обеспечивал его подачу из баков, расположенных в крыльях, и двигатель останавливался. В конструкции самолета была проведена доработка. После устранения этого недостатка самолеты вновь были допущены к полетам.

После увольнения из армии по состоянию здоровья (случилось это в 1959 году) связь с авиацией по-прежнему не терял. Почти четверть века работал старшим инженером в опытном конструкторском бюро (ОКБ) им. Микояна. И по-прежнему, по старой, еще фронтовой традиции, почти всегда заказывал в дни праздников русские песни в исполнении всеми любимой певицы Лидии Руслановой».

Зюзин Пётр Дмитриевич скончался 15 апреля 1999 г., похоронен в Москве на Николо-Архангельском кладбище.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Полковник Демидов Р.С.**

"...Был друг хороший у меня,

и дружбу молча я берег…"

С. Гудзенко

Полковник в отставке Демидов Ростислав Сергеевич имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, 3 ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), Орден [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 2 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), 2 ордена «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медали.

Морского летчика Ростислава Демидова война застала на Тихом океане. На фронт он, не без труда, попал лишь в феврале 1944 г. – в ВВС [Балтийского флота](http://www.otvoyna.ru/bfsssr.htm). И сражаться ему там довелось на новых, поступивших по ленд-лизу американских самолетах-торпедоносцах «бостон». Об этом труднейшем деле, требующем отчаянной смелости и ювелирной осторожности, и рассказывает наш Герой.

Воспоминания Демидова Р.С.

«Родился я в Харькове – городе, далеком от моря. Но о море мечтал с детства. В 1940 г., восемнадцати лет от роду, я, окончив с золотой медалью среднюю школу, поступил в Военно-морское авиационное училище имени Леваневского в г. Николаеве. Ускоренный выпуск нашего училища состоялся осенью 1941 г. Почти всех выпускников, в том числе и меня, направили на Тихоокеанский флот. Я был назначен штурманом самолета в 4-й минно-торпедный полк. В этом полку мы получили опыт полетов над морем в различных условиях – днем и ночью. Узнал, что это за штука – торпедометание и минные постановки. Летал я вместе с летчиком Александром Гагиевым, осетином, моим ровесником, таким же высоким и худым, как я, только по-южному черноволосым и темпераментным. Когда он что-нибудь оживленно рассказывал, можно было подумать, что он с кем-то ссорится. Но, в сущности, он был очень добрый парень.

На Балтике, куда нас перевели на должности командира и штурмана, мы летали в одном экипаже во вновь организованном 51-м минно-торпедном полку. С Сашей Гагиевым мы всегда были вместе, дружили по-настоящему: понимали друг друга без слов как на земле, так и в воздухе. Весь командный состав 51-го полка был с [Тихоокеанского флота](http://www.otvoyna.ru/tfsssr.htm), а рядовые летчики прибыли из училищ – выпускники военного времени. Знаний у них тогда еще было маловато, да и опыта не хватало: у каждого налет – всего несколько часов. В начале 1944 г. полк получил американские самолеты-бомбардировщики «бостоны», рассчитанные на экипаж в 3-4 человека: летчик, штурман, радист, стрелок. Почти никто из летного состава полка на них не летал.

Инструкторов и учебных самолетов (двухштурвалок) не было. Инструкции по технике пилотирования и технические описания были на английском языке (а в школах мы учили немецкий). Два дня сидели в кабине с инструкциями, описаниями и англо-русским словарем. Разобрались с приборами, органами управления, оборудованием кабин. Запустили двигатели, рулили по аэродрому... «Бостоны» оказались хорошими самолетами. Легкими в управлении, с мощными двигателями. На следующее утро вылетели. Машина была проста и послушна. Слетали по кругу, не убирая шасси. Потом еще несколько раз слетали по кругу уже с уборкой шасси. Потом потренировались в зоне. Постепенно «почувствовали» самолет и привыкли к нему.

В сущности, у «бостонов» была только одна сложность. Она заключалась в приборном оборудовании. Высотомеры на американских самолетах оцифрованы в футах (а фут – в переводе с английского – ступня человека – равен 0,3048 м), указатель скорости – в сухопутных милях в час (сухопутная миля равна 1,609 км). Мы же привыкли к оцифровке высотомеров в метрах, а указателя скорости – в километрах в час. Но и с этим мы постепенно сжились. Освоив «бостоны», начали переучивать рядовых летчиков и штурманов. Летали мы много: днем – техника пилотирования, тренировки по маршруту, отработка торпедометания и топмачтового бомбометания. А руководящий состав начал летать по ночам на боевые задания. В марте полк уже вошел в боевой состав дивизии и с учебного аэродрома в Новой Ладоге перелетел на аэродром Клопицы – в 80 км юго-западнее г. [Ленинграда](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm).

На этом аэродроме уже базировался 1-й гвардейский минно-торпедный полк. Этот полк участвовал в боевых действиях с первых дней войны. Уже в то время в этом легендарном Краснознаменном полку было 20 Героев Советского Союза. О службе в такой части можно было только мечтать, И вдруг наша мечта служить в 1-м полку осуществилась. Дело было так. В мае 1944 г. оба полка ночью в плохую погоду летали на минные постановки. Однажды, когда мы уже были на подходе к аэродрому, погода резко ухудшилась. В то время в Клопицах еще не было ни локаторов, ни системы посадки, ни даже приводной радиостанции. Всем самолетам передали команду садиться на запасном аэродроме.

Хорошо, что до этого мы с Сашей Гагиевым при любом удобном случае тренировались в заходе на посадку с прямой на малой высоте. Вот в этом трудном полете такая тренировка в посадке с прямой нам очень пригодилась: мы сели удачно. Дело в том, что над водой облачность всегда выше, чем над сушей, поэтому мы сравнительно просто «пробили» облака над Финским заливом и на бреющем полете зашли на «свою» дорогу – шоссе, которое вело к аэродрому и по направлению почти совпадало с курсом посадки. Летим над вершинами огромных елей, я лежу на полу кабины и контролирую высоту полета и направление «визуально»: через остекление Саше плохо видно, дождь заливает переднее стекло кабины. Наконец зашли на посадку, сели точно у «Т».

Не успел я голову высунуть наружу, видим: бежит посыльный с командного пункта. Передает приказание летчику и штурману (то есть нам) прибыть на КП к руководителю полетов, командиру 1-го полка майору Ивану Ивановичу Борзову. Зачем? Кроме нашего самолета, других посадок здесь сейчас не было: все из-за погодных условий ушли на запасные аэродромы. Идем в ожидании нагоняя на командный пункт. Встречает нас сам Иван Иванович:

– Ну как, соколики, сели?.. – «Соколики» – это его любимое слово в разговоре с летчиками. Причем в зависимости от ситуации интонация бывала самая разная. Продолжает дружелюбно:

– Давно вместе летаете?

Говорим, что уже три года в одном экипаже.

– Хотите в первый полк?

– Конечно, хотим!

Через несколько дней наш экипаж перевели в 1-й гвардейский минно-торпедный полк. Между тем наш прежний, 51-й полк, нес большие потери: отсутствие боевого опыта, недостаточная профессиональная подготовка молодого летного состава приводили к гибели экипажей, причем даже при низком противодействии противника. Вот почему в июне 51-й полк был отправлен на переформирование, а часть экипажей была переведена в 1-й полк Борзова.

Здесь нас ожидала интересная для молодых летчиков, уже успевших сродниться с риском, работа. Следует сказать, что еще в 51-м полку мы освоили новый для того времени вид боевых действий – топмачтовое бомбометание. Название это произошло от наименования верхней части мачты корабля – «топ». Бомбы сбрасываются на высоте топа, т.е. 15-20 м. Главное в этом способе бомбометания – увеличение вероятности попадания в корабль за счет рикошета бомбы от водной поверхности. Рикошет равен 100-200 м. Если бомба упадет с недолетом на длину рикошета, то обязательно поразит корабль. Без учета рикошета вероятность попадания в корабль 0,2-0,3. С учетом рикошета – 0, 8-0, 9. Это цифры вероятности попадания в идеальных полигонных условиях. А с учетом противодействия противника они уменьшаются в два-три раза.

5 июля 1944 г. немецкое командование хотело высадить морской десант в тылу наших наступающих войск – в Копорском заливе, что западнее Ленинграда. В составе вражеского десанта было несколько транспортов, сторожевых кораблей и катеров. Советское командование решило сорвать их операцию внезапным бомбовым ударом. Наш экипаж был ведущим четверки топмачтовиков. В операции участвовали штурмовики Ил-2, они подавляли зенитную артиллерию десанта. Господство в воздухе в районе удара обеспечивали истребители Як-9. Мы на своих «бостонах» зашли с моря, со стороны солнца. Все четыре «бостона» – в строю фронта. Вражеский десант был уже в нескольких километрах от берега. На удалении 7-8 км от кораблей набираем высоту горкой и со снижением идем в атаку. Скорость увеличиваем до максимальной (550-570 км/ч). Обстреливаем цель из носовых пушек и пулеметов. (На «бостоне» в носовой «кабине» было установлено четыре крупнокалиберных пулемета и две пушки.)

По нашим самолетам ведут шквальный огонь с кораблей, стреляют все калибры: от 75-мм пушек до винтовок и пистолетов. Уклоняемся от трасс и разрывов, маневрируя курсом и высотой. На удалении около километра переходим в горизонтальный полет. Боевой курс 4-6 секунд, сброс бомб на удалении рикошета – 100-200 м от корабля. После сбрасывания бомб «перескакиваем» через корабль, отвернуть уже нельзя – нет времени. Да и при развороте обязательно собьют. За кораблем снижаемся к воде и уходим с маневром в сторону берега.

Удача! Наш экипаж атаковал наиболее крупный транспорт. На отходе радист видит взрыв двух наших ФАБ-500 в корабле. Разведчик сфотографировал результаты удара. Тот же результат подтвердили истребители. Мы потопили транспорт водоизмещением две тысячи тонн. Другие экипажи нашей группы потопили еще один транспорт и сторожевой корабль. На аэродром вернулись все самолеты – пробоин много, но все ребята живы! Топмачтовое бомбометание эффективно применялось в комбинированных ударах по кораблям и транспортам на базах и в портах; на мелководье, когда торпеды применять было нельзя (потому что минимальная глубина моря для торпед – 15м).

В комбинированных ударах морской авиации самолеты-топмачтовики обеспечивали удар самолетов-торпедоносцев, отвлекали от них внимание врага и подавляли зенитные средства кораблей и транспортов. Тактической единицей в таких ударах была пара торпедоносец и топмачтовик. Мне нравился этот эффективный вид борьбы с морским флотом противника. Но вначале несколько слов о торпедометании.

Торпеда – это сигара длиной в 5 м и диаметром 45 см. Двигается она в воде при помощи парогазовой машины по прямой на установленной глубине (1-3 м) со скоростью 40 узлов, выражаясь по-морски (т.е. 75 км/ч). Боевой заряд торпеды – 250 кг тротила. Обычно одного попадания торпеды достаточно для потопления транспорта водоизмещением 7-8 тыс.т или миноносца. Сбрасывается торпеда с высоты 25-20 м в режиме строго горизонтального полета, на определенной скорости, на удалении от цели от 500 до 1500 м; чем ближе, тем вероятнее попадание. В полигонных условиях, когда реально никто тебе не сопротивляется, вероятность попадания торпеды, конечно, выше: 0,8.

В боевых условиях вероятность попадания в два-три раза меньше в зависимости от противодействия. Все серийные «бостоны» в наших ремонтных мастерских дорабатывались в двух вариантах: торпедоносцы и топмачтовики. На тех и других устанавливались торпедные держатели (между фюзеляжем и плоскостью). В бомбоотсеке закреплялись два дополнительных топливных бака, которые позволяли увеличить радиус действия «бостонов» вдвое. Заменяли высотомеры и указатели скорости. Аналогично дорабатывались и торпедоносцы, но основное их отличие от топмачтовиков состояло в установке передней кабины штурмана на месте носового артиллерийского отсека.

Эта кабина имела хороший передний обзор и необходимое навигационное оборудование. От прежнего вооружения здесь оставались два неподвижных крупнокалиберных пулемета. Ведущие групп у нас всегда летали на «бостонах» с передней штурманской кабиной. И еще: в комбинированных ударах летчик ведущего экипажа управляет всеми экипажами группы, держит связь с истребителями сопровождения и другими участвующими в ударе группами. Это очень ответственная работа, которая требует пристального внимания и много физических сил. В опытных, слетанных экипажах по традиции эту работу выполнял штурман ведущего. Такое решение диктовала необходимость. Ибо отвлекать летчика от пилотирования, ставя ему попутно еще и задачу уклоняться от зенитного огня и истребителей, равносильно гибели... В общем, если делать все четко, по секундам, то заниматься топмачтовым бомбометанием и торпедированием не так уж страшно. Главное – выдержка!

И вот 24 августа 1944 г. наша разведка обнаружила два конвоя на подходе к базе [Либава](http://www.otvoyna.ru/libava.htm). С аэродрома Паневежис (Литва) подняли две четверки «бостонов» нашего же полка. Ведущим первой четверки был наш экипаж. Второй четверки – ведущий капитан Сергей Смольков, опытный и смелый летчик. Наша группа линию фронта прошла благополучно: в наши четверки с земли почти не стреляли. Конвой мы обнаружили в расчетном месте, с кораблей нас совсем не видели. В составе этого конвоя было три транспорта и четыре сторожевых корабля. За время атаки зенитные средства такого конвоя выпускают по самолетам более 40 тысяч снарядов и пуль! Попадать в этот смертоносный ад нам ни к чему.

Но мы, оставаясь вне видимости конвоя, на предельно малой высоте зашли со стороны солнца. Развернулись на цель. На удалении около 10 км нам дана была команда «разойтись для атаки». По этой команде наш экипаж и один топмачтовик отворачивают от направления на цель на 60° вправо; вторая пара нашей группы – влево на 60°. Через 40 секунд после окончания разворота даю команду: «Атака!» По этой команде обе пары разворачиваются на цель. Топмачтовик набирает высоту и на максимальной скорости, со снижением ведет по сторожевым кораблям огонь из носовых пушек и пулеметов. Радист и стрелок наблюдают за «воздухом» – возможна атака истребителей.

С кораблей нас замечают уже во время выхода в атаку на самый крупный транспорт. Противник открывает огонь – очень сильный, и его огонь отвлекает на себя топмачтовик. Саша Гагиев все время маневрирует... На удалении 1 км от объекта я даю команду: «Режим». Это – самый опасный период атаки: летчик должен выдерживать строго горизонтальный полет, заданную высоту и скорость. Продолжительность этого этапа 5-6 секунд, но они жизненно важны для нас.

На удалении 500 м от цели сбрасываю торпеду. Потопили транспорт водоизмещением 8 тыс. т. А наш коллега-топмачтовик, лейтенант Алексей Скрябин, потопил сторожевой корабль. Вторая пара нашей группы потопила еще один транспорт. Из атаки вышли все благополучно – вернулись без потерь.

А группа Смолькова обнаружила вражеский конвой внезапно. Но корабли конвоя увидели самолеты раньше. Ведущий решил атаковать противника сходу. Корабли открыли в ответ ураганный огонь. Ведущий, наверное, не выдержал режим сбрасывания, и его торпеда утонула. Ведомый торпедоносец, лейтенант Виктор Карабасов, сбросил торпеду точно. Транспорт в 6 тыс. т затонул. Но самолет был сильно поврежден – возможно, ранило летчика… Связи с экипажем не было. После атаки группа не собралась. Первым на аэродром вернулся топмачтовик лейтенант Николай Филимонов. Самолет его был сильно поврежден. Не выпуская шасси, он сел на грунт. К счастью, экипаж был цел. Вторым садился Смольков. На пробеге двигатели заглохли, вытек бензин из пробитых баков. Но... редкое везение: пожар все же не возник.

Виктор Карабасов подлетел позже со своим штурманом Гришей Пряхиным, это наши старые друзья. Вместе служили на Тихом океане, вместе прибыли на Балтику. Виктор был отличный летчик, но очень самоуверенный и упрямый, а эти качества противопоказаны летчику. Пилотировал он хорошо, но очень резко. Когда зашел на посадку – двигатели стали. Самолет вдруг клюнул носом и врезался в землю. Взрыв!.. Спасти их было невозможно. Потом мы вытащили сгоревший экипаж. На следующий день их похоронили в березовой роще на границе аэродрома. Такая у нас была работа. Расчет в ней шел даже не на секунды, а на доли секунд. Но война есть война, и она не остановится от того, что солдаты оплакивают своих боевых друзей. Мы продолжали, стиснув зубы, свое дело.

27 августа 1944 г. в юго-западной части Балтийского моря разведка обнаружила конвой противника в составе двух крупных транспортов, двух сторожевых кораблей и трех подводных лодок. На перехват им вылетела наша группа из семи «бостонов». Ведущим был капитан Сергей Смольков. В его подгруппе – два торпедоносца и два топмачтовика. В нашей подгруппе было два топмачтовика, а мы с Гагиевым взяли торпеду.

Полет по цели прошел в общем боевом порядке. До береговой черты нас сопровождала группа истребителей Як-9, однако в море они с нами не пошли – у них было мало горючего. Погода стояла хорошая. Небольшая облачность, слабая дымка. В точке боевого развертывания обнаружили мы над конвоем 12 истребителей ФВ-190. Вышли в атаку с двух направлений. Смольков потопил транспорт в 12 тыс. т. Наш экипаж потопил подводную лодку. Топмачтовики обеспечили успешность атаки. Один из топмачтовиков потопил вторую подводную лодку.

При выходе из атаки на нас насели немецкие истребители. Два ФВ-190 нагло шли на наш самолет. Применяем проверенный маневр: снижаемся к воде. Это не дает возможности вражескому истребителю атаковать с нижней полусферы и заставляет его вести огонь сверху, с пикирования, но с большой дистанции, что ему явно невыгодно. Ведь ФВ-190 – тяжелый истребитель, при выводе из пикирования он имеет большую просадку. Близко к уровню моря подойти не может, боится врезаться в воду.

У нас был отработан еще такой маневр уклонения от огня истребителей: радист наблюдает за атакующим истребителем и в момент открытия им огня дает летчику команду на отворот в сторону атакующего. Радист и стрелок отражают атаки. Минут через 5-7 наш стрелок, матрос Вениамин Соколов, сбивает один ФВ-190. Второй истребитель противника выходит из боя. Теперь мы спокойно разворачиваемся на берег. К нам пристраиваются два наших топмачтовика. Но... из четверки Смолькова никого не видим. Только после посадки мы узнали, что вражеские истребители сбили экипажи Смолькова и Героя Советского Союза Иосифа Сачко. В экипаже Смолькова погиб и второй наш Герой Советского Союза – штурман Николай Афанасьев. Это были очень болезненные для нас потери. Но на войне такое неизбежно, и своей судьбы никто не знает до самого конца войны.

Лето 1944 г. было очень тяжелым для нашего полка. Мы много летали, полк потопил более двадцати транспортов и кораблей врага. Это был большой успех, но достался он нашему 1-му мино-торпедному авиаполку тяжелой ценой. Тридцать экипажей были потеряны. Погибали молодые, недостаточно опытные летчики, и в этом была определенная закономерность. Если такой экипаж совершал благополучно до четырех боевых вылетев, то «старики» считали, что он будет продолжать успешно летать где-то до двенадцатого вылета. Если летчики не переоценивали свои силы, то приобретали боевой опыт и уверенно преодолевали все трудности. Хуже было, когда они забывали об осторожности, которая тоже ой как необходима на войне!.. И надо помнить всегда: смелость и целеустремленность – это движущие силы, необходимые для решения задач, поставленных перед летчиком. Но осторожность – это тормоз, без которого тоже обойтись невозможно.

В опытном слетанном экипаже должны быть целесообразно распределены обязанности между летчиком, штурманом, радистом и стрелком. Если все члены экипажа имеют очень высокий уровень профессионального мастерства, совершенное «чувство самолета», мгновенную реакцию на любое внешнее воздействие и отлично развитую интуицию, – успех экипажу обеспечен. Тогда летчик и штурман не допускают шаблона в действиях. Умеют быстро и точно оценить боевую и метеорологическую обстановку, безошибочно найти оптимальное решение и уверенно его выполнять. Эти качества приносят успех, позволяя побеждать в невероятно сложных боевых ситуациях. В нашем 1-м гвардейском минно-торпедном полку было 33 Героя Советского Союза. В боевых вылетах погибли пять из них...

За два последних года Великой Отечественной войны наш экипаж выполнил 106 боевых вылетов. Нами было потоплено 6 транспортов противника общим водоизмещением 27 500 т, а также повреждено несколько транспортов и кораблей. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 г. мне, старшему лейтенанту Р.С. Демидову, было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1948 г. я поступил в Военно-Воздушную академию, которую окончил в 1951 г., после чего был старшим преподавателем кафедры боевого применения оружия в своей родной академии. В 1957 г. защитил кандидатскую диссертацию, получил ученую степень кандидата военных наук. В 1960 г. мне присвоено звание доцента. В 1964 г. был назначен начальником кафедры штурманской службы и применения авиационного оружия Военно-Морской Академии в г. Ленинграде. В 1972 г. защитил диссертацию и получил ученую степень доктора военно-морских наук. В 1973 г. мне было присвоено звание профессора.

Многие мои выпускники в настоящее время занимают руководящие должности в морской авиации России. В сентябре 1983 г. уволен в отставку по возрасту, но продолжал работать в меру сил. С 1983 по 1991 г. был профессором кафедры безопасности в Московском институте инженеров гражданской авиации. Наверное, если бы можно было повторить жизнь сначала, я бы избрал ту же непростую профессию, ибо владение ею бывает очень нужно в трудный для Родины час. И дает нам верных и мужественных друзей, каким был для меня всегда Саша – Александр Максимович Гагиев, впоследствии тоже Герой Советского Союза, замечательный морской летчик, ныне – полковник запаса».

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Полковник Истомин В.В.**

"Ты знаешь,

есть в нашей солдатской судьбе

первая смерть

однокашника, друга..."

С. Гудзенко

Полковник авиации в отставке Истомин Виктор Владимирович имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, 2 ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), 2 ордена [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 2 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали.

В двадцать лет не веришь в свою смерть, а гибель друга поражает и ожесточает, требуя немедленной мести. Ил-2 враги называли «горбатым» – по внешнему виду; «крылатым танком», потому что он утюжил с воздуха огнем своих реактивных пушек, пулеметов любую технику и массы живой силы врага, отчего прозвали его еще «черной смертью». Но в таком случае летчики-штурмовики и воздушные стрелки – и сами смертники, так как штурмовали огрызающегося огнем врага на малой высоте, в зоне смертельной опасности для себя. И потому каждый, воевавший на штурмовике Ил - 2 герой, даже если не получил это высокое звание.

Воспоминания Истомина В.В.

«Мой профессиональный выбор весьма удивил родителей. Отец много лет проработал корректором в различных издательствах, мать была медицинской сестрой. Профессии вполне достойные, нужные и каждому понятные. Но когда в 1940 году, будучи шестнадцатилетним юнцом и учась еще в средней школе, я поступил в аэроклуб Железнодорожного района Москвы, это вызвало у всех моих близких шок. Почему, откуда такой интерес к совершенно незнакомой и рискованной профессии? В общем, меня не поняли и выбор мой посчитали несерьезным. В сентябре 1941 года я закончил летную школу аэроклуба и был направлен в Тамбовскую военную авиационную школу пилотов. После окончания школы с июня 1944 года я – на фронтах Отечественной войны. Летчик-штурмовик на знаменитом [Ил-2](http://www.otvoyna.ru/chturm.htm). Тогда еще это была очень молодая специальность. Но и из печати и из рассказов случайных знакомых мои близкие уже знали, что это – дело очень опасное.

Итак, я летчик 783-го Краснознаменного штурмового авиационного полка, входившего в состав 199-й штурмовой авиационной дивизии 4-го штурмового авиакорпуса, которым тогда уже командовал прославившийся еще в Заполярье генерал Байдуков Георгий Филиппович, сподвижник Валерия Чкалова, в экипаже которого он прилетел в США через Северный полюс. Сражался я на 1-м и 2-м Белорусском фронтах. Участвовал в прорыве обороны врага на Днепре, в разгроме Бобруйской группировки противника, в боях под Минском, Слонимом, Брестом. Довелось участвовать в освобождении Польши, драться в Восточной Пруссии и Германии. Я совершил более ста боевых вылетов, уничтожил два вражеских самолета, десять танков, бронепоезд, четыре переправы и много боевой техники и инженерных средств врага. Но один случай в этой военной круговерти я запомнил особенно ярко – навсегда.

Наш штурмовик Ил-2 обладал мощным вооружением, состоящим из пулеметов, пушек и бомб, а также крупнокалиберного пулемета, которым, как правило, работал наш воздушный стрелок. Мы атаковали противника с малых высот, чтобы успешней его поражать, но тем самым становились уязвимее и сами. Чтобы добиться успеха в бою, необходимо было видеть позиции пехоты, артиллерии, сосредоточение танков. Улавливать хаотическое движение этих танков и двигающихся поездов, бронепоездов, кораблей и других плавсредств... И все это стреляло в нас самих: из зениток, танковых орудий и даже автоматов.

Взрывались на передовой фугасы... Они тоже посылались нам, штурмовикам, летящим на бреющем полете; и не только фугасы, но и их осколки могли поразить нас. А на больших высотах приходилось отбиваться от яростных атак фашистских истребителей, прикрывавших свои войска. Но и нас сопровождали истребители, отбивавшие их атаки. Наш воздушный стрелок с замечательной летной фамилией Чкалов был поистине самоотверженным другом. Он думал прежде всего о нас, как и мы думали о тех, кого в первую очередь обязаны были защищать по приказу наших командиров. Таковы, наверное, законы войны: кто-то кого-то должен защищать именно ценой собственной жизни. У каждого в бою своя роль. И у каждого свои, особые трудности, связанные с его военной профессией.

Летом 44-го года при освобождении [Белоруссии](http://www.otvoyna.ru/bel.htm) продолжались упорные бои нашей пехоты с противником. Мы всеми силами помогали ей, делая в отдельные дни по три-четыре боевых вылета. Однажды, уже под вечер, летели группой из шести самолетов на фронт, где на одном участке, уже знакомом нам, в лесу, сосредоточилось большое количество танков противника с явным намерением нанести нашим войскам неожиданный, сильный удар и задержать их наступление.

Вел командир эскадрильи старший лейтенант Николай Федоров. При подлете к линии фронта нас встретил плотный зенитный огонь врага, но мы, маневрируя, продолжали полет к цели, идя за своим командиром. И он точно вывел эскадрилью к скоплению вражеских танков. Те, увидев нас, открыли бешеный огонь из своих башенных орудий и пулеметов. Пикируя за командиром, мы сбросили на них противотанковые бомбы, выпустили из-под крыльев реактивные снаряды. Все смешалось в дыму и облаках огня и пыли. Уцелевшие танки фашистов начали расползаться – им стало уже не до атак. У меня за спиной тарахтит из своего пулемета воздушный стрелок Петр Чкалов, в воздухе появились «мессеры», вызванные немцами, на них ринулись наши «яки», и над нами завязался отчаянный воздушный бой.

Я летел последним в группе, за своим старым товарищем (мы дружили еще со времен авиационного училища), Жоркой Гришенковым. Видел, как он точно отбомбился, – огнем взметнулись взрывы на земле среди танков! Но что-то случилось с ним самим. «Эр-эсы» он почему-то не пустил, на выводе из пикирования у самолета вышла только одна «нога», а стрелок у Жорки молчал.

Полет их машины стал неуверенным, но Жора каким-то фанатическим усилием летчика продолжал держаться в строю, точней – в центре круга, создавшегося из наших штурмовиков. Когда мы заходили на позиции танков вторично, расстреливая их и все вокруг из пушек и пулеметов, я вдруг увидел, как самолет Жорки стал идти с большим креном мимо нас и врезался в самую гущу вражеских танков...

На фронте бытовала традиция – мстить за потерю друзей, родных, любимых. Я страдал глубоко и решил отомстить за Жору. Техник самолета и мой стрелок, понимая мое тяжелое состояние и готовность мстить за погибшего друга, подсказали мне сделать на фюзеляже нашего самолета надпись: «За Жоржа!» Они всю ночь выводили на фюзеляже белой краской эти два коротких слова – «За Жоржа» – витиеватыми буквами-закорючками. А чуть выше этой надписи нарисовали белые стрелы. Издали, из-за этих стрел, невозможно было прочитать написанное, но самолет стал резко отличаться от других, когда мы летели группой.

А я все думал и думал: «Ну почему Жорка после первого захода, когда подбили его самолет, допустил, чтобы вывалилась «нога» его шасси: то ли его тяжело ранило, то ли убило стрелка? Иначе он не молчал бы и не вышел из строя. И ведь линия фронта была совсем рядом!» Наконец я понял: не мог он бросить нас, не выполнив задания. Не мог не расстрелять по ненавистному врагу все «эр-эсы», все снаряды и патроны! И не пытался он идти на вынужденную посадку, как я было подумал сначала. Он намеренно врезался в гущу врага. У него были и свои, личные причины ненавидеть фашистов, – я знал об этом.

В последующих боевых вылетах я с тревогой стал ощущать, что фашистские истребители обращают на меня особое внимание. Моему верному Пете Чкалову приходилось сильно попотеть, когда он отбивался от них. Зенитчики фрицев тоже старались бить в конец группы, где последним – замыкающим – часто летал я. После очередного такого вылета, который стоил мне большого напряжения сил, зам.командира полка, опытный и смелый летчик майор Ларин после разбора вылета отвел меня в сторону и сказал:

– Истомин, я понимаю и разделяю твою боль от потери друга. Но твои каракули на фюзеляже самолета заставляют фрицев думать, что среди нас появился знаменитый ас, вот они по тебе больше всех и лупят! Только ты не обижайся, я все понял и сочувствую тебе. Но горе – горем, а терпи: война без слез не бывает. И надо становиться взрослей!

Он посмотрел мне в глаза, как смотрел родной отец, ругая меня за ребячьи проделки... Я, конечно, не обиделся на умного и корректного командира. В самом деле вдруг почувствовал себя повзрослевшим, хотя не меньше прежнего меня раздирала боль за погибшего Жорку. А после ужина мы втроем до утра соскабливали с фюзеляжа памятные слова «За Жоржа!». Теперь я продолжал летать на боевые задания как все, без всякой надписи на фюзеляже, и боевой мой счет от этого только вырос. Через несколько дней майор Ларин героически погиб в огне, поражая важную цель. Он вел тогда группу «горбатых», в которой был и я. И хотя это было очень давно, мне все еще порой кажется, что он жив, так ярко я его помню. Потому что своей отцовской беседой со мной – о «мщении» и «асах» – он спас меня.

О гибели нашего любимого зама комполка Ларина проникновенно написал в своих «Воспоминаниях» маршал авиации [К.А. Вершинин](http://www.otvoyna.ru/verchinin.htm). Нам всем тогда казалось, что мы выполняем обычную фронтовую работу, и только сегодня, перечитывая строчки из фронтового листа, подписанного маршалом [К.К. Рокоссовским](http://www.otvoyna.ru/rokossovskiy.htm), вижу, чувствую, что командование уже тогда понимало, что каждый полет «ила» – подвиг.

«На фронте Истомин В.В. с 1944 г., июня месяца. Летчик 783-го ШАП, 199-й ШАД, 4-го ШАК, 16-й ВА, 1-го Белорусского фронта, затем 4-й ВА 2-го Белорусского фронта. (Сокращения обозначают – штурмовой авиаполк, штурмовая дивизия, а ВА – Воздушная армия). К маю 1945 года совершил 90 успешных боевых вылетов... Умело отражал атаки истребителей противника... Взаимодействовал с 9-й ТА на реке Днепр по уничтожению войск противника в районе Бобруйска. Участвовал в Осовецко-Замбровской операции... В районах Нарев, Пултуск, Пултуск-Макув изобретательно преследовал отступающего с боями противника на Слонимско-Минском, Волковысском и Брестском направлениях, в условиях сильного зенитного огня, проявив при этом особое мужество и отвагу.

Участвовал в захвате города-крепости Танненберга в южной части Восточной Пруссии, в освобождении от противника Померании, а также в окружении и уничтожении Гдынской группировки немецких войск, совершив 36 боевых вылетов. 12.8.44 г. совершил два боевых вылета на штурмовку переправы на р. Бабжа и на артминометные батареи в районе г. Осовец. Преодолевая сильный огонь зенитной артиллерии и атаки истребителей противника, настойчиво пробился к целям и успешно выполнил задание. Попаданием двумя ФАБ-100 взорвал переправу, что подтвердило фотографирование переправы.

27.8.44 г. совершил два боевых вылета на бомбардировку ж. д. ст. Остроленка по эшелонам с боеприпасами, взорвал и лично уничтожил паровоз. 16.1.45 г. четыре раза летал на уничтожение противника по реке Нарев и охотником по уничтожению зенитных средств противника. Снижаясь до бреющего полета, огнем из пушек и пулеметов уничтожил шесть зенитных точек, поджег две автомашины, уничтожил 30 солдат и офицеров противника...

Кроме того, В. В. Истомин 19.3.45 г. совершил четыре вылета, уничтожил 2 полевых орудия большой мощности, что подтверждено летчиками 42-го гиап. 23.3.45 г. участвовал в уничтожении фашистских кораблей в 4-х км северо-восточнее порта Гдыня. 4.5.45 г. произвел четыре вылета на поддержку войск наземных частей, форсировавших проливы Дивенов-Свине и штурмовал порт Свинемюнде.

Все боевые вылеты делал с необычным риском, мужеством и отвагой. Верно. 18 мая 1945 г. Рокоссовский, Субботин». За всю эту «обычную фронтовую работу» 18 августа 1945 года мне и было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Я мог считать, что отомстил за боевого друга и за многих других, павших от фашистских захватчиков.

А 24 июня 1945 года, в день [Парада Победы](http://www.otvoyna.ru/statya11.htm) на Красной площади, нам всем казалось, что мы навеки похоронили войну. Но войны живучи, пока есть люди, которым выгодно развязывать их вновь и вновь. Вот почему я решил после окончания Отечественной войны продолжать свою службу в ВВС. В 1954 году окончил Военно-Воздушную академию им. Жуковского, был на летно-испытательной работе, потом, забыв о старых своих ранениях, старшим научным сотрудником Научно-исследовательского института ремонта авиационной техники Военно-воздушных сил, затем старшим инспектором-летчиком службы безопасности полетов ВВС.

После увольнения из армии работал инженером-конструктором на Московском машиностроительном заводе «Знамя» Министерства авиапромышленности. Через всю жизнь пронес твердое убеждение: защищен от войны только тот, кто готов к ней сам и способен учить этому молодежь».

Истомин Виктор Владимирович скончался 23 ноября 2000 г.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Генерал-полковник Мироненко А.А.**

"И у меня есть тоже неизменная,

на карту не внесенная, одна,

суровая моя и откровенная,

далекая провинция – Война..."

С. Гудзенко

Генерал-полковник авиации в отставке, заслуженный военный летчик СССР Мироненко Александр Алексеевич имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), 2 ордена Ленина, Орден [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 3 ордена[Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), Орден Октябрьской революции, [Орден Ушакова](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl41) 2-й ст., 3 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), Орден «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медали.

Для командира звена Александра Мироненко, воевавшего в составе 13-го истребительного авиаполка ВВС [Балтийского флота](http://www.otvoyna.ru/bfsssr.htm), эта «роковая» цифра оказалась счастливой. Здесь начался боевой путь летчика-истребителя, который сбил за войну 20 вражеских самолетов лично и 10 – в группе. (По данным справочника «Герои Советского Союза» сбил 12 и в группе 4 самолета.) Профессии – Родину защищать – он остался верен и после Победы. А когда у США, в годы «холодной войны», появились невиданные дотоле авианосцы, командующий Военно-воздушными силами Черноморского флота генерал Мироненко активно участвовал в создании морской ракетоносной авиации.

Воспоминания Мироненко А.А.

«Окончив в 1936 году десятилетку в Краснодаре, я поступил учиться в Военно-механический институт в Ленинграде. Но по призыву «Комсомолец – на самолет!» отправился навстречу неизведанному, чтобы стать военным летчиком. Летом 1937 года я оказался в городе Ейске в авиаучилище, которое готовило летные кадры всех профилей для военно-морского флота. А море я очень любил, И тут-то произошло неожиданное: больше всего мне пришлись по душе истребители, хотя я и начинал теоретическое обучение на морских самолетах. Так я стал крылатым моряком, любя обе эти стихии.

После трех лет учебы, летом 1940 года, я получил профессию истребителя и, воспользовавшись своим лестным для курсанта правом выбора флота, оказался (а точней, остался) на Краснознаменном Балтийском флоте в составе ВВС. Летал я еще на самолетах И-15 «бис». В то время в Европе уже пылало пламя Второй мировой войны, и нам было понятно, что рано или поздно придется воевать с немецким фашизмом. Поэтому все мои мысли были направлены на то, чтобы подготовить себя к будущим боям. Тем более что у нас оказались прекрасные учителя-практики, которые в 1936-1937 годах повоевали в Испании. И мы имели возможность – хотя и негласно – получить от них некоторые весьма важные рекомендации по ведению воздушных боев с фашистскими истребителями Me-109. К моменту нападения фашистов я, казалось, на своем истребителе готов решать любые задачи, но выяснилось, что со многими из них, к сожалению, нам пришлось встретиться впервые!..

Кроме того, за три дня до начала войны меня назначили командиром звена, и мне пришлось заниматься вводом в строй своих летчиков уже в ходе выполнения реальных боевых задач. Все годы войны, с первого до последнего ее дня, мне довелось провести на Ленинградском фронте, начиная с подступов к главной базе флота, которая была в [Таллине](http://www.otvoyna.ru/tallin.htm), и кончая всеми Прибалтийскими республиками, затем [Восточной Пруссией](http://www.otvoyna.ru/vost_prus1.htm), Померанией – и еще далее на запад по ходу наступления наших войск.

7 июля 1941 года, базируясь в районе военно-морской базы Хаапсалу и прикрывая три эскадренных миноносца, я, в паре со своим ведомым лейтенантом Марковым, вступил в первый бой с тремя Ю-88, пытавшимися атаковать наши корабли. Противник, будучи выше нас на 300-500 м и имея преимущество в скорости, заставил меня строить свой маневр на срезании курса, используя форсированный режим мотора. В итоге мне удалось выйти на перехват ведущего и зажечь оба его мотора. Ю-88 рухнул прямо на островок Муху.

Однако и мой мотор, будучи полностью перегретым, отказал. Надо было идти на посадку к берегу. Но профиль его не обеспечивал безаварийного приземления. Посадка же самолета И-15 «бис» с неубирающимися шасси небезопасна. Сел я с тремя «кульбитами», разбив самолет. Сам отделался ушибами ног. На другой день, 8 июля, командир нашей эскадрильи, герой Финской войны, майор Анатолий Нефедов повел нас на первую штурмовку немецкой мотомеханизированной колонны, вышедшей из Пярну на север, и получил тяжелое ранение в голову.

Пришлось командира эвакуировать на И-15 «бис» за бронеспинкой в фюзеляже, а эскадрилье улететь на регламентные работы под Ленинград. Вернулись наши ребята 12 июля, уже в Таллин – на аэродром Лагсберг. Там мы находились до сдачи города фашистам. Никогда не забуду тяжелых сентябрьских воздушных сражений 1941 года, когда Гитлер, стремясь уничтожить корабли Балтийского флота, прислал специальную группу летчиков-пикировщиков. Это были самолеты Ю-87, Ю-88 и Me-110. Действия их были приурочены к первому штурму города.

Мы базировались после прилета из Таллина на единственном аэродроме в Кронштадте – Бычье поле и вошли в состав 71-го истребительного авиационного полка на самолетах И-153 («чайка») под командованием Алексея Коронца.

8 сентября 1941 года противнику удалось захватить город Шлиссельбург. Используя этот успех, гитлеровцы первую атаку (самолетами Ю-87, Ю-88 и Ме-110) провели в течение 6 суток, с 12 по 17 сентября. Но не добились ощутимых результатов. Мы же всем составом своей группы (36 И-15 «бис») с подвеской на самолете четырех фугасных авиабомб под прикрытием 36 «чаек», где ведущим был Алексей Коронец, наносили в этот период бомбово-штурмовые удары по войскам и технике, сосредоточенным в пушкинских парках. Особо удачными и результативными были наши удары 12 сентября, когда нам удалось разгромить руководство фашистских войск и нарушить управление ими, после чего противник в панике стал отступать и вышел на ту линию фронта, которая и продержалась 900 блокадных дней.

За эти успешные и весьма эффективные действия вся наша группа летчиков была награждена боевыми орденами Красного Знамени, а мы с Алексеем Коронцом, как ведущие групп, получили по ордену Ленина. Но награды – наградами, а проза боевой нашей жизни была очень суровой. Еще более жестоким был второй [«залет»](http://www.otvoyna.ru/kronshtadt1.htm) группы фашистских асов – 21, 22, 23 сентября 1941 года. Противнику на этот раз удалось серьезно повредить линкоры «Марат», «Октябрьская революция», несколько других кораблей. Однако и на этот раз им не была решена главная задача: корабли Балтийского флота продолжали оказывать существенную помощь своей артиллерией советским стойко оборонявшимся войскам – буквально до конца войны.

Эскадрилья, которой мне фактически пришлось командовать с октября 1941 года, принимала активное участие в прикрытии кораблей Ладожской флотилии, снабжавших Ленинград. А с 3 декабря 1941 года, когда начала действовать дорога по льду озера, вошедшая в историю, как «Дорога жизни», наши летчики, не щадя себя, участвовали в развернувшихся в воздухе ожесточенных сражениях. «Дорога жизни», действовавшая 144 дня, спасла [Ленинград](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm) от голода и холода! Совершив свыше 400 боевых вылетов на старой авиатехнике (И-15 «бис», И-16) и сбив 7 фашистских самолетов, с января 1943 года я был назначен командовать 12-й отдельной эскадрильей, оснащенной самолетами[МиГ-3](http://www.otvoyna.ru/mikoyan.htm#zakl1), а с мая 1943 года, в возрасте 25 лет и в звании капитана, пришлось принять 13-й авиаполк, вооруженный самолетами Як-76, [ЛаГГ-3](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl2). Это было большое доверие молодому командиру. И тут еще – новый коллектив и новые задачи.

Наиболее сложной из этих задач было прикрытие истребителями ударных самолетов Ил-2, Пе-2, торпедоносцев А-20ж. Но при всех этих трудностях моя боевая работа и здесь, в 13-м авиаполку сложилась удачно. За год летчикам моего полка удалось сбить 178 самолетов противника (преимущественно истребителей) и ко Дню Военно-Морского флота получить наименование 14-го гвардейского полка. А мне 22 июля 1944 года было присвоено звание Героя Советского Союза. В то время мой боевой счет составлял 16 самолетов противника, сбитых лично, и 5 – в группе. А к концу войны он был доведен до 30 побед (20 лично и 10 в группе). Три раза меня сбивали. Три раза я на посадках делал вынужденные «кульбиты». 7 раз приходилось садиться на одно шасси из-за повреждений в бою систем выпуска шасси на Як-7... Были и другие аварийные ситуации. Но все это осталось позади.

После войны я поступил в Военно-Морскую академию в Ленинграде, где вместе с моряками обучались и летчики. Вместе со мной учились такие советские асы, как торпедоносец Борзов И.И., штурмовик Гуляев С.А., истребитель Алексеев К.С., разведчик Павлов Н.Г. За три года учебы нам удалось освоить не только весь комплекс программ, но и творчески обобщить богатый опыт боевой работы ВВС флотов, полученный за годы войны, раскрыть сильные и слабые стороны этой работы, определить место и роль авиации в системе ВМФ. Кроме того, мы сумели сформулировать ту направленность в развитии сил и средств, которые, к нашей радости, были положены в основу практической программы послевоенного самолетостроения. После выпуска мы стали активными участниками и организаторами этого важного процесса.

Затем восемь лет я служил на Дальнем Востоке командиром авиадивизии, авиакорпуса ПВО, в составе которого было 15 полков МиГ-15, МиГ-17, четыре из которых приняли участие в Корейской войне 1950-1952 годов. В Приморье под моим руководством прошло переучивание летного состава истребительной, минно-торпедной и разведывательной авиации на реактивные самолеты. В январе 1951 года мне было присвоено звание «генерал-майор авиации».

С мая 1956 года в течение 15 лет мне были доверены Военно-Воздушные силы Черноморского флота. Я счастлив тем, что на этом флоте под моим руководством родилась морская ракетоносная авиация, развилась и получила дальнейшее совершенствование тактика нанесения ракетно-ядерных ударов, – вначале на самолетах Т-4кс, а затем на Ту-16кс и других системах ракетного оружия, которое стало грозной силой в борьбе на море с авианосцами и другими крупными надводными кораблями. Активно и в числе первых пришлось заниматься развитием корабельной противолодочной авиации на Черном море, испытывая вертолеты Ка-15. Вначале это были вертолеты одиночного базирования, а с появлением кораблей типа «Москва» и «Ленинград» – группового базирования.

С огромными усилиями удалось заложить основы и создать организацию полетов корабельных штурмовиков на самолетах вертикального взлета и вертикальной посадки Як-38. В феврале 1958 года на Черном море мне было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации», а летом 1965 года – «генерал-полковник авиации». В Крыму, в числе первых, я получил звание «Заслуженный военный летчик», а двумя годами позже стал кандидатом военно-морских наук. В феврале 1971 года меня перевели в Центральный аппарат ВМФ. Три с половиной года работал начальником штаба авиации ВМФ, а с 5 августа 1974 года в течение восьми лет осуществлял руководство авиацией Военно-Морского флота.

С сентября 1982 года в течение пяти лет работал в Научно-техническом комитете ВМФ, откуда 31 декабря 1987 года ушел в отставку, прослужив в Вооруженных Силах более 50 календарных лет. Я всегда жил, как в бою. Был одним из самих активных участников непосредственного создания и внедрения в Военно-Морском флоте корабельной авиации, первоначально в вертолетном варианте, а затем – и в самолетном. Причем впервые в Вооруженных Силах мы ввели в эксплуатацию самолеты вертикального взлета – вертикальной посадки (СВВП) Як-38 академика Александра Сергеевича Яковлева на кораблях типа «Киев».

На основе СВВП Як-38 были разработаны и созданы академиками Михаилом Петровичем Симоновым и Ростиславом Аполлоновичем Беляковым высокоэнерговооруженные корабельные сверхзвуковые истребители-перехватчики трамплинного взлета и аэрофинишерной посадки Су-27к и МиГ-29к, которые успешно эксплуатируются с авианесущего крейсера «Адмирал Флота СССР Н.Г. Кузнецов» на Северном флоте.

И все-таки, оглядываясь на пройденный мною жизненный путь, я с особой гордостью вспоминаю наши молодые годы, когда мы бесконечно дорожили жизнью своих боевых друзей, готовые любой ценой выручить, заслонить собой каждого из нашего фронтового братства. Это была настоящая школа мужества».

Мироненко Александр Алексеевич скончался 17 июля 1999 г, похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России",*

**Генерал-майор Осадчиев А.Д.**

"Я видел девочку убитую,

Цветы стояли у стола.

С глазами, навсегда закрытыми,

Казалось, девочка спала."

И. Уткин

Генерал-майор авиации в отставке Осадчиев Александр Дмитриевич имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, 2 Ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), [Орден Александра Невского](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl51), 3 ордена[Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й и 2-й ст., 2 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали. Летчика-истребителя Александра Осадчиева война застала на Дальнем Востоке. На Воронежский фронт он попал после ряда рапортов как уроженец этих мест. До Великой Победы он успел провести 86 воздушных боев, сбить лично 24 вражеских самолета и семь – в составе группы. Но в одном из боев он получил множественное ранение в область позвоночника. Последствия этого ранения мучили его всю жизнь.

Потому и пошла в медицину дочь Наташа, чтоб вылечить отца. Но судьба, а скорее отцовский характер, вывели ее на вторую стезю – разрабатывать и испытывать спецодежду для храбрецов, чья работа связана с особым риском: спецназовцев, космонавтов, подводников, спасателей...

Воспоминания Осадчиева А.Д.

«Родился я в 1919 году в старинном русском городке Борисоглебске, в Воронежской области, в семье рабочего-железнодорожника. В те времена такие люди, мало-мальски знакомые с техникой, были у нас в стране наперечет. Я гордился знаниями отца и старался учиться у него. В августе 1936 года я, как водилось тогда, по комсомольской путевке был направлен в Качинскую военную авиационную школу летчиков – знаменитую в нашей крылатой среде Качу. По окончании ее (с 1939 г.) служил на Дальнем Востоке.

С первых дней Отечественной войны я рвался всей душой на фронт, на запад, но... место своей службы военный человек не выбирает. И на фронт я попал только в апреле 1943 года, зато участвовал в боевых действиях на родном Воронежском, на Северо-Кавказском, Южном, 4-м Украинском фронтах, на 1-м и 3-м Белорусских. Служил командиром эскадрильи 43-го авиационного полка (278-я истребительная авиационная дивизия). К маю 1945 года уже совершил 250 боевых вылетов, в 86 воздушных боях лично сбил 24 и в составе группы – 7 самолетов противника.

Служба шла нормально. С задачами справлялся. И твердо помнил истину: как бы ни приходилось круто, не теряй голову – работай. Летчик должен очень много работать, чтобы победить врага, спасти свою подбитую машину и, следовательно, жизнь... В одном из наших воздушных налетов мне удалось бомбежкой создать пробку на перегоне железной дороги, по которой немцы перебрасывали в Вильнюс боеприпасы и горючее для танков. Спикировав на эшелон, с первого же захода поджег цистерны с бензином. Состав быстро охватило пламенем. Вагоны с боеприпасами, взрываясь, налезали один на другой, и железнодорожный путь надолго вышел из строя.

«На другой день, – писал в своих мемуарах маршал авиации Е.Я. Савицкий, у которого в свое время я был ведомым, – группа Осадчиева перехватила восьмерку вражеских истребителей. Бой разгорелся над центральными кварталами Вильнюса. В результате попадания снаряда в стекло кабины капитан Осадчиев был ранен осколками в лицо. Но, зная, что у немцев и без того численное преимущество, отказался выйти из боя и участвовал в схватке до самого конца. Истекая кровью и превозмогая боль, он сумел зайти ФВ-190 в хвост и не отпускал его до тех пор, пока тот, объятый пламенем, не рухнул на крыши городских зданий. После этого у Осадчиева хватило сил дотянуть до аэродрома, где после посадки он потерял сознание от большой потери крови».

Тут я не могу не сказать о том, как внимательно относился наш тогдашний комкор Савицкий к раненым. Тогда он сам прибыл на место моего приземления, подъехал на «виллисе» к самолету и приказал переоборудовать другой истребитель и доставить меня на тыловой аэродром, где уже подготовили санитарный автомобиль. У меня тогда было, вдобавок ко всему, и ранение глаза, из которого пришлось удалять осколки бронестекла.

Но боями нас тогда было не удивить. И сбитыми самолетами – тоже. А вспоминаются ярче всего ситуации нештатные, как тот случай, о каком мне хочется рассказать сейчас. Когда конец войны был уже близок, мы получили приказ, в котором значилось: срочно подготовить эскадрилью истребителей Як-9д к боевому вылету на Инстербург и сбросить на вражеский город бомбы и большой груз листовок. Это было важно в ходе Инстербургско-Кенигсбергской и Восточно-Прусской операций не только в военном, но в политическом отношении. Но от места базирования! (аэродрома Сморгонь в Белоруссии) до Инстербурга (потом – Черняховск Калининградской области) – 300 км, а радиус действия Як-9д с бомбо-загрузкой и сотнями пачек листовок – всего 330 км. Выполнить задание в таких условиях было крайне сложно. Горючего, что называется, берешь в обрез.! Все высчитано до грамма.

Командир корпуса назначил ведущим эскадрильи меня. На взлетной полосе «яки» встали в линию, баки дозаправлялись тут же, самолеты взлетали с места и собирались в группу не над аэродромом, как это было принято, а прямо на маршруте, чтобы не жечь лишнего горючего. Я понимал, что если горючего не хватит, предстоит посадка! на фюзеляж. На вопрос Савицкого, кто прежде садился на фюзеляж, ответили положительно лишь трое из восьми летчиков.

Самолеты шли на самом экономном режиме полета, а при подлете к цели зашли на Инстербург с севера, что сбило с толку вражеских зенитчиков. Затем – пологое пикирование до высоты 500 м, бомбовый удар, штурмовка до последнего снаряда в стволе. И наконец – сброс листовок на выходе из атаки.

На обратном пути седьмым и последним приземлился я. Если первые машины кое-как дотянули до полосы, то мне довелось заходить на посадку поперек аэродрома. Когда шасси коснулись грунта, мотор уже не работал. Когда же ребята с командиром подъехали на «виллисе» к моему самолету, я стоял на земле.

– Где восьмой? Сбили?! – с тревогой спросил Савицкий.

– Товарищ генерал! Боевое задание выполнено, – доложил я, – а восьмой сел неподалеку – на вынужденную. Не хватило ему чуток горючего...

Эскадрилья наша выполнила боевое задание. В [Восточной Пруссии](http://www.otvoyna.ru/vost_prus1.htm) были сброшены листовки на немецком языке, в в том числе сообщалось: «Истребители с красными звездами – над Инстербургом». Все это выглядело бы вполне обыденно – рядовая работа, если бы целью не был далекий от линии фронта, тогда – немецкий город в цитадели фашистского рейха - Восточной Пруссии. Именно последнее обстоятельство и послужило причиной того, что радиостанция имени Коминтерна передала через два часа сообщение о результатах боевого вылета группы капитана А.Д. Осадчиева. Весь мир узнал о том, что восемь советских истребителей бомбили среди бела дня Инстербург, предоставив фашистам возможность узнать о подробностях налета из сброшенных на город листовок.

Потом, уже в небе над Севастополем, я совершил еще много боевых вылетов. И сбил 7 самолетов противника. А после окончания войны я продолжал службу в армии и учился. В 1950 году закончил Военно-воздушную академию, а позже, в 1959 году – Военную академию Генштаба. В семье у нас увлеченно учились все: и жена, кончившая Тимирязевку и ставшая впоследствии кандидатом наук, и сын Саша, мечтавший работать на стыке физики и медицины, и дочь Наташа, решившая посвятить себя служению медицине. Думаю, что на ее решение повлияло то, что во время войны я получил множественное осколочное ранение в области позвоночника и отдаленные последствия этого ранения с годами мучили меня все больше. Дочка мечтала вылечить меня.

Она была очень серьезная и притом добрая девочка с громадными, красивыми глазами. Дети наши вообще никогда не причиняли нам огорчений: они росли, взрослели, глядя на нас, живя нашими интересами. По мере своих сил помогали нам. А с годами, чем больше взрослели и мужали сами, тем больше помогали нам. И двигались они по жизни, будто по точно составленному расписанию: сравнительно рано стали кандидатами наук, потом и докторами. И семьи у обоих сложились удачно. Словом, все мы вместе были счастливой, дружной семьей. И даже когда дети стали жить отдельно, а внуки подросли, мы все равно очень часто виделись. Но самым заботливым, самым веселым и жизнерадостным человеком в семье была наша дочка – Наташа. Она успевала все. Она беспокоилась обо всех. Приходила всегда – даже без зова – именно тогда, когда была нужна. Конечно, мы понимали, что она очень занята и часто уезжала в командировки. Бывало, спросим:

– Ну, чем занималась в командировке, дочка? Она отвечает шутя:

Модными фасонами. Одевала по последним данным науки экстремальщиков.

Их одежду дочь для надежности проверяла на себе и, показывая на свое сердце, говорила: «Цельтесь прямо сюда, не осторожничайте!» А динамическая нагрузка на сердце экспериментатора в бронежилете не каждому мужчине по силам.

Тогда мы еще не знали этого. Но чувствовали, что Наташа очень много работает. Работает на полный износ! Но не могли остановить ее. У нее на все был один ответ: «Сами такие!». Она много успевала. Ранняя защита докторской диссертации. Частые поездки на эксперименты по проверке сложнейшей спецодежды для подводников, космонавтов, танкистов, пожарников. Бесконечные конгрессы и конференции. Да еще и беззаветная любовь к сыну, мужу и всей нашей семье. Времени и доброты у нее хватало на всех.

И вот однажды Наташа пришла, нет, прибежала к нам, – легкая и торопливая. Перецеловалась со всеми близкими, пошутила. Потом, вроде, между прочим, внимательно послушала наши с женой сердца. И вдруг сама схватилась за сердце и побелевшими губами произнесла:

– Боже, как хочется жить! Ведь я еще не все сделала!..

И больше она уже не говорила ничего. Никогда... Она умерла 29 февраля 1999 года.

Как раз в день похорон пришло на ее имя извещение, что она, доктор наук Наталья Александровна Осадчиева, избрана почетным членом Академии Космонавтики...  
– Откуда они такие? – вслух спрашиваю себя. И откликаясь на мою мысль, жена говорит.

– А ты вспомни себя! Или своих боевых друзей. Такие люди есть всегда в любом поколении!

Только пока они, не переводя дыхания, делают свое дело, они мало заметны...»

За мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, старшему лейтенанту Осадчиеву А.Д. 15 мая 1946 г. было присвоено звание Героя Советского Союза. Осадчиев Александр Дмитриевич скончался 23 марта 2001 г., похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Старший лейтенант Пасько Е.Б.**

"Мы не ждали посмертной славы,

Мы хотели со славой жить.

…Почему же в бинтах кровавых

Светлокосый солдат лежит?"

Ю. Друнина

Старший лейтенант авиации в отставке Пасько Евдокия Борисовна имеет награды: Золотая Звезда [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1), Орден Ленина, Орден [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), 2 ордена[Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) 1-й ст., 2 ордена [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), медали.

Фашисты называли их «ночными ведьмами» – так страшны для врага были их бомбовые удары с малых высот, хотя эти малые высоты делали еще незащищенней их легонький верткий «кукурузник» По-2, что враги пренебрежительно называли «рус фанер», но за уничтожение которого уже на втором году войны стали платить своим летчикам по 2 тысячи марок– в два раза больше, чем за сбитый наш истребитель.

Воспоминания Пасько Е.Б.

«Осень сорок первого года. Приближалась одна из величайших битв Великой Отечественной войны – битва за Москву. Именно в это время, 8 октября 1941 года, вышел призыв ЦК ВЛКСМ к девушкам: идти добровольно на фронт. Я тогда училась на 4-м курсе механико-математического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова. Поступить в МГУ в те годы было очень трудно (ведь конкурс был огромный и серьезный, тем более для меня, уроженки горной Киргизии), но мы, не задумываясь, оставили университет, отложили на «потом» всю нашу мирную жизнь.

С нашего факультета на призыв откликнулись девять студенток третьего и четвертого курсов. Впоследствии пятерым из нашей девятки – [Руфине Гашевой](http://www.otvoyna.ru/gacheva.htm), Тоне Зубковой, Жене Рудневой, Кате Рябовой и мне – было присвоено звание Героя Советского Союза. Женя Руднева и Надя Комогорцева погибли, а Леля Радчикова была дважды ранена. Перед уходом на фронт Тоня Зубкова, Женя Руднева и я решили зайти в деканат механико-математического факультета. В тот момент там находился всего один человек – Иван Георгиевич Петровский, будущий академик и ректор МГУ. Он словно ждал нас, добровольцев, чтобы благословить на ратный путь.

13 октября мы с вещмешками за спиной прибыли в ЦК ВЛКСМ, а оттуда – на сборный пункт, который располагался в одном из зданий Академии имени Н.Е. Жуковского. Здесь мы увидели хорошо знакомую нам по портретам красивую, гладко причесанную женщину – Героя Советского Союза Марину Михайловну Раскову и сразу поняли, что нас направляют в авиацию. 17 октября 1941 года формируемая Расковой авиачасть выехала в г. Энгельс для обучения летному делу в военно-авиационной школе. Все студентки мехмата зачислены в штурманскую группу. Тут же, в Энгельсе, были созданы три полка: истребительный полк дневных пикирующих бомбардировщиков и наш 588-й – легких ночных бомбардировщиков У-2 (учебный-2), позже в честь конструктора Поликарпова переименованный в По-2. Командиром нашего полка была назначена Евдокия Давыдовна Бершанская, комиссаром – Евдокия Яковлевна Рачкевич, инженером полка – Софья Ивановна Озеркова.

Рассчитанную на три года программу военно-авиационной школы мы «пробежали» за восемь месяцев, и в мае 1942 года наш полк вылетел в Донбасс, на Южный фронт. Женский 588-й полк вошел в состав 218-й авиадивизии 4-й Воздушной армии. Именно здесь, в Донбассе, мы и совершили свои первые боевые вылеты.

28 июня 1942 года противник перешел в наступление на юго-западном направлении. Начался горький период нашего отступления. Полк мужественно переносил все тяготы и невзгоды, и, отступая, мы не прекращали боевой работы. Наш командир Евдокия Давыдовна Бершанская, воспитанница детского дома, еще до войны стала знаменитой летчицей. На фронте она показала себя замечательным командиром. Евдокия Давыдовна хорошо разбиралась в обстановке, и когда нарушалась связь с дивизией и армией, она сама решала вопросы безопасности, снабжения, эвакуации, разведки.

Вот лишь один пример. Во время отступления батальон аэродромного обслуживания не всегда успевал подвозить для нас бомбы и горючее, и по решению командира полка мы сами выполняли эту работу: днем на своих самолетах везли горючее и бомбы на восток, а ночью летали на запад и сбрасывали эти бомбы на врага. Нелегкая это была работа для хрупких девчонок – подвешивать двадцатипятикилограммовые, а то и пятидесятикилограммовые бомбочки к своим самолетам. Полк принимал участие в самых ожесточенных боях на Кавказе, на «Голубой линии», при форсировании Керченского пролива, при штурме и освобождении Севастополя, в Белоруссии, в Польше, при прорыве обороны противника на реке Одер и в ходе завершающей Берлинской операции. Получил 8 благодарностей от Верховного Главнокомандующего.

...С Донбасса мы отступали до станицы Ассиновской. Враг рвался к кавказской нефти (из-за нее и сегодня неспокойно на Кавказе). Основные бои проходили на Тереке, в районе Орджоникидзе и Моздока, Наш полк посылали на выполнение самых сложных задач, и мы летали до полного физического изнеможения. Были случаи, когда летчицы от усталости не могли выйти из кабины, и им приходилось помогать. За ночь экипажи совершали по 5-6 боевых вылетов, причем работать над целью приходилось в кинжальных лучах немецких прожекторов, при артобстреле.

А сколько гадких сюрпризов преподносила нам порой погода! Вспоминаю вылет, когда мы с Зоей Парфеновой впервые узнали, что такое «сложные метеоусловия». В эту ночь полк работал с аэродрома «подскока» в нескольких километрах южнее Терека, Аэродром «подскока» – это площадка, расположенная ближе к линии фронта, чем аэродром базирования. В тот раз площадку выбрали среди копен сена. Экипажу Парфеновой – Пасько поставили задачу бомбить переправу через Терек, а затем углубиться на запад километров на тридцать с разведывательной целью.

Взлетели мы при хорошей летной погоде (правда, по пути к цели мы видели, как с хребта сползал клочок тумана). Над целью мы снизились и на боевой курс зашли вдоль переправы. В одну секунду я сбросила обе бомбы, и Зоя выполнила крутой вираж, чтобы увидеть, куда они упадут. Одна бомба разорвалась в начале переправы, другая – в Тереке – рядом с переправой. Переправа оказалась поврежденной, и это было большой удачей. Немцы открыли огонь из эрликонов по нашему самолету только после разрыва бомб, и мы быстро вышли из-под обстрела. Но главные трудности ожидали нас впереди. Туман на маршруте полета затянул всю землю. Плотной пеленой был закрыт и аэродром. Зоя дважды пыталась приземлиться, но туман был до самой земли, а садиться на копны вслепую было крайне опасно. Что делать?

– Зоя, – кричу я сквозь шум мотора, – если хватит горючего, давай полетим на запасной аэродром.

– Горючего, пожалуй, на час хватит. А ты найдешь этот аэродром? Ведь мы там никогда не были!

– Не беспокойся, найду. Лишь бы не было тумана.

И мы полетели на юг. Ночь выдалась на редкость темная. Черные тучи странных, чудовищных очертаний почти сливались с горами. Нам предстояло преодолеть два хребта; Терский и Сунженский. Когда перелетели через первый хребет, в лощине лежал густой туман. Но нам повезло: за вторым хребтом туман клубился только над рекой. Вскоре мы увидели запасной аэродром. Там нас уже ждали и зажгли все посадочные огни.

Утром техник мужского полка осмотрел самолет, заправил его бензином, а нас спрашивает:

– На чем вы прилетели?

– Как это «на чем» – удивилась Зоя. – На самолете.

– На самолете-то на самолете, а вот бензобак у вас был сухим!

На усталость и трудности в полку никто не жаловался. Наоборот: день ото дня мы крепли духом. И в нашу победу мы верили всегда, даже в самые горькие дни отступления. Именно здесь, на Северном Кавказе, Женя Руднева записала в своем дневнике: «...Глупая мысль, совсем парадокс, пришла мне в голову: ведь сейчас война, кругом столько ужасов и крови, а у меня, наверное, самое счастливое время в жизни. Во всяком случае, жизнь в полку будет для меня самым светлым воспоминанием, так мне кажется». Женя Руднева погибла в апреле 1944 года под Керчью. Посмертно ей было присвоено звание Героя Советского Союза.

За активную и успешную боевую работу по освобождению Северного Кавказа 588-й полк был переименован в 46-й гвардейский женский ночной бомбардировочный авиаполк. В январе 1943 года была прорвана оборона противника на Тереке. Началось наступление наших войск на запад. После боев на Северном Кавказе полк принимал участие в прорыве «Голубой линии». Так назывался сильно укрепленный вражеский оборонительный рубеж от Новороссийска до Азовского моря шириной 20 километров.

Своим солдатам немецкие офицеры внушали мысль о неприступности «Голубой линии». И она действительно была почти неприступна. Тяжелыми, кровопролитными и продолжительными были бои на этой «Голубой линии». Здесь наш женский полк потерял 15 человек летного состава; а всего за время войны в полку погибло 33 человека. Наша боевая работа состояла в том, что мы уничтожали артиллерийские точки противника, прожектора, склады с горючим и боеприпасами, переправы через реки; бомбили вражеские аэродромы. Работы хватало! И требовала она большой точности.

После прорыва «Голубой линии» и освобождения Таманского полуострова в ночь на 1 ноября 1943 года наш полк бомбил вражеские артточки и прожектора, расположенные на крымском берегу Керченского пролива. Тем самым мы выполняли свою задачу по обеспечению высадки наших войск в Крыму, которая началась в эту ночь. На рассвете наши экипажи докладывали о сильной перестрелке юго-западнее Керчи в поселке Эльтиген. Это означало, что там высадился наш морской десант. Десантники оказались в плотном кольце окружения. С юга, запада и севера была территория, занятая врагом, а с востока – Керченский пролив, любая точка которого обстреливалась немцами с берега Крыма. По ночам в проливе патрулировали немецкие катера, чтобы помешать нашим катерам подойти к Эльтигену. Немцы делали все, чтобы ликвидировать советский десант. Несколько ночей наш полк летал на уничтожение артточек вокруг Эльтигена.

Мы видели, как от вражеских бомб и артобстрела Эльтиген вспыхивал сплошным огнем. Казалось, что и камни там должны расплавиться. Но каждый раз в ответ на огненную атаку наши [десантники](http://www.otvoyna.ru/chfsssr.htm#zakl5) посылали в сторону врага хоть одну пулеметную очередь: «Мы живы, не сдаемся, мы боремся!» Наступил момент, когда у десантников «Огненной земли» кончились боеприпасы и продукты питания. Оказать им помощь можно было только с воздуха. Эту помощь десантникам начали оказывать штурмовики и дневные бомбардировщики. Но тут как назло погода установилась нелетная, аэродромы штурмовиков и дневных бомбардировщиков закрыло плотным туманом. У командования армией оставалась одна надежда на нас – легких ночных бомбардировщиков По-2.

Мы стали летать на «Огненную землю», подвешивая вместо бомб мешки с боеприпасами, продуктами питания, медикаментами. Едва взлетев, самолет попадал в ночной туман. Хорошо, хоть над Керченским проливом тумана не было, и штурман получал возможность ориентироваться визуально. Но над проливом была очень низкая облачность. На ее фоне самолеты были видны как на экране, и нас начинали обстреливать с немецких катеров, дежуривших в проливе. При подходе к цели мы попадали под сплошной огонь береговой артиллерии. На цель мы заходили со снижением, поскольку мешки надо было сбрасывать с минимальной высоты. Уже в первом полете мы обнаружили, что над целью, благодаря рельефу местности, зенитный огонь буквально бушует, но – над нами. Это позволяло нам точнее сбрасывать мешки на ориентир, который зажигали для нас десантники. А когда огонька не было, девушки кричали: «Полундра, где ты?» После нам рассказывали, что десантники были потрясены, когда слышали с неба девичий голос.

Полеты на Эльтиген были очень тяжелыми: нелетная погода, шквальный зенитный огонь и непозволительно малая высота для ночи. Эти полеты были и самыми ответственными: от них зависела жизнь наших солдат. Наш экипаж – командир 3-й эскадрильи Смирнова и штурман 3-й эскадрильи Пасько – совершил на «Огненную землю» 12 полетов и сбросил 24 мешка с боеприпасами, продовольствием и медикаментами. 36 дней и ночей отражали атаки превосходящих сил противника десантники Эльтигена. Получив помощь авиации, десантники прорвали блокаду, вышли из окружения и с ожесточенными боями прошли по оккупированной территории на соединение с нашими войсками. В память о беспримерном подвиге и массовом героизме советских десантников поселок Эльтиген был переименован в Героевское.

В 1944 году в конце апреля – начале мая начался штурм Севастополя. На небольшой участок земли стянули великое множество смертоносного оружия, как немецкого, так и нашего. А самолетов, наших и немецких, реяло столько, что ночью была реальной опасность их столкновения в воздухе. В это время мы часто бомбили вражеские аэродромы, расположенные вокруг Севастополя. Самым отдаленным, причем снабженным наибольшим количеством зенитной артиллерии и прожекторов, был вражеский аэродром на мысе Херсонес (я только после войны узнала, какая древняя это земля – на ней шли сражения тавроскифов и греков, русов еще до нашей эры!..).

С этого аэродрома немцы спешили эвакуировать из Крыма технику и живую силу. Мы с Машей Смирновой первыми вылетели на бомбежку аэродрома на мысе Херсонес. В одном из таких вылетов при подходе туда Маша набрала максимально возможную высоту и стала заходить на цель с приглушенным мотором. На земле мы увидели много самолетов. Я прицелилась и сбросила бомбы в один из них, стоявший с зажженными бортовыми огнями. Бомбы попали прямо в самолет.

Возник пожар, он быстро разгорался. Сразу же включились немецкие прожектора, и мы попали под сильный обстрел. Маша, маневрируя на полной мощности мотора, со снижением – это увеличивало скорость, – уходила от цели в море. Прошла вечность, а может быть, две-три минуты, когда весь зенитный огонь и прожектора метнулись в другую сторону. Наверное, к цели подходил другой самолет. Лишь один прожектор то и дело захватывал наш самолет. Маша еще пошутила:

– Как ты думаешь, этот прожектор в Турции видно?

Меня же охватила непонятная тревога. Осматриваю самолет – вроде бы все в порядке... Но море стало каким-то угрожающим. Гляжу... и вдруг отчетливо понимаю: высота! Стрелка высотомера дрожала между 100 и 200 м. Маша перестала маневрировать и начала набирать высоту, уходя в море...

Возвращались мы с задания над морем и увидели, что южнее Севастополя от берега удаляется немецкий «караван судов»: небольшое судно тянуло за собой большие и маленькие плавучие средства вперемежку. Приземлившись на своем аэродроме, мы сразу же доложили об этом. Как потом стало известно, немецкий «караван» разбомбили тяжелые бомбардировщики. Об этом свидетельствовали и немцы, приплывавшие к берегу кто на бочке, кто на доске, кто на чем. В поднятых руках они держали белые тряпки, чтобы сдаться в плен. За этим ли они приходили на нашу землю?..

Наш народ проучил их как следует. В октябре 1944 года Маше Смирновой и мне было присвоено звание Героя Советского Союза. Она не училась вместе со мной и моими подругами на мехмате МГУ, а была сельской учительницей, параллельно занимаясь в летной школе аэроклуба.

После войны я вернулась в свой родной МГУ, впоследствии стала кандидатом наук. И долгие годы преподавала любимый предмет, математику. И муж мой, и сын, и дочь – все в нашей семье стали математиками. И считаем, что математика – основа всех точных наук. Словом, мы счастливая, дружная семья. Но всю жизнь, всякий раз, когда я смотрела на свою маму, с ее исплаканными глазами, я вспоминала свое детство, юность и пятерых младших братьев, которым суждено было уйти на фронт и не вернуться. Такое горе забыть нельзя!..

Война – очень страшная вещь. Притом обоюдоострая – как меч, заточенный с двух сторон, и те, кому не терпится достать меч из ножен самой судьбы, должны хорошо помнить об этом».

*Из книги "Всем смертям назло! Вспоминают Герои Советского Союза и России", составители П.Е. Брайко и О.С. Калиненко, М., "Знание", 2001 г.*

**Полковник Гризодубова В.С.**

"Много сил и энергии вложила

эта женщина в боевую работу полка…

очень сложно отвечать за людей,

воспитывать их, вести в бой."

А. Верхозин (начальник штаба полка)

Гризодубова Валентина Степановна родилась в 1910 г. в Харькове в семье одного из первых в России летчиков и конструкторов самолетов и авиамоторов – Степана Васильевича Гризодубова. В 1933 г. вместе с родителями переехала в Москву. В 1938 г, на самолете «Родина» как командир экипажа совершила беспосадочный перелет по маршруту Москва – Дальний Восток, установив мировой рекорд дальности полета, за что 2 ноября 1938 г, была удостоена звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1). С 1938 г. работала начальником Управления международных воздушных линий. В Великую Отечественную войну командовала авиационным полком дальнего действия. В послевоенное время была первым председателем Комитета советских женщин, членом Государственной чрезвычайной комиссии по расследованию фашистских злодеяний, членом президиума Советского комитета ветеранов войны, председателем совета ветеранов 101-го гвардейского Краснознаменного Красносельского авиаполка.

Как известно, человек издревле мечтал о покорении воздушного пространства. В разных странах планеты энтузиасты авиации вели научный поиск, конструировали летательные аппараты во имя единой цели – дать человеку крылья. Россия заняла достойное место в ряду стран, возглавивших развитие авиации. В самом начале XX века увлекся авиацией и отец будущей летчицы Степан Васильевич Гризодубов. Он одним из первых в России занялся опытным строительством самолетов и моторов. На свои более чем ограниченные средства спроектировал и своими руками построил четыре самолета и первые в стране два авиационных бензиновых мотора. Сам испытывал их, летал на них, как говорится, на свой страх и риск. А страха и риска в те годы было предостаточно: газеты чернели рамками некрологов авиаторам, отдавшим свои жизни небу и земле.

Самолеты конструктора Гризодубова были оригинальными, в них воплотилось немало инженерных находок. Он осуществил установку на своем самолете несущего стабилизатора, бипланного руля, пружинных амортизаторов и ряд других новшеств, которые вскоре заслужили признание в мировой авиации. Печать отмечала значительные успехи его конструкций. Дочь изобретателя Валя видела, как рождался самолет, часто бегала по летному полю, зачарованно смотрела на крылатую машину. Отец не раз брал ее в полеты. Воздушное крещение будущей летчицы свершилось, когда ей было всего два с половиной года.

В доме Гризодубовых царил глубокий интерес ко всему новому в науке и технике, к литературе, музыке. Мать Вали Надежда Андреевна обладала отличным голосом, отец и дед были способными пианистами. И нет ничего удивительного в том, что девочка Валя с пяти лет играла на рояле, хорошо знала литературу, физику, математику, что позволило ей впоследствии окончить технологический институт, консерваторию и летную школу.

В 19 лет учлет Валентина Гризодубова закончила летную школу и стала сама обучать молодежь летному искусству. В школе она дала путевку в небо 86 учлетам, многие из них впоследствии стали Героями Советского Союза, а Борис Сафонов удостоился этого звания дважды.

Предвоенные годы ознаменовались в нашей авиации значительными достижениями мирового класса. «Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех» – этот призыв партии и правительства имел реальную основу. В стране была создана промышленная база, выросли научно-исследовательские организации, авиационно-конструкторские бюро, авиазаводы, и краснозвездные самолеты стали покорять огромные расстояния, высоты, скорости.

В те годы Валентину Гризодубову, летчицу, овладевшую полетами на многих типах самолетов, знали в стране. И это было признанием того, что летная профессия по плечу женщинам. Семь раз вносила Гризодубова поправки в таблицу мировых рекордов. 15 октября 1937 г. на спортивном двухместном гидросамолете она установила мировой рекорд высоты – 3267 метров.

– Вот эта машина создана специально для вас, я бы назвал ее дамской, – сказал Гризодубовой после очередного испытательного полета один из летчиков. – Рекомендую хорошо познакомиться с ней.

– Чем же она вам понравилась? – спросила Валентина Степановна. – Очень многим. Скорость – почти триста пятьдесят километров в час. Дальность – более пяти тысяч километров. На такой машине и на рекорд можно пойти. Знаете, кто держит такой рекорд?

– Знаю, конечно, – ответила Гризодубова. – У американки Амалин Харт его отобрала француженка Дюпенрон. Пора и нам подумать об этом.

– Правильно.

Этот разговор имел практическое продолжение. Дело в том, что в тот период конструкторская бригада Сухого П.О. создала замечательный самолет АНТ-37 с двумя двигателями по 950 лошадиных сил, получивший название «Родина». Для начала построили четыре такие машины, и на второй стал тренироваться экипаж Гризодубовой.

– Как вы скомплектовали экипаж? – спросили у Валентины Степановны.

На этот вопрос она ответила с улыбкой:

– Со штурманом было просто решить вопрос, я уже летала на рекорд с лаборанткой кафедры аэродинамики академии Мариной Расковой. Знала я и летчицу Полину Осипенко. Но она в то время была в Архангельске. Послала ей телеграмму с предложением лететь вторым пилотом. Незамедлительно получила от нее ответ из трех слов: «Согласна хоть третьим». Так создался наш экипаж, и мы включились в интенсивные тренировочные полеты ночью и вслепую.

Самолет «Родина» понравился экипажу по многим параметрам. Это может показаться мелочью, но немаловажно такое новшество: чтобы убрать шасси, не нужно было делать вручную около 40 тяжелейших оборотов лебедки; достаточно нажать кнопку электропривода, и шасси автоматически убиралось или выпускалось. Словом, электрифицирована и автоматизирована машина была по последнему слову техники того периода. Не случайно ее кое-кто звал дамской за легкость управления.

Стартовала «Родина» 24 сентября 1938 года в 8 часов 16 минут с подмосковного аэродрома. На борту находились командир Гризодубова В.С., второй пилот Осипенко П.Д. и штурман Раскова М.М. Из-за бокового ветра перегруженная машина весом более 12 тонн взлететь «по ниточке» с бетонки не могла. Взлетели с грунта. Гризодубова легко подняла машину в воздух и, сделав прощальный круг, легла на курс.

– Полет этот был сложным по метеорологическим условиям и оттого, что отказала вся радиоаппаратура, – вспоминала Валентина Степановна, – Штурман Раскова оказалась без связи с землей. Из-за обледенения кабины она не могла вести и визуальную ориентировку.

Первые 150 километров экипаж шел с набором высоты в условиях хорошей видимости. Дальше по графику идти не пришлось, так как на заданной высоте оказалась многоярусная облачность и началась болтанка. Валентина Степановна провела машину в облаках не одну сотню километров, затем передала управление Полине Осипенко. Позже они снова поменялись местами. Облачность по-прежнему закрывала землю. На самолете появились признаки обледенения, за бортом – 50 градусов мороза. Пришлось набрать высоту 7 тысяч метров и надеть кислородные маски. По расчетному времени должны были пройти Байкал. Из Москвы экипаж шел с курсом 90 градусов, в районе Байкала требовалось изменить его и взять курс 120 градусов, чтобы дойти до границы, а затем опять курс 90 градусов. Раскова занялась разборкой радиостанции, пытаясь найти причину отказа. Но рация была опытной, и ее не рассчитали на вероятные изменения климатических условий полета.

Гризодубова решила не менять курс 90 градусов. Вела она машину, никуда не отклоняясь. Наконец, вышли из облаков, словно кто-то убрал занавес. Видимость отличная. Под крылом – Тугурский залив Охотского моря. Задание выполнено, рекорд установлен. Но график полета оказался нарушенным. Сколько осталось горючего?

На самолете имелось 17 баков, и пилоту было сложно осуществлять перекачивание горючего из запасных в расходный бак, тем более что не имелось даже бензочасов. Гризодубова внимательно следила за остатком горючего. Взят курс на Комсомольск-на-Амуре. И вот зажглась красная лампочка. Горючего осталось на полчаса полета. Что делать? Надо садиться. Под крылом – тайга, болота, сопки. Вот относительно ровная площадка, между островками травы поблескивает вода – болото.

Гризодубовой стало ясно, что приземляться нужно, конечно, не выпуская шасси, на фюзеляж. Это значит, кабина штурмана может пострадать, а в ней – Марина Раскова. Командир приказала:

– Штурману Расковой покинуть самолет с парашютом. Раскова выпрыгнула чуть позже, чем нужно, и ее снесло в тайгу. Парашют повис на деревьях. Заблудившись, девять дней бродила она по тайге, мужественно борясь с трудностями.

Вся страна ждала сообщений о судьбе летчиц. Шли дни упорных поисков экипажа. Обнаружить экипаж удалось летчикам ГВФ М. Сахарову, Деркунскому и учлету Гризодубовой – А. Романову. Страну облетела радостная весть: летчиц нашли, они живы и скоро будут в Москве. А что с самолетом, какова его судьба?

– Посадка была удачной, – вспоминала Валентина Степановна. – Мы оставили его на месте приземления, а когда наступили морозы, машину подняли, выпустили шасси и перегнали в Комсомольск-на-Амуре. Все годы войны этот самолет находился в эксплуатации.

Финиш «Родины» состоялся 25 сентября 1938 года. Экипаж установил женский мировой рекорд дальности полета по ломаной линии – 6450 километров и по прямой – 5908 километров за 26 часов и 29 минут. За выдающийся перелет на самолете «Родина» Гризодубовой В.С., Осипенко П.Д. и Расковой М.М. первым среди женщин было присвоено звание Героя Советского Союза. Сложные и ответственные задачи решала Валентина Степановна. В 1938 г/ она возглавила Управление международных воздушных линий СССР, участвовала в заключении ряда договоров с другими странами. Летчики управления считались лучшими мастерами в международных аэропортах Европы.

С первых же дней начавшейся войны Гризодубова и летчики управления стали выполнять особо сложные задания в тылу противника. В 1942 г. Валентине Степановне поручили комплектование 101-го авиационного полка дальнего действия из летного и технического состава Гражданского воздушного флота и ВВС. В полк пришли и те, кто летал еще с отцом Валентины Степановны, а также те, кого она в свое время обучала полетам в школе, с кем работала. Сама стала летать на боевые задания – бомбить врага, оказывать помощь партизанам.

Сложные и ответственные задачи решали экипажи самолетов 101-го авиаполка. Большое мужество и высокое мастерство требовалось от них, чтобы пробиться к далеким целям в тылу врага сквозь стену разрывов зенитных снарядов, отразить атаки вражеских истребителей, провести тяжелую машину сквозь облака, в любую погоду по заданному маршруту и выйти без ошибки на цель. Именно этому учила экипажи Гризодубова личным примером в боевых вылетах.

Особенно трудными были полеты к [партизанам](http://www.otvoyna.ru/partiz.htm). Обязательным для тех, кто летал к партизанам, считалось умение обмануть гитлеровцев, перелететь незамеченным линию фронта, уклониться от встречи с «мессерами», обойти районы зенитной артиллерии врага, выйти точно на партизанский пятачок, сесть на ограниченную полосу, затем быстро разгрузиться, забрать раненых, детей, связных, взлететь, несмотря на загрузку машины, благополучно вернуться на Большую землю.

Партизанское движение [ширилось](http://www.otvoyna.ru/partiz2.htm) с каждым месяцем. Необходимо было усилить помощь отрядам, сражавшимся с врагом в глубоком тылу. В связи с этим 101-й авиационный полк получил значительное количество самолетов и экипажей. Чтобы увеличить дальность полета, на машины установили дополнительные баки с горючим и довели полетное время до 12-17 часов. Командир 101-го, единственная женщина в полку, пользовалась большим авторитетом у подчиненных. Сама участвовала в выполнении ответственных заданий, бомбила врага, не раз летала в соединения прославленных партизанских командиров Сабурова А.Н., Ковпака С.А. и других, доставляла им оружие, боеприпасы, медикаменты, литературу и т. п.

Во время войны летчики полка вывезли из тыла противника 4 тысячи раненых, много детей, доставили в Москву немало важных оперативных документов, захваченных у фашистов партизанами, разведчиками. С уважением вспоминала Валентина Степановна отважных авиаторов Георгия Чернопятова, Бориса Лунца, Валентина Ковалева, Алексея Буланова и других. Многое было сделано летчиками в огненные годы. Полк стал гвардейским, Краснознаменным, Красносельским.

Скончалась Валентина Степановна Гризодубова 28 апреля 1993 г., похоронена в Москве на Новодевичьем кладбище.

Полина Денисовна Осипенко погибла в авиационной катастрофе в мае 1939 г. Раскова Марина Михайловна осенью 1941 г. сформировала авиагруппу из трёх женских авиаполков, затем командовала 46-м гвардейским бомбардировочным полком. Майор Раскова М.М. погибла в авиакатастрофе в январе 1943 г. под Саратовым.

8 сентября 1941 г. Марина Раскова обратилась к женщинам – «летчицам, готовым в любой момент сесть за штурвалы машин, чтобы участвовать в битве... в рядах воинов, сражающихся за свободу». Женщина огромного личного обаяния, Раскова воспользовалась своим влиянием на Сталина И.В., чтобы превратить это ее начинание в реальность. 8 октября Сталин приказал создать 221-й Авиационный корпус под командованием Расковой, укомплектованный женщинами. Тремя полками, вошедшими в корпус, были: 586-й истребительный полк, имеющий на вооружении истребители [Як-1](http://www.otvoyna.ru/yaki.htm#zakl1), 587-й бомбардировочный полк с новейшими пикирующими бомбардировщиками [Пе-2](http://www.otvoyna.ru/bombard.htm#zakl1), и 588-й ночной бомбардировочный полк, имевший бипланы У-2. Добровольцы набирались через комсомол и по устным личным рекомендациям.

Полина Гельман, которая потом стала штурманом на У-2, услышала о призыве Расковой, занимаясь строительством оборонных рубежей, создаваемых, чтобы остановить рвавшихся к Москве немцев. «Все студенты университета были заняты строительством противотанковых рвов на Белорусском направлении под Москвой. Среди студентов распространялись слухи, что девушек берут в авиацию. Моя подруга училась в Московском авиационном институте. Она сказала, что уже получила предписание. На следующий день я передала в Центральный Комитет Комсомола и свои бумаги».

Марина Раскова организовала свой штаб в здании Центрального Комитета Комсомола и лично беседовала со всеми добровольцами. Галина Докутович, служившая штурманом в 588-м полку ночных бомбардировщиков, писала в своем дневнике в день первой годовщины службы ее полка на передовой линии фронта: «Пришли они со всех концов столицы – из институтов, из учреждений, с заводов. Девушки были разные – задорные, шумные и спокойные, сдержанные; коротко стриженные и с длинными толстыми косами; механики, парашютистки, пилоты, просто комсомолки, никогда не знавшие авиации». Те, кто уже учились летать в летных клубах, имевшихся в городе, отбирались в качестве пилотов, студентки – в качестве штурманов. Механики отбирались из числа женщин с практическим опытом работы на фабриках.

Мужчин не было. Женщинам выдавалась мужская форма, которая обычно была слишком велика для большинства из них. 17 октября Раскова и будущие пилоты были эвакуированы в город Энгельс на Волге для завершения их обучения. Переезд занял девять дней. В мае 1942 г. они были распределены по эскадрильям и участвовали в боевых действиях до конца войны.

Двадцатилетняя Лидия Литвяк была высококвалифицированным пилотом еще до того, как она была зачислена в 221-й Авиационный корпус. И, несмотря на то, что при ее росте в метр пятьдесят сантиметров она была слишком мала для того, чтобы летать на современном истребителе, она через некоторое время стала первым асом среди летчиц, имея на своем боевом счету двенадцать сбитых вражеских самолетов. Она бесследно исчезла во время воздушного боя в августе 1943 г. Ее тело не было найдено в течение более сорока лет. При Горбачеве ей посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Другим добровольцем была [Руфина Гашева](http://www.otvoyna.ru/gacheva.htm), внучка сельского священника, выступившего против разрушения его церкви, умершего в ссылке и в августе 2000 г. причисленного Православной Церковью к лику святых. Семья Руфины переехала в Москву в 1930 году, и, когда началась война, она была студенткой третьего курса механико-математического факультета Московского университета. Она стала штурманом 588-го полка ночных бомбардировщиков, совершила 848 боевых вылетов и была дважды сбита. Первый раз это случилось, когда она и ее пилот возвращались с боевого задания на свою территорию. Второй раз они выбросились с парашютом на минное поле. Руфина осталась жива, но ее пилот Ольга Санфирова погибла от взрыва мины. Руфина стала Героем Советского Союза в феврале 1945 г., и награду ей вручил [Рокоссовский К.К.](http://www.otvoyna.ru/rokossovskiy.htm) Войну она окончила майором.

Надежде Поповой было девятнадцать, когда она пришла к Расковой. Но она уже имела квалификацию летного инструктора и авиационного штурмана. Ее также зачислили в 588-й полк ночных бомбардировщиков, и вскоре она стала заместителем командира полка. В августе 1942 г. ее самолет был сбит, и ей пришлось возвращаться в свою часть вместе с толпой солдат и мирных жителей, уходивших из Ростова-на-Дону во время наступления немцев на Сталинград. Среди них был и Семен Харламов, раненый летчик-истребитель, которого однажды Попова увидела сидящим на пне и читающим роман Шолохова «Тихий Дон». Попова сделала 852 боевых вылета и также была награждена золотой медалью Героя Советского Союза, которую ей вручал Рокоссовский. По удивительному стечению обстоятельств в тот же день Героем Советского Союза стал и Харламов.

Три полка Расковой стойко воевали до Дня Победы, выполняя боевые задания наравне с летчиками-мужчинами. Два полка из этих трех стали Гвардейскими. Тридцать три женщины – пилоты и штурманы – стали Героями Советского Союза. 588-й полк ночных бомбардировщиков стал легендой: храбрость и отвага его пилотов и штурманов, летавших на простеньких тихоходных самолетах над территорией, занятой немцами, и совершавших иногда по восемь – десять вылетов за одну ночь, вызывали восхищение и захватывали воображение.

Немцы называли их «ночными ведьмами», и это прозвище закрепилось за ними и стало выражением сочувствия и любви. Об их подвигах были сняты, по крайней мере, два художественных фильма. В 1943 г. полк был переименован в 46-й Таманский гвардейский полк. За годы войны в полку погиб тридцать один боец - двадцать семь процентов его личного состава. Войну полк закончил в Берлине, и на стенах Рейхстага остались надписи, сделанные руками героических летчиц: «Ура! 46-й Женский Гвардейский полк долетел до Берлина. Да здравствует Победа!» Попова и Харламов, снова встретившись в Берлине на следующий день после Победы, оставили на стене Рейхстага еще одну надпись: «Надя Попова из Донбасса. С. Харламов из Саратова». Вскоре они стали мужем и женой.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 8-я, М., "Московский рабочий", 1985 г.*

**Полковник Михалев В.А.**

"Страх перед тараном принес немцам

гораздо больше вреда, чем сами тараны."

А. Правдин

Михалев Владимир Александрович родился в 1914 г. в города Ртищево Саратовской области. До войны несколько лет жил и учился в Москве. В 1936 г. после окончания второго курса Московского тягового техникума им. Ф.Э. Дзержинского, по спецнабору ЦК ВЛКСМ был направлен на учебу в военно-морское авиационное училище летчиков, которое окончил в 1938 г. Служил в частях истребительной авиации пилотом. Рядовым летчиком участвовал в советско-финляндской войне. Во время Великой Отечественной войны был командиром звена, заместителем командира, а затем командиром эскадрильи. Сражался с немецко-фашистскими захватчиками в составе ВВС [Балтийского](http://www.otvoyna.ru/bfsssr.htm) и [Черноморского](http://www.otvoyna.ru/chfsssr.htm) флотов. Звания[Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 13 августа 1941 г. До 1954 г. служил в морской авиации, затем ушел в отставку.

Самолет, миновав пригородные ленинградские леса, резко снизился, и в стекло кабины ярко ударил блеск Балтийского моря. Оно выглядело необычно. Вокруг скованные морозом белые буруны. Они лежали неподвижно, как на фотографии, и только по вздыбленным ледяным гребням можно было судить о прежней ярости бегущего прибоя. «Здесь и черта не встретишь», – успел подумать Владимир Александрович, как вдруг на берегу Финского залива заметил автомашину, ползущую по узкой дороге. Потом пилот увидел маленькую пристань, одинокий финский домик с дымящейся трубой.

– Да-а, – с досадой протянул разведчик, – такую цель военным объектом никак не назовешь. Ну ладно, поищем в других местах.

Вдруг самолет основательно тряхнуло. Через несколько минут солнечный свет померк, закружились снежные хлопья, превращаясь в косматые султаны. Вскоре впереди выросла метельная стена. Что делать? Возвращаться на аэродром? Или менять маршрут полета? Еще в военно-морском училище с первых же самостоятельных полетов Михалев твердо усвоил азбучную истину: в воздухе летчик – сам себе и командир, и подчиненный. Увидел цель – уничтожай, где бы она ни была обнаружена, на земле или в воздухе. Стало быть, и здесь во всем надо действовать по своему уразумению.

Изменив заданный маршрут, летчик повел машину вдоль Финского залива. На «чайку» лавина за лавиной продолжал обрушиваться снег: о стекло кабины бились тяжелые хлопья. Казалось, крылья увязают в снежном крошеве разбушевавшейся стихии. Пришлось пойти на снижение. Вираж, еще вираж, и вот он, долгожданный простор. «Чайка», вырвавшись из снежного плена, плавно понеслась восточнее острова Красноостровский.

– Любопытное зрелище, – произнес Михалев вслух, следуя своей привычке разговаривать в небе с самим собой. – Каким образом такая уйма ветвей и деревьев попала на открытую площадку льда посреди залива? Надо проверить, не начнет ли этот терем-теремок огрызаться зенитками?

Три раза «чайка» пронеслась над таинственным объектом, испытывая судьбу, но выстрелы не последовали. Тогда Михалев решил начать первым, полагая, что противник по причине конспирации, а вернее, с целью маскировки, скромничает. Однако на серию пулеметных залпов также никто не ответил. Воздушный разведчик задумался: «Хорошо, если там никого и ничего нет. А вдруг это замаскированный десантный объект?»

– Давай еще разок проштурмуем, – передал по радио своему ведомому Михалев. – Чем черт не шутит...

В очередной атаке Владимир так увлекся стрельбой, что едва успел вырвать «чайку» на высоте 50 метров и избежать неприятностей. На этот раз из груды елей и сосен потянулся густой черный дымок.

– Сто восьмой, иду еще на одну штурмовку!

– Добро, – ответил ведомый. – Прикрываю. Снизившись до бреющего полета, Михалев наконец-то хорошо разглядел цель. Это был скованный льдом пароход.

«Сдается мне, что здесь пахнет керосином, – подумал Владимир. – Горюче-смазочные материалы прячут. Вовремя не успели вывезти, а теперь вот ждут момента».

Через 40 минут Михалев рапортовал командиру полка:

– У острова Красноостровский, два километра восточнее, обнаружен пароход, замаскированный елями и соснами. Объект без охраны. При обстреле заметили дым. Полагаю, что на пароходе бочки с горючим...

Спустя 20 минут после этого Михалев уже сопровождал к месту обнаруженного парохода группу скоростных бомбардировщиков. При подлете к цели летчики зафиксировали высокий столб дыма. Хороший ориентир. По нему и ударил. После первого же захода посредине залива раздался взрыв огромной силы. Пароход был уничтожен. На следующий день в 71-й истребительный авиационный полк прибыл командующий ВВС Балтийского флота. Он зачитал указ о награждении группы военных летчиков орденами Красного Знамени. Среди награжденных был и пилот Михалев.

Слушая указ, Владимир вспомнил первый день войны с фашистами. Тогда в штаб полка было передано сообщение:

– Курсом девяносто градусов на ваш аэродром следует восьмерка бомбардировщиков «Юнкерс-87» без сопровождения истребителей.

Командир полка немедленно отдал приказ:

– Звену лейтенанта Михалева вылететь на перехват и уничтожить пиратов. И вот звено в воздухе. Высота 3 тысячи метров. Далеко впереди по курсу замаячили зловещие точки «юнкерсов». Восьмерка противника, обнаружив приближение наших самолетов, неожиданно отвернула в сторону.

– Не упускать врага! – сухо скомандовал лейтенант. – Иду на перехват!

Михалев резко взял ручку управления на себя и бросил «чайку» в боевой разворот. В считанные секунды он умело вошел в зону противника, приблизился к одному из «юнкерсов» и в упор расстрелял его. Черный шлейф дыма от фашистского самолета потянулся к земле.

– Командир! Сзади «юнкере». Уходи вправо! – послышался по радио голос ведомого. – Я прикрою.

«Юнкерс» несколько раз имитировал падение, пуская дымные шашки, но Михалев не поддался обману и, улучив момент, поджег и второй вражеский самолет. Оставшаяся шестерка «юнкерсов» в растерянности начала отходить в западном направлении. А когда советские истребители один за другим пошли на посадку, гитлеровцы снова легли на прежний курс – к нашему аэродрому.

Лейтенант посмотрел на прибор: горючего в обрез. Но есть еще воля и желание выполнить приказ. Михалев сделал боевой разворот и ввел машину в планирование. Гитлеровцы немедленно набросились на одинокую «чайку», открыв беспорядочную стрельбу. Пришлось скрыться в облаках. А затем, имея преимущество в высоте, Владимир атаковал из-за облаков «юнкерс». Тот задымил, клюнул носом и, перевалившись через крыло, устремился к земле. Остальные пять бомбардировщиков повернули в обратную сторону.

Тогда Михалеву казалось, что такого трудного и ожесточенного боя у него уже никогда не будет. Но война по-своему вмешивалась в боевую судьбу молодого пилота, вносила неожиданные коррективы... Как-то раз, в середине июля 1941 года, Михалева вызвал командир полка. Разговор был кратким.

– Есть срочное, особой важности задание. К нам в гости частенько стал наведываться самолет-разведчик «Хеншель-126». Не самолет, а форменная танкетка – весь в броне. Нужно убрать его с неба, а то прогуливается как по бульвару. Беда от него большая. Так что действуй. Удачи тебе, – проговорил командир и улыбнулся.

Об этом самолете Михалев знал немногое: бензобак у него покрыт самозакупоривающимся толстым слоем сырой резины и лосевой кожей, машина обладает мощным бортовым огнем крупнокалиберных пулеметов. Как и многим летчикам полка, Михалеву не терпелось увидеть своими глазами бронированное чудовище. И ему вновь повезло. Он первым из молодых пилотов полка встретился с ним. Уже через несколько минут после получения приказа три зеленые ракеты прошили воздух. «Чайка» (И-153) Михалева стремительно взмыла в небо и скрылась за кромкой леса.

– «Ладога-21», – услышал летчик голос командира, – «хеншель» в квадрате 367.

– Так вот ты каков! – проговорил вслух Михалев, заметив силуэт надвигавшейся машины противника.

Владимир дважды обстрелял разведчика. В своем снайперском мастерстве он не сомневался. Но «хеншель» спокойно продолжал лететь заданным маршрутом, всем видом показывая, что укусы «чайки» его не волнуют.

«Таран! – мелькнуло в голове Михалева. – Только таран!» «Чайка» на большой скорости стала приближаться к «хеншелю». Михалев скорректировал свою машину так, что застекленная кабина вражеского самолета появилась в самом центре перекрестия прицела. «Теперь на миллиметр в сторону», – сам себе приказал пилот. С «хеншеля» открыли огонь. Но поздно. Михалев действовал молниеносно. Винтом «чайки» он обрубил хвост фашистского самолета. Тот вошел в плоский штопор. Гитлеровские летчики выбросились с парашютами. В районе приземления их уже ожидала наша группа захвата, выделенная от батальона аэродромного обслуживания и поднятая по тревоге оперативным дежурным полка.

С командного пункта аэродрома видели, как «чайка» после тарана потеряла управление, потом вошла в крутое планирование. Лицо Михалева заливал горячий пот. Учащенно билось сердце, но рассудок оставался трезвым. Летчик верил в свою машину – не подведет даже смертельно раненая.

Самолет начал входить в штопор, быстро приближаясь к земле. Когда до нее оставалось всего несколько сотен метров, Михалеву удалось вывести машину из штопора. А еще через несколько минут он благополучно произвел посадку на своем аэродроме. За этот подвиг Михалеву В.А. было присвоено звания Героя Советского Союза.

После того поединка с «хеншелем» у Владимира Михалева было еще несколько боевых схваток. Но и из них он выходил победителем. Всего за время Великой Отечественной войны он совершил сотни боевых вылетов, участвовал во многих воздушных боях, вырос от лейтенанта до полковника. А затем до 1954 года служил в морской авиации, передавая свой богатый боевой опыт молодым пилотам, воздушным стражам нашей Родины. Михалев Владимир Александрович скончался 31 мая 1990 г., похоронен в г. Сочи.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына,  
книга 8-я, М., "Московский рабочий", 1985 г.*

**Старший лейтенант Кожанов П.П.**

"Будь отвратима, адова година.

Но мы готовы на передовой,

Воскреснув,

вновь погибнуть до едина,

Чтоб не погиб там ни один живой."

Р. Гамзатов

Кожанов Петр Павлович родился в 1917 г, в селе Клиновец Корочанского района Белгородской области. С 1933 г. жил в Москве, работал каменщиком. Из столицы был призван в армию. Окончил военное авиаучилище. С 22 июня 1941 г. на фронте. Участвовал в боях в составе ВВС Балтийского флота летчиком-истребителем, командиром звена, командиром эскадрильи. Совершил более 500 боевых вылетов, главным образом на штурмовку. В воздушных боях лично сбил девять вражеских самолетов и в группе – четыре. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 23 октября 1942 г. 12 апреля 1943 г. погиб в воздушном баю.

В числе летчиков 13-го истребительного авиаполка Краснознаменного Балтийского флота, вступивших в Великую Отечественную войну на рассвете 22 июня 1941 г., был и Петр Кожанов. Флотской выучки выпускников военно-морского авиационного училища он не имел, да и водных пространств, если не считать двух рек на белгородской земле – Северского Донца и Оскола да Москвы-реки, не видывал, но, оказавшись на прибрежном аэродроме, сразу и не хуже однополчан-моряков повел бои над просторами Балтики. Тогда, в начальный период войны, одному или двум балтийским истребителям нередко приходилось отражать атаки десятков фашистских бомбардировщиков, рвавшихся к [Ленинграду](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm), Кронштадту, [Таллину](http://www.otvoyna.ru/tallin.htm). Летчики поэскадрильно, звеньями, парами и в одиночку сражались над полуостровом Ханко, островами Эзель, Даго, над подступами к Таллину и самим городом, близ Кронштадта и над Ленинградом.

В летной книжке Петра значились воздушные бои, разведка, сопровождение бомбардировщиков, охрана военно-морских баз. Однако больше всего вылетов он совершил на штурмовку наступавших гитлеровских полчищ. Летал Петр на И-16, истребителе, который наши пилоты ласково называли «ястребком». И-16 заметно уступал «мессершмитту» в скорости и вооружении. Победы наших летчиков достигались за счет их мастерства, мужества, отваги, беззаветной преданности Отчизне.

В детстве Петр Кожанов познал тяжелый крестьянский труд. Но ничто трудное для Петра, если дело необходимое, не было в тягость. Работа спорилась в его руках. Он любил делать дело, и вокруг него всегда были люди, не терпящие праздности, не знающие лени. Крестьянский опыт был дополнен жизнью и трудом в рабочем коллективе.

В Москву Петр приехал по оргнабору, овладел специальностью каменщика. Он только начал заниматься в аэроклубе, когда узнал, что белгородские друзья юности подали заявления в военное авиационное училище. Они звали: «Подавай рапорт, будем вместе учиться». Можно бы вначале закончить аэроклуб, и уже потом идти в училище. Но тогда, как считал Петр, он потерял бы два года. Газеты писали о разгуле фашизма в Германии, и Петр был убежден в необходимости быстрее стать бойцом. И обязательно воздушным бойцом! Как Чкалов. К экзаменам готовился серьезно, сдал их с оценками «хорошо» и «отлично». И так же успешно учился.

Обычно после училища совершенствование летчика продолжается в строевых частях, где пилот сдает зачеты на боевое применение. Выпуск сорок первого года зачеты сдавал в настоящем бою, перед огненными, несущими смерть пушечными и пулеметными трассами «мессершмиттов». Кожанов был участником многих победных боев однополчан. Он восхищался отвагой и мастерством Героя Советского Союза Романенко И.Г., командира полка, летчиков Алексея Антоненко и Петра Бринько, ставших в Великую Отечественную войну первыми из балтийцев Героями Советского Союза.

Антоненко за четыре недели войны уничтожил в воздушных боях 11 «юнкерсов» и «мессершмиттов», а Бринько со 2 июля по 14 сентября 1941 г. сбил 15 фашистских самолетов. Они воевали на таком же «ястребке», что и Петр Кожанов. Есть на кого держать равнение! Петр впитывал опыт лучших. Впрочем, и его опыт стал скоро примером.

Обстановка требовала от летчиков особого внимания к борьбе с наземными силами врага. Гитлеровские войска рвались к Ленинграду. Летчики-истребители превращались в штурмовиков и бомбардировщиков. В числе самых решительных летчиков Кожанову вручили истребитель, оснащенный пушками. Кроме того, под плоскостями были установлены направляющие для реактивных снарядов. Поликарповский «ястребок», таким образом, не только получил высокую прибавку в огневой мощи, но и стал «летающей катюшей».

Уже в первом боевом вылете на довооруженном И-16 Петр нанес оккупантам ощутимый урон. Огнем скорострельных пушек он вызвал пробку на шоссе, а затем «эрэсами» ударил по скоплению фашистских автомобилей, которые везли войска и боеприпасы. В том первом вылете так неуемно было желание уничтожить как можно больше оккупантов, что Кожанов произвел залп, слишком близко находясь к цели. И явственно почувствовал, как содрогнулся воздух. Радостно взволнованный, он смотрел на участок дороги, где разорвались его реактивные снаряды. Видел перевернутые, искореженные машины, в ужасе бегущих к лесу гитлеровцев, десятки трупов на дороге и в кюветах.

Конечно, штурмовка не из числа «спокойных» боевых задач. Были случаи, когда Петр возвращался на базу с разбитым стабилизатором, с дырами в крыльях. Истребитель не хотел слушаться. Радио на самолете отсутствовало, и Кожанов не мог сообщить, что истребитель не слушается рулей, не идет на посадку. Но и без радио Романенко И.Г. все понял. Приказал выложить три посадочных знака: мол, садись в любом направлении, как сможешь. И Кожанов понял командира, сел поперек поля и сразу выключил мотор, чтобы не врезаться в готовые к вылету истребители.

Впрочем, и по инерции И-16 мчался вперед, не слушаясь ни рулей, ни тормозов. Навстречу ему бежали летчики, впереди – Сербин И.И., комиссар эскадрильи, боевой летчик. Мертвой хваткой уцепились за консоль, «ястребок» метрах в четырех от самолетов развернулся и застыл. Кожанов, не покидая кабины, словно собирался на израненной машине снова лететь в бой, доложил:  
– Штурмовка прошла успешно, надо сейчас же повторить, там фашистской техники видимо-невидимо.

– Вылезайте, – приказал командир. – На этой машине все равно сейчас лететь нельзя. Обедайте, а мы решим, как и что.

– Упустим врага, товарищ командир. Сейчас он на открытом участке дороги, бить сподручнее, а дальше вокруг лес, замаскируют технику и живую силу.

...К вылету готова десятка истребителей. Ведущим должен лететь Сербин. Но Кожанов знает, где противник, значит, ему и вести группу.

– Я на вашем самолете? – спросил Кожанов.

– Нет, на своем я полечу сам – вашим ведомым. А вы возьмите самолет Цыганова, он ранен.

Кожанов даже переспросил:

– Ведущим – я?

– Именно, – улыбнулся Иван Иванович. И приказал: – По самолетам!

В этой штурмовке противник потерял десятки автомашин с живой силой и техникой, был взорван большой штабной автобус, рассеяна колонна мотоциклистов. Выходя из первой атаки, Петр увидел, как Сербин на бреющем повел огонь из пушек. Комиссар летел на бреющем, снаряды сметали врага. И выходил из атаки стремительно. Крутой разворот, и вот уже они летят рядом – комиссар и Кожанов, сила их огня как бы удваивается. Вот загорелся один грузовик, другой. Несколько машин взорвались – очевидно, они везли боезапас. Пламя поднялось над бензозаправщиком.

На земле командир полка спросил Ивана Ивановича:

– Как там? Докладывай.

– Ведущим был Кожанов, он и доложит...

С того летнего дня сорок первого года командир по рекомендации комиссара Сербина поверил в новичка как в ведущего. А Сербин открыл в бойце Кожанове еще и задатки агитатора, что было тоже очень важно. В первое время войны летчики еще не успели «зарыться в землю», чтобы избежать поражения осколками. Отдыхали в палатках – благо было тепло и солнечно. После напряженных и опасных штурмовок отдыхали на матрацах, доставленных из общежития. А Кожанов читал бригадную многотиражку «Победа». В июле 1941 г. это название не очень соответствовало «текущему моменту», но Кожанов, прочитав газету, находил в ней и оптимистические факты.

Сербин, сделавший правилом политические информации личного состава, едва открыл полог палатки, как услышал голос Кожанова:

– Друзья, Митин сбил фашистский самолет. Отличился и лейтенант Киров. А краснофлотцы-то молодцы, нам нос утерли: охраняя аэродром, из «максима» сбили «юнкерс». Каберова кто знает? Летчик? Так вот, он в первый день войны выпустил «боевой листок» и продолжает это делать ежедневно. Надо бы и нам...

В сорок первом на фронтовом аэродроме Петр Кожанов стал агитатором, можно сказать, лучшим агитатором эскадрильи. В бою увлекал личным примером, на земле – бодростью духа, горячим словом, которое не расходилось с делом. Кожанов никогда не уходил от острых вопросов, не боялся правды.

– Да, очень трудно, – говорил Петр, переставляя флажки на фронтовой карте все ближе к Ленинграду и [Москве](http://www.otvoyna.ru/oborona1.htm). – Да, приходится отступать. Но Красная Армия наносит невосполнимый урон противнику, обескровливает его войска.

Вот мы с вами что сделали сегодня? – Кожанов, волнуясь, вставал и перечислял, загибая пальцы сперва на левой, потом на правой руке: – [Геннадий Цоколаев](http://www.otvoyna.ru/zhokolaev.htm) своим огнем помог морским пехотинцам выбить противника с острова близ нашей базы. Ну, конечно, остров небольшой, скорее островок, но несколько десятков вражеских солдат уничтожено. Володя Дмитриев, Михаил Васильев, Алим Байсултанов отбили нападение «юнкерсов» на корабли Балтфлота.

Комиссар Сербин сбил фашистского аса. Георгий Лагуткнн и Петр Шишацкий заслужили благодарность командующего армией и представлены к награждению орденами. Наконец, мы с вами сегодня ударили «эрэсами» по танкам, тоже законный плюс. Все это – для победы. Она придет...

– Придет... Когда придет-то? – вздыхали летчики.

– Когда – не знаю, наверное, никто не знает. Но придет тем скорее, чем крепче будем бить врага.

Следовал разбор каждого полета. Выяснилось, что действовали летчики не безошибочно. Кто-то огонь из пушек открывал слишком рано, когда до цели еще далеко, и это, если откровенно, был огонь в белый свет как в копеечку. Кожанов умел из каждого факта, положительного и отрицательного, извлечь урок и для себя, и для боевых друзей. Однополчане не видели Петра растерянным, подавленным, слабым. Лишь однажды, когда погиб храбрейший летчик командир звена Михаил Савченко, Петр сказал:

– Я считал, что таких, как капитан Савченко, можно ранить, можно даже сбить, но убить – никогда…

А впереди, между тем, летчиков ждали новые трудности, лишения, потери. С дальних аэродромов пришлось перебираться на ближние к Ленинграду, потом и в сам Ленинград, вести бои над центром города – то над Исаакиевским собором, то над Дворцовой площадью. Началась блокада – голод, обстрелы, бомбежки. И снова Петр показал твердость в выполнении заданий, веру в свои силы.

В бою он был решительным, умеющим навязать свою волю противнику, ошеломить его. На земле старался не выделяться. Полк был поставлен на ответственный участок фронта – на охрану ледяной трассы через Ладогу, которая связывала Ленинград с Большой землей. Здесь командир звена Петр Кожанов десятки раз вел воздушные бои с «юнкерсами» и «мессершмиттами», когда последние пытались бомбить и штурмовать автоколонны с хлебом. Но первые вылеты Кожанов совершал не над ледяными пространствами, а над неспокойным и бурным озером. Из Ленинграда вывозили женщин, детей, стариков, раненых бойцов. На кораблях издалека были видны красные кресты, а «юнкерсы» и «мессеры» с завыванием шли в пике на беззащитные суденышки, сбрасывали бомбы, поливали пулеметными очередями. Вот так была потоплена баржа, на которой находились только дети, женщины и врачи.

Самолет Кожанова едва успевали ремонтировать, заделывать пробоины. Работы производились только по мотору и оружию, потому что ни Кожанов, ни его боевые друзья не могли, не хотели пропустить ни одного вылета. Хоронили погибших на кургане в деревне Выстав. Вслед за первой могилой появилась другая, третья, десятая. Еще больше погибших героев не имело могил – они погибли в волнах Ладоги. Но долг свой исполнили.

Когда по тонкому, еще не очень надежному льду пошли первые автомашины, Кожанов вел бои над колоннами автомашин, везущих хлеб Ленинграду, по заданию командующего 54-й армии генерала Федюнинского И.И. штурмовал наступающие фашистские батальоны.

...В нелетную погоду выдавались и часы досуга. Кто-то отсыпался за прошлые дни и «про запас», на будущее. Комиссар Сербии старался использовать такое время для чтения, учебы, бесед и к этому приучил Кожанова. Оба они любили шахматы. Сербин редко проигрывал. На этот раз партия складывалась неудачно для комиссара. И тут прозвучал приказ:

– Немедленный вылет на штурмовку в интересах 54-й армии.

Командир эскадрильи Рождественский обычно в вылетах чередовался с комиссаром. Теперь он летел следом за Сербиным. Вместе с ним летели Александр Агуреев, Петр Кожанов, Виктор Голубев и Гусейн Багиров. Атака была на редкость удачной. Из боевых порядков на передовой генералу Федюнинскому доложили:

– Эти летчики – настоящие герои.

Сербин и его ведомые еще только возвращались, когда в полк передали телефонограмму: «Благодарю за отличное выполнение задачи. Прошу повторить в новом пункте. [Федюнинский](http://www.otvoyna.ru/general7.htm)». С записью этой телефонограммы начальник штаба полка и встретил летчиков.

– Командующий армией, видите, не приказывает, а просит, – сказал майор Рождественский.

– Да, это многого стоит, – улыбнулся Сербин.

– Повторим, – сказал Кожанов.

Самолеты готовились к срочному повторному вылету. Предстояло нанести удар по батальону фашистских автоматчиков в районе Волхова. Этот район в полку мало кто знал лучше Кожанова: Петр совершил здесь несколько десятков штурмовок. И вот Кожанов услышал от Сербина:

– Мы с командиром решили, что эскадрилью поведешь ты. А комэск и я – в числе твоих ведомых.

– Как же так – лейтенант поведет, а комиссар и комэск – ведомые.

– За хвост опасаешься? Не беспокойся, прикроем.

– Не за хвост свой опасаюсь, а за субординацию...

– Э, на войне, сам знаешь, не все по писаному. Потом, если хочешь знать, еще причина есть, но об этом уже после штурмовки скажу.

Кожанов повел эскадрилью. Справа летел командир эскадрильи Рождественский, слева – комиссар Сербин, за ними – Евгений Цыганов, Владимир Петров, Гусейн Багиров, Виктор Голубев.

Когда около сотни фашистских автоматчиков во весь рост, беспрерывно стреляя, пошли в атаку, над лесом показались семь балтийских истребителей. Мгновенно оценив обстановку, Петр стремительным и, надо сказать, хитрым маневром отрезал врагу путь отхода, открыл меткий огонь. Фашисты попытались спастись, но попали под пули наших пехотинцев. Строй фашистского батальона рассыпался, а тут наши бойцы, покинув окопы, пошли в атаку. И уже через несколько минут на этом участке с врагом было покончено.

Сербин после той штурмовки, когда балтийцы во главе с Кожановым уничтожили отборный батальон фашистских автоматчиков, сказал Кожанову, впервые назвав по имени и отчеству:

– Петр Павлович, только что получили сообщение, что наш тринадцатый полк преобразован в четвертый гвардейский. Это большая честь и ответственность. Сегодня будет митинг, через некоторое время нам вручат гвардейское знамя. А пока хочу поздравить вас, боевого летчика.

– Благодарю. И вас поздравляю, товарищ комиссар.

– Спасибо. Еще есть один вопрос. Меня спросил начальник политотдела – кого порекомендую комиссаром нашей эскадрильи.

– Нашей эскадрильи? – повторил Кожанов. Он привык к тому, что заменяют погибшего или раненого товарища. Но Сербии не ранен, и дело делает как надо.

– Меня переводят в другой полк, в Кронштадт. Вот примем гвардейскую клятву, и надо сдать дела. Я рекомендовал вас.

Вскоре Петр принял обязанности комиссара эскадрильи. О его авторитете свидетельствовало то, что он не только часто сам водил в бой эскадрильи, но и возглавлял полковые ударные группы истребителей. Ему поручались самые опасные штурмовые задачи. Огорчало то, что не столь часто, как другие, например, Василий Голубев, встречается с воздушным противником. Но ведь задания не выбирают, их получают и выполняют. Петр совершил более 500 боевых вылетов. Подавляющее большинство – на штурмовку вражеских войск. Урон противнику Петр «нанес огромный» – так свидетельствует главный штаб Военно-Морского Флота. В воздушных боях он лично сбил девять гитлеровских самолетов и четыре – в группе. Причем не в свободной охоте, когда можно самому определять свое место, а при сопровождении бомбардировщиков.

Так, в дни прорыва ленинградской блокады, прикрывая наши пикировщики, Петр Кожанов в районе Колпино – Рождественское лично сбил два истребителя противника новейшей модификации. Этот бой Петр вел после вручения ему ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, которых был удостоен в конце октября 1942 г. В короткие сроки овладев истребителем Лавочкина, Кожанов с успехом выполнил ряд ответственных заданий.

Как известно, в октябре 1942 г. в армии и на флоте было введено полное единоначалие. Многие комиссары эскадрилий стали заместителями командиров по политчасти. Самые подготовленные возглавили подразделения. Петр Кожанов, имевший за плечами незаурядный боевой опыт и зарекомендовавший себя как умелый лётчик, был назначен командиром одной из эскадрилий родного 4-го гвардейского полка.

Погиб он в сражении в районе Сортавалы. Ведомого спас, не допустил потерь в строю, но сам, атакуя превосходящие силы «мессершмиттов» и «фокке-вульфов», оказался под перекрестным огнем сзади. Погиб, не выпуская штурвала из рук.

Герой Советского Союза Петр Павлович Кожанов не увидел день Победы. Но до этого дня сражались с врагом его друзья и ученики. В их подвигах, в службе балтийских пилотов нынешних дней продолжается пламенная жизнь летчика-героя Кожанова. От сердца к сердцу передается эстафета мужества и верности Отчизне.

*По материалам книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 8-я, М., "Московский рабочий", 1985 г.*

**Подполковник Марков А.И.**

"В назначенный час заиграет трубач,

Что есть нам удача средь всех неудач,

Что все мы еще молодые

И крылья у нас золотые…"

Б. Окуджава

Марков Алексей Иванович родился в 1921 г. в деревне Репниково ныне Чеховского района Московской области. До Великой Отечественной войны жил в Москве, работал токарем на заводе. Из столицы в 1940 г. был призван в армию. В июле сорок первого года окончил Качинскую школу летчиков. Год работал летчиком-инструктором. Дальше cражался на Сталинградском, Калининском, Западном, 1-м Прибалтийском фронтах. Совершил 290 успешных боевых вылетов, сбил лично 23 вражеских самолета. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1)удостоен 23 февраля 1945 г. После войны продолжал службу в авиации. С 1955 г. находился в запасе. 1 апреля 1966 г. Марков А.И. скончался…

Вечером 23 февраля 1945 года, в день 28-й годовщины Советских Вооруженных Сил, летчики 32-го гвардейского истребительного авиационного полка после напряженного дня боевых полетов были выстроены на одном из полевых аэродромов на территории Латвии. Короткую приветственную речь произнес перед строем приехавший к ним командир 1-го гвардейского истребительного авиакорпуса генерал-лейтенант Белецкий Е.М. Тепло поздравив всех с праздником, он пожелал новых боевых успехов, скорейшего полного разгрома гитлеровцев, а в заключение сказал:

– Я привез вам радостную весть – ветерану полка, отважному командиру звена старшему лейтенанту Алексею Ивановичу Маркову сегодня присвоено звание Героя Советского Союза. Громкое неуставное «ура!» заглушило последние слова генерала.

Марков, несмотря на свои 24 года, был действительно одним из старейших летчиков гвардейского полка, в котором воевал еще на Сталинградском фронте с конца августа 1942 года. В то время обстановка на юге нашей страны была тяжелой: фашистские танковые войска рвались к Волге. Гитлеровская бомбардировочная авиация непрерывно поддерживала их, нанося удары по оборонявшимся советским соединениям. В те дни и прилетели на фронт на своих истребителях Як-7б из прославленной Качинской военной школы девять летчиков, и в их числе старший сержант Марков. Пройдя недолгую тренировку, они начали совершать боевые вылеты. В то время шли упорные бои на подступах к внутреннему оборонительному обводу [Сталинграда](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm), и было очень важно не допустить к нему фашистскую авиацию.

19 сентября четверка истребителей, которую вел Марков, вылетела на прикрытие своих войск. Погода стояла солнечная, почти безоблачная. Сначала фашистских самолетов не было, но вот наземная станция наведения передала: «С запада – группа Ю-87, атакуйте!» Две девятки одномоторных пикирующих бомбардировщиков широким клином шли к линии фронта. На этом участке гитлеровская авиация уже в течение нескольких дней наносила сильные удары по частям и соединениям 62-й армии, поддерживая безуспешные попытки своих танковых войск прорваться к Волге через железную дорогу Сталинград – Иловля.

– Атакуем сверху на встречном курсе, – передал Марков по радио ведомым и устремился к головному бомбардировщику, полагая, что там командир.

Черно-серый силуэт фашистской машины все увеличивался в его прицеле. Пальцы плавно нажали гашетку. Огненная трасса кинжалом врезалась в стеклянную кабину вражеского самолета, вторая полоснула по мотору. Марков ушел вверх, развернулся и вместе со своим товарищем по «Каче» Александровым А.А. атаковал еще один фашистский самолет. Тот завалился на крыло и пошел вниз. В этот момент стало видно, как головной бомбардировщик, сбитый Марковым, упал на землю недалеко от станции Котлубань и взорвался. Летчики Корчаченко Н.Д. и Юшенков П.И. сбили еще один самолет, который падал, распуская черный шлейф дыма. Строй бомбардировщиков рассыпался.

Первая девятка, потеряв три самолета, повернула на запад, но вторая, построившись в круг, огнем пулеметов упорно отбивала атаки истребителей, надеясь, видимо, прорваться к цели. На этот раз надо было менять тактику. Марков приказал атаковать гитлеровцев снизу, на параллельном курсе. Маневр удался: было сбито еще два бомбардировщика. Остальные, не доходя до оборонительного рубежа наших войск, сбросили бомбы, развернулись и начали уходить. Для преследования их уже не оставалось ни боеприпасов, ни горючего. На следующий день рано утром перед первым вылетом командир полка зачитал летчикам телеграмму командующего 62-й армией генерал-лейтенанта [Чуйкова В.И.](http://www.otvoyna.ru/chuykov.htm): «Спасибо за пять сбитых фашистских самолетов. Ни одна бомба не упала на наши позиции».

Через день Марков и его товарищи вшестером снова вели бой c 14-ю бомбардировщиками. Но на этот раз после их первой атаки к району боя подошли 12 истребителей Ме-109.

– Николаев, за мной, атакуем левого «мессера»! – услышали летчики команду Маркова. – Остальным бить по бомбардировщикам.

Силы были неравны, но мастерство и отвага советских истребителей победили. Ведущий решительно сблизился с крайним вражеским истребителем, тот взял чуть вверх, трасса его снарядов пронеслась где-то левее, и в этот момент Марков точно поразил его. Фашистский самолет клюнул носом, затем начал падать и, как передали потом наземные наблюдатели, врезался в землю в районе железнодорожного разъезда Копны. Но этот бой не обошелся без потерь. Обстреляв один из бомбардировщиков, сержант И. Николаев начал разворачиваться для повторной атаки. В этот момент ему в хвост зашли два «мессера». Их очереди, видимо, пронзили отважного летчика.

Марков увидел конец этого боя, когда вражеские истребители уже взмыли вверх. Он не стал их преследовать, а бросил машину на вражеский бомбардировщик, который ранее атаковал Николаев. Тот шел ровно, рассчитывая, видимо, на защиту своих истребителей. Две очереди Маркова вонзились в корпус машины. Из ее фюзеляжа потянулся дым, потом запрыгали огненные языки. Самолет резко пошел вниз и упал в районе железной дороги. Остальные уже не делали попыток пройти к линии фронта.

За мужество, проявленное в воздушных боях в ходе Сталинградской битвы, и три лично сбитых вражеских самолета лейтенант Марков удостоился [ордена Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm).

После разгрома крупной группировки фашистских войск западнее Сталинграда 32-й авиаполк, в котором воевал Марков, был переброшен на Калининский фронт, где принял участие в боях с гитлеровцами в районе Великих Лук. Войска 3-й ударной армии окружили 10-тысячный гарнизон противника. 15 января 1943 г. бои по его уничтожению завершались. Фашисты удерживали лишь городскую крепость. Для удара по ним послали два полка бомбардировщиков Пе-2, которых прикрывал весь 32-й полк истребителей. При подходе к цели бомбардировщики были атакованы большой группой «фоккеров». Советские гвардейцы-истребители сумели перехватить их. Завязались упорные воздушные бои. Один из фашистских истребителей пошел в атаку на ведущий бомбардировщик, но вдруг резко сбавил скорость и понесся к земле. Это Марков сумел на встречном курсе послать в него меткую очередь снарядов. Три вражеские машины были сбиты другими летчиками полка. Самолет одного из них – Ковалева Н.П. – получил в том бою повреждение.

Уже после войны, вспоминая тот бой, Ковалев рассказывал:

– Вражеский снаряд попал в систему охлаждения моего «яка». Запарила вода, мотор начал давать перебои, самолет сорвался в штопор. Оглянулся – меня преследует «фоккер». Услышал позади очереди, потом мимо пронесся самолет Маркова. Оглянулся еще раз – «фоккер» горел. Это Алексей Иванович поджег его и спас мне жизнь. Я сумел вывести истребитель из штопора и дотянуть до своего аэродрома.

Мощный удар по крепости Великих Лук с воздуха позволил нашим наземным войскам в тот же день штурмом овладеть ею. В марте сорок третьего гвардейцы-истребители приняли участие в наступательных боях южнее Старой Руссы. Только в воздушных боях первой половины марта Марков лично сбил три «мессершмитта». Особенно запомнился ему бой севернее города Холма. В середине марта он во главе шестерки «яков» сопровождал группу штурмовиков, наносивших удар по скоплению войск противника. «Илы», построившись в круг, успешно бомбили и обстреливали гитлеровцев реактивными снарядами. Внезапно сверху на них бросилась четверка фашистских истребителей. «Бьем в лоб!» – крикнул в микрофон Марков. На какой-либо маневр времени не было. Сам он успел пресечь атаку одного из «мессершмиттов», послав навстречу ему с близкого расстояния десятки снарядов. Они прошили вражеский самолет, и тот камнем пошел вниз.

Вдруг Марков заметил, как один из фашистских истребителей заходит в хвост командиру соседнего звена старшему лейтенанту Килейникову Ю.А.

– Юра, вниз! – крикнул он и огнем ударил по «мессершмитту». Первая трасса прошла чуть ниже самолета, зато короткая вторая попала в него. Он стал снижаться и уходить.

К этому времени штурмовики завершили свой удар и, перестроившись, взяли курс на восток. Группа Маркова, отогнав два оставшихся фашистских истребителя, заняла свое место в строю выше «илов» и успешно довела их до аэродрома.

12 июля 1943 года, в ходе [Курской битвы](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm), перешли в наступление войска Брянского и левого крыла Западного фронтов. 3-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, в которую входил 32-й авиаполк, вела упорные воздушные бои, прикрывала наступление наших танковых и стрелковых войск, которые сумели совершить глубокий прорыв. Во всех этих воздушных боях умело и мужественно сражался Марков. Значительно возросло его летное мастерство, он стал старшим лейтенантом, командиром звена.

13 июля большая группа фашистских бомбардировщиков попыталась нанести удар по прорвавшемуся далеко вперед 5-му танковому корпусу. Навстречу им вылетел весь полк. Марков вел шестерку, которая получила задачу связать боем вражеские истребители. Хорошо зная тактику гитлеровских летчиков набрасываться вдвоем-втроем на одиночные наши самолеты, он эшелонировал три пары своих истребителей по высоте так, чтобы они при необходимости могли быстро поддержать друг друга. Гитлеровцы перешли в атаку первыми. Три их «фоккера» пошли на самолет Анискина А.Д. Шедший позади Юшенков П.И., прикрыл его огнем. Но тут их атаковали еще два вражеских истребителя.

Марков и его ведомый Горшков Н.Ф., находившиеся выше, ринулись на гитлеровцев. Бой был недолгим. Оба советских летчика сумели сбить по фашистскому самолету. Остальные попытались уйти вниз. Но Марков, которого надежно прикрывал Горшков, не отставал от них и сумел сбить еще один «фоккер». А в это время остальные летчики полка смело атаковали вражеские бомбардировщики и сбили пять из них. Таких потерь в одном вылете гитлеровцы на этом участке фронта еще не несли.

На следующий день, вылетев со своим и соседним звеном старшего лейтенанта Килейникова на свободную охоту, Марков встретил девятку фашистских бомбардировщиков, шедших под прикрытием четверки истребителей.

– Бьем по «юнкерсам»! – скомандовал он.

Атака наших истребителей была стремительной. Уже через минуту они сбили два Ю-88, один из которых – на счету Маркова. Его отвага и умелые действия были отмечены в приказе дивизии – он удостоился ордена [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) I степени.

Войска 11-й гвардейской армии Западного фронта стремительно наступали к Брянску. Их удары непрерывно поддерживали самолеты-штурмовики, которые в ходе всех полетов прикрывались гвардейцами-истребителями. По 3-4 раза в день вылетали они на свою опасную боевую работу. И хотя фашистских самолетов в воздухе стало гораздо меньше, отдельные бои с ними были весьма упорными.

В середине августа Марков получил задачу во главе четверки истребителей сопровождать две эскадрильи штурмовиков, которым предстояло нанести удар по вражеским самолетам на аэродромах западнее Брянска. Полет прошел успешно. Как показали потом контрольные снимки, было сожжено 10 фашистских машин. На обратном пути группу атаковали 12 «фоккеров». Марков приказал одной паре истребителей продолжать полет со штурмовиками, а сам с ведомым Корчаченко Н.Д. решил сковать фашистских истребителей. Около получаса велся этот неравный бой.

Марков смело атаковал то один, то другой фашистский самолет, умело маневрировал, не упуская случая сблизиться и послать по врагу прицельную очередь. Одной из них он сбил весьма активный, видимо, командирский ФВ-190. Не раз вражеские истребители опасно атаковали и Маркова, но ведомый умело прикрывал командира огнем. В одной из лобовых атак Маркову удалось сбить еще один «фоккер». К этому времени наши штурмовики уже подходили к своему аэродрому. Сложная боевая задача была успешно выполнена. Смелый замысел Маркова полностью удался. За мужество и отвагу, проявленные в воздушных боях на брянском направлении, и четыре лично сбитых самолета Алексей Иванович был награжден вторым орденом Красного Знамени.

Успешно сражался Марков и в последующих наступательных операциях. Зимой 1944 года во время ожесточенных боев под Витебском, прикрывая наземные войска, он умело управлял своим звеном и сам сбил два фашистских бомбардировщика. В июле танковые корпуса и стрелковые соединения 5-й армии 3-го Белорусского фронта окружили группировку гитлеровцев в столице Литвы – Вильнюсе. Почти неделю продолжались там упорные бои на земле и в воздухе. Марков с летчиками своего звена не только прикрывал наземные войска от ударов фашистских бомбардировщиков, но почти ежедневно вел воздушные бои с истребителями противника, которые охраняли свои транспортные самолеты, пытавшиеся сбрасывать военные грузы окруженному гарнизону.

Участвовал он и в борьбе с вражеской авиацией южнее Вильнюса, где она пыталась наносить удары по нашим наземным войскам, форсировавшим Неман и захватившим на западном берегу крупный плацдарм. Здесь, на литовской земле, огнем своей мощной пушки он сбил три вражеских истребителя, причем опять два в одном бою.

Было это 1 августа 1944 года. Соединения 3-го механизированного корпуса, овладев городом Шяуляй, стремительно рвались на север, к Рижскому заливу, для того чтобы отсечь в Прибалтике группу армий гитлеровцев «Север». Вылетев для прикрытия передовых частей корпуса, звено Маркова над городом Елгава, где на земле шли упорные бои, было атаковано 12 истребителями ФВ-190. Марков не уклонился от боя. Умело маневрируя, он вывел все свои самолеты из-под первой атаки врага, а затем сам атаковал фашистов. Ему удалось сразу же сбить один «фоккер».

Это внесло замешательство в действия гитлеровских летчиков. Они начали перестраиваться, стараясь прикрыть друг друга. В это время летчик Корчаченко поджег один вражеский истребитель, а Марков сумел на параллельном курсе выпустить большую прицельную очередь еще по одному, который быстро пошел на снижение и упал на землю южнее Елгавы. Потеряв три самолета, гитлеровцы перестроились и на максимальной скорости стали уходить.

9 августа 1944 года Марков был представлен командованием полка к званию Героя Советского Союза. В наградном листе говорилось: «За отличное выполнение боевых заданий на фронте, проявленные при этом отвагу и героизм, за 255 успешных боевых вылетов и 16 лично сбитых самолетов противника гвардии старший лейтенант Марков достоин высшей правительственной награды». Это ходатайство поддержали командиры дивизии, корпуса, командующий 3-й воздушной армией генерал-лейтенант Папавин Н.Ф., Военный совет 1-го Прибалтийского фронта.

Став Героем Советского Союза, Марков продолжал смело драться с фашистами в воздухе. Участвуя в воздушных боях в Восточной Пруссии, он совершил еще 35 боевых вылетов, в ходе которых сбил семь вражеских самолетов.

После Великой Отечественной войны Алексей Иванович продолжал служить в Военно-Воздушных Силах, командовал эскадрильей. В 1946 году ему было присвоено воинское звание майора, а еще через четыре года – подполковника. Но служба летчика-истребителя связана с большим напряжением, перегрузками. По состоянию здоровья Алексея Ивановича перевели в транспортную авиацию. Водил он тяжелые воздушные корабли в Заполярье, вел ледовую разведку, доставлял грузы в пункты назначения. И на этой работе ветеран войны оставался верен себе – целиком отдавался любимому делу.

*По материалам книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 8-я, М., "Московский рабочий", 1985 г.*

**Старший лейтенант Милашенков С.В.**

"Из боя выходила рота,

Мы шли на отдых, в тишину

И над могилою пилота

Почувствовали всю войну."

С. Гудзенко

Милашенков Сергей Васильевич родился в 1923 г. в деревне Лесовой Сафроновского района Смоленской области. Русский. В девятилетнем возрасте был взят в Москву родственниками на воспитание. После окончания семилетки работал сначала в артели музыкальных инструментов, а затем на комбинате газеты «Правда». В 1940 г., окончив без отрыва от производства летные курсы, уехал учиться в военное авиационное училище летчиков, где и застала его война. В 1942 г. в звании лейтенанта прибыл на фронт. Служил в штурмовой авиации. Во время одного из болевых вылетов был сбит над территорией, занятой противником. Бежав из плена, снова вернулся в часть. Над территорией Украины 14 июли 1944 г. повторил подвиг Гастелло, направив горящий штурмовик в скопление вражеских войск. Звания[Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен посмертно 27 июня 1945 г. Его именем названа одна из улиц Москвы.

День выдался жаркий. И не только потому, что была середина июля 1944 года. С раннего утра над полевым аэродромом, где разместился 109-й гвардейский штурмовой авиационный полк, ни на минуту не смолкал рев моторов. Одна за другой группы штурмовиков поднимались в небо и брали курс на запад. Советские разведчики в ночь на 13 июля обнаружили отход вражеских войск на рава-русском направлении. С севера и с юга на помощь им спешили танковые колонны противника, пытаясь организовать контратаки. Перед нашей авиацией стояла задача наносить бомбовые и штурмовые удары по этим колоннам, уничтожать технику, вооружение и живую силу, дезорганизовывать передислокацию гитлеровцев.

Командир эскадрильи гвардии старший лейтенант Сергей Милашенков, совсем еще юный, большеглазый и чернобровый, в сдвинутом на одно ухо шлемофоне, слушая приказ командира полка, торопливо наносил на карту условные знаки. Синяя цепочка ромбиков, извиваясь, протянулась вдоль коричневых штрихов грунтовой дороги.

– Надо нанести штурмовой удар по этой колонне, – поставил задачу командир. – Времени терять не будем. Взлетать группами сразу же после заправки.

Пока техники и механики готовили самолеты, Сергей довел приказ до экипажей. Обстановка складывалась сложная. Вражеские истребители буквально кишели в безоблачном небе. Разведчики, вылетавшие в район боевых действий, обнаружили немало зенитных батарей противника. В таких условиях штурмовать движущиеся цели будет трудно и опасно. Но Милашенков верил, что его подчиненные не дрогнут.

– Главное, чтобы каждый выдерживал свое место в строю, – сказал он, обращаясь в основном к командирам. – А сейчас по машинам!

И вот шестерка штурмовиков, прикрываясь складками местности, неожиданно для гитлеровцев появилась в хвосте колонны и, резко набрав высоту, ринулась в атаку. Один за другим краснозвездные машины бросались вниз, поливая огнем растянувшуюся по дороге бронированную колонну. Словно спичечные коробки вспыхивали танки. На куски разлетались автомашины. В страхе разбегались вражеские солдаты. Чужая земля казалась им в этот момент раскаленной жаровней, на которой негде укрыться и невозможно спастись. Впервые за годы оккупации советские люди, наблюдавшие за этим боем, заулыбались. Они выходили из погребов и расправляли плечи. В стремительных краснозвездных птицах они видели вестников свободы.

Но вдруг случилось страшное. Штурмовик ведущего, пробитый вражеским снарядом, вздрогнул и покачнулся, как подбитая птица. По фюзеляжу метнулось пламя. Люди, наблюдавшие за боем, замерли. Они знали, что летчик не услышит их, но губы их шептали: «Действуй, сокол». А летчик вел свой пылающий самолет на малой высоте, беспрерывно стреляя из пушек, поливая градом свинца захватчиков. Когда же не стало снарядов, когда машина уже была вся объята пламенем, он довернул ее и направил в гущу вражеских автомашин. Раздался оглушительной силы взрыв. А потом долго пылали на дороге цистерны, рвались снаряды. И были эти взрывы первым салютом подвигу смелого советского летчика, отдавшего жизнь во имя победы.

Жители поселка Микуличи не знали тогда имени Сергея Милашенкова, сокола, повторившего подвиг Гастелло. И они назвали его крылатым Данко. Ведь он, как и герой горьковской сказки, отдал свою жизнь за свободу. Своим подвигом он осветил людям путь к счастью. У него, как и у Данко, было чистое, горячее сердце...

В тот год Сергею Милашенкову исполнился всего лишь 21 год. Был он весельчаком – и петь умел и плясать. Любили летчики своего командира за смелость, за открытую душу, за то, что всегда готов был прийти на помощь другу. А еще любили за твердость духа, за то, что никогда не терялся, смело смотрел в глаза опасности.

Погода в тот день была нелетная. Моросил дождь. Над аэродромом плыли низкие, тяжелые облака. Горизонт закрывала серая дымка. Командир полка не приказывал Милашенкову лететь на задание. Он просто сказал: «Надо». На одной из железнодорожных станций разведка обнаружила скопление цистерн с горючим. Не лететь было нельзя. Самолет Милашенкова появился над станцией неожиданно. Фашисты, видимо, уверены были, что в такую погоду никто не сможет подняться в небо. На путях началась суматоха. Сергей стал атаковывать. Спокойно прицелившись, он сбросил бомбы. И сразу же почувствовал, как содрогнулся воздух. Темный столб взметнулся к небу, слившись с облаками.

Задание выполнено. Можно возвращаться домой. Но у Сергея оставались снаряды. Он снова зашел для атаки, поймал в прицел цистерны и нажал на гашетку. И только теперь заработали фашистские зенитчики. Рядом с самолетом выросли шапки разрывов. «Еще один заход», – мысленно решил летчик, разворачивая самолет. И в этот миг машина, оказавшись в кольце разрывов, вздрогнула. Перед глазами Сергея рассыпался сноп искр. Запахло гарью. «Подбили», – подумал он и потянул ручку управления на себя. Самолет еще слушался рулей. И вот уже взят курс на восток, к своим, туда, где, волнуясь, ждут его командиры и друзья.

Стрелка бензомера, чуть ли не единственного «живого» прибора, быстро ползла к нулю. Сомнений не оставалось – пробит бак. До аэродрома не дотянуть. А под крылом земля, занятая фашистами. Оставалось два выхода – гибель или плен. Смерть рядом. Стоит лишь отжать ручку управления от себя. Но нет, так дешево Сергей не отдаст свою жизнь...

Перед глазами как в калейдоскопе промелькнули самые памятные картины жизни. Вот он в своей деревне на Смоленщине. Это его родина. Крытые соломой белые хатки. Речка. И три березки на берегу. А вот он в Москве, в первую очередь спешит в Мавзолей, к Ленину. А вот его принимают в комсомол… Мотор заглох. В кабине наступила мертвая тишина. Машина сделалась тяжелой и неуклюжей, она неслась к земле. «Вон туда, на кустарник. Там можно убежать. Там рядом лес», – шептал Сергей, расстегивая кобуру.

Земля, стремительно бежавшая навстречу, вдруг качнулась. Раздался оглушительный треск. В глазах у Сергея потемнело. Он потерял сознание. Очнулся, услышав чужую речь. И первое, что увидел, – направленные в грудь автоматы. На допросах молчал. Только с презрением смотрел на фашистов, сплевывал им под ноги спекшуюся кровь. Грозили смертью – расправлял плечи. Он не боялся смерти.

Убедившись, что летчик не заговорит, гитлеровцы решили отправить его в тыл. В вагоне один из охранников долго приглядывался к Сергею. Потом заговорил на чистом русском языке:

– Я из России. Бежал. Понимаешь? В первую мировую... Бежал из России... Как дорого Сергей отдал бы сейчас за то, чтобы оказаться по ту сторону фронта. И, будто прочитав его мысли, охранник предложил:

– Бежать вам надо. Ночью. Двери будут открыты...

Бежать! Сергей ухватился за эту мысль. Он как-то весь преобразился. Будто стал сильнее. Будто и не горело уже тело от ран.

Ночью он тихо пробрался в тамбур вагона и нажал на ручку двери. Ручка поддалась. Скрипнула, открываясь, дверь. И Сергей шагнул в темноту... Минут пять он лежал у железнодорожного полотна. Не верилось, что удалось вырваться. Чистый, ночной воздух пьянил. Было тихо. И совсем по мирному перемигивались в небе звезды.

11 дней Сергей Милашенков пробирался к своим. Шел ночью. Питался ягодами и корой. Оброс. Исхудал. Еле держался на ногах. Но шел и шел на восток. И когда услышал русскую речь, когда увидел наших солдат, расплакался. Они взяли его, ослабевшего, под руки, а он просил об одном:

– Мне к командиру надо. Доложить... Задание выполнено... Многие удивлялись тогда стойкости и мужеству летчика Сергея Милашенкова. Какая сила жила в нем? Из какого материала скроен он был?..

Когда самолет гвардии старшего лейтенанта Сергея Милашенкова врезался в гущу гитлеровских автомашин, взрывной волной его выбросило из кабины. Он был мертв. Но и к мертвому фашисты подходили осторожно, держа наготове автоматы. Они смотрели на него с удивлением. Им трудно было понять, как это можно не бояться смерти, жертвовать своей жизнью. Ради чего?

К месту гибели советского летчика подкатил изящный черный лимузин. Из него вышел немецкий генерал. Он долго стоял над телом Сергея Милашенкова, потом громко сказал по-немецки:

– Хороший летчик!

И уехал. Он увидел только хорошего летчика, оценил лишь мастерство пилота. И не способен был увидеть душу человека, познать то, что двигало его поступком.

А ведь Сергей Милашенков был человеком особым… Враг рвался к [Москве](http://www.otvoyna.ru/nachalo1.htm). Обстановка в те дни была трудная. Летчикам приходилось выполнять в день по четыре-пять вылетов. Нередко прилетали, что называется, на честном слове. И никто не считал пробоин. Их наскоро заклеивали перкалью, и самолет снова поднимался в небо. В землянке, где жили летчики, пустовало немало коек. А оставшимся в живых приходилось воевать за двоих.

– Если кончатся бомбы, буду стрелять из пушек и пулеметов. Если не станет патронов, буду рубить гитлеровские машины винтом, – поклялся Сергей. И эту клятву он носил в своем сердце. И подвиг его – это не случайность, не минутный порыв. Вся его жизнь была преддверием подвига. Он не мог поступить иначе.

Стоит в поселке Микуличи скромный обелиск, увенчанный красной звездой. Вокруг него растут цветы. Это памятник Герою Советского Союза гвардии старшему лейтенанту Сергею Милашенкову. Сюда часто приходят жители поселка. Здесь каждый день можно встретить школьников. Они сочиняют стихи про подвиг летчика, считают его своим, родным и близким человеком. У них в гостях была сестра Героя. Его фотография висит в школе. О нем здесь собрано немало документов.

В Москве именем Сергея Милашенкова названа улица… Чтут память своего земляка и на Смоленщине. Там, в небольшой деревушке с поэтическим названием Лисовая, родился Сергей Милашенков. Там прошло его детство. Сергей Васильевич Милашенков был патриотом Родины, за которую отдал свою жизнь.

*По материалам книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 8-я, М., "Московский рабочий", 1985 г.*

**Майор Аронова Р.Е.**

"О цветах ли думать в небе грозном,

Когда воздух порохом набит?

Иль о море, что во мгле морозной,

Черной глубиной меня страшит?."

Р. Аронова

Аронова Раиса Ермолаевна родилась в 1920 г. в Саратове. Перед войной жила в Москве, училась в авиационном институте. Добровольно вступила в ряды женского полка ночных бомбардировщиков, ставшего в ходе боёв гвардейским. Была штурманом, затем летчиком. За годы Великой Отечественной войны совершила 960 боевых вылетов. Звания[Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) Аронова Р.Е. была удостоена 15 мая 1946 г. После войны окончила высшее учебное заведение, работала по специальности. После увольнения в 1979 г. в запас посвятила себя литературной и общественной деятельности. Она автор книги фронтовых воспоминаний «Ночные ведьмы». Скончалась Аронова Раиса Ермолаевна 20 декабря 1982 г., похоронена на Кунцевском кладбище в Москве.

Ширь реки была такой неоглядной, что противоположный берег, казалось, тонул в горячем летнем мареве. Плавно, словно вздохи богатырской груди, колыхались и величаво катились прозрачные волны, легко и свободно несшие многочисленные лодки, баржи, катера, пароходы. Волга! Нет тебе, русская красавица, ни конца, ни края. Нельзя не мечтать, глядя на твое чарующее раздолье, нельзя не уноситься на крыльях воображения в будущее, которое распахнуто перед молодым горячим сердцем.

Хорошо стать актрисой, как, например, Любовь Орлова, чтобы зрители, затаив дыхание, не могли оторвать взгляда от экрана; петь, танцевать, создавать прекрасные образы героев нашего времени. Или уйти с экспедицией в глухую тайгу Сибири, Дальнего Востока, добираться по глубоким ущельям или через высокие хребты до несметных богатств земли, стирать белые пятна на карте. Найти столько нефти, угля, руды, чтобы их хватило на многие пятилетки ударного труда шахтеров, горняков, сталеваров, строителей... А разве плохо выучиться на астронома? В тишине темной ночи постигать тайны Вселенной, открывать новые созвездия…

– Рая, ты совсем размечталась, – толкнула Аронову подружка (девушки удобно устроились над обрывом). – Смотри-ка вон туда. Что это там над ракитами?

– Птица, наверное.

– Такая большая?

– Постой-ка...

Тонкое шмелиное жужжание нарастало, превращаясь в басовитое гудение.  
– Это же аэроплан. Ура-а! – взвились девичьи голоса.

Смуглые загорелые руки взметнулись вверх, к небу, словно желая обнять железную птицу с красными звездочками на крыльях.

Зов неба, распахнутого для всех, дано познать не каждому. Зато, услышав его, редкая душа останется равнодушной. Маленькая, незаметная стороннему глазу искорка мечты, медленно, но неотступно разгорается в негасимое пламя дерзкого стремления к намеченной высокой цели.

Время поколения Раисы Ароновой поистине крылатое время. Народ в предвоенные годы штурмовал вершины экономики, науки, техники, культуры. Ему, как поется в песне, не было преград ни в море, ни на суше. Поднимались строительные леса плотины Днепрогэса, домен Магнитки, Кузнецка, верфей Комсомольска-на-Амуре. К солнцу устремлялись краснозвездные самолеты, пролагая трассы, еще неведомые человечеству.

«Выше всех, дальше всех, быстрее всех!» – под таким девизом происходило покорение пятого океана, покорение пространства и времени. Полеты легендарных советских летчиков В. Чкалова, Г. Байдукова, А. Белякова, М. Громова, А. Юмашева, С. Данилина, [В. Гризодубовой](http://www.otvoyna.ru/grizodubova.htm), П. Осипенко, М. Расковой сокращали самые большие расстояния. Ближе становились Крайний Север, Камчатка, Дальний Восток, Сибирь, Заполярье, потерял свою былую таинственность и неприступность Северный полюс. Почти не отрываясь, читала Раиса «Записки штурмана» Марины Расковой. Судьба девушки-москвички увлекла волжанку. «А почему бы и мне?..» Вопрос требовал ответа, повелевал действовать.

Письмо десятиклассницы в одно из авиационных училищ было предельно ясным: «Я не мыслю себе жизни без авиации». Соответствующая инстанция ответила совершенно определенно: «В настоящее время женщины в военные летные училища не принимаются». Отказ сначала словно подрезал крылья. Не теряя времени, девушка поступила в институт. К счастью, он при всех своих земных качествах оказался первой стартовой площадкой для того, чтобы не только возродить погасшую надежду, но и в определенной степени ее укрепить и реализовать. Здесь впервые она узнала про аэроклуб. Правда, не обошлось без треволнений. На медицинской комиссии Ароновой сказали:

– Пульс очень частый. С таким к нам нельзя...

Не догадывались, что перед ними девушка с характером волевая, твердая натура.

Аэроклуб стал первой ласточкой ее будущих побед в пятом океане. Дни летели все быстрее. Занятия в институте, работа в лаборатории, общественная деятельность (студентку Аронову единодушно избрали депутатом в областной Совет), учеба в специальном классе на тренажерах, участие в художественной самодеятельности. Все дни расписаны до минуты. Как только сил и энергии хватало на все!

Первый полет. Ощущение гордой птицы. После приземления командир звена поинтересовался ее впечатлением. Ответила без колебаний:

– Теперь ни за что с небом не расстанусь! Окончив аэроклуб, Раиса решила перейти в другое высшее учебное заведение, более близкое к ее мечте, – в Московский авиационный институт. Столица покорила девушку сразу и навсегда. Первым долгом отправилась на Красную площадь, полюбовалась на кремлевские башни, задумчиво постояла у Мавзолея Ленина В.И.

Снова занятия, зачеты, экзамены. Исключительно напряженно трудилась студентка весной 1941 г., Наконец-то последний экзамен сдан. Можно загорать, купаться. Рождались увлекательные планы. Но ни одному из них не суждено было сбыться. Грянула Великая Отечественная. На другой же день войны Аронова, как и тысячи наших граждан, пришла в военкомат.

– Умею летать. Хочу на фронт, – заявила она подтянутому лейтенанту. Тот внимательно посмотрел ее документы и строго ответил:

– Ждите. Понадобитесь – вызовем.

Потом до осени вместе с другими москвичками Аронова строила оборонительные укрепления, копала траншеи, противотанковые рвы. Первые недели с ее ладоней не сходили багровые мозоли. Орудовать лопатой пришлось не только под дождем, но и под обстрелом, под бомбежкой фашистских самолетов. Вернувшись в столицу, узнала о том, что ЦК ВЛКСМ организует спецнабор добровольцев для женской авиачасти. Её формированием руководила известная летчица Герой Советского Союза Раскова М.М.

Так судьба свела Аронову с легендарным штурманом самолета «Родина». Марина Михайловна внимательно выслушала студентку и предложила стать штурманом. Та с радостью согласилась, лишь бы летать. Позднее, уже в ходе обучения, Раиса Аронова узнала, сколь ответственны и сложны задачи такого специалиста. Надо было обладать большим и прочным запасом знаний, натренированной зрительной памятью, аналитическим умом, твердыми навыками работы с картой, чтобы точно определять курс, быстро обнаруживать тщательно замаскированные цели и безошибочно, с первого захода поражать их. Все это должно осуществляться в условиях ограниченной видимости и в предельно сжатые сроки.

Учеба поглощала время без остатка. Лишь перед отбоем можно было выкроить минуты для того, чтобы почитать художественную литературу, потолковать о событиях, послать весточку родным и близким. В одном из писем товарищам по институту Аронова взволнованно сообщала: «Какими словами рассказать вам о том чувстве, которое охватило меня, когда я произнесла торжественные слова присяги? С этого момента я стала бойцом Красной Армии. Пройдет еще немного времени, и я получу звание штурмана. С великим нетерпением жду я дня, когда поведу свою боевую машину на запад. Беспощадно будем мы бомбить проклятых фашистов, вторгшихся на нашу родную землю.

Майор Раскова сказала нам: «Учитесь упорно, используйте каждую минуту для учебы – экзамен будете сдавать на поле боя». Товарищи, заверяю вас, что экзамен этот я выдержу с честью».

Крепко держала девушка свое слово. Уже в первом боевом вылете она показала высокое ратное мастерство, решительность, хладнокровие и выдержку. И так было каждый раз, когда небольшой самолет По-2 поднимался в небо. Вот несколько записей, взятых из архивных документов.

«В ночь на 19 июля 1942 года Аронова производила бомбометание по скоплению мотомехчастей противника в лесу, у поселка Нижне-Греческое. Несмотря на сильный заградительный огонь, Аронова отыскала цель, удачно сбросила бомбы. В результате наблюдался сильный взрыв и пожар».

«4 декабря 1943 года Аронова при низкой облачности (с высоты 170 метров) сбрасывала в районе Эльтигена для своих мешки с продуктами и боеприпасами. В течение ночи роизвела шесть вылетов и все отлично».

«В ночь на 11 мая 1944 года производила бомбометание по аэродрому противника в районе Севастополя. Наблюдались три сильных взрыва с густым черным дымом».

Всего отважная летчица-патриотка за годы Великой Отечественной войны совершила 960 боевых вылетов. Каждый из них – тяжелое и опасное испытание на прочность всех физических и духовных сил человека.

Фашисты люто ненавидели советские легкие бомбардировщики, наносившие по ним внезапные и сокрушительные удары. Под покровом темноты По-2 приближались к позициям противника и обрушивали свой смертоносный груз. И делали это с ювелирной точностью.

Пленные гитлеровцы неоднократно признавались, что многие из них не могут спокойно спать, ибо едва сомкнут глаза как им начинают мерещиться «русские ведьмы», от которых нет спасения ни в окопе, ни в траншее, ни в блиндаже. Ведь это факт, что даже штаб генерала фон Клейста сильно пострадал от снайперских бомб По-2. В армейской газете была небольшая заметка. Короткий будничный заголовок «Напряженная работа» с выделенным жирным шрифтом подзаголовком «Рекордное число самолето-вылетов». В ней рассказывалось о том, что подразделение, которым командовала Бершанская Е.Д., постоянно усиливало удары по врагу: «Девиз командира, девиз каждого летчика, штурмана, техника и оружейника – больше боевых вылетов, работать на полную боевую мощь!»

В одну из ночей подразделение совершило рекордное количество самолето-вылетов. Все экипажи сделали по пять боевых вылетов. Во вражеском стане, который непрерывно подвергался бомбежке «ночников», возникло 15 крупных пожаров и много взрывов. Пять боевых вылетов за ночь – рекорд 1943 года. Однако, как показала практика, эта цифра не была пределом, В 1944 году она возросла до восьми, а к 1945 году – до 16. Победной весной гвардейцы обрушивали на врага бомб почти в 3 раза больше, чем в первых боях.

В предгорьях Кавказа и на Украине, в Крыму и Белоруссии, в Польше и Восточной Пруссии – везде, где пролегали маршруты прославленного авиационного полка ночных бомбардировщиков, земля горела под ногами захватчиков. Слава о гвардейцах гремела в полках и дивизиях. Пехотинцы, артиллеристы, танкисты, саперы, связисты знали, что можно действовать уверенно, когда в небе наша авиация, что фашистам не укрыться от метких бомбовых ударов.

Это общее настроение фронтовиков проникновенно и убедительно выражено в книге Маршала Советского Союза[Рокоссовского К.К.](http://www.otvoyna.ru/rokossovskiy.htm) «Солдатский долг». «Мы все, – писал он, – восхищались мужеством и мастерством девушек-летчиц авиаполка ночных бомбардировщиков, возглавляемого Бершанской Е.Д. На своих маленьких тихоходных самолетах По-2 они ночью нависали над противником, бомбили колонны и скопления неприятеля. Наш фронт законно гордился крылатыми героинями, доставлявшими врагу немало бед своими лихими ночными налетами».

Наравне с мужчинами – солдатами, сержантами, офицерами сражались женщины-авиаторы. Нелегко давалась им наука побеждать. Противник изощрялся в поисках приемов борьбы с легкими ночными бомбардировщиками Его зенитчики не жалели снарядов, устраивали многочисленные огневые ловушки. Прожектористы часто меняли приемы захвата воздушных целей. Фашистские летчики с охотничьим азартом гонялись за «русс фанер».

Грозная опасность подстерегала «ночных чаек» в темном небе. Вот как рассказала Раиса Аронова об одном из своих боевых вылетов:

– Нам с Катей Пискаревой была поставлена задача разбомбить в районе станицы Киевской, что западнее Краснодара, перекресток дорог, где скопились вражеские войска. На цель вышли точно. Неожиданно вокруг самолета закипели разрывы, вспыхнул ослепительный свет, засвистели осколки снарядов, оставляя многочисленные пробоины в фюзеляже и крыльях самолета. В такой ситуации обычно рекомендуется сбрасывать бомбы и быстрым маневром уходить. Однако мы решили во что бы то ни стало до конца выполнить поставленную командиром задачу...

Сквозь заградительный огонь и столбы прожекторов маленький По-2 устремился прямо на цель. Именно в этот момент Раиса Аронова почувствовала острую боль в боку. Огромным усилием воли превозмогая ее, штурман точно сбросила все бомбы. Вернувшись на аэродром, Аронова с трудом вылезла из кабины. Оранжевые круги плыли перед глазами. Сказывалась большая потеря крови. Ее срочно отправили в госпиталь, из которого она, не долечившись, вскоре вернулась в полк.

– Надо было срочно переучиваться на летчика, – с улыбкой вспоминала Раиса Ермолаевна.

Небо снова звало ее на подвиги. Крылатая душа рвалась на простор, чтобы вместе с однополчанами громить ненавистного врага. Полеты в багровых от пожаров облаках оттачивали мысль, обостряли чувства, возвышали душу. В промежутках между боями, в короткие часы затишья хотелось петь, слушать музыку, писать стихи, чтобы полнее выразить патриотические настроения, переполнявшие молодые горячие сердца. Вот строки, написанные тогда еще юной москвичкой. Они правдиво и точно передают накал переживаний поколения, прошедшего сквозь суровые испытания Великой Отечественной войны.

Злобно лают в десять ртов зенитки,

Самолет в лучах. Ну как тут быть?

Жизнь, как говорят, висит на нитке...

Вот тогда чертовски жажду жить!

Вот тогда, до боли стиснув зубы,

Вырываясь из кольца огня,

Закусив от ярой злости губы,

Я шепчу упорно про себя:

«Ну, шалишь, – шепчу я в темь ночную,

Обращаясь к смерти, к ста смертям, –

Жизнь свою, хотя и небольшую,

Я, клянусь, без боя не отдам!..

За послевоенные годы многие однополчанки Ароновой стали учеными и педагогами, врачами и артистами, инженерами и техниками – специалистами высокого класса в самых различных областях науки и культуры. Многое сделано за эти годы и Раисой Ермолаевной Ароновой. Она вместе с Руфиной Гашевой осуществила свое заветное желание и совершила поездку по местам, где сражались гвардейцы-авиаторы. Тысячи километров от Кавказа до Польши проехал экипаж ветеранов-энтузиастов. Самые яркие впечатления составили потом основу книги Р. Ароновой «Ночные ведьмы».

Как-то раз Аронову пригласили приехать в Саратов. После праздничного вечера десятиклассники 93-й школы вместе с Ароновой отправились на берег Волги. Заходящее солнце золотило простор реки. Юноши и девушки притихли, любуясь живописной панорамой. И вдруг кто-то воскликнул: – Глядите – самолет! Да, это был самолет. Серебристый лайнер стремительно рассекал вечерние облака. Он как бы звал в небо своих новых Икаров, и, словно повинуясь этому зову высоты, десятки молодых, крепких рук взметнулись вверх, приветствуя полет самолета. Лицо Раисы Ермолаевны Ароновой осветилось радостью. Она вспомнила детство, первый самолет. Счастливые это были минуты!

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына,  
книга 6-я, М., "Московский рабочий", 1983 г.*

**Капитан Литвинова Л.Н.**

"У летчиков наших такая порука,

Такое заветное правило есть:

Врага уничтожить – большая заслуга,

Но друга спасти – это высшая честь"

А. Твардовский

Литвинова Лариса Николаевна родилась в I918 г. в Киеве. После окончания средней школы работала на обувной фабрике, одновременно занималась в аэроклубе. Затем окончила летную авиационную школу. Перед войной жила в Москве, работала в Кировском районном аэроклубе. В октябре 1911 г. добровольно вступила в женскую авиационную часть. В Великой Отечественной войне участвовала с мая 1943 г. – по май 1945 г. Прошла путь от рядового летчика до штурмана авиационного полка. Участвовала в боях на Южном и Северо-Кавказском фронтах, за освобождение Крыма, в операциях 2-го Белорусского фронта. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) была удостоена 23 февраля 1948 г. Скончалась Лариса Николаевна Розанова (Литвинова) 5 октября 1997 г., похоронена на Николо-Архангельском кладбище в Москве.

Кто не слышал о прославленном женском авиационном полке легких ночных бомбардировщиков под командованием Евдокии Давыдовны Бершанской! Боевые действия 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка 325-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии в Великой Отечественной войне широко известны. Если каждый боевой вылет летчика считается подвигом, то боевой вылет летчицы нужно считать подвигом вдвойне. Великая любовь к Родине и ненависть к врагу, посягнувшему на нашу свободу, заставили советских женщин взяться за штурвал боевого самолета, стать солдатами.

816 раз вылетала Лариса Николаевна Литвинова (Розанова) на боевые задания. 816 раз встречалась лицом к лицу со смертью. Каждый раз ее подстерегали фашистские зенитные пушки и пулеметы, беспощадные лучи зенитных прожекторов, барражировавшие в воздухе ночные истребители, залповый огонь с земли. Все это надо было преодолеть, прорваться через кромешный ад к цели и поразить ее.

Лариса Литвинова, как и другие летчицы женского полка, летала на маленьком, безобидном на вид фанерном самолете У-2, а позже на По-2. В годы войны этот учебный самолет получил грозное имя легкого ночного бомбардировщика и вполне оправдал его. Много раз самолет Литвиновой возвращался с боевого задания продырявленный пулями осколками зенитных снарядов, с покалеченными фюзеляжами и плоскостями. Не раз загорался в воздухе и был спасен благодаря мастерству и мужеству летчицы. Не однажды был сбит и все-таки посажен в расположении своих войск. Это ли не сплав героизма и боевого мастерства!

Для Ларисы Литвиновой небо с юности стало родной стихией. Поступив в 1938 году в аэроклуб, она вся отдалась изучению летного искусства. Больше всего любила летать. Еще в авиационной школе отточила свое мастерство. Стала отличной летчицей. Не зря после школы ее направили на инструкторскую летную работу. Во время войны 33 ее курсанта водили в бой самолеты. Обучая других, она продолжала учиться сама. Ей хотелось знать и уметь в воздухе все. Она прошла специальную дополнительную программу штурманской подготовки. В то время в авиации почти не было штурманов-женщин. Поэтому с приходом в женскую боевую авиационную часть Лариса была зачислена в штурманскую группу, а когда полк был готов к боям, ее сразу назначили штурманом эскадрильи. Столь высокое назначение не обрадовало, а скорее огорчило Ларису. Ей хотелось летать, самой водить в бой самолет. И только в декабре 1942 года она добилась перевода на летную работу – была назначена командиром звена.

В войну у летчиков ночной бомбардировочной авиации день был для сна, а ночь – для боевой работы. Но какой сон днем! Только в непогожие ночи можно было вздремнуть, сидя в готовности в кабине самолета. Но для легких ночных бомбардировщиков было мало таких ночей. Они летали и тогда, когда никакой другой самолет не мог летать. У-2 – машина послушная, скорость невелика, с боевым грузом всего 100-120 километров в час. Посадить ее опытный летчик мог на любой поляне.

Лариса Литвинова была не только мастером вождения самолета, но и отличным, хитроумным тактиком. Она находила решение боевой задачи даже тогда, когда, казалось, выполнить ее было просто невозможно. И, как правило, выходила из боя победителем. Об этом сами за себя говорят ее боевые награды: два ордена Ленина и Золотая Звезда Героя, два ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), ордена [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) и [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3). Каждый боевой вылет бывал труден, требовал приложения воли и умения, всех моральных и физических сил, каждый был насыщен неожиданностями, опасностями. Но особенно памятны для Литвиновой бои на Северном Кавказе в 1942-1943 годах. Они проходили в суровую для Советской Армии пору, когда враг оставался еще сильным, когда шла ожесточенная борьба за господство в воздухе. Это были очень трудные бои Для Литвиновой они были к тому же и первой боевой школой, в которой она прошла в течение года все ступени, от начальной до высшей. Ее аттестат за эту школу – ордена Красной Звезды и Красного Знамени.

…Это случилось в конце сентября 1942 года под Моздоком, когда советские войска вели трудную Моздок-Малгобекскую оборонительную операцию, встав на пути гитлеровцев, рвавшихся к важнейшим нефтяным районам Кавказа. Несмотря на ненастную осеннюю погоду, авиация 4-й воздушной армии днем и ночью наносила бомбовые удары по скоплениям вражеских войск, по его подходившим резервам.

В одну из тех ночей Лариса Литвинова вылетела на боевое задание штурманом с командиром эскадрильи Серафимой Амосовой. Внизу ни огонька. И вдруг вдали показалась полоса светлого дыма от паровоза. Вражеский эшелон! Штурман быстро рассчитала, передала летчице боевой курс и сбросила осветительную бомбу. Прильнув к прицелу, Литвинова с волнением ожидала момента, когда можно будет точно направить смертоносный груз в цель. Разрывы первых двух 50-килограммовых бомб взметнули землю правее эшелона. Досадный промах. Эшелон продолжал свой бег. А небо вдруг засветилось от вспыхнувших лучей вражеских прожекторов. Пошарив вокруг самолета, они скрестились на нем. Ударили зенитки.

Летчица попыталась вырваться из-под огня и применила противозенитный маневр, а эшелон тем временем уходил. И она снова легла на боевой курс. Под крылом самолета оставалось еще две бомбы. Направить их в цель было единственной мыслью экипажа. Не обращая внимания на рвущиеся снаряды и слепящий танец прожекторов, самолет летел по прямой среди дымных шапок разрывов. Литвинова думала только об одном: не упустить эшелон, успеть прицелиться и сбросить бомбы прежде, чем они будут сбиты. Неожиданно машину сильно тряхнуло, отбросило в сторону. На правой плоскости заплясали языки огня. Но летчица Упрямо продолжала выдерживать курс, а Литвинова не отрывалась от прицела. Только когда бомбы полетели в цель, летчица бросила самолет на крыло, чтобы скольжением сбить пламя. И это ей удалось. Самолет резко пошел вниз и вырвался из зоны зенитного огня.

Литвинова неотрывно смотрела в то место, где разорвались её бомбы. И вдруг радостно закричала подруге:

– Сима, смотри, он горит! А три задних вагона оторвались! Ура!

В ту же ночь другие экипажи легких ночных бомбардировщиков женского полка завершили разгром эшелона.

Немало было и впоследствии подобных критических ситуаций в боевой жизни Ларисы Литвиновой. Но больше всего врезался в память один в целом благополучный для нее полет поразивший, однако, своими неожиданностями и драматизмом. Советские войска вели тогда кровопролитные бои за «голубую линию», созданную гитлеровцами между Черным и Азовским морями на подступах к Таманскому полуострову. На юге она опиралась на мощный узел обороны, подготовленный в захваченной противником части героического Новороссийска, а в центре важнейшими ее узлами сопротивления были укрепленные станицы Киевская и Молдаванская. По этим объектам главным образом и наносили удары ночные бомбардировщики.

Чуть ли не каждую ночь водила Литвинова свое звено то на Новороссийск, то на укрепленные станицы. Много раз видела с неба охваченную огнем и дымом Малую землю, уничтожала по заявкам моряков вражеские дзоты. Над «голубой линией» приходилось преодолевать особенно сильную противовоздушную оборону. Именно здесь впервые встретились летчицы с барражирующими в воздухе фашистскими ночными истребителями, взаимодействовавшими с зенитными прожекторами.

В ночь на 1 августа 1943 года эскадрилья ночных бомбардировщиков получила задачу нанести бомбовые удары по целям, расположенным в треугольнике Киевская, Русская, Молдаванская. Самолеты уходили на задание один за другим с интервалом в две-три минуты. Литвинова шла четвертой, головной в своем звене, вслед за первым звеном. Ее штурманом была Надежда Студилина, смелая и способная девушка, только что начавшая летную жизнь.

Примерно на полпути от аэродрома до цели (аэродром располагался в районе станицы Ивановской), когда самолет пролетел над рекой Кубанью, летчица увидела, как впереди, над районом целей, в небе вдруг встали четыре луча прожекторов и в их скрещении заметалась белая точка. Спустя минуту она вспыхнула и факелом пошла вниз. Тут же мелькнула страшная догадка: это первый самолет эскадрильи. Летчица прикинула по времени: именно сейчас он должен был выйти на цель. Но что случилось? В небе не разорвался ни один зенитный снаряд. Почему загорелся? Почему сразу же погасли прожекторы? Происшедшее поразило своей неожиданностью и загадочностью. А через несколько минут все повторилось снова. На этот раз Литвинова заметила, как освещенную прожекторами белую точку прошила справа из темноты огненная трасса. Все стало ясно. Во взаимодействии с прожекторами за нашими самолетами охотились ночные истребители.

Литвинова понимала, что впереди то же самое ждет и ее. Однако даже на секунду у нее не возникла мысль повернуть назад. Знала одно: нужно выйти на цель и поразить ее. И продолжала вести самолет к тому месту, где только что видела гибель своих подруг. Какие-то минуты она ничего не предпринимала, чтобы избежать их участи.

Машинально прошла через линию фронта. До цели оставалось совсем недалеко, когда впереди снова вспыхнули прожекторы и вырвали из темноты светящийся бледным отраженным светом маленький самолет. Теперь Литвинова четко видела его контуры. Это был третий. За ним летела она. Огненная трасса, прошившая впереди идущую машину, будто бы пронзила ее мозг и вывела из оцепенения. Лихорадочно заработала мысль: что можно в оставшиеся минуты сделать, чтобы уйти от гибели и выполнить поставленную задачу? Как обмануть врага? В боевой практике Литвиновой, которая к тому времени сделала уже более 400 вылетов, было немало хитроумных тактических приемов. Чего только не случалось за прошедшие месяцы войны! И всегда она находила выход из самых критических положений.

Видя, как очередной самолет факелом падает вниз, Литвинова решила было уйти вверх, подальше от земли. Но тут же поняла, что это ничего не даст, что надежной защитой для У-2 всегда была близость земли, которую так не любят и боятся в бою истребители. Однако следовало еще обмануть вражеских прожектористов, избежать их беспощадного света, предвещавшего гибель. Резко убрала газ. Почти не слышно стало мотора. Самолет бесшумно планировал на цель. А Литвинова все еще видела на стеклах приборов отражение идущего ей навстречу яркого факела горящего самолета. Только спустя какое-то время различила цифры приборов, быстро падающую вниз стрелку высоты. И теперь уже не отводила глаз от приборной панели, боясь оглянуться, ослепнуть вдруг от света прожекторов. Наблюдать за воздухом приказала штурману.

Прибор высоты показывал 500 метров, когда летчица услышала голос Студилиной:

– Подходим к цели. Приготовиться.

Литвинова ответила:

– Еще высоко. Пройдем цель и выйдем на нее с тыла, на меньшей высоте.

Цель находилась под ними, и прожекторы на этот раз не вспыхнули. Самолет продолжал почти бесшумно планировать в темноте. Это было уже полпобеды. Летчица почувствовала огромное облегчение. После долгого напряжения ее на миг охватила слабость. Но тут же собралась вновь: главное было впереди – нужно поразить цель. Сделав разворот и продолжая снижение, летчица снова зашла на цель. Молодцом оказалась и штурман. Студилина сделала все, что требовалось от нее, и точно сбросила бомбы на объект. Высота была в то время менее 300 метров. Взрывной волной самолет сильно тряхнуло.

Только тогда Литвинова осознала, что нарушила требование инструкции, которая запрещала сбрасывать бомбы мгновенного действия с высоты ниже 400 метров. Но теперь было не до инструкции. Взметнувшиеся ввысь после разрыва бомб лучи сразу четырех прожекторов стали лихорадочно шарить в пустом небе, а Литвинова летела над самой землей, уходя из района цели. 200, 100 метров оставалось до земли. На такой высоте да еще ночью вражеские истребители были не страшны. Летчица включила мотор, самолет взревел, остывший за время планирования двигатель брызнул искрами. В ответ, уже не с неба, а с земли, побежали пунктиры трассирующих пуль. Били вражеские автоматы и пулеметы.

Теперь Литвинову мучило другое: невозможность предупредить шедших за ней подруг, посоветовать им повторить свой удавшийся маневр. У-2 не имели радиосвязи. Но может быть, девчата придумают что-нибудь сами? И словно ответом на ее немой вопрос отозвалась наблюдавшая за воздухом Студилина:

– Прожекторы опять схватили самолет.

Вскоре еще один пылающий факел заскользил к земле. Это был уже экипаж ее звена: погибли Валентина Полунина и Ирина Каширина. А через мгновение огненная трасса прошла сверху рядом с самолетом Литвиновой. Очевидно, выходивший из атаки вражеский истребитель обнаружил его по выхлопам и наугад дал пулеметную очередь. До самого аэродрома летчица шла на высоте 200 метров. Позже Лариса Литвинова и Надежда Студилина узнали, что в ту трагическую ночь на цель удалось выйти и отбомбить только их экипажу.

Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына,  
книга 6-я, М., "Московский рабочий", 1983 г.

**Майор Грачев И.П.**

"В небесах мы летали одних,

Мы теряли друзей боевых,

Ну а тем, кому выпало жить,

Надо помнить о них и дружить."

Е. Долматовский

Грачев Иван Петрович родился в 1915 г. в поселке Мамонтовка ныне Пушкинского района Московской области. Несколько лет жил и работал в Москве. Из столицы был призван в армию. В 1939 г. окончил Качинскую школу пилотов. Служил в Ленинградском военном округе. Участник войны с[Финляндией](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm). Во время Великой Отечественной был заместителем командира эскадрильи. Сражался на Ленинградском, Воронежском и Северо-Западном фронтах. Совершил 202 боевых вылета, провел 94 воздушных боя, в которых сбил лично 18 вражеских самолетов и восемь – в групповых схватках. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 16 января 1942 г. 14 января 1944 г. погиб в воздушном бою.

Иван Грачев еще в детстве полюбил авиацию. Отдыхая на даче в поселке Мамонтовка под Москвой, он часто отправлялся на клязьминский аэродром Осоавиахима, часами наблюдал, как взлетали и садились на летное поле самолеты По-2. Здесь и увлекся авиацией. Решил непременно стать пилотом. Мать об этом и слышать не хотела, а отец сказал:

– Летчик – профессия смелых. Пусть попробует.

Когда Ивану исполнилось 17 лет, он поступил работать на завод. Парень был широкоплеч, крепкого телосложения, быстрый в движениях. Попусту терять времени не любил. Вскоре на заводе стал ударником. А когда наступил срок службы, из столицы ушел в армию. В 1939 году успешно окончил Качинскую школу пилотов и был направлен для дальнейшего прохождения службы в Ленинградский военный округ.

Боевое крещение младший лейтенант Иван Грачев получил в небе над Карельским перешейком еще в 1939 году во время вооруженного конфликта с Финляндией. Прикрывая как-то раз сухопутные войска над полем боя, Грачев заметил в стороне вражеский самолет и бросился на него. Противник не принял боя и попытался уйти от погони в крутом пикировании Но «чайка» неотступно следовала за «мессершмиттом». Земля была уже рядом, однако враг продолжал пикировать.

И только перед самой землей он резко вывел машину из пикирования и полетел над лесом, почти касаясь верхушек деревьев. Видимо, считал, что советский летчик не успеет вывести свою машину из пикирования. Но этого не случилось. Младший лейтенант снова оказался у «мессера» на хвосте и, улучив момент, дал по нему длинную очередь. Вражеская машина загорелась, но пилот продолжал вести ее на свою территорию. Грачев дал еще очередь. И вдруг пулеметы смолкли. Кончились боеприпасы. Что делать? Неужели враг уйдет? И именно в этот момент на выручку пришел Порфирий Михайлюк. Он бросился наперерез уходившему врагу и с первой же атаки несколькими короткими очередями сбил его.

Великая Отечественная застала Грачева, когда он был уже заместителем командира эскадрильи 191-го истребительного авиационного полка. Слава к нему пришла на фронте в первый же год войны. Тогда же о нем была издана открытка художника А.Н. Яр-Кравченко: на лицевой ее стороне художник изобразил пилота и подпись: «Герой Советского Союза И.П. Грачев». На обратной стороне открытки говорилось, что за один только месяц – с 27 августа по 28 сентября 1941 года – младший лейтенант Грачев провел свыше 30 воздушных боев, сбил лично восемь немецких самолетов и несколько – в групповом бою.

Ведомым у Грачева был Павел Степанович Большаков, отличный, общительный товарищ. В октябрьские дни сорок первого года они часто вылетали на защиту [Ленинграда](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm). Время было тревожное. Сотни вражеских танков, укрывшиеся в лесах, готовились к штурму города. В воздухе шли непрерывные схватки с немецкими асами. Фактически ни один вылет не обходился без воздушного боя. Как правило, драться приходилось парой против четырех, шести, а иногда и десяти вражеских самолетов. В одном из таких воздушных боев, а было это 19 июля 1941 года, сражаясь против восьмерки «мессершмиттов», Большаков был сбит. Сильное повреждение получил и самолет Грачева. Из горящей «чайки» пришлось прыгать с парашютом. В тот же день с обгоревшим лицом он был отправлен в госпиталь.

После выздоровления Грачев стал летать уже на новом самолете [МиГ-3](http://www.otvoyna.ru/mikoyan.htm#zakl1). В память о своем боевом друге на фюзеляже машины он сделал надпись: «Павел Степанович Большаков». Однажды четверка МиГ-3, в которой был и младший лейтенант Грачев, встретилась над Ленинградом с шестеркой «мессершмиттов». Вступив в бой, Иван Петрович с первой же атаки сбил фашистский самолет. Через несколько минут вспыхнул второй «мессершмитт», за ним третий. Оставляя за собой длинный шлейф черного дыма, они устремились к земле. Через некоторое время на горизонте показались две новые группы бомбардировщиков «Юнкерс-88», прикрываемые «мессершмиттами». Они летели плотным строем на Ленинград. Грачев с присущим ему юмором сообщил ведомым:

– Фашисты на Ленинград летят – смерти хотят. Отрубим «юнкерсу» хвост, а фашистов – на помост.

«Миги» немедленно ринулись в бой. Уже со второй атаки Грачев сбил ведущего группы «юнкерсов». Немецкие летчики, потеряв командира, начали поспешно сбрасывать бомбы и поворачивать восвояси.

– От фашистской бомбы много в оврагах дыма, бомбы-то пролетели мимо,— снова раздался в наушниках голос младшего лейтенанта.

Но тут кто-то из ведомых пилотов закричал:

– Командир! Уходи вправо! Два «мессера» атакуют сверху.

– Лейтенант, что медлишь? – волновался ведомый.

– Спокойно, ребята. Врага встретим как положено.

Атаку «мессеров» сорвал младший лейтенант Борис Сосна. Он молниеносно атаковал их ведущего и первой же очередью поджег его. Второй отвернул в сторону и тут же оказался под прицельным огнем пушки и пулеметов Грачева.

– Фашист налетался и без головы остался, – снова не удержался от шутки Грачев.

А через четверть часа все наши самолеты благополучно возвратились на свой аэродром. На скромный ужин эскадрильи собрались свободные от дежурства и караула. Чокались консервными банками. Поздравляли Грачева с победой. Шутка ли, за один вылет сбить три вражеских «мессершмитта»! Когда Грачев поднялся из-за, стола, кто-то из техников крикнул:

– Так это ж наш Граченок! Москвич!

Грачев узнал знакомого московского парня, с которым жил по соседству на одной улице. Техник подбежал к Грачеву. Они обнялись.

А на следующий день снова в полет. И так продолжалось до 14 января 1944 года. В тот день шестерка краснозвездных истребителей во главе с Героем Советского Союза майором Иваном Грачевым поднялась в небо и взяла курс на [Ригу](http://www.otvoyna.ru/riga.htm). Удачно преодолев плотную завесу огня зенитной артиллерии противника, самолеты вышли на цель. Гулко застучали пушки, заполыхали вражеские машины и танки. Пламя пожара охватило колонну. Задание было выполнено, надо возвращаться на базу. Неожиданно из-за облаков свалилось 27 «хейнкелей» и восемь «мессершмиттов». Завязался воздушный бой.

От двух очередей Грачева рухнул на землю «хейнкель». Несколько коротких и метких выстрелов из пушек младшего лейтенанта Георгия Баранова и лейтенанта Федора Волощенко поразили два бомбардировщика. Пилот Борис Сосна свалил в лес «мессершмитт». Вскоре Грачеву удалось подбить второй «хейнкель». И именно в этот момент он почувствовал, как его обдало горячим воздухом. Он оглянулся. Из центрального бака в кабину хлестал бензин. Огонь быстро распространялся внутри машины. Видимо, поняв, что спастись невозможно, Грачев передал в эфир:

– Я Родину заверяю, что честно умираю. Иду на таран...

На этом связь с ним прекратилась.

Охваченную пламенем машину гвардии майор Грачев направил на «мессершмитт». Ударом правой плоскости он срубил вражескому истребителю хвостовое оперение. «Мессершмитт» перешел в плоский штопор и камнем полетел на землю. Но и самолет Грачева получил сильное повреждение. Оторвалась уже основательно подгоревшая плоскость, вышло из строя управление. Примерно на высоте 4 тысячи метров взорвался бензиновый бак. Взрывная волна выбросила летчика из кабины. Почти 3 тысячи метров он падал без парашюта. И лишь когда до земли оставалось не более 1000, над ним раскрылся белый купол. Но впереди его ждали новые опасности: попасть в плен к врагу или быть убитым в воздухе.

Неизвестно, о чем думал в те последние минуты жизни Герой. Но наблюдавшие c земли пехотинцы видели, как летчик, стараясь перетянуть линию фронта, действовал стропами парашюта. Это помогло ему приземлиться на своей территории. И как только он оказался на земле, пехотинцы подхватили обожженного, истекавшего кровью летчика и бережно опустили на дно окопа. Здесь, на дне окопа, он и скончался через несколько минут.

...Прошли годы. Сегодня в поселке Мамонтовка Пушкинского района Московской области, куда Грачев часто приезжал на дачу отдыхать, одна из улиц носит его имя. В авиационном гарнизоне, где Герой начинал свой ратный путь, поставлен ему бюст.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 6-я, М., "Московский рабочий", 1983 г.*

**Капитан Комардинкин К.П.**

"От неизвестных и до знаменитых,

Сразить которых годы не вольны,

Нас двадцать миллионов незабытых,

Убитых, не вернувшихся с войны."

Р. Гамзатов

Комардинкин Константин Петрович родился в 1918 г. в деревне Алпатъево Луховицкого района Московской области. В 1937 г. вместе с родителями переехал в Москву. Работал на заводе электромонтером, одновременно учился в аэроклубе. Окончил военную авиационную школу. Служил на Дальнем Востоке. С 1943 г. в действующей армии, сражался на Северо-Кавказском и Южном фронтах. Был командиром звена, а затем эскадрильи истребительного полка. Только с 19 апреля по 25 октября 1943 г. совершил 90 боевых вылетов, провел 35 воздушных боев, сбил лично 18 вражеских самолетов и три уничтожил на земле. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 1 ноября 1943 г. 17 апреля 1944 г. погиб в воздушном бою под[Севастополем](http://www.otvoyna.ru/sevastopl.htm).

Есть в Москве улица с красивым названием – Фестивальная. Она протянулась от Ленинградского шоссе (станция метро «Речной вокзал») до Октябрьской железной дороги (станция Ховрино). До начала шестидесятых годов часть ее составляла одна из улиц поселка Ново-Ховрино, где среди многочисленных деревянных одноэтажных строений стоял и домик московского рабочего Петра Ивановича Комардинкина. Здесь, в этом тихом поселке, вместе с родителями и жил Костя Комардинкин. Отсюда вместе с отцом, братом и сестрами отправлялся он по утрам на работу, вечерами – в аэроклуб. Отсюда, из Ховрина, по путевке комсомола уезжал в военно-авиационную школу, а позднее – на фронт.

После окончания авиашколы в звании лейтенанта Константин Комардинкин был направлен на Дальний Восток. В 1942 г. он был назначен на должность командира звена. С первых дней Великой Отечественной Константин Комардинкин стал писать рапорт за рапортом с просьбой отправить его на фронт. Но ему каждый раз отказывали. И лишь в апреле 1943 года 274-й авиационный истребительный полк, в котором Комардинкин служил командиром звена, прибыл на боевой аэродром. Два месяца Константин воевал на Северо-Кавказском фронте, где показал себя отличным летчиком-истребителем отважным воздушным бойцом.

Враг, отступая, оказывал упорное сопротивление, цеплялся за каждый рубеж. В воздухе шли ожесточенные бои. Наши летчики по нескольку раз в день вылетали на боевые задания. Эти боевые вылеты явились хорошей школой для Комардинкина. Уже в конце апреля он сбил первый вражеский самолет. 7 мая 1943 года шестерка советских истребителей во главе с командиром эскадрильи старшим лейтенантом Климовым В.В. вылетела на перехват большой группы фашистских бомбардировщиков Ю-87, направлявшихся в сопровождении истребителей Ме-109 бомбить боевые порядки советских войск. В составе шестерки был и лейтенант Комардинкин. Советские истребители перехватили вражеские самолеты далеко от наших позиций. Завязался ожесточенный воздушный бой, во время которого было сбито десять немецких самолетов, два из них – Комардинкиным. Уцелевшие «юнкерсы», беспорядочно сбросив бомбы, поспешили уйти восвояси.

Особенно запомнился Комардинкину воздушный бой, проведенный 11 мая 1943 года на Кубани, над станицей Крымской. Прикрывая наши наземные войска, четверка истребителей, возглавляемая Комардинкиным, встретилась в тот день с большой группой вражеских бомбардировщиков, шедших под прикрытием восьми истребителей. «Юнкерсы» готовились уже нанести бомбовый удар по советским войскам, когда на них сверху неожиданно обрушились наши истребители.

– Атакуем звеном! – скомандовал Комардинкин и ринулся на врага. С первой же атаки он сбил один «юнкере». Строй вражеских бомбардировщиков был нарушен.

После короткой очереди загорелся второй немецкий бомбардировщик. Но в тот же момент подвергся атаке и самолет Комардинкина. Фашистам удалось поджечь его. Летчик был ранен в руку. Попытка сбить пламя не удалась. Самолет продолжал гореть.

Что делать? Бросать машину или тянуть, пока можно, до аэродрома? Комардинкин выбрал последнее. И, несмотря на нестерпимую боль в раненой руке, на дым, заполнивший кабину, он сумел дотянуть объятый пламенем самолет до своего аэродрома и благополучно произвести посадку.

Успехи сопутствовали Константину Комардинкину и на Северо-Кавказском фронте. Лишь с 19 апреля по 20 июня 1943 года он совершил на этом фронте 36 боевых вылетов, провел 15 групповых воздушных боев и лично сбил шесть самолетов противника. За эти боевые подвиги Комардинкин был загражден двумя орденами [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30).

Летом 1943 года Константин побывал в Москве, встретился с родителями, сестрами, знакомыми, работавшими на предприятиях столицы. Съездил в Химки и на канал Москва – Волга, сходил на речку Лихоборку, где не раз купался до войны, побывал на одном из заводов, посмотрел, как рабочие выполняют заказы фронта. Напряженный героический труд москвичей, самоотверженно переносивших невзгоды и лишения военного времени, еще больше вдохновили Комардинкина на подвиги во имя освобождения Родины от немецко-фашистских захватчиков. В начале сентября 1943 г. авиационный полк, в котором Комардинкин занимал должность заместителя командира эскадрильи, прибыл на Южный фронт. И снова жаркие схватки с врагом. Летчики ежедневно производили по нескольку боевых вылетов, не давая врагу бомбить наши наземные войска.

Вот лишь один пример. 15 сентября 1943 г. четверка истребителей под командованием Комардинкина встретила большую группу вражеских бомбардировщиков, направлявшихся в сопровождении истребителей бомбить наши боевые порядки. Советские летчики смело вступили в бой и сорвали намерения врага. В ходе этого боя Комардинкин сбил два самолета противника. В тот же день за успешные боевые действия он получил благодарность от командующего армией. Однажды, прикрывая наши наземные войска под Большим Токмаком на Украине, Комардинкин заметил большую группу «юнкерсов». Он немедленно ринулся вниз, в гущу вражеских самолетов. В это время к его ведомому летчику Захару Маликину начал заходить в хвост вражеский истребитель. Комардинкин резким разворотом с набором высоты дал по нему очередь, и тот камнем пошел вниз. Второй «мессершмитт» попытался уйти из-под огневого удара советского летчика, но при развороте был также сбит.

На Южном фронте Комардинкину пришлось выполнять и ответственные боевые задания по разведке в тылу врага. Летая в радиусе до 150 километров, он сообщал советскому командованию ценные данные о сосредоточении войск противника, движении его мотомеханизированных колонн, расположении вражеских аэродромов. Только 24 октября 1943 года, используя данные Комардинкина, наши летчики нанесли мощный удар по мотомеханизированной колонне врага, в результате которого было уничтожено до 100 машин противника, Двигавшихся к фронту. Его же сведения помогли нашим летчикам уничтожить на одном из аэродромов более десятка вражеских самолетов. Одновременно с выполнением задач по разведке тыла врага Комардинкин неоднократно сам штурмовал его аэродромы, а однажды участвовал в групповом налете советских штурмовиков и истребителей на немецкий аэродром в Новогригорьевске, во время которого было уничтожено до 40 самолетов.

С 5 сентября по 25 октября 1943 г. Константин Комардинкин произвел на Южном фронте 54 боевых вылета, участвовал в 20 воздушных боях, сбил 12 вражеских самолетов и три уничтожил на земле. Все эти данные были подтверждены нашими летчиками и наземными войсками. В ноябре 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Константину Петровичу Комардинкину было присвоено звание Героя Советского Союза. Как только об этом узнали в полку, боевые друзья Комардинкина отправили его родителям письмо, в котором говорилось: «Нет границ радости, охватившей весь личный состав части по случаю присвоения Константину Петровичу звания Героя Советского Союза. Восемнадцать фашистских самолетов сбил наш друг. Он является патриотом Родины! Спасибо Вам за воспитание мужественного сына Отчизны!»

Вскоре Комардинкина назначили командиром эскадрильи и наградили орденом [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm). Ему присвоили также очередное воинское звание капитана. В апреле 1944 г. войска 4-го Украинского фронта при поддержке 8-й воздушной армии и авиации Черноморского флота, прорвав оборону немцев, развернули боевые действия по освобождению Крыма. Участвовала в этих боях и эскадрилья Комардинкина. Здесь он также действовал смело и решительно. Летчики эскадрильи старались равняться на своего командира. Наступило 17 апреля 1944 года. Комардинкин, получив задание командования, немедленно повел четверку истребителей на прикрытие советских войск, наступавших на Севастополь с востока. В 17 часов 10 минут на высоте 4 тысячи метров наши истребители вступили в бой с восьмеркой немецких истребителей «Фокке-Вульф-190».

Пользуясь двойным превосходством в силах, вражеские истребители, зайдя со стороны солнца, разбились на четыре пары и атаковали нашу четверку истребителей. Советские летчики, уклонившись от боя и набрав высоту, сами пошли в атаку. В жарком бою Комардинкин сбил один немецкий истребитель. Но в это время сам был атакован сразу двумя вражескими самолетами. Чтобы занять более выгодное положение по отношению к противнику, он переворотом через крыло ушел вниз, а затем набрал высоту и снова ринулся в атаку. В ожесточённом неравном бою с вражескими истребителями капитан Комардинкин пал смертью храбрых. По сообщению наших наземных войск, его самолет упал в море северо-западнее Севастополя.

Бои за Севастополь продолжались еще около месяца. Лишь 9 мая 1944 года город был полностью освобожден от захватчиков. А 12 мая закончилась ликвидация вражеских войск в Крыму. Константину Комардинкину не довелось увидеть светлого, радостного дня победы. Но Герой не забыт. В деревне Алпатьево Луховицкого района Московской области, где он родился и вырос установлен памятник-обелиск землякам, павшим в боях с немецко-фашистскими захватчиками во время Великой Отечественной войны. Первым среди них указан летчик Комардинкин. Его имя было присвоено алпатьевской средней школе. На здании школы в память о Герое установлена мемориальная доска.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 6-я, М., "Московский рабочий", 1983 г.*

**Старший лейтенант Красновский Н.В.**

"Весь под ногами шар земной.

Живу. Дышу. Пою.

Но в памяти всегда со мной

Погибшие в бою."

С. Щипачев

Красновский Николай Владимирович родился в 1921 г. в Москве. Окончил девять классов 497-й средней школы. Работал слесарем на заводе «Динамо», одновременно учился в аэроклубе. В 1940 г. был зачислен в военную авиационную школу. В Великой Отечественной войне участвовал с октября 1941 г. Сражался на Западном, Калининском, Воронежском и 1-м Украинском фронтах в составе 91-го штурмового авиационного полка. 16 августа 1944 года при выполнении боевого задания погиб.

Звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) ему присвоено посмертно 26 октября 1944 г. Удивительно похожи биографии многих летчиков, начавших воевать в 1941 году. Семь, реже десять классов образования, короткое пребывание в ремесленном училище, работа и одновременно учеба в аэроклубе, а затем – путевка в авиационную школу. Такой путь характерен для большинства юношей, мечтавших в предвоенные годы о пятом океане. Не был он исключением и для Николая Красновского.

Жил Николай с родителями в Москве, на лето нередко отправлялся к бабушке в деревню. Рос шустрым, был непоседой, увлекался лошадьми, а когда отец стал работать в гараже, заинтересовался автомашинами. Любил в кабине за баранкой посидеть, нередко видел себя в мечтах шофером. Учителя отмечали у Николая способности к точным наукам, прочили ему карьеру инженера. Возможно, так оно и было бы, живи парень в другое время. А тогда, в тридцатые годы, многие юноши грезили, прежде всего, небом, дальними перелетами.

Когда Николай окончил девять классов, то пришел на завод «Динамо». Стал слесарем в первом механическом цехе. Активно занимался спортом. К школьным увлечениям лыжами, коньками, плаванием и велосипедом добавился футбол: играл в одной из команд нападающим. Было и еще одно увлечение – держал почтовых голубей. Но все это лишь ступеньки на пути к основной цели – стать лётчиком. Вскоре поступил в аэроклуб. Учился старательно, понимал, что только овладев всем комплексом необходимых знаний, можно будет быстрее обрести крылья, стать летчиком. А когда совершил первый в жизни полет, был безмерно рад.

– Поздравьте меня, я сегодня летал, – выпалил он родителям едва переступив порог квартиры. После завершения учебы в аэроклубе Николай стал курсантом военной авиационной школы. А когда окончил ее, уже шла Великая Отечественная война.

Первый боевой вылет совершил в октябре 1941 года на Западном фронте. Летал на И-16 и У-2. И хотя время было довольно трудное, молодой летчик сравнительно успешно выполнял задания. Свидетельство тому – медаль [«За отвагу»](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl4), которую Красновский получил за свои первые боевые вылеты.

В январе 1942 года в одном из боев его самолет был подбит. И пока Николай тянул к аэродрому, получил сильный ожог лица. Попал в госпиталь, долго лечился. Когда окреп, стал настойчиво просить врачей отправить его снова на фронт. С лета 1943 года старший лейтенант Николай Красновский командовал уже эскадрильей на 1-м Украинском фронте. Успешно летал на штурмовку живой силы и техники противника. Вскоре его эскадрилья завоевала первое место в полку. Командование высоко ценило боевые качества комэска. В одной из характеристик того времени было написано: «Красновский умело водит эскадрилью на боевые задания, и не было у него случаев потери ориентировки. Сам летает ведущим групп, все задания выполняет успешно и группы приводит без повреждения. Техника пилотирования и штурманская подготовка отличные, имеет большой боевой опыт и успешно учит других летчиков...»

За период боевой работы только по обеспечению форсирования Днепра наземными войсками, расширению плацдарма старшим лейтенантом Николаем Красновским лично уничтожено и выведено из строя более 300 автомашин, несколько десятков танков и артиллерийско-минометных батарей, много складов, железнодорожных вагонов, сотни гитлеровцев. Эти результаты штурмовок подтверждены фотографированием, а также другими экипажами.

За 72 успешных боевых вылета и умелое использование эскадрильи Красновского наградили двумя орденами[Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm) и орденом [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) I степени. В полку любили комэска за его добрый характер, готовность помочь товарищам, за смелость и отвагу. Об этом свидетельствовали и письма, которые получали его родители с фронта.

«Здравствуйте, многоуважаемые Владимир Николаевич и Антонина Ивановна! – говорится в одном из таких писем. Шлют вам свой привет лётчики гвардейской части, где служит ваш сын Николай Владимирович. Мы, его боевые друзья, благодарим вас за воспитание такого мужественного и бесстрашного воздушного бойца, каким является ваш сын. Зная отлично свой самолет и технику вождения его, он точно выводит своих летчиков на скопление вражеских войск и обрушивается на них всей мощью оружия. Он много раз летал на штурмовку войск и техники противника. Тонны бомб сбрасывает на головы ненавистного врага. Огнем своей грозной машины он уничтожил сотни фашистских солдат и офицеров...»

Родители гордились сыном, радовались его успехам. Не раз читали письма на работе, соседям. В свободное от полетов время писал домой родителям и Николай. Вот одно из писем, посланных в Москву в сентябре 1943 года: «Здравствуйте, мои дорогие. Шлю вам горячий привет, желаю здоровья. В конце прошлого месяца меня и многих моих товарищей наградили орденами Красного Знамени. Поздравляю вас и благодарю, что вы, дорогие мои, сумели воспитать меня таким... Мы всё готовы отдать, чтобы в скором времени вздохнуть полной грудью. Как хорошо, когда сообщают, что моя родная Москва произвела салют в честь взятия городов, в освобождении которых участвовали и мы».

Но затем пришли в Москву другие, печальные письма, в которых сообщалось о героической гибели Николая Красновского. Взволнованным было письмо от однополчанки Николая Красновского Елизаветы Полиховой: «Антонина Ивановна и Владимир Николаевич! Очень горько писать вам о гибели сына. Знайте только, что плакать о Николае будете не только вы, о нем плачет вся его эскадрилья, о нем плачут даже не способные плакать. Как все было? 16 августа 1944 года в 1 час 30 минут Николай повел группу на задание. Когда подошли к цели, он первым начал пикировать. В это время вражеский снаряд попал в самолет, который еще некоторое время держался в воздухе, потом рассыпался, и обломки полетели к земле. Не стало вашего сына, моего хорошего друга. Мы много раз, да что много раз – всегда, мечтали о жизни, никогда не упоминали слово «смерть». Но, увы, она настигла Николая...»

В те же дни родители Николая Красновского получили письмо и от заместителя командира полка по политчасти гвардии майора Черняева. «Здравствуйте, уважаемые Владимир Николаевич и Антонина Ивановна, – писал он. – Как ни больно, как ни тяжело, но приходится сообщать вам печальную весть. Ваш сын и всеми нами глубоко уважаемый командир Николай Красновский 16 августа погиб при выполнении боевого задания. Николай был одним из лучших офицеров части, он мужественно и отважно громил немецко-фашистских захватчиков на своей грозной машине, громил их до конца своей жизни. Погиб ваш сын и наш друг смертью храбрых».

В письме сообщалось, что в тот роковой день Николай, как всегда, повел группу на боевое задание. В его самолет попал крупнокалиберный зенитный артиллерийский снаряд. Он разорвался в кабине, от чего машина стала рассыпаться. Воздушному стрелку удалось выброситься с парашютом. Летчик же, очевидно, был убит снарядом в момент взрыва и сгорел вместе с остатками машины. Обо всем этом рассказал воздушный стрелок, который вернулся через некоторое время в часть.

Гибель Красновского явилась тяжелой утратой для всего личного состава полка. 1 апреля 1945 года в адрес родных Николая Красновского пришло еще одно письмо. Его подписал первый заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР Н. Шверник. В письме говорилось: «Уважаемые Владимир Николаевич и Антонина Ивановна! По сообщению военного командования, ваш сын гвардии старший лейтенант Красновский Николай Владимирович в боях за Советскую Родину погиб смертью храбрых.

За геройский подвиг, совершенный вашим сыном Николаем Владимировичем Красновским в борьбе с немецкими захватчиками, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 26 октября 1944 года присвоил ему высшую степень отличия – звание Героя Советского Союза. Посылаю вам грамоту Президиума Верховного Совета СССР о присвоении вашему сыну звания Героя Советского Союза для хранения как память о сыне-герое, подвиг которого никогда не забудется нашим народом».

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 6-я, М., "Московский рабочий", 1983 г.*

**Лейтенант Филатов И.А.**

"Я люблю тебя, Армия, -

Юность моя!

Мы – солдаты запаса.

Твои сыновья."

Ю. Друнина

Филатов Иван Андреевич родился в 1921 г. в деревне Занинке Алексинского района Тульской области. До войны жил в Москве, работал техником в аэроклубе Свердловского района. С 1940 г. учился в школе пилотов. В Великой Отечественной войне участвовал с июля 1943 г. Прошел путь от летчика до командира эскадрильи. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1)удостоен 1 июля 1944 г. В I960 г. в звании майора уволился в запас.

Летчик-штурмовик. В самом названии этой новой в годы войны военной специальности скрыто что-то мужественное, героическое. Штурмовая авиация была предназначена для непосредственной поддержки войск, сражавшихся на поле боя. Ни в одной другой армии не было самолета-штурмовика, подобного нашему «летающему танку» –[Ил-2](http://www.otvoyna.ru/chturm.htm). Это был уникальный бронированный самолет, вооруженный двумя пушками, двумя пулеметами, восемью ракетами и бомбами общим весом 400-600 килограммов.

На грозном штурмовике Ил-2, прозванном фашистами «черной смертью», и летал Филатов. Неотвратимо направлял он самолет на врага, уничтожал и приводил в смятение его пехоту, сжигал танки, разбивал артиллерийские орудия, сметал с фронтовых дорог колонны войск, превращал в горящие костры технику противника. Только за первые полгода участия в боях он произвел 99 успешных боевых вылетов на штурмовку и разведку врага, лично уничтожил 40 танков, четыре зенитных артиллерийских батареи, 74 автомашины с войсками и грузами, 27 повозок с различным военным имуществом, 560 немецких солдат и офицеров. Если сложить все вместе, то это равноценно разгромленным танковому и пехотному полкам и артиллерийскому зенитному дивизиону. И было тогда летчику всего 22 года.

За мужество и героизм, проявленные в боях, за совершенные 99 боевых вылетов, как скупо сказано в наградном листе Филатов был представлен к званию Героя Советского Союза. Но ведь каждый из вылетов сам по себе был уже подвигом. Почти в каждом из них, прежде чем выйти на цель, следовало преодолеть завесу заградительного огня зенитной артиллерии, противодействовать истребителям противника, а затем штурмовать цель с бреющего полета. Не только огонь врага, но и малейшая неточность в управлении самолетом, снижавшимся иногда до 100-150 метров, грозили гибелью пилоту. Нужно было большое мастерство для того, чтобы каждое мгновение видеть землю, не потерять цель и своевременно обрушить на нее всю мощь своего оружия.

Филатов овладел этим мастерством в совершенстве. В короткий срок он, как записано в наградном листе, «из простого летчика вырос в отличного командира звена», стал водить в бой группу самолетов, подавая пример мужества и боевого мастерства. Покинув стены училища и сменив курсантские погоны на офицерские, молодой летчик сразу оказался в самой гуще военных событий. Он был направлен на Центральное направление, где развертывалось в то время одно из величайших сражений второй мировой войны – [Курская битва](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm).

Здесь, под Курском, окончательно решался исход борьбы за стратегическую инициативу в войне, а авиация вела решающее сражение за господство в воздухе. В этой сложной обстановке, когда на земле и в воздухе развернулись самые кровопролитные бои, какие знала война, Филатов и начал свой боевой путь. Но это не помешало ему проявить себя в первых же боевых вылетах. Вскоре молодой летчик был отмечен орденом [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) I степени, а затем и орденом [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm). Только за первые шесть месяцев боев Филатов получил пять благодарностей Верховного Главнокомандующего, столько же благодарностей командования Сухопутных войск и три благодарности командира 1-го штурмового авиакорпуса. Звание Героя Советского Союза стало как бы итогом его подвигов в Курской битве и в последовавших за ней операциях на Украине.

765-й штурмовой авиационный полк, в который 8 июля 1943 года прибыл младший лейтенант Филатов, входил в состав Степного фронта. Его войска находились в то время в резерве, но авиация уже действовала. Она наносила удары по наступавшим на Курск немецким танковым армиям, громила вражеские резервы. Один из первых боевых вылетов Филатов совершил в составе группы самолетов на штурмовку скопления пехоты и танков противника в районе деревень Сырцово, Березовка, стоявших у шоссе на Обоянь, Курск. Здесь, вдоль шоссе, немецко-фашистские войска наносили главный удар. В том бою Филатов проявил «большое умение, мужество и храбрость», запишут об этом позже в наградном листе.

От самой линии фронта штурмовики шли под огнем зенитной артиллерии противника. Внизу, под крылом самолета, Филатов видел сожженные танки, застывшие по обе стороны шоссе. Особенно много их было у деревни Яковлево, где только что завершилось одно из крупнейших танковых сражений войны. Главный бой кипел теперь где-то севернее, а в назначенном для штурмовки районе наблюдалось передвижение войск, видны были едва замаскированные, укрывшиеся в балках и оврагах вражеские танки, автомашины, артиллерийские орудия, приготовленные для наращивания удара. Огонь зениток здесь был особенно сильным. Не раз самолет Филатова содрогался от ударной волны разорвавшегося вблизи снаряда, по фюзеляжу и крыльям барабанили осколки. Однако младший лейтенант четко держал свое место в боевом строю, повторяя все маневры ведущего.

Вот ведущий круто пошел вниз. Филатов устремился за ним. Поймав в прицел колонну танков и автомашин, он видел теперь только свою цель, не обращая внимания на вражеский огонь. Проявив завидную выдержку, молодой летчик дождался наиболее выгодной дистанции для удара и лишь тогда сбросил на цель противотанковые авиационные бомбы, ударил из пушек и пулеметов. В том бою он лично УНИЧТОЖИЛ три танка, две автомашины и не менее полутора десятков фашистских солдат и офицеров. После возвращения на аэродром механики насчитали в его самолете 33 пробоины.

Особенно много работы прибавилось штурмовой авиации Степного фронта, когда его войска вступили в сражение. С 3 августа 1943 года они приняли участие в контрнаступлении Советской Армии на Белгородско-Харьковском направлении. С первого же дня операции Филатов участвовал в поддержке наступавших войск с воздуха, делая иногда до пяти вылетов в день. Только 3 августа группа штурмовиков, в которую он входил, уничтожила 15 танков, 10 автомашин с войсками, три зенитные батареи, более 90 гитлеровских солдат и офицеров. В этот успех свою немалую долю внес и Филатов.

Но особенно отличился он в последний день Белгородско-Харьковской наступательной операции, 23 августа, когда лично уничтожил два танка, одну автомашину, около 15 гитлеровцев и подавил огонь зенитной батареи. Для атаки он снижался до 100-150 метров. При втором заходе на цель Филатов почувствовал как сильно тряхнуло его самолет. Штурмовик вдруг перестал слушаться рулей, повалился на крыло. Взглянув на правую плоскость, летчик увидел огромную дыру, пробитую в ней снарядом. С большим трудом удалось выровнять самолет, но скорость и высота его падали. Филатов отстал от группы. Все его мысли были теперь только о том, чтобы дотянуть до линии фронта. Но когда это почти удалось и в запасе оставалось еще 300 метров высоты, рядом со штурмовиком появились два «мессершмитта».

Рассчитывая на легкую добычу, они атаковали раненый штурмовик. Филатов успел увидеть, как один из «мессеров», прошитый пулеметной очередью стрелка Ивана Кузина, задымил и пошел к земле. Мгновением позже его самолет, сраженный огнем второго «мессера», перевернулся в воздухе и стал падать. Командир приказал Кузину прыгнуть. Потом выбросился сам. Им повезло. Приземлились на нейтральной полосе. Вскоре «двух Иванов», как называли экипаж в полку, подобрал высланный на помощь летчикам танк [Т-34](http://www.otvoyna.ru/t_34_85.htm).

За мужество и героизм, проявленные в бою, Филатов получил заслуженную похвалу от командования полка и наблюдавшего за боем командира 1-го гвардейского штурмового авиакорпуса Героя Советского Союза генерала Рязанова В.Г., в последующем дважды Героя Советского Союза.

В сентябре 1943 года, когда войска Степного фронта стремительно преследовали разбитые гитлеровские дивизии, отходившие к Днепру, Филатов зарекомендовал себя отличный воздушным разведчиком. Командование полка в аттестации летчика отмечало, что он бесстрашен в разведывательных полетах, безошибочно ориентируется и умело пользуется радиосвязью, доставляет ценные данные о противнике. Филатову стали поручать самые ответственные разведывательные полеты. И он выполнял их с честью.

Так, 20 сентября, при разведке противника в районе Полтавы, он в очень сложных погодных условиях при сильном противодействии зенитной артиллерии обнаружил две переправы через реку Ворсклу и крупную колонну отходивших войск, в которой насчитывалось до тысячи автомашин. Используя эти разведывательные данные, наша авиация уничтожила переправы и нанесла сокрушительный удар по отходившим вражеским войскам. Как только представился случай, отважный летчик-штурмовик испытал свои силы и в воздушном бою.

Воздушный бой не задача штурмовика. Самолет тяжелый и маломаневренный по сравнению с истребителем. Но это не смутило Филатова, когда он встретил в воздухе вражеские бомбардировщики, летевшие без прикрытия истребителей. В то время войска Степного фронта, переименованного во 2-й Украинский, вели бои уже на Правобережной Украине, под Кировоградом. 5 января 1944 года они начали Кировоградскую наступательную операцию. Наиболее ожесточенное сопротивление противник оказал в первый день наступления в районе Новогородки, где была сосредоточена его крупная танковая группировка. Туда-то и были направлены штурмовики. Филатов теперь сам вел в бой четверку самолетов. Успешно выполнив задачу, его группа возвращалась на свой аэродром.

Вражеские бомбардировщики встретились при перелете через линию фронта. Три группы Ю-87, в каждой по 15 самолетов, шли несколько выше штурмовиков. Наших истребителей в воздухе не было. А вражеские бомбардировщики уже заходили в круг для пикирования на боевые порядки наступающих советских войск. Решение пришло мгновенно. Филатов, столько раз помогавший пехоте и танкам своими огневыми ударами с воздуха по наземному противнику, решил защищать их теперь от воздушного врага. Боеприпасов оставалось в обрез, только на случай обороны от истребителей. Но об этом он не думал.

Смело повел свою четверку в атаку против первой группы бомбардировщиков, сам атаковал ближайшего к нему правого ведомого. Фашистский летчик попытался разворотом влево уйти от атаки. В этот момент Филатов и поймал его в прицел. Пулеметной очередью вражеский самолет был сражен и, потеряв управление, пошел к земле. Штурмовики сбили в том бою два самолета и заставили вражеские бомбардировщики уйти, беспорядочно сбросив бомбы. Это была первая, а потому особенно памятная Филатову победа в воздушном бою. Он не оставил без помощи наземные войска и на этот раз, прикрыв их с воздуха. Так Филатов стал не только штурмовиком и разведчиком, но и воздушным бойцом, чем, естественно, очень гордился. А через три дня он сбил второй самолет.

На этот раз Филатов шел в паре на воздушную разведку. Вражеские бомбардировщики снова встретились при перелете через линию фронта. В группе было 12 Ю-87. Уже имея опыт воздушного боя, отважный штурмовик без колебания пошел в атаку и залпом из пушек и пулеметов зажег ведущего. Остальные бомбардировщики повернули на запад, а штурмовики пошли на выполнение своей задачи. Разведывательный полет оказался не только успешным, но и богатым событиями. При возвращении после разведки Филатов по своей инициативе дал второй за этот полет бой, не предусмотренный боевым заданием. Обнаружив на дороге южнее Кировограда колонну из 30 автомашин, он атаковал ее с воздуха и пулеметно-пушечным огнем сжег семь машин. Противник потерял не менее двух десятков убитыми.

В боях под Кировоградом Филатову пришлось во второй раз спасать подбитый самолет. На этот раз ему удалось дотянуть до линии фронта без встречи с вражескими истребителями. Он посадил свой штурмовик с убранными шасси на передовой позиции наших войск. Весной 1944 года 765-й штурмовой авиационный полк вслед за наступающими войсками перебазировался на запад, под Могилев-Подольский, а затем под Бельцы. На юге война перекатилась через границу Советского Союза в Румынию, догоняя отступавшие под напором Советской Армии немецко-фашистские войска. Филатов неоднократно вылетал на разведку врага на румынской территории, где фашистское командование пыталось остановить наше продвижение.

В один из таких разведывательных полетов ему была поставлена задача установить предполагаемое базирование немецких бомбардировщиков на аэродроме Фокшаны. Вылетев со своим напарником еще в сумерках, на рассвете они обнаружили аэродром. Появление советских разведчиков было настолько неожиданным, что они прошли над аэродромом и произвели аэрофотосъемку без единого выстрела со стороны противника. Не воспользоваться столь благоприятной обстановкой было не в характере Филатова. Разведчики решили сделать второй заход, теперь уже для штурмовки. Им удалось уничтожить несколько бомбардировщиков и взорвать бензосклад. Но на этот раз противник встретил их шквалом зенитного огня. В самолете Филатова осколок снаряда пробил бензобак. Горячее масло ударило в лицо летчика, ослепило. Однако верный себе, вопреки всем инструкциям, он опять думал не о спасении, а сделал все возможное, чтобы сохранить самолет и добытые снимки. И снова мужество восторжествовало. Филатов умело посадил штурмовик на небольшой лужайке.

Когда в апреле 1944 года последовали сильные контрудары противника под Яссами, Филатов, став командиром эскадрильи, водил в бой уже группу из шести – девяти самолетов и также успешно выполнял поставленные командованием боевые задачи. Особенно примечателен был один из вылетов. Противник готовил в тот апрельский день очередной контрудар, подтянув крупные силы пехоты и танков. Войска 2-го Украинского фронта, прошедшие с боями от Днепра до Карпат, были истощены и находились в трудном положении. На помощь наземным войскам вовремя пришли штурмовики.

К лету 1944 года на счету Филатова уже числилось 135 боевых вылетов. Второй орден Красного Знамени украсил его грудь. А вскоре он был вызван в Москву для вручения ему ордена Ленина и Золотой Звезды Героя. Эти высшие знаки воинской доблести ко многому обязывали. И молодой летчик стремился умножить боевые подвиги. Его штурмовики, перебазировавшиеся летом 1944 года в составе авиакорпуса на 1-й Украинский фронт, также бесстрашно наносили удары по врагу теперь уже на Берлинском стратегическом направлении.

На долю Филатова выпало участие в важнейших завершающих операциях войны: [Висло-Одерской](http://www.otvoyna.ru/visla.htm), [Берлинской](http://www.otvoyna.ru/berlin.htm), а затем и [Пражской](http://www.otvoyna.ru/praga1.htm). Он разил своим грозным оружием врага на пути наступления советских войск от Вислы к Одеру, при штурме столицы фашистской Германии Берлина. Еще один орден Отечественной войны и орден Александра Невского прибавились к его наградам в тех боях. Особенно памятным для Филатова остался бой 26 апреля, когда его эскадрилья участвовала в поддержке войск фронта при форсировании канала Тельтов и прорыве с юга в центр Берлина.

Ведомая им девятка Ил-2 под ураганным огнем вражеской зенитной артиллерии трижды заходила на штурмовку артиллерийских батарей, мешавших нашим войскам переправиться через канал. В том бою эскадрилья уничтожила две батареи. При третьем заходе самолет Филатова был поврежден. Бой за канал едва не стал для него последним. Но и на этот раз отважный летчик сумел посадить самолет. Последний свой штурмовой удар он нанес под Прагой, когда в Москве уже отгремел победный салют. Это был 171-й боевой вылет Филатова, завершивший его подвиги в Великой Отечественной войне.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 6-я, М., "Московский рабочий", 1983 г.*

**Младший лейтенант Иванов Я.М.**

"Летом горького года

Я убит. Для меня

Ни известий, ни сводок

После этого дня."

А. Твардовский

Яков Матвеевич Иванов родился в 1916 г. в деревне Костыгово Старорусского района Новгородской области. В столице закончил Высшую парашютную школу, затем работал инструктором аэроклуба. В ноябре 1939 г. был принят в Ейское военно-морское авиационное училище. После окончания его служил пилотом в авиации [Черноморского флота](http://www.otvoyna.ru/chfsssr.htm). Участник Великой Отечественной войны, с 22 июня 1941 г., защищал[Севастополь](http://www.otvoyna.ru/sevastopl1.htm). В ноябре 1941 г., вторично тараня вражеский самолет, погиб. 17 января 1942 г. ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

На Черном море с первого же дня войны среди летчиков действовал девиз: «Возьми в пример героя!» Таким героем для себя Яков Иванов считал мастера воздушного боя Александра Коробицына. Особенно восхищал его бой, проведенный Коробицыным на подступах к Измаилу. С ходу атаковав врага, Коробицын и его летчики сбили пять «юнкерсов». Схему того боя Яков Иванов изучал до тонкостей. Но большее восхищение всех истребителей-черноморцев вызывал первый бой эскадрильи Коробицына на рассвете 22 июня сорок первого.

Сам Иванов в те первые минуты Великой Отечественной тоже поднимался в ночное небо вместе с Авдеевым М.В. и Любимовым И.С., впоследствии [Героями Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1). Противника тогда удалось не подпустить к нашим кораблям. А в конце июля на глазах Иванова его однополчанин Е. Рыжов совершил первый на Черноморском флоте таран: винтом своей машины отрубил хвостовое оперение «хейнкеля». Иванов решил: если окажется в подобной ситуации, также пойдет на [таран](http://www.otvoyna.ru/kovalev1.htm)...

Вместе с однополчанами Иванову довольно часто приходилось прикрывать небо Севастополя. Не раз наши летчики сражались с вражескими истребителями, численность которых была в 3-5 раз больше. Правда, личная победа в воздушном бою пока что не приходила к Иванову, хотя каждое задание он выполнял точно, проявляя исключительные смелость и отвагу.

Как и большинство однополчан, Иванов закончил Ейское Военно-морское авиационное училище, придя в него уже сложившимся летчиком-инструктором и инструктором парашютного дела. На Тушинском осоавиахимовском аэродроме он появился шестнадцатилетним пареньком, стал помогать мотористам и первые полеты совершил в качестве пассажира. Через два года он был уже летчиком, причем по мастерству не отличался от инструктора. Доверие старших помогло стать и спортсменом-парашютистом. Закончил Высшую парашютную школу Осоавиахима, работал инструктором.

В Военно-морском училище Иванов в своей учебной группе стал одним из лучших. Однажды в училище прибыл командующий авиацией Военно-Морского Флота Жаворонков С.Ф. В его присутствии Яков Иванов выполнил комплекс фигур высшего пилотажа. Генерала восхитили зрелая, уверенная техника пилотирования, умелое и точное приземление самолета. Доклад командования школы и тот полет решили судьбу сержанта – он был назначен пилотом в истребительный авиаполк.

В авиации каждый тип самолета предназначен для выполнения определенных задач. Торпедоносец должен торпедировать, бомбардировщик – наносить бомбовые удары, штурмовик – атаковать огнем, реактивными снарядами, истребитель – уничтожать воздушного противника. Однако в начале войны обстановка вынуждала иногда на торпедоносцах и бомбардировщиках штурмовать, а на истребителях – бомбить врага. Иванов выполнял все эти задачи достойно, но долгое время ему не удавалось сбить ни одного вражеского самолета. Утешало лишь то, что на разборах командир высоко оценивал его действия в воздухе.

Но Яков Иванов тяжело переживал свои, как ему казалось, неудачи. Как-то раз более 30 бомбардировщиков попытались прорваться к Севастополю. Их сопровождали «мессершмитты». В это время в воздухе находилось пять наших пилотов, и в их числе Иванов. Перед ними стояла задача не пропустить врага к нашим кораблям. Поэтому все усилия были направлены на то, чтобы не допустить прицельного бомбометания противника. Во время первой же атаки Иванов атакует «юнкерс», сбивает его с курса.

Вражеские бомбы летят мимо цели. Сейчас бы одну-две очереди, и «юнкере» врезался бы в волны. Но сделать этого нельзя. На боевом курсе второй фашистский бомбардировщик. Надо атакой помешать и ему. И Иванов вновь рвется к вражеским машинам, взламывая их строй своим огнем, своей отвагой. Сорок минут продолжался тот бой. Возвращался Иванов на аэродром с сознанием выполненного долга, но и со злостью: снова не сбил врага. Но в том-то и состоял в те дни воинский долг, чтобы, прежде всего, хорошо выполнить приказ. Едва наши летчики успели совершить посадку, как раздался звонок члена Военного совета флота Кулакова Н.М.:

– Видел, как дрались. Все пятеро – молодцы! Передайте им благодарность...

Памятной была штурмовка вражеских войск и в районе Перекопа. Самолет Иванова получил в тот день повреждения от осколков зенитных снарядов. Пришлось призвать на помощь все хладнокровие и мастерство, чтобы довести израненный истребитель до своей базы. И надо же было так случиться, что, когда до аэродрома оставалось лишь километров десять, произошла встреча с двумя «мессершмиттами». Первая мысль: уйти в облака. Но успеет ли? Да и редкие они! И Иванов устремился навстречу врагу. Фашисты издали открыли огонь. «Психуют, – подумал летчик. – А я подожду стрелять». И гитлеровцы действительно, видимо, забеспокоились. Когда, грозя тараном, ведя огонь из всего бортового оружия, советский истребитель оказался в опасной для них близости, они веером бросились в разные стороны.

Вернувшись на свою базу, Иванов доложил, как он действовал. Командир молчал, но затем заметил:

– Решение было правильным. Правда, и вы могли погибнуть. Таранить лучше с задней полусферы.

– Понимаю, – ответил Иванов, – но маневрировать не мог...

И снова бои над главной базой флота. Враг продолжал рваться к Севастополю. Бывали дни, когда черноморским летчикам приходилось по семь – десять раз подниматься на отражение налетов противника. Иванов, не зная устали, готов был непрерывно барражировать («патрулировать») над городом и кораблями…

К главной базе приближались вражеские бомбардировщики. Следом за комэском ушел в воздух и «ястребок» Иванова. Снова, как в первый день войны, рвутся к кораблям «юнкерсы», «хейнкели». И, как тогда, вражеских самолетов больше, нежели наших. На десятой минуте воздушного боя Иванов впервые испытал непередаваемый восторг: атакованный им «юнкере» задымил и пошел к воде. Так хотелось проводить его взглядом до волн, но Иванов тут же выбрал другую вражескую машину и обрушил на нее огонь. На боевом развороте краем глаза заметил, что «юнкере» все же вышел из пике и уходит, оставляя позади себя шлейф дыма…

Не сумев сломить сопротивления наших войск на Балаклавских высотах и южнее хутора Мекензия, фашисты решили нанести сильные удары с воздуха по нашей главной черноморской базе, непосредственно по кораблям, артиллерия которых причиняла врагу много неприятного. Волны немецких бомбардировщиков накатывались одна за другой. Яков Иванов в тот день едва успевал в перерывах между вылетами пополнять боезапас, заправлять самолет горючим. Действовал он в паре с летчиком Н. Саввой.

Вдвоем они вели бой против девятки Ю-88 и Хе-111. Вражеские машины управлялись, по-видимому, опытными пилотами, которые встретили пару наших истребителей сильным огнем. И все же советским летчикам удалось отколоть от группы два «юнкерса» и заставить их неприцельно сбросить бомбы. Затем Савва и Иванов обрушились на другие самолеты врага. Вскоре Иванову удалось приблизиться к одному из фашистских бомбардировщиков и прицельной очередью уничтожить воздушного стрелка. После этого он еще больше сблизился с бомбардировщиком и нажал на гашетку. Раздалось несколько выстрелов, и оружие замолчало: кончились боеприпасы.

Есть секунды, равные по значению всей жизни. Еще не приняв окончательного решения, Иванов двинул сектор газа. Мотор прибавил обороты. Впереди маячил «Хейнкель-111». Сколько было у Якова Иванова встреч с фашистами, но, как только они оказывались перед его пулеметами, поспешно сбрасывали бомбы, лишь бы спастись. А этот гитлеровец продолжал лететь, с явной целью ударить по нашему крейсеру.

– Иду на таран! – передал Иванов ведомому.

И вот уже пятьдесят, тридцать, десять метров осталось до противника. Даже пробоины в плоскостях его машины как на ладони. Уже и хвостовое оперение рядом. Грохот впереди, в стекло ударила какая-то деталь, истребитель затрясло, мимо пронесся хвост вражеского самолета, а рядом – неуправляемый «хейнкель». «Надо прыгать», – подумал Иванов. Самолет так трясло, что управлять им, казалось, было невозможно. Но руки делали свое дело. В то время как правая крепко сжимала ручку управления, левая «играла» рычажком сектора газа в поисках такого режима, работа двигателя в котором «примирилась» бы с погнутыми лопастями винта. Выпрыгнуть с парашютом для Иванова – пара пустяков, барахтаться же в воздухе на подраненном самолете несравнимо труднее. И все же он решил спасти машину.

Бой над своими – будь то пехота или корабли – совершенно особый. Иванов знал, что моряки видели, как он дрался с «хейнкелем», чувствовал их незримую поддержку. Ведя огонь из зениток, они видели все, что происходило на высоте тысяча метров. Когда же Иванов таранил врага, закричали «Ура!» Пролетев над кораблями, Иванов кратчайшим путем устремился к своему аэродрому. Посадка оказалась трудной. Из кабины его вынесли друзья. По обычаю качали. Потом рассматривали винт. Все пришли к единому выводу: машину можно отремонтировать.

Один из летчиков, осматривая самолет, заметил:

– Такое, наверное, возможно лишь раз в жизни.

– Возможно, и так, – ответил Иванов.

Оказалось, что не так! Именно Якову Иванову довелось совершить и второй таран. И спустя всего лишь пять дней. А перед этим он сбил над Севастополем еще два фашистских самолета.

17 ноября Яков Иванов поднялся по тревоге для отражения массированного налета фашистской авиации. На главную базу флота шли три десятка Ю-88. Сверху их действия координировал еще один, а вокруг бомбардировщиков сновали истребители Ме-109. Вот на координатора-то и нацелил свой первый удар Иванов. Решительной атакой «юнкерс» был уничтожен. Затем пришлось отбиваться от наседавших «мессершмиттов». И надо же так случиться – сразу отказало все оружие. Что делать? Возможно, в эти секунды Иванов подумал о новом таране. Но этого никто не знает. Однако наши летчики видели, как истребитель Якова Иванова с безмолвствующими пулеметами приблизился к вражескому бомбардировщику. Должно быть, хотел, как и тогда, отрубить ему хвост.

Пилот «юнкерса», видимо, понял, что, если он не свернет с боевого курса, советский истребитель врежется в его бомбардировщик, и заложил крутой вираж. Вместо хвостового оперения Иванов ударил мотором по кабине «юнкерса». Тот, разрушаясь, упал и взорвался на своих же бомбах. Это была еще одна победа молодого лётчика Якова Иванова. Но победа ценой жизни. Через два месяца Якову Матвеевичу Иванову, первому из черноморцев, было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Генерал-майор авиации в отставке Коробицын А.И., отвагу которого брал в пример Яков Иванов, сказал о нём так: «Чтобы совершить таран, нужно огромное мужество. Второй таран - это уже доблесть беспредельная...»

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 136-141*

**Полковник Никитин А.И.**

"У летчиков наших такая порука,

Такое заветное правило есть:

Врага уничтожить – большая заслуга,

Но друга спасти – это высшая честь."

А. Твардовский

Алексей Иванович Никитин родился в 1918 г. в деревне Лысково Краснохолмского района Калининской области. В столице окончил ФЗУ, работал на мебельной фабрике столяром. Одновременно без отрыва от производства учился в аэроклубе. Из Москвы по спецнабору в 1937 г. направлен в военную школу летчиков, после окончания которой служил летчиком в Ленинградском военном округе. Участвовал в боях во время[советско-финляндской](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm) войны. Был командиром звена, эскадрильи, инспектором-летчиком дивизии.

Воевал на Ленинградском, Волховском, Воронежском, Калининском и Северо-Западном фронтах. Совершил 238 боевых вылетов, участвовал в 73 воздушных боях, сбил 19 вражеских самолетов лично и 4 в групповых схватках. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 10 февраля 1943 г. В послевоенные годы окончил Военно-воз-душную академию и продолжал службу в авиации. 2 сентября 1954 г. погиб в авиационной катастрофе.

Шел конец декабря 1939 года. С утра падал мокрый, тяжелый снег. Но затем рваные клочья низких облаков начали быстро уплывать на восток. К полудню облачность поднялась на 100-150 метров. И именно в этот момент был получен боевой приказ: звену лейтенанта Алексея Никитина предстояло произвести штурмовку на «чайках» железнодорожной станции Хейниоки. И как только над аэродромом взвилась зеленая ракета, Никитин первым взлетел. Вместе с ним в воздух поднялись лейтенант Любутин и лейтенант Васильев. Летели под облаками, почти у земли.

Над Финским заливом погода резко изменилась. Над головой развернулось ясное, безоблачное небо, как говорят летчики, «с неограниченной высотой». У озера Муоланъярви звено обстреляли зенитные батареи противника.

– Разомкнись! Летчики быстро выполнили команду. Чтобы окончательно запутать белофиннов, Никитин начал менять скорость и направление. Через несколько секунд снаряды стали рваться в стороне от самолетов.

При подходе к железнодорожной станции Никитин покачиванием с крыла на крыло подал условный сигнал: «Цель вижу, атакую!» Началась штурмовка железнодорожных эшелонов. Летчики сделали пять заходов на цель. В результате штурмовки загорелось несколько вагонов, видимо, с боеприпасами, потому что на развороте Никитин ясно видел, как начали гореть еще шесть вагонов, а затем станция окуталась густым дымом.

Перелетев линию фронта, летчики снова снизились. Звено летело почти над самыми верхушками деревьев. Но в это время начал сильно отставать левый ведомый летчик Любутин. С ним явно что-то случилось. «Ранен, – подумал Никитин. – Может погибнуть». Не раздумывая, решил немедленно сесть на аэродром соседней части, над которым они в это время пролетали. Никитин не ошибся. Любутин был действительно ранен в голову. Преодолевая боль и напрягая усилия, он все же благополучно посадил машину. Позже Любутин рассказывал:

– Видел, как Алексей Иванович и Василий Иванович берегли меня при возвращении. И это прибавляло силы. Я забывал о ране.

Как-то раз командир полка Туренко Е.Г. поставил личному составу части задачу: в течение дня звеньями обеспечить батальону капитана Нетребы прорыв сильно укрепленного участка обороны противника на реке Тайпале-Йоки. Подлетая к «линии Маннергейма», летчики заметили, что левый фланг ее проходит по перешейку между Ладожским озером и озером Сувантоярви. Сжатый поздно замерзающими озерами перешеек пересекался рекой Тайпале-Йоки с обрывистыми берегами и быстрым течением. Местность как нельзя более благоприятствовала обороне.

С воздуха Никитин ясно видел, что наши саперы и понтонеры перебросили через Тайпале-Йоки лодочный десант, а затем под прикрытием артиллеристов и звена истребителей через понтонный мост части устремились вперед. Звено Никитина беспрерывно патрулировало над местом продвижения батальона капитана Нетребы. Батальон, вырвавшись вперед, вклинился в финский передний край. Однако дальнейшее продвижение пехотинцев было приостановлено сильным артиллерийским и пулеметным огнем.

Как только летчики вернулись с боевого задания, техники осмотрели машины, заправили их горючим, пополнили боекомплект патронами и подвесили под плоскости по две бомбы. А через час Никитин получил новое боевое задание: произвести штурмовку войск и техники противника у деревни Коуккуниеми и восточный берег Сувантоярви. На задание вылетел вместе с Любутиным и Васильевым. После четвертого захода летчиков в атаку перешли пехотинцы и освободили деревню. Так, в тяжелых условиях Алексей Никитин со своими боевыми друзьями участвовал в обеспечении прорыва наземными войсками сильно укрепленной обороны противника на реке Тайпале-Йоки, уничтожая живую силу и боевую технику врага. За отвагу и мужество, проявленные в этих боях, Никитин А.И. был награжден медалью [«За боевые заслуги»](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl5).

Великую Отечественную войну Алексей Никитин встретил уже опытным воздушным бойцом в звании старшего лейтенанта, в должности комиссара эскадрильи. И снова боевые полеты. Особенно запомнился Никитину бой 10 августа 1941 года. В тот день он семь раз вступал в воздушные схватки с врагом, сбил два самолета лично и один в групповом бою. За этот подвиг он был награжден орденом [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm).

В начале сентября после пятнадцатиминутного патрулирования в воздухе Алексей Никитин с ведомым Аркадием Быстровым в районе Пушкина встретил десять вражеских бомбардировщиков «дорнье». Не раздумывая, бросился в атаку. Фашистские бомбардировщики, видя, что их атакует всего лишь одна пара советских истребителей, продолжали идти прежним курсом. И жестоко просчитались. Никитин с ходу «срезал» одного фашиста. После этого гитлеровцы решили принять бой. Четырнадцать минут длилась воздушная схватка, в которой Никитин и Быстров сбили еще один «дорнье». Не выдержав стремительного удара, остальные вражеские самолеты повернули обратно.

В тот же день комиссар эскадрильи Алексей Никитин, командир звена лейтенант Петр Исаев и летчик лейтенант Николай Павлов штурмовали вражеский аэродром Сиверская. Во время штурмовки Никитин лично поджег два неприятельских самолета. На обратном пути над линией фронта звено Никитина атаковала шестерка Ме-109. У советских летчиков после штурмовки – ни патрона! Гитлеровцы, видимо, решили во что бы то ни стало сбить ведущего. На выручку комиссару бросился Петр Исаев. В это время второй «мессершмитт» прошил очередью «чайку» Алексея Никитина, ранив комиссара в левое плечо. А тут новая беда: сильно поврежденный мотор истребителя Никитина остановился. Самолет потерял скорость и стал падать. Чем тут поможешь? Конец... Но перед самой землей Никитин все же сумел выровнять машину и посадить ее на краю аэродрома. А через две недели, подлечившись, он снова вернулся в строй и вскоре был награжден орденом Красного Знамени.

Не забыть Алексею и бой в районе Старого Оскола. В тот день он, комиссар эскадрильи, ведомый летчик лейтенант Юрий Камерилов, адъютант эскадрильи капитан Петр Исаев и его ведомый летчик лейтенант Николай Павлов вылетели на прикрытие боевых порядков войск на стыке 40-й и 21-й армий. Помня задачу – не допустить вражеские самолеты штурмовать и бомбить наши соединения на поле боя, ведущий группы комиссар Алексей Никитин зорко следил за небом. Пролетая севернее Старого Оскола, летчик Камерилов доложил:

– Товарищ комиссар, над южной окраиной Старого Оскола пролетает «хеншель».

– Цель вижу, атакую! Прикрой хвост.

Первая атака была неудачной: трассы прошли выше и сзади фашиста. Да оно и понятно: атака под ракурсом две четверти редко когда приносит нужные результаты. Выполнив маневр, Никитин снова зашел противнику в хвост. Тот начал маневрировать, пытаясь оторваться от наседавшего «ястребка». Двести, сто, пятьдесят метров... Никитин видит, как на фюзеляже и кабине вражеского самолета черными точками отмечаются пробоины. И вот уже багряное пламя охватывает его. Потеряв управление, он беспорядочно падает вниз. Прищурив глаза, Никитин некоторое время провожает его взглядом, а затем вновь занимает в строю свое место. И вовремя. Юго-западнее Старого Оскола на высоте 3 тысячи метров появилась восьмерка Ме-109.

– В атаку! – зазвенел в наушниках шлемофона голос Никитина.

И завертелось воздушное огневое колесо. Атаки следовали одна за другой. Лейтенант Павлов с первой же атаки сверху сбил один Ме-109. Тот задымил и пошел со снижением к земле. От него отделилась темная точка, и тут же над ней раскрылся купол парашюта. В этот момент пара «мессершмиттов» зашла Павлову в хвост со стороны солнца.

– «Пятерка!» Слева фашист. Берегись!

Увернувшись от пулеметных трасс врага, Никитин атаковал в лоб. Фашист не выдержал и резким поворотом ушел вниз. В это время Павлов атаковал очередной Ме-109. «Мессер» резким боевым разворотом вышел из зоны огня нашего истребителя, но его ведомый попал под огонь пушек двух других наших «ястребков» и взорвался в воздухе.

Оставшиеся «мессершмитты», выйдя из боя, повернули на запад. Никитин глянул на часы: 10.20, высота 4 тысячи метров. Неожиданно на горизонте показались новые темные точки. Они быстро приближались с юго-запада. Вскоре уже ясно можно было различить десять «хейнкелей», шедших под прикрытием четверки Ме-109.

– Исаев, Павлов, свяжите боем «мессеров», я и Камерилов бьем бомберов! – крикнул Никитин.

– Понял, комиссар, – отозвался Исаев и вместе с Павловым резко взмыл вверх навстречу вражеским истребителям.

Тем временем Никитин и Камерилов устремились на бомбардировщиков. Поймав в прицел камуфлированный мощный фюзеляж «хейнкеля», Никитин открыл огонь по кабине стрелка-радиста. Дробно застучала пушка, раздирая снарядами дюраль капота. Оранжевое пламя сначала как бы нехотя выбилось из-под капота, а затем вдруг полыхнуло на всю мощь, распуская смоляную полосу дыма. Вражеская машина пошла к земле. Но в это время на звено наших истребителей обрушилась четверка «мессершмиттов». Никитин с ходу атаковал ближайший. Тот задымил, но пилот продолжал лететь на подбитой машине.

– Камерилов, добей врага! – скомандовал Никитин.

И тот, не теряя ни секунды, с пологого пикирования повел огонь по недобитому фашисту. Стрелял до тех пор, пока тот не свалился в штопор. Не подкачал и Павлов. Удачно сделав заход сверху, он с первой же атаки сбил еще один вражеский истребитель. Но война есть война. Подбили и самолет лейтенанта Павлова. Однако он все же сумел на поврежденной машине пролететь около сорока километров и совершить посадку поблизости от своего аэродрома.

...9 июля 1942 года капитан Никитин в составе десятки истребителей вылетел в четвертый раз за день на боевое задание. Группу вел сам «батя», командир полка Миронов С.И. Только вошли двумя эшелонированными группами, шестеркой и четверкой, в свою зону патрулирования, как на высоте 2 тысячи метров появились 23 вражеских самолета. 17 «юнкерсов» под прикрытием шестерки «мессершмиттов» приближались к нашим позициям.

– Моей шестерке приготовиться к бою! – раздался властный «батин» голос.

«Мессершмитты», в свою очередь, развернулись в боевой порядок, видимо, для встречной атаки.

– Идем в лобовую! – снова командует «батя». – «Сто седьмой», четверкой – вверх! Прикроешь!

– Я – «Сто седьмой». Понял! – тут же отозвался Никитин. Увлекая за собой «ястребки» лейтенанта Камерилова, капитана Исаева и лейтенанта Павлова, он устремился вверх.

– Атака! – скомандовал ведомым Алексей Никитин и перевел свой «ястребок» в пикирование...

Жаркий был бой в тот день. Многих пилотов недосчитались фашисты. Наши же «ястребки» возвратились на свою базу без потерь. Вскоре за тот боевой вылет и сбитые два вражеских самолета Никитин был награжден орденом Отечественной войны первой степени. А в 1943 году на его груди засияла звезда Героя Советского Союза.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 175-180*

**Капитан Вербицкий М.К.**

"Мы были высоки, русоволосы.

Вы в книгах прочитаете как миф

О людях, что ушли не долюбив,

Не докурив последней папиросы."

Н. Майоров

Михаил Константинович Вербицкий родился в 1917 г. в поселке Уваровка Можайского района Московской области. До войны несколько лет жил в Москве, работал слесарем-инструментальщиком на одном из столичных заводов. В 1935 г. по путевке комсомола был направлен в Ейское военно-морское авиационное училище. После окончания его служил в авиации Краснознаменного [Балтийского флота](http://www.otvoyna.ru/bfsssr.htm). Участвовал в войне с[Финляндией](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm). С первых дней Великой Отечественной – на фронте. Принимал участие в героической обороне полуострова[Ханко](http://www.otvoyna.ru/xanko.htm). Потом воевал на Севере. Совершил 267 боевых вылетов. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 22 января 1944 г. 4 марта того же года не вернулся с боевого задания…

Ранним январским утром 1943 года самолет Пе-3 поднялся с аэродрома и, не делая в целях маскировки традиционного круга, лег на боевой курс. На борту самолета находились летчик капитан Михаил Вербицкий и штурман капитан Петр Селезнев. Перед экипажем стояла сложная и трудная задача – произвести воздушную разведку методом фотографирования фиорда, военно-морской базы противника, где были сосредоточены боевые корабли, все время угрожавшие союзным перевозкам грузов Северным морским путем. Погода, как часто случается в Заполярье, была пасмурная. Небо затягивала густая облачность, над Баренцевым морем висела серая дымка, скрадывавшая горизонт.

Прислушиваясь к ровному гулу моторов, Вербицкий думал о недавнем разговоре с майором Иваном Ольбеком, командиром отдельной разведывательной авиационной эскадрильи. Сообщив о полученном приказе начальника штаба ВВС Северного флота полковника Преображенского Е.Н. провести воздушную разведку фиорда, Ольбек особо подчеркнул необходимость тщательного выбора маршрута полета. Стало известно, что в последние дни английские летчики дважды пытались пробиться к фиорду, чтобы выяснить обстановку на военно-морской базе противника, но их попытки оказались неудачными: вражеская авиация и зенитные средства, расположенные на побережье Баренцева моря, каждый раз преграждали путь воздушным разведчикам. В результате летчики, по-существу, ни с чем возвращались на свой аэродром.

Теперь советскому экипажу предстояло произвести воздушную разведку фиорда. Вербицкий и Селезнев тщательно готовились к этому полету. Большое внимание они уделили изучению системы противовоздушной обороны противника, района действий и самой цели. Были детально рассмотрены различные варианты выхода к базе, учтены погодные условия. Вскоре на полетной карте протянулась четкая линия от аэродрома Ваенги-1 до фиорда. Маршрут полета был утвержден главным штурманом ВВС [Северного флота](http://www.otvoyna.ru/sfsssr.htm) подполковником Хохловым П.И.

Как было заранее предусмотрено, Михаил Вербицкий вел Пе-3 бреющим полетом над Баренцевым морем, затем, изменив курс, стал набирать высоту. Вскоре самолет, прижавшись к нижней кромке сплошной облачности, пересек линию побережья. Неожиданно радиостанция Ваенга-1 передала, что гитлеровцы наводят на Пе-3 свои истребители. «Только еще этого не хватало!» – подумал летчик.

– Сейчас укроемся от «мессеров» за облаками! Надень кислородную маску! – сказал он Селезневу по переговорному устройству.

Облачность пробили на высоте 7 тысяч метров, и сразу же в глаза ударило ослепительно яркое солнце, которое совсем недавно стало появляться над горизонтом после долгой полярной ночи. Пришлось одеть очки со светофильтрами. Осмотревшись, нет ли поблизости вражеских истребителей, Вербицкий взял курс на озеро, которое находилось южнее фиорда. Таким образом, был намного сокращен путь к цели, обойдены стороной аэродромы, наблюдательные посты и зенитные батареи, расположенные в районе базы. Между тем облачность стала быстро редеть, в ней появились большие «окна». Видимо, это помогло наземным наблюдателям заметить в воздухе неизвестный двухмоторный самолет.

– Поднимаются два «мессера»! – доложил Селезнев.

– Вижу! – ответил Вербицкий. – Продолжай наблюдение.

Об аэродроме, с которого взлетели вражеские истребители, в части ничего не было известно. Скорее всего, гитлеровцы построили его совсем недавно, иначе наша разведка знала бы о нем. Вербицкий быстро ушел в облачность, изменил курс, и фашисты, видимо, его потеряли. И в этом смелом маневре проявилась высокая летная выучка летчика. Он был мастером пилотирования в облачности.

Первый опыт в этом деле он приобрел еще на Балтике, где ему также приходилось летать в трудных метеорологических условиях. Внезапное появление над фиордом неизвестного самолета, который все время нырял в облаках, не давая возможности определить его принадлежность, как видно, вызвало среди гитлеровцев растерянность. С береговых постов стали лихорадочно запрашивать световыми сигналами, чей самолет находится в воздухе. Дело принимало опасный оборот. В этой сложной обстановке Вербицкий снова проявил находчивость: он стал отвечать на световые сигналы включением и выключением посадочной фары, что запутало противника.

Когда фашисты, наконец, определили, что в воздухе находится советский самолет, открыли по нему ураганный зенитный огонь. Возле Пе-3 заклубились разрывы снарядов. В кабину проник едкий запах дыма, стало тяжело дышать. А зенитный смерч не стихал. Светящиеся трассы готовы были скреститься на самолете, но Вербицкий умело уходил из-под ударов.

– Ничего, все равно прорвемся к вашим кораблям! – крикнул он, начиная снижаться. Действия летчика затруднили вражеским зенитчикам ведение прицельного огня.

Внезапно впереди между высокими, отвесными скалами, запорошенными снегом, мелькнула темно-синяя водная гладь незамерзающего фиорда. Вот она, цель, к которой с таким упорством, рискуя жизнью, пробивались разведчики! У пирса и на рейде находилось большое количество военных кораблей. Среди них выделялась громадина линкора «Тирпиц», который уже делал вылазки на коммуникации северной Атлантики. Рядом стояли тяжелые крейсеры «Лютцов», «Адмирал Хиппер», несколько эсминцев и других судов.

Несмотря на усилившийся зенитный огонь, Селезнев непрерывно фотографировал вражескую эскадру. Затем он дал условный знак, что закончил фотосъемку, и Вербицкий, умело маневрируя по высоте и горизонту, вывел самолет из опасной зоны. Прошло некоторое время, и под крылом Пе-3, словно нержавеющая сталь, засверкали волны Баренцева моря. До Ваенги-1 уже было недалеко, как говорится, рукой подать. Летчик с тревогой прислушивался к шуму моторов: знал, что горючее на исходе. Дотянув до Кольского залива, Вербицкий сразу же направил Пе-3 кратчайшим путем к аэродрому. И едва самолет коснулся посадочной полосы, как моторы, чихнув несколько раз, остановились: кончилось горючее. Подбежавшие механики, осмотрев машину, насчитали на ней более десятка осколочных пробоин.

В ватной куртке с цигейковым воротником, в меховых унтах, усталый, но довольный полетом и удачной посадкой, Вербицкий вылез из кабины, стер ладонью пот с лица, улыбнулся и, спрыгнув на землю, пошел докладывать об успешном выполнении боевого задания. Кассеты с пленкой были срочно доставлены по назначению. Результаты полета получили высокую оценку. Начальник штаба ВВС Северного флота полковник Преображенский объявил экипажу благодарность.

Данные воздушной разведки фиорда были немедленно сообщены вышестоящему командованию и британской военно-морской миссии, находившейся при штабе Северного флота. Вскоре ценные сведения о вражеской эскадре, базирующейся в фиорде, приняли по радио все корабли и конвои, следовавшие в порты Советского Союза.

Командира звена Вербицкого уважали в части. Он первый на Северном флоте произвел воздушную разведку фиорда, летал неизведанными путями. Потом стал регулярно участвовать в наблюдении за главной военно-морской базой противника. Молодые летчики часто задавали Михаилу Константиновичу вопросы о балтийском периоде службы. И он всегда подробно рассказывал о тех незабываемых днях, стремясь передать новичкам свои военные знания и боевой опыт.

В то время Вербицкий служил в 73-м бомбардировочном авиационном полку, который входил в состав авиации Краснознаменного Балтийского флота (КБФ). Он не раз проводил воздушную разведку военных кораблей противника на морских путях к Ленинграду. В Рижском заливе потопил немецкий транспорт водоизмещением 12 тысяч тонн. Участвуя в героической обороне полуострова Ханко, часто взлетал и совершал посадку под артиллерийским огнем врага. Вербицкий штурмовал также гитлеровские войска, стремившиеся сбросить защитников полуострова в Море.

– Однажды мы обнаружили на подступах к Ханко гитлеровские военные корабли, – рассказывал Вербицкий воинам. – Мне удалось прорваться сквозь плотный зенитный огонь к эсминцу. С пикирования сбросил бомбы. Они попали точно в цель. Раздались мощные взрывы, и эсминец переломился пополам. Носовая часть высоко поднялась над водой, затем скрылась в огромной воронке. Дело было сделано!

Боевой опыт, закалка, настойчивость, приобретенные на Балтике, помогли Вербицкому быстро освоиться в трудных условиях Заполярья. В течение короткого времени он зарекомендовал себя смелым воздушным бойцом, мастером ближней и дальней разведки.

...Осень 1943 года. Вербицкий в то время служил уже в 118-м морском разведывательном авиационном полку, который находился на переднем крае ожесточенной борьбы с врагом. Однажды командир полка подполковник Павлов К.Г. дал Вербицкому задание произвести воздушную разведку с фотографированием аэродрома и военно-морской базы Киркенес, где в основном находились транспортные суда. Их было много: оттуда шло снабжение лапландской группировки противника горючим, оружием, боеприпасами, продовольствием, доставка новых контингентов войск осуществлялась главным образом морем. Обратными рейсами гитлеровцы вывозили из Норвегии железную руду, молибден, медь и другое стратегическое сырье.

День выдался для Заполярья довольно светлый. Самолет Вербицкого поднялся в воздух, набрал высоту 7 тысяч метров. В качестве штурмана на этот раз летел капитан Петр Родин, имевший большой боевой опыт. Подходя к цели, Пе-3 снизился до 5 тысяч метров. Гитлеровские наблюдатели обнаружили самолет. Потянулись огненные стрелы трассирующих снарядов. Казалось, что они вот-вот пронзят машину, но Вербицкий, как всегда сохраняя спокойствие, умело уходил от сверкающих трасс.

Внизу, за стеклом, словно на киноэкране, были видны порт Киркенес, десятки транспортных судов. Родин начал фотографирование кораблей. Вскоре показался аэродром, на поле – большое количество самолетов. И снова под огнем противника заработал фотоаппарат, делая снимки, которые помогут потом нашей авиации нанести удар по аэродрому и морской базе противника. Когда фотографирование было закончено, Вербицкий заметил, что гитлеровские летчики торопливо бегут к своим двухмоторным истребителям Ме-110. Но было уже поздно. На большой скорости советский летчик пересек Киркенесский залив и, набрав высоту, направился на свой аэродром. Как часто бывает за полярным кругом, погода внезапно изменилась: надвинулся густой туман, затем повалил, закружился снег, и видимость резко снизилась.

На траверзе губы полуострова Рыбачий курс советского самолета внезапно пересек вражеский истребитель Ме-110. Вербицкий стремился не ввязываться в бой с воздушным противником, если вез ценные разведывательные данные. Но на этот раз пришлось учитывать, что в снежной кутерьме гитлеровец мог незаметно приблизиться и первым послать пулеметную очередь.

– Впереди сто десятый! – крикнул он Родину по внутренней связи. – Кажется, фашист нас не видит!

Быстро подойдя к «мессершмитту» на дистанцию примерно 300 метров, Вербицкий открыл огонь одновременно из пушек и крупнокалиберных пулеметов. Немецкий самолет, вздрогнув, сильно накренился на правое крыло и, быстро теряя высоту, скрылся в мутной пелене. К вечеру, уже после посадки самолета, посты наблюдения, оповещения и связи сообщили, что советским самолетом Пе-3 был сбит Ме-110, который врезался в сопку и сгорел.

На другой день в полк поступило донесение, что в Баренцевом море замечен караван вражеских транспортов. Вербицкий получил приказание разыскать гитлеровский конвой и передать по радио его точные координаты. Холодное небо, затянутое облачностью, висело низко над землей, причем облака лежали в три слоя: нижний и средний слои равнялись семи-восьми баллам, верхний доходил до десяти. Конечно, лететь при такой густой облачности крайне трудно, но зато уменьшалась вероятность встречи с вражескими истребителями.

В воздухе экипаж сразу же переключил бортовую радиостанцию на подслушивание. Он по-прежнему отчетливо слышал «землю», но сам с целью радиомаскировки не посылал в эфир никаких сигналов, тем самым лишая врага возможности запеленговать Пе-3 и навести на него свои истребители. Минут сорок разведчики шли над Баренцевым морем в сплошной облачности, ориентируясь по приборам. Потом стремительно налетел снежный заряд. В серой пелене совершенно пропала видимость. В этих условиях экипаж должен был предельно четко вести машину, малейшая ошибка могла обернуться катастрофой.  
– Штурман, каков курс? – спросил Вербицкий у Селезнева. – В моей кабине начинается обледенение козырька фонаря.

– Летим строго по курсу, – ответил Селезнев. – На моем фонаре также появилась ледяная корка.

Пришлось включить антиобледенительную систему. Ледяной панцирь вскоре сошел со стекол, и видимость улучшилась. С высоты 700-800 метров Вербицкий наконец-то увидел Баренцево море, неспокойное и грозное. Крутые волны, увитые белой пеной, бежали в тревожную даль. Где-то там, в необъятной водной шири, пролегали пути вражеских транспортов. Необходимо было разыскать и сообщить их координаты в штаб полка. Неожиданно вдали, у горизонта, на сером фоне низкого неба Вербицкий заметил темные расходящиеся полосы. Сильно обрадовался: ведь это же дымит вражеский конвой! По мере приближения летчик стал различать транспортные суда, вытянутые в кильватерную колонну. Рядом с ними выделялись палубными надстройками военные корабли, несущие охрану. Над конвоем барражировали истребители Ме-109.

– Штурман! Срочно передай сведения о конвое! – приказал Вербицкий, продолжая наблюдать за вражескими судами.

Селезнев, включив передатчик, сообщил на свой аэродром состав обнаруженного вражеского конвоя, курс и скорость хода. В воздух немедленно поднялись самолеты-торпедоносцы. Действуя под прикрытием истребителей, они нанесли бомбовые удары по каравану, причинив ему большие потери. На обратном пути Пе-3 подвергся нападению двух «мессершмиттов». Отражая яростные атаки врага, Вербицкий сбил один фашистский истребитель, другой гитлеровец предпочел выйти из боя.

Всего за годы войны капитан Вербицкий уничтожил два самолета противника лично и четыре в группе. При налетах на вражеские аэродромы он поджег 15 самолетов, несколько складов горючего, много различной техники. Ведя воздушную разведку в трудных погодных условиях Заполярья, Вербицкий тем не менее видел все, что происходило на море, на берегу и в воздухе. Не было такого порта и аэродрома противника, куда бы не проник взгляд воздушного разведчика.

Действуя в интересах подводных лодок, торпедоносной и бомбардировочной авиации Северного флота, он не раз фиксировал на пленке шхеры, где укрывались корабли врага. За время полетов над немецко-фашистскими военно-морскими базами и коммуникациями обнаружил до 100 вражеских кораблей, около 200 транспортных и других судов. Им было также уничтожено 13 танков, 20 автомашин и цистерн, эсминец и транспорт противника, много военной техники. Вербицкому, обладавшему большим летным мастерством, бесстрашием и стойкостью, поручались самые сложные и ответственные боевые задания. И он всегда их с честью выполнял. Три ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm)украшали грудь летчика. В январе 1944 года капитан Михаил Константинович Вербицкий в числе пяти самых отважных летчиков-североморцев был удостоен звания Героя Советского Союза.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 244-251*

**Старший лейтенант Латышев В.А.**

"И как бы ни давили память годы,

Нас не забудут потому вовек,

Что, всей планете делая погоду,

Мы в плоть одели слово "Человек"!"

Н. Майоров

Владимир Александрович Латышев родился в 1921 г. в деревне Жирошкино Бронницкого района Московской области. С 1938 по 1940 гг. работал токарем-лекальщиком на одном из заводов Москвы. Одновременно учился в аэроклубе. В армии с 1940 г. В 1941 г. поступил в авиашколу, которую окончил в марте 1942 г. С марта по июль 1942 г. воевал в качестве пилота 436-го истребительного авиационного полка. Затем был командиром звена, а с января 1943 г. – заместителем командира эскадрильи. Воевал на Западном, Юго-Западном, Сталинградском, Северо-Западном, Центральном фронтах. За время Великой Отечественной произвел 232 боевых вылета. Лично сбил 17 вражеских самолетов, из них 8 бомбардировщиков. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 4 февраля 1944 г. После войны работал на руководящих постах в Министерстве нефтяной промышленности. Скончался 1982 г.

В голубом бездонном небе маленький, словно игрушечный, серебристый крестик-самолет, поблескивающий на солнце стеклянным фонарем. Круто задрав нос, он устремляется ввысь, затем, набрав высоту, переворачивается через крыло и начинает беспорядочно падать, а достигнув критической точки, вновь поднимается вверх. Он будто резвится в дрожащем теплом мареве воздушного океана, купается в лучах ласкового солнца, демонстрируя в то же время свою ловкость и мощь, маневренность и скорость. Он властно притягивает к себе взоры наблюдающих за ним людей, завораживает их.

Эта картина одного из солнечных летних дней надолго запечатлелась в памяти Владимира Латышева. Спустя много лет, уже будучи опытным военным летчиком, асом, он нередко вспоминал эту не совсем обычную для того времени картину, поразившую его воображение: не она ли послужила отправной точкой в его тяге к нелегкой профессии авиатора? В жизни нередко случается именно так: мимолетный, незначительный вроде бы эпизод оставляет заметный след в сознании человека и направляет его действия, поступки в совсем иное русло.

В сущности, путь в авиацию у Владимира Латышева был таким же, как и у большинства его сверстников. Начальная ступень – занятия без отрыва от производства в одном из столичных аэроклубов, куда его привело не просто любопытство, но уже вполне осознанное стремление постичь тайны «небесной» профессии. Там состоялось первое знакомство с техникой, там он овладевал навыками вождения самолета, прыгал с парашютом. Потом была служба в армии, а спустя примерно год после ее начала Владимир поступил в авиационную школу, где его и застала Великая Отечественная война. И без того нелегкие дни учебы стали еще более напряженными. Полеты по кругу, тщательная отработка приемов высшего пилотажа, стрельба по мишеням, приземление – все это было делом привычным, будничным. Однако требования значительно возросли, сроки уплотнились, и приходилось проявлять больше усердия, вкладывать больше усилий в выполнение учебной программы.

Как ни стремился курсант поскорее попасть в действующую армию, встать в ряды защитников родной земли и биться с ненавистным врагом, лишь в марте сорок второго года он был выпущен из школы в звании сержанта и отправлен на фронт. С этого времени он – пилот 436-го истребительного авиационного полка на Западном, затем на Юго-Западном фронтах. Латышев буквально рвался в бой, словно стараясь наверстать упущенное. Первые месяцы пребывания в истребительной части были не самыми трудными в его фронтовой биографии. Правда, случались задания и довольно сложные; в них-то Владимир показывал себя с самой лучшей стороны, проявляя смелость, находчивость, трезвый расчет.

Весной 1942 г. на советско-германском фронте произошли серьезные изменения. Неудачный для наших войск исход операций в Крыму и в районе Харькова крайне осложнил обстановку на юге. Противник снова захватил стратегическую инициативу и в конце июня развернул общее наступление. В середине июля немецко-фашистские войска вышли в большую излучину Дона и создали угрозу прорыва к Волге и на Кавказ. 436-й авиаполк был переброшен на [сталинградское](http://www.otvoyna.ru/kalach.htm) направление, и с этого момента летчики части забыли об отдыхе и покое. Вылеты следовали за вылетами.

Однажды четверка наших истребителей, в составе которых был и Латышев, вступила в бой с десятью «мессершмиттами». Прикрывая хвост своего ведущего, Владимир заметил, как сверху и сбоку того атакует вражеский самолет. Не мешкая, он чуть довернул свою машину и дал очередь из пулемета. Удар оказался неточным, но все же отвлек фашиста от ведущего. Не теряя из виду своего напарника, Латышев умело сманеврировал, зашел «мессеру» в хвост и вновь ударил. На этот раз точно. Фашистский самолет задымил и резко пошел на снижение.

Два дня спустя Латышев вновь участвовал в бою с группой вражеских истребителей, сопровождавших «юнкерсы». Бомбардировщики шли бомбить наши наземные войска. И здесь Владимир проявил завидную находчивость, смелость. Он сбил один «мессершмитт», расстроил боевой порядок врагов и не дал им произвести прицельную бомбардировку. В один из июльских дней Латышев получил приказ вылететь в составе шестерки на разведку войск противника. Когда уже подходили к заданному району, впереди, чуть выше, показалась большая группа «мессершмиттов». Как потом выяснилось, их было 18, то есть втрое больше, чем наших самолетов. Несмотря на значительное численное преимущество противника, ведущий нашей шестерки дал команду вступить в бой.

Умелым маневром и огнем группа рассеяла вражеские истребители. Через несколько минут воздушной карусели три «мессершмитта», оставляя за собой дымные шлейфы, понеслись к земле. В этот момент Латышев заметил, как сверху на него сваливаются две вражеские машины. Резко упав на крыло, он ушел в сторону, и огненные трассы врагов пронеслись мимо. Латышев сделал небольшую горку и, когда «мессеры» стали разворачиваться для новой атаки, сверху, улучив момент, послал прицельную очередь. Один из «мессершмиттов» вспыхнул и камнем упал вниз. Всего в этом бою наши истребители сбили шесть вражеских машин.

В том же месяце в одном из полетов Латышеву пришлось испытать немало тяжелых минут. В тот день он встретил четыре «мессершмитта» и, не раздумывая, атаковал их. Внезапно его машину сильно тряхнуло: вражеский осколок попал в фюзеляж, еще один повредил маслопровод. Кабину залило жидкостью. Рискуя жизнью, Владимир не покинул район боя и продолжал драться с численно превосходящим противником. В конце концов, ему удалось подбить один фашистский истребитель. Остальные «мессеры» поспешно убрались восвояси. Латышев, несмотря на то, что плексиглас фонаря был залит маслом, все же дотянул до своего аэродрома. Посадку пришлось производить, по существу, вслепую. И сделал он это мастерски.

Нередко Латышеву приходилось вылетать на задание вместе с командиром 436-го авиаполка Пановым А.Б. Так, 4 августа сорок второго недалеко от своего аэродрома они вступили в бой с восемью «мессершмиттами». Один вражеский истребитель они сбили, остальные покинули район боя. В тот же день Владимир совершил еще один боевой вылет. В одиночку он вступил в схватку с семью «хейнкелями». Правда, сбить не удалось ни одного. Но и гитлеровцы, ошеломленные беспредельной отвагой и решимостью советского летчика, не смогли выполнить свою задачу и вернулись к себе, что называется, не солоно хлебавши.

С мая по август 1942 года Владимир Латышев в общей сложности совершил 121 боевой вылет, участвовал в 34 боях, лично сбил восемь самолетов противника. Цифры впечатляющие. Не случайно он вскоре стал командиром звена и с тех пор водил на задания уже группы самолетов. В январе 1943 года Латышева назначили заместителем командира эскадрильи, и в этой должности он провоевал до последнего дня своей фронтовой биографии. Разные по характеру пришлось выполнять боевые задачи: вести разведку, барражировать в заданном районе, вылетать на перехват противника, обеспечивать истребительное прикрытие наших бомбардировщиков. Вместе со многими однополчанами участвовал в схватках с врагом. Чаще других рядом с ним были отважные летчики Федорчук, Левко, Шевелев, командир полка Панов.

Летом 1943 года Владимиру Латышеву довелось участвовать в [Курской битве](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm). С первого дня немецко-фашистского наступления севернее и южнее Курска развернулись ожесточенные танковые и воздушные сражения. К полю боя (в районе Ольховатки и Понырей – на севере и Гостищева и Яковлева – на юге) сплошным потоком шли группы вражеских самолетов. На борьбу с ними привлекались все наши истребительные соединения. Воздушные бои шли непрерывно. 5 июля на обоих направлениях состоялось около 200 групповых и индивидуальных воздушных боев, в результате которых наши летчики сбили 260 самолетов противника.

Наиболее памятным для Латышева был бой, который принес ему большой успех и полное удовлетворение как военному летчику. Такие удачи даже у самых опытных и умелых авиаторов бывают довольно редко. Только за один воздушный бой, длившийся в общей сложности не более получаса, группа советских истребителей сумела сбить 11 вражеских самолетов. В том числе два бомбовоза противника были уничтожены Латышевым. Вот как это было.

Владимир вел ударную шестерку. Группу прикрытия возглавлял лейтенант И. Федорчук. Задача состояла в воздушном обеспечении наших наступающих танковых войск. Полет в заданный район проходил спокойно. Но вот на высоте 4500 метров показались фашистские бомбардировщики, которых прикрывали истребители. План возник сразу же: группа Федорчука связывает боем истребители противника в то же время латышевская шестерка атакует «юнкерсы». Дав приказ по радио своим летчикам, Владимир стал круто набирать высоту.

Испытанный маневр, не раз приносивший успех. Преимущество в высоте дает и преимущество в маневре. Следом за ведущим пошли вверх и другие наши самолеты. Оттуда, с высоты, улучив момент, группа стремительно ринулась на вражеские бомбардировщики. Латышев выбрал мишенью один из ближайших к нему «юнкерсов» и открыл прицельный огонь с короткой дистанции.

Бомбардировщик вспыхнул и через несколько секунд развалился в воздухе. Удача еще более воодушевила Латышева. В это время он заметил, что один из наших летчиков попал в сложное положение. Два фашиста пытались зайти ему в хвост. На одном дыхании сделав несколько фигур высшего пилотажа, Владимир вовремя оказался возле товарища. Общими усилиями они заставили гитлеровцев отказаться от своего замысла и уйти на почтительное расстояние. Огненная карусель в воздухе продолжалась. Наши летчики в каждом маневре стремились упредить противника. Лейтенанту Калабину удалось прошить пулеметной очередью «фокке-вульф», и тот стремительно понесся вниз к земле, оставляя за собой неровную полосу густого, черного дыма. Увидев это, Латышев подумал: «Вот молодец лейтенант! Неплохо бы еще две-три фашистские машины свалить. Тогда полный успех был бы обеспечен».

В поле его зрения попал еще один «юнкере». Латышев ринулся на него. Фашистский летчик, заметив приближающийся истребитель, стал быстро уходить в сторону солнца, надеясь ускользнуть от прицельного огня Латышева. Однако тот и не думал отставать. Солнце било прямо в глаза. На какой-то миг Владимир потерял фашистский бомбовоз. Но тут же вновь увидел его. Легко сманеврировав, он оказался чуть в стороне от «юнкерса» и стал стремительно настигать его. Довернув самолет и подойдя на близкую дистанцию, Латышев ударил длинной очередью. «Юнкере» словно наткнулся на что-то и тут же стал беспорядочно падать. Через несколько секунд он уже горел на земле.

Гитлеровцы, ошарашенные первыми потерями, не смогли противостоять натиску наших летчиков. К тому же они допустили грубую тактическую ошибку: ввели в бой все силы истребительного прикрытия. К этому их вынудил Федорчук со своими товарищами. У гитлеровцев не осталось ни одной машины, чтобы защитить свои бомбардировщики, шедшие нанести удар по нашим наземным войскам. Используя создавшуюся ситуацию, летчики Латышева сумели сбить еще несколько вражеских самолетов и, таким образом, разгромили воздушную группу противника. Бомбы, предназначенные для наших танков, фашисты уложили на головы своих войск.

Боевые успехи Латышева снискали ему славу искуснейшего и отважного истребителя. Молодым летчикам его ставили в пример. Фашистские авиаторы откровенно побаивались его. Не случайно, когда самолет Владимира появлялся в районе воздушного боя, гитлеровцы тотчас передавали друг другу: «Внимание! В воздухе ас Латышев!» А тот, подтверждая эту свою репутацию, бросался не раздумывая атаковать противника, демонстрируя при этом великолепную технику пилотирования, точный расчет и снайперскую точность.

Последний свой бой Владимир Латышев провел 23 августа 1943 года. В районе города Севска он врезался в строй 18-ти вражеских бомбардировщиков, намеревавшихся нанести удар по нашим войскам. Ему удалось подбить одну машину. Увлеченный горячей схваткой, Латышев поздно заметил, как его атакует сверху фашист. Самолет Владимира загорелся. Сам он получил два ранения – в грудь и ногу. Превозмогая боль, он покинул горящую машину и с парашютом приземлился на нейтральной полосе. Полоса эта была довольно узкой и простреливалась с обеих сторон. На счастье Латышева, наши танкисты с переднего края видели, как он опустился на землю, и сумели вовремя под пулями врага вынести раненого в свое расположение.

После госпиталя Владимиру уже не довелось больше летать на истребителе. Однако он не порвал с авиацией и некоторое время преподавал в авиационной школе. В начале февраля 1944 года Владимир Александрович Латышев узнал, что указом Президиума Верховного Совета СССР он удостоен звания Героя Советского Союза.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 263-268.*

**Старший лейтенант Прудников Д.Т.**

"Истинное мужество немногоречиво:

ему так мало стоит показать себя,

что самое геройство оно считает за

долг; а не за подвиг."

А. Бестужев-Марлинский

Дмитрий Тихонович Прудников родился в 1921 г. в деревне Новое-Щербино Ельнинского района Смоленской области. В 1934 г. вместе с родителями переехал в Москву. Здесь учился в средней школе, ФЗУ и аэроклубе. В 1940 г. по путевке комсомола был направлен в военную школу пилотов, с сентября 1942 г. – на фронтах Великой Отечественной войны. Совершил свыше 80 боевых вылетов. 21 октября 1943 г. погиб при выполнении боевого задания. Звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1)ему присвоено посмертно 4 февраля 1944 г.

Сколько раз Дмитрий Прудников проходил по родному Тверскому бульвару, любуясь тенистыми кронами разлапистых деревьев, и всегда ощущал не только радостное волнение, что учится и работает в столице Родины, но и живет на одной из ее центральных улиц. Это чувство всегда сопутствовало ему и во всех делах. В аэроклубе первым совершил самостоятельный полет. Наверное, поэтому в тот осенний день 1940 года проводить Прудникова в военную школу летчиков собрались, кажется, все жители соседних домов Тверского бульвара. И каждый старался высказать ему доброе напутствие.

На новом месте встретили Прудникова радушно. Уставной порядок, поддерживаемый в школе пилотов, чем-то напомнил ему районный аэроклуб в Москве. Только тут было еще строже. И потекли недели, месяцы. Курсант Прудников с увлечением изучал материальную часть самолета и двигателя. Его увлекали курс аэродинамики, теория полета, воздушные стрельбы. Внимательно слушал инструкторов и преподавателей, и, конечно, не знал он тогда, что считанные дни отделяли нашу Родину от нападения гитлеровских захватчиков...

К концу октября 1941 года фашистские войска, развивая наступление, рвались к Москве. К тому времени Прудников успешно сдал государственные экзамены и получил звание военного летчика. Он был уверен, что теперь его место там, на фронте, в боевом строю. Но ему, как и многим другим, было отказано в направлении в действующую армию.

– Знаю, рветесь туда, – заявил ему начальник школы, принимая заявление с просьбой направить на фронт. – Однако хорошие летчики нужны не только на фронте. Готовить воздушных бойцов – тоже важная боевая задача. По всем данным, вы можете быть летчиком-инструктором. Вот и решено пока оставить вас в школе. Если возникнут трудности, потребуется помощь – приходите. А на фронт, добивать врага, – заключил полковник, – поедем вместе...

И сержант Прудников начал старательно обучать летному делу молодых бойцов. Учился и сам. За первый же военный год освоил новый для него самолет Ил-2, который был справедливо прозван «летающим танком». На такой грозной и мощной машине он вскоре и начал сражаться с врагом. Сентябрь 1942 года. Первый доклад о прибытии на фронт командиру 944-го штурмового авиаполка.

– Москвич? – спросил командир, выслушав Прудникова. – Выходит, мы земляки. Я тоже жил и призывался в армию в Москве. Но вот сражаться за столицу не пришлось. Воевал на других фронтах. Как говорят на войне, где бы не быть – лишь бы врага бить!

На другой же день Прудников совершил облет района боевых действий, а затем был включен в группу, которой предстояло нанести удар по подходившим к [Сталинграду](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm) резервам противника. При подведении итогов летного дня командир эскадрильи капитан Борисов отметил инициативного летчика. Похвала командира окрылила молодого фронтовика. С каждым днем он увеличивал свой вклад в разгром фашистских захватчиков.

Однажды в составе группы «ильюшиных» Прудников вылетел для удара по переднему краю обороны противника. В районе цели штурмовики попали под сильный огонь вражеских зениток. Однако «илы», умело маневрируя, с ходу сбросили бомбы на врага. На земле сразу вспыхнуло несколько костров. Умолкли три зенитные точки. Затем «ильюшины», снизившись до бреющего полета, обрушили на гитлеровцев огонь из пушек и пулеметов. Во время атаки Прудников заметил замаскированные наспех танки. Небольшой поворот, и снаряды «ила» впились в броню вражеских машин.

– Молодец, Прудников! – похвалил ведущий группы.

При выходе из четвертой атаки Дмитрий вдруг почувствовал, что его самолет как бы вздрогнул всем своим могучим телом.

– Командир, у нас разбит стабилизатор, дыра в левом крыле, – поспешно доложил воздушный стрелок сержант Сергеев.

– Вижу, Володя, – спокойно ответил летчик. – Не волнуйся. Ударим еще разик по блиндажу, что впереди, слева, – заключил он и повел самолет на новую цель.

Без единой потери вернулись тогда на свой аэродром штурмовики, успешно выполнив поставленную задачу. А вечером радио сообщило, что наши войска юго-западнее Сталинграда продолжали теснить противника, нанося ему ощутимые удары. Прудников, как и все его однополчане, не скрывал гордости: в этих успехах имелась доля и их ратного труда. От вылета к вылету крепло мастерство воздушного бойца. Новый, 1943 год Прудников встретил обстрелянным воином. Ему доверили командование звеном самолетов. На гимнастерке засиял свежей эмалью первый орден [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), было присвоено офицерское звание. А спустя некоторое время новая радость: полк преобразовали в гвардейский, он получил почетное наименование Сталинградский.

В один из весенних дней группа, возглавляемая Прудниковым, нанесла штурмовой удар по отступавшим войскам противника. Повторяя один заход за другим, гвардейцы уничтожили свыше десятка вражеских танков и автомашин. Однако при выходе из последней атаки в самолет Прудникова угодил зенитный снаряд. Начал давать перебои мотор. Но командир звена все же привел машину на аэродром. Свыше 50 пробоин насчитали тогда механики в ее фюзеляже и на крыльях. Как одному из лучших командиров звеньев, ему доверили руководство эскадрильей. Не все гладко поначалу получалось. Но Дмитрий учился у ветеранов, прислушивался к ним, присматривался, анализировал свои поступки. И все это давало отличные результаты. С каждым днем эскадрилья набирала высоту. О ней заговорили как о передовой. А на груди боевого командира засиял второй орден Красного Знамени.

Прудников, казалось, работал без сна и отдыха. Он всегда там, где готовились самолеты к вылетам, где техники залечивали раны, полученные «илами» над полем боя. Он взлетал первым, а приземлялся последним, для того чтобы видеть «почерк» каждого своего пилота. Неутомим и точен Дмитрий был и в полетах. Только за один вылет возглавляемая им шестерка «ильюшиных», действуя в районе Азовского моря, уничтожила два катера, мотолодку и баржу с войсками и техникой. А при повторном вылете гвардейцы нанесли удар по аэродрому Кутейниково. Несмотря на сложные погодные условия и плотный огневой заслон, они уничтожили несколько самолетов врага, вызвали на его аэродроме три мощных взрыва.

Как-то раз в полк поступило боевое распоряжение: нанести штурмовой удар по артиллерийским позициям противника. Огонь его орудий мешал продвижению наших войск. Командир полка задумался. Он знал, что эскадрилья Прудникова уже сделала три вылета. Однако особенности цели требовали от экипажей смекалки, находчивости, расчетливости. А этими качествами как раз отличались летчики этой эскадрильи. Времени для подготовки к вылету оставалось немного. Однако комэск сумел не только изучить поставленную задачу, но и обговорить с летчиками особенности ее выполнения. Напомнил о действиях экипажей в особых случаях.

Как и было условлено, первая группа во главе с лейтенантом Гришиным зашла на цель с ходу, как бы вызывая огонь на себя. А в это время основная группа, которую вел Прудников, ударила по огневым точкам противника с тыла. Получилось удачно. Сразу «захлебнулось» несколько артиллерийских точек врага. После этого гвардейцы обрушили огонь из пушек и пулеметов по окопам и блиндажам. И на этот раз они без единой потери вернулись на аэродром. А впереди – новые боевые вылеты. 25 августа старший лейтенант Прудников повел шестерку «илов» на штурмовку переднего края обороны противника. Подлетая к району цели, он услышал тревожный голос воздушного стрелка:

– Командир, по курсу большая группа бомбардировщиков!

– Понял. Вижу, – отозвался летчик и впился взглядом в приближавшиеся самолеты врага.

– Раз, два... десять, пятнадцать... двадцать пять! – Он досчитал до сорока, а все увеличивавшаяся армада «юнкерсов» подобно лавине надвигалась на передний край наших войск.

– Внимание! За мной! В атаку! – скомандовал Прудников.

Он резко взмыл вверх на своем «иле» и устремился на ведущего «юнкерсов». Фашистский флагман пытался отвалить в сторону, но длинная пушечная очередь сразила его. Выдохнув струю огня и дыма, вражеский бомбардировщик рухнул на землю. Внезапная атака «ильюшиных» нарушила боевой порядок вражеских машин, видимо, поразила врага дерзостью и отвагой. Следуя примеру командира, его ведомые отправили в последнее пике еще два Ю-87. По команде Прудникова группа перестроилась в круг и, став неуязвимой для вражеских стрелков, продолжала наращивать свои атаки. Так, бой шестерки «ильюшиных» против 54 «юнкерсов» закончился внушительной победой гвардейцев. Они расстреляли пять вражеских самолетов. Остальные, поспешно освободившись от бомбового груза, повернули на запад.

Через несколько дней командир полка майор Ляховский М.Ф. подписал наградной лист на гвардии старшего лейтенанта Прудникова Д.Т. «За время пребывания в 75-м штурмовом авиаполку, – говорилось в нем, – Прудников проявил себя способным летчиком, умелым командиром. На боевые задания летает с большим желанием. В воздухе ведет себя бесстрашно, хладнокровно и уверенно, быстро ориентируется. Уничтожил и повредил 14 танков, 19 автомашин, 5 артбатарей. Уничтожил на аэродромах до 20 самолетов противника... За совершенные 80 боевых вылетов в качестве ведущего групп, за умелое руководство эскадрильей достоин присвоения звания Героя Советского Союза».

Знал ли Прудников, что скрепленный подписями и печатью наградной лист уже отправлен в вышестоящий штаб, сказать трудно. Одно не вызывает сомнения — летчик продолжал громить врага. 21 октября в дождливую погоду он получил новое срочное боевое задание. В районе Мелитополя наши войска встретили упорное сопротивление противника. Необходима была помощь с воздуха. И, как говорится, разгоняя крыльями облака, шестерка «илов» поднялась в небо. При подлете к району заданной цели Прудникова охватило недоумение: под ними редкий перелесок да аккуратно сложенные стога сена.

– Ошибки быть не может! – вслух подумал комэск и повел группу на снижение.

И сразу все стало ясно. Под копнами сена виднелись артиллерийские лафеты. Разбрасывая маскировку, гитлеровцы поспешно разворачивали орудия к бою. Но серия фугасных бомб, сброшенных «илами», сразу накрыла несколько орудийных расчетов. Встав в круг, гвардейцы стали штурмовать огневые точки противника. Оправившись от паники, гитлеровцы открыли ураганный огонь, но гвардейцы умело маневрировали.

– Ударим еще разок! – довольный действиями ведомых, скомандовал Прудников.

Видя, как пламенеет земля от прицельно сброшенных бомб и бортового огня, как в панике разбегаются немцы, он седьмой раз подал команду для атаки, увлекая за собой летчиков. И снова глухо застучали самолетные пушки, раскатисто застрочили пулеметы. Но в этот момент в самолет Прудникова угодил вражеский снаряд. Машина дрогнула, затем перевернулась и, выпустив шлейф дыма, врезалась в землю, оборвав жизнь отважного молодого командира...

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 269-274.*

**Капитан Макаров К.В.**

"Мир, как окно, для воздуха распахнут,

Он нами пройден, пройден до конца,

И хорошо, что руки наши пахнут

Угрюмой песней верного свинца."

Н. Майоров

Константин Васильевич Макаров родился в 1923 г. в Горьком. До войны жил в Москве. После окончания средней школы в 1940 г. Кировским РВК столицы был призван в армию. В 1942 г. окончил военно-авиационную школу летчиков. С 22 октября 1942 г. – на фронте. Был командиром звена, затем командиром эскадрильи. Участвовал в боях на Сталинградском, Южном, 4-м Украинском, 3-м Белорусском фронтах. Совершил десятки боевых вылетов. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1)удостоен 23 февраля 1945 г. После войны до 1960 г. продолжал службу в Вооруженных Силах.

Константин Макаров получил боевое крещение под[Сталинградом](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm). В том первом бою его самолет был сбит. Ему же пришлось спускаться на парашюте. «Почему так получилось? – размышлял потом лейтенант. – Летать на боевое задание – значит не просто держаться в строю группы и сбрасывать бомбы, надо еще и следить за воздушной обстановкой. Быть очень осмотрительным. Прозевал атаку истребителей противника, не сумел вовремя сманеврировать, и...»

Много передумал тогда Макаров. И не только думал, но и расспрашивал, присматривался к действиям своих боевых товарищей, прислушивался к каждому их слову. В результате в последующих вылетах, а их только под Сталинградом было двадцать четыре, действовал иначе. Тогда же, под Сталинградом, он получил и первую правительственную награду – орден [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm). Одновременно ему присвоили звание старшего лейтенанта. Сталинградская битва многому научила Макарова, закалила его, подготовила к новым испытаниям. В последующих боях он проявил себя уже бесстрашным, находчивым летчиком-штурманом, умело отражал атаки истребителей противника.

Более сотни раз водил Константин Макаров в бои группы штурмовиков на уничтожение фашистских танков, на штурмовку аэродромов и железнодорожных эшелонов, на обработку переднего края врага, мостов, колонн, переправ. Немало пришлось испытать и пережить за эти полеты. Его Ил-2 был поистине грозой для фашистов. Особенно ему запомнился боевой вылет 19 июля 1943 года в составе восьмерки «ильюшиных». Метеорологические условия были сложные: проливной дождь, видимость полтора-два километра. «Ильюшины» шли на высоте четыреста метров строем правый пеленг с интервалами в паре пятьдесят метров и с такой же дистанцией.

Исходя из воздушной обстановки, был выбран и строй истребителей сопровождения. Группа непосредственного прикрытия состояла из четверки [Лa-5](http://www.otvoyna.ru/lavochkin.htm#zakl1), причем одна пара держалась на уровне группы «илов» в стороне на двести-триста метров. Вторая четверка «лавочкиных» – ударная группа – попарно шла сзади строя на расстоянии хорошей видимости. При пересечении линии фронта Макаров заметил две группы «юнкерсов», которые, построившись в два круга, заходили на бомбометание с пикирования по нашим сухопутным войскам. Решение пришло молниеносно – с ходу атаковать обе вражеские группы. И с первой же атаки при выходе «юнкерсов» из пикирования Макаров и его ведомый сбили по одному гитлеровскому самолету.

Одновременно с группой Константина Макарова в атаку бросились и истребители прикрытия. Их ведущий летчик Смирнов с дистанции примерно семьдесят метров короткой очередью сбил еще один «юнкере». У противника началась паника. Сбрасывая куда попало бомбы, он повернул обратно. Преследовать врага старший лейтенант Макаров не стал. К тому времени к месту воздушного боя, вызванные, очевидно, по радио, подошли двенадцать «фокке-вульфов» и четверка «мессершмиттов». Макаров тут же подал команду:

– Перестроиться в оборонительный круг!

При замыкании круга один из «фокке-вульфов» попытался атаковать его машину снизу. Это заметил командир ведущий пары истребителей непосредственного прикрытия. Отвернув в сторону, он мощным огнем из пушки и пулеметов сбил фашиста. Вскоре завязался ожесточенный воздушный бой. Все попытки врага пробиться к «ильюшиным» на дистанцию своего действительного огня отсекались истребителями прикрытия, огнем стрелков-радистов и своевременным маневром наших летчиков. Когда же один из вражеских пилотов при атаке оказался под прицельным огнем пушек и пулеметов самолета старшего лейтенанта Макарова, тот не замедлил выпустить в него длинную пулеметную очередь. Окутанную дымом машину гитлеровец отвернул в сторону.

Пока наши истребители разделывались с «фоккерами» и «мессершмиттами», Макаров со своим ведомым сделал еще четыре круга. Не добившись успеха и потеряв еще четыре «фокке-вульфа», самолеты противника вышли из боя. Активные действия советских летчиков не дали возможности вражеской авиации нанести бомбовый удар по нашим наземным войскам. Противнику был нанесен ощутимый урон. В том бою он потерял семь самолетов. Успех был обеспечен внезапностью атаки, мощностью и силой огня «ильюшиных», быстрым перестроением в оборонительный круг.

Возвращаясь после выполнения боевого задания на свой аэродром, группа Макарова подверглась нападению «мессершмиттов». Однако их атака была отражена. Неожиданно к месту воздушной схватки подошла четверка «фокке-вульфов». И воздушный бой закипел с возрастающим ожесточением. Но и на этот раз все атаки гитлеровцев умело отражались огнем стрелков-радистов и летчиков. В разгар воздушного боя один из наших летчиков погнался за «фоккером» и сбил его. Но и сам был подбит. Оставшаяся же шестерка «лавочкиных» под командованием Константина Макарова еще семнадцать минут продолжала воздушную схватку.

Тактическая хитрость, инициатива, активность, смелость и находчивость обеспечили успешное выполнение боевого задания и на этот раз. Война есть война. В начале сентября 1943 года Константин Макаров, возглавляя шестерку «илов», вел воздушный бой с четверкой «мессершмиттов». Схватка происходила с переменным успехом. Казалось, что воздушной карусели не будет конца. Ревели моторы, огненные трассы впивались во вражеские истребители. Однако и нашим штурмовикам было нелегко.

Вот один из них, объятый пламенем, пошел со снижением в сторону востока. Макаров немедленно развернул свою машину и атаковал «мессер». От пушечной очереди вражеский самолет клюнул носом, а затем взорвался в воздухе. В это время другой неприятельский летчик открыл огонь по кабине Ил-2. Константин Макаров получил ранение в плечо и обе ноги, но не покинул своих воздушных бойцов и продолжал сражаться еще несколько минут, а затем сумел довести самолет до своего аэродрома и благополучно приземлиться.

После выздоровления он снова на фронте. В конце октября 1943 года штурмовикам 74-го авиационного полка было приказано массированным ударом уничтожить в районе Удачное огневые средства, подавить артиллерийские и минометные батареи, скопление танков и живую силу врага. Ведущим группы в тот день был капитан Макаров. Он точно в указанное время прибыл на пункт сбора. Вслед за ним на близком расстоянии друг от друга поднялись группы по шесть – восемь «илов». В районе цели советские летчики обнаружили около 50 автомашин и до 40 танков противника, рассредоточенных в роще севернее населенного пункта Удачное. По ним и ударили. Сразу же возникли пожары. Вскоре к цели подошли другие штурмовики, которые и завершили разгром скопления вражеской техники.

Командующий 1-й воздушной армией генерал-полковник авиации Хрюкин Т.Т., лично наблюдавший за действиями наших летчиков, прислал им телеграмму, в которой говорилось: «Работали хорошо. Ваши самолеты нанесли значительный урон врагу».

Но особенно отличился своей беззаветной храбростью и мужеством Константин Васильевич в боях при прорыве линий обороны врага на реке Миус, в районе Донбасса и в низовьях Днепра, где за 51 успешный боевой вылет он был награжден орденами Отечественной войны и Красной Звезды. Отличился Макаров и при освобождении Белоруссии и Литвы. Только при взятии городов Орши, Борисова и Гродно он совершил 30 вылетов на штурмовку врага и нанес ему ощутимый урон. Как записано в его летной книжке, капитан Макаров лишь за несколько дней уничтожил семь орудий, четыре танка, поджег три автомашины, разбил восемь вагонов с грузами, истребил до 50 гитлеровских солдат и офицеров.

В начале июля 1944 года командир 74-го штурмового авиаполка подполковник Паничев поставил командиру эскадрильи капитану Макарову задачу:

– Вам в составе шестерки Ил-2 необходимо отыскать в районе Шепелевичей войска и технику противника и уничтожить их. И на этот раз задание было выполнено успешно. Обнаружив хорошо замаскировавшегося врага, группа восемью заходами уничтожила более 40 автомашин, два склада с боеприпасами и истребила более 90 вражеских солдат и офицеров. Макаров лично уничтожил восемь автомашин и взорвал склад с боеприпасами. К тому времени командир эскадрильи капитан Константин Макаров считался уже одним из лучших штурмовиков фронта…

Он всегда появлялся со своими ведомыми там, где было особенно тяжело. 15 июля 1944 года в районе Гродно его шестерка Ил-2 стремительно атаковала отходившие войска противника. И хотя на одной из высот около города противник сосредоточил значительное количество зенитной артиллерии и пулеметов, Макаров со своими ведомыми сумел нанести фашистам ощутимый урон. И таких боевых вылетов было немало.

Это он, Константин Макаров, 26 июня 1944 года в районе Коханово в составе шестерки «илов» атаковал неприятельский эшелон с живой силой и техникой. Несмотря на сильный заградительный зенитный огонь, ведомые им самолеты совершили четыре захода на цель. Бомбами, «эрэсами» и пулеметно-пушечным огнем штурмовики подожгли два эшелона и разбили два паровоза. В том вылете Макаров прямым попаданием бомб лично разбил один паровоз и поджег восемь железнодорожных вагонов.

Это он 1 августа 1944 года в районе Жвангучи шестеркой Ил-2 бесстрашно атаковал немецкую группу танков. Ураганный зенитный огонь не остановил советских штурмовиков. Группа уничтожила четыре танка и около 30 автомашин с боеприпасами. Это он, Макаров, во главе группы штурмовиков участвовал в налете на вражеский аэродром. Умело маневрируя, «илы» без потерь прошли сквозь густую завесу зенитного огня и истребительного прикрытия немцев.

Фотообъектив точно зафиксировал работу советских летчиков. На аэродроме бомбоштурмовым ударом и пулеметно-пушечным огнем было уничтожено тогда 18 и повреждено 11 немецких самолетов... Так воевал Константин Васильевич Макаров. За выдающиеся подвиги, совершенные на фронте, в феврале 1945 года он был удостоен звания Героя Советского Союза.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 360-364.*

**Старший лейтенант Шарков В.И.**

"Мир, как окно, для воздуха распахнут,

Он нами пройден, пройден до конца,

И хорошо, что руки наши пахнут

Угрюмой песней верного свинца."

Н. Майоров

Валентин Иванович Шарков родился в 1923 г. в городе Угличе Ярославской области. В 1924 г. вместе с родителями переехал в Москву. Учился в средней школе и одновременно в аэроклубе Дзержинского района столицы. В ноябре 1940 г. поступил в военно-авиационную школу пилотов. В Великой Отечественной войне – с лета 1942 г. Был летчиком, командиром звена, заместителем командира эскадрильи. Принимал участие в боях на Брянском, Центральном, Белорусском и 1-м Белорусском фронтах. Звания [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) удостоен 23 февраля 1945 г.

В девятнадцать лет Валентин Шарков после окончания военно-авиационной школы пилотов был назначен в штурмовой авиаполк Брянского фронта и сразу же включился в боевую работу. В жестоких воздушных схватках с сильным и опытным врагом приобретался опыт, закалялся характер молодого летчика. Старательно, с завидной настойчивостью и исключительным упорством изучал Шарков действия в бою старших товарищей, перенимал их методы штурмовок, познавал тактику врага. Учился у однополчан, как надо захватывать инициативу в бою, навязывать врагу свою волю. Учился мужеству, верности солдатскому долгу. Постепенно приходило мастерство.

Уже через несколько месяцев напряженной боевой работы Шаркова трудно было отличить от многих бывалых летчиков в полку. Он действовал в бою умело, проявлял смекалку и, как правило, поражал цель с первого захода. Как-то раз, в конце февраля 1943 года, группа штурмовиков, в составе которой находился и Шарков, получила задание нанести удар по переднему краю немецко-фашистских войск в районе города Мценска. Поднявшись в воздух, легли на заданный курс. Но на подходе к району действий радиостанция авианаведения перенацелила их на удар по танкам и автоколонне, двигавшихся по шоссе из Карачева к Орлу.

Изменив курс, ведущий повел «илы» вдоль широкой автомагистрали. Вскоре группа попала в полосу сплошной облачности. Пришлось резко снизиться и продолжать полет под огнем не только зенитчиков, но и стрелков противника. Однако, несмотря на это, штурмовики точно вышли на заданную цель. Выбрав на шоссе группу плотно идущих танков, Валентин Шарков одним из первых обрушил на нее всю мощь своего «ила»: сначала бомбы, затем «эрэсы» и пушечно-пулеметный огонь. Фашисты, видимо, не ждали нападения советских штурмовиков в такую погоду. Тем успешнее оказался налет. Шесть заходов, шесть точных, ошеломляющих штурмовых ударов нанесли наши летчики. От многих неприятельских танков и автомашин осталась лишь груда искореженного металла.

Израсходовав почти все боеприпасы, группа «илов» взяла курс на свой аэродром. Самолет Шаркова шел в строю замыкающим. Но едва успели штурмовики отойти от цели, как их атаковали две пары истребителей ФВ-190. Противнику удалось отсечь от строя самолет Шаркова. Пришлось вступить в воздушный бой и отражать яростные атаки противника. Когда же один из вражеских истребителей попытался подобраться справа, советский летчик меткой очередью полоснул по нему, и тот отвалил в сторону. Нелегко было драться одному штурмовику против четырех вражеских истребителей.

Фашисты атаковывали Ил-2 с разных направлений, применяли различные тактические приемы. Но Шарков вместе с воздушным стрелком умело отбивались от них. Более восьми минут длился бой, во время которого воздушному стрелку «ила» длинной очередью удалось сразить один «фокке-вульф». Тот вспыхнул и пошел к земле. Однако и штурмовику основательно досталось. Были повреждены маслорадиатор и лопасти воздушного винта, изрешечены крылья. И все же Шарков сумел вырваться из огненного кольца, оторваться от вражеских истребителей и посадить подбитый самолет на своей территории.

Как-то раз экипажу Шаркова во время очередного налета на вражеский аэродром южнее Орла было поручено уничтожить зенитные точки фашистов. Взлетели в предрассветных сумерках. К аэродрому противника подошли незаметно точно в расчетное время. Гитлеровцы открыли огонь из зениток лишь тогда, когда вся десятка наших штурмовиков уже сбросила бомбы. Шапки разрывов зенитных снарядов вспыхнули в воздухе между самолетами. К ним потянулись и трассы «эрликонов» (пушек). Пока Шарков и его ведомый разделывались с зенитными точками, его товарищи штурмовали вражеские самолеты. На их стоянках взметнулись столбы огня и дыма.

Налет оказался настолько неожиданным, что фашисты не успели погасить посадочные огни, зажженные для приема своих самолетов. Внезапный удар с воздуха вызвал среди гитлеровцев панику. Покончив с зенитками, пара Шаркова пристроилась ко всей группе «илов» и вместе с ними продолжала штурмовать вражеские машины. Горели фашистские самолеты, служебные здания, рвались боеприпасы. Было уничтожено более 12 самолетов врага, два из них – на счету Шаркова. Он же со своим ведомым подавил огонь зенитной батареи. Задание было выполнено успешно. Вскоре Валентина Ивановича наградили орденом [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3). Он стал командиром звена, а месяц спустя – заместителем командира эскадрильи.

Особенно отличился Шарков в [Белорусской операции](http://www.otvoyna.ru/bel.htm). 24 июня 1944 года он поднялся в свой 85-й боевой вылет, возглавляя восьмерку «илов», направлявшихся для удара по коммуникациям врага юго-западнее Жлобина. Еще на подходе к цели сквозь пелену утреннего тумана летчики увидели далеко растянувшуюся колонну тяжелых вражеских танков, бронемашин, заправщиков горючего и грузовых автомашин, крытых брезентом. Повернув вправо, штурмовики стремительно приближались к колонне. Фашисты встретили их заградительным огнем зенитной артиллерии. Прорываясь сквозь эту огневую завесу, Шарков вывел группу в правом пеленге на цель: так гитлеровцам труднее пристреливаться к «илам».

– В атаку! – передал по радио Шарков и ввел свою машину в пикирование.

С невероятной быстротой набегала земля, словно бы вырастали деревья, увеличивались в размере казавшиеся поначалу крохотными танки и бронемашины. Посыпались противотанковые бомбы. Вслед за Шарковым на колонну устремились ведомые. В сплошном облаке зенитных разрывов штурмовики неслись навстречу ощетинившейся земле. После первой атаки запылали два танка и бронетранспортер противника. Хорошо видны были языки пламени, густой черный дым. Движение на дороге затормозилось. Фашисты в панике заметались, бросая технику.

– Второй заход! – распорядился командир группы.

Теперь огонь реактивных снарядов, пушек и пулеметов обрушился на хвост колонны. И на третьем, и на четвертом заходах штурмовики продолжали громить технику врага. Бортовое оружие работало безотказно. При обстреле крытые брезентом автомашины взрывались: видимо, везли боеприпасы. Более двадцати минут колонна гитлеровцев подвергалась ударам наших штурмовиков, на дороге появлялись новые и новые клубы дыма, перевитые языками пламени. Когда группа «илов», сделав последний, пятый заход, стала отходить от цели, на дороге и ее обочинах Шарков насчитал более двух десятков очагов пламени, несколько разбитых танков, машин, штабных автобусов. Было убито много гитлеровцев. А главное – нашим самолетам удалось надолго парализовать движение противника по важной магистрали.

Результаты удара успел сфотографировать замыкавший группу штурмовик Ил-2. Работа летчиков получила высокую оценку командования. В тот день Валентин Иванович, возглавляя группы «илов», совершил еще четыре боевых вылета, производя по пять-шесть заходов на позиции окруженной фашистской дивизии. За эффективные штурмовые удары Шарков был удостоен второго ордена [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm).

В представлении к награде говорилось: «Важной чертой характера Шаркова является упорство в достижении цели, смелость, отвага, хладнокровие и трезвый расчет. В сложной обстановке действует умело. Над полем боя проявляет разумную инициативу и находчивость, мужество. С исключительной настойчивостью выполняет боевые задания».

Много раз еще приходилось Шаркову водить группы самолетов Ил-2 на штурмовку мотомеханизированных колонн, живой силы, артиллерийских и минометных позиций, складов, железнодорожных воинских эшелонов, станций, опорных пунктов и аэродромов противника. И хотя гитлеровцы пять раз сбивали отважного штурмовика: три раза вражеские зенитки и два – истребители, Шарков оставался невредимым, возвращался на аэродром, садился на другой самолет и снова поднимался в воздух, чтобы с еще большей яростью громить захватчиков. – В счастливой сорочке родился наш командир, — говорили летчики эскадрильи.

– «Смелого пуля боится, смелого штык не берет...» Так кажется, поется в песне? – шутя отвечал им заместитель командира эскадрильи.

В боях при форсировании Днепра Шарков произвел десять боевых вылетов. 15 октября 1943 года он водил группу «илов» на штурмовку войск противника на правом берегу реки в районе Бабовичей. Задача – подавить артиллерийские и минометные батареи врага, дать возможность нашим войскам переправиться через Днепр. Пролетев по тактически грамотно избранному командиром маршруту подхода к цели, группа Ил-2 внезапно атаковала ее, а затем, несмотря на сильный зенитный огонь, в течение двадцати пяти минут держала противника под непрерывным огнем. Наши наземные части получили возможность, форсировав Днепр, занять на его правом берегу ряд опорных пунктов.

По отзывам командира стрелковой дивизии и находившегося на станции наведения командира штурмовой авиадивизии летчики старшего лейтенанта Валентина Шаркова отличились настойчивостью, смелостью, выполнили боевую задачу отлично. За меткие удары по врагу его группа получила благодарность от командования наземных войск. В наступательных боях в Белоруссии Шарков произвел 21 боевой вылет. Делая по пять-шесть заходов на цели, подавляя огневые средства противника, он и его ведомые и здесь способствовали прорыву обороны противника, развитию успеха нашими войсками.

«Смелый, мужественный, в совершенстве владеющий боевой техникой, личным примером и героизмом воодушевляет молодых летчиков на отличное выполнение боевых заданий, на эффективное использование огневой мощи своего штурмовика» – так характеризовали заместителя командира эскадрильи 218-го Слуцкого штурмового авиаполка старшего лейтенанта Шаркова старшие начальники, представляя его к присвоению звания Героя Советского Союза. Таким он был, таким и остался до победного окончания Великой Отечественной войны.

*Из книги "Герои огненных лет", под редакцией А.М. Синицына, книга 7-я, М., "Московский рабочий", 1984 г., с. 365-369.*

**Подвиг старшего лейтенанта Девятаева М.П.**

"И, до конца в живых изведав

Тот крестный путь полуживым,

Из плена в плен – под гром победы

С клеймом проследовал двойным..."

А. Твардовский

Спустя много лет после Второй мировой войны в одной из европейских газет появилась публикация бывшего узника концлагеря об удивительном подвиге советского летчика, который в 1945 году угнал немецкий самолет из концлагеря Пенемюнде и сумел спасти десять человек, обреченных на смерть, в том числе и автора той публикации. После долгих поисков героя нашли в... ГУЛАГе. Этот фантастический по своей дерзости подвиг совершил Михаил Петрович Девятаев. Летчик-герой, совершив отчаянный угон, вступил в немыслимый поединок с самим отцом ФАУ Вернером фон Брауном...

Первый боевой вылет 24-летний летчик Девятаев на своем «ишачке» И-16 совершил уже в первый день войны, заставшей его под Минском. Первый «юнкерс» он сбил через три дня под Могилевом и уже в июле 41-го был награжден орденом [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3). Позже на его счету появятся 9 сбитых им лично стервятников и еще 8 в групповом бою.

Говорят, что Девятаевым его, родившегося в семье мордовского крестьянина тринадцатым ребенком, сделала деревенская паспортистка, переврав в выданной ему для учебы справке родовую фамилию Девятайкиных. Отец умер от тифа, когда мальчику было всего два года. Легко представить, как жилось в многодетной бедной деревенской семье, однако все дети выжили и выросли крепкими, смелыми, не боящимися невзгод. В тринадцать лет Михаил впервые увидел самолет и понял, что обязательно станет летчиком. Но путь в летчики оказался тернист – сначала пришлось определиться в казанский речной техникум, который он успешно закончил, одновременно учась в аэроклубе. Потом было летное военное училище, после которого в 1939 году Девятаев явился в родное Торбеево лейтенантом, еще не ведавшим об испытании, которое готовит ему судьба...

В одном из воздушных сражений на Украине, свалив на землю «мессер», Девятаев был ранен в ногу, потерял много крови, однако сумел посадить самолет. Кровь, которую ему отдал только что вернувшийся из полета герой Испании командир эскадрильи Владимир Бобров, Девятаеву переливали прямо на крыле самолета. После госпиталя молодой летчик получил назначение в полк ночных бомбардировщиков У-2. Овладев тактикой боя на «небесном тихоходе», Девятаев неоднократно летал на бомбардировки вражеских позиций, доставлял донорскую кровь в полевые госпитали, вывозил из немецкого тыла раненых партизан.

И все же, летая на У-2, Девятаев мечтал вернуться в истребительную авиацию. Помог «уговорить медицину» и взял его в свою авиадивизию к тому времени дважды [Герой](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) Советского Союза [Александр Покрышкин](http://www.otvoyna.ru/statya96.htm). По словам Девятаева, увидев любой самолет их дивизии, – а летали летчики на американских «кобрах», – немцы сразу предупреждали своих: «Внимание! В небе Покрышкин!»

Девятаева сбивали. В первый раз – на третий день войны. Тогда под Минском он попал под огонь «мессершмитта» и выпрыгнул с парашютом из горящего И-16. Не прояви он в тот момент находчивости, война и жизнь окончились бы для него уже в этом бою, ибо «мессер» развернулся, готовый расстрелять летчика. Девятаев стянул стропы и быстро «колбасой» понесся к земле. В ста метрах он успел раскрыть парашют и таким образом спасся. Прыгать летчику приходилось потом еще не один раз, но судьба оставалась к нему благосклонной. И все же последний полет, когда его машину подбил вражеский самолет, оказался роковым.

Это произошло 13 июня 1944 года, накануне наступления под Львовом. В тот злополучный день он сделал три боевых вылета (а их к тому моменту у него было более 180). Поднявшись на закате солнца в четвертый, старший лейтенант Девятаев увлекся неравным боем и не заметил, как из облака вынырнул «фокке-вульф» (по другим данным – «мессершмитт»). Едва ли не в тот же миг он ощутил, как споткнулась его боевая машина, увидел дым и языки пламени. Покидая по приказу командира горящий самолет, готовый каждую минуту взорваться, летчик сильно ударился о хвостовой стабилизатор...

Очнулся Девятаев в землянке летчиков, но это были не свои. Прямо перед собой он увидел немецкого офицера. Сначала с ним обошлись почти по-джентльменски – перевязали рану, накормили, не тронули ордена. Но, оказалось, все было психологической подготовкой склонить к измене. Тот самый немецкий офицер предложил ему, как и остальным советским летчикам, перейти на сторону противника и воевать против Советского Союза. «Среди летчиков предателей не найдете», – таков был ответ Девятаева. После этого отношение к пленному резко изменилось...

Оказавшись в фашистском концлагере у города Клейнкенигсберг, Девятаев решил бежать во что бы то ни стало. Врач, тоже пленный, как-то рассказал, что неподалеку находился аэродром. В воскресный день, когда немецкие летчики отдыхают, и у машин остается только охрана, можно напасть, захватить самолет. Трудней всего было убежать из самого лагеря, вся территория которого простреливалась с вышек. Ров, колючая проволока с током высокого напряжения... Вместе со своими проверенными друзьями-летчиками Девятаев решил делать подкоп прямо из барака, стоявшего на сваях, под ограду.

Рыли ложками, мисками, а землю выносили, ровным слоем рассыпая ее под дощатым полом барака. Работали ночью, наблюдая в щелку за часовым. Из детских рубашек, подобранных у барака (раньше здесь содержались дети), нарвали ленты. Веревкой, привязанной к ноге «забойщика», подавали сигнал опасности. Чтобы землей не запачкать одежду и не выдать себя, в нору лазали нагишом. Сил хватало на пять-шесть минут. Когда цель была уже близка, в барак вдруг хлынули нечистоты – узники вышли не на ту трубу...

Естественно, лагерное начальство тотчас узнало о происшедшем. Попытка побега из концлагеря каралась смертью, которая после изуверских истязаний казалась беглецам желанным освобождением от мучений. Однако агонию трех еле державшихся на ногах узников решили продлить. Сковав их цепью, отправили в лагерь Заксенхаузен, считавшийся самым страшным местом. Все, что было до этого, представлялось теперь всего лишь преддверием ада. Преисподней стал Заксенхаузен. Уделом сюда прибывших была только смерть – от истощения, от побоев, от страшной скученности, которую по мере прибытия новых жертв разрежал крематорий. Узников делили на «смертников» и «штрафников».

Разницы, в принципе, никакой, но «смертники» к небытию стояли ближе... В бараке санобработки старик парикмахер поведал Девятаеву, что за подкоп его расстреляют. За минуту до этого разговора, прямо здесь, в санитарном бараке, у всех на глазах охранник лопатой убил человека за то, что тот осмелился закурить. Труп лежал прямо у стены. Глядя на Девятаева, парикмахер вдруг сунул ему в руку бирку с номером погибшего, забрав у летчика его собственный жетон. С того момента Михаил Девятаев стал не смертником, а штрафником по фамилии Никитенко, бывшим учителем из Дарницы.

«Как выжил – не знаю, – рассказывал легендарный летчик, – в бараке девятьсот человек – нары в три этажа. Каждый из узников в полной власти капо, эсэсовцев, коменданта. Могут избить, изувечить, убить... 200 граммов хлеба, кружка баланды и три картофелины – вся еда на день... Работа – изнурительно тяжкая или одуряюще бессмысленная... Ежедневно повозка, запряженная людьми, увозила трупы туда, где дымила труба. И каждый думал: завтра и моя очередь. Забираясь ночью на нары, я размышлял: друзья летают, бьют фашистов. Матери, наверное, написали: «Пропал без вести». А я не пропал. Я еще жив, я еще поборюсь...»

Вскоре полторы тысячи таких штрафников загнали в товарные вагоны и повезли на работы. Когда эшелон прибыл на место, половина узников умерла от истощения. Оставшимся в живых предстояла работа в другом концлагере: на сверхсекретной военной базе Пенемюнде, которую называли «заповедником Геринга». База располагалась на западной оконечности островка Узедом, затерявшегося в Балтийском море в 60 милях к северо-западу от Штеттина и в 700 милях от Англии. Зловещий остров оказался местом, где под патронажем самого Гитлера трудился профессор Вернер фон Браун, которому позже суждено будет возглавить ракетную программу США. А пока он запускал своих монстров, ракеты «Фау-1» и «Фау-2», на Британские острова. Здесь же испытывали новейшие самолеты люфтваффе. Проходил, в частности, испытание первый реактивный самолет [Ме-262](http://www.otvoyna.ru/statya117.htm).

В Пенемюнде, окруженном проволочными ограждениями с пропущенным по ним электрическим током, были собраны лучшие технические умы люфтваффе и наиболее выдающиеся представители авиационной и инженерной мысли Германии. Они работали круглые сутки, поскольку Гитлер надеялся применить обещанное оружие зимой 1943/44 года. К июлю 1943 года британская разведка точно установила местонахождение Пенемюнде. Маршал Королевских ВВС сэр Артур Траверз Харрис, командовавший бомбардировочной авиацией, решил провести внезапный рейд в ясную лунную ночь. Осторожно, так чтобы немцы ничего не заподозрили, во время одного из разведывательных полетов были сделаны специальные снимки Пенемюнде, позволившие позже выбрать места, где следовало нанести наиболее мощные удары.

Для рейда назначили ночь 17 августа, когда должно было наступить полнолуние. В назначенный час более полутысячи тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков нанесли страшный бомбовый удар. За сорок минут весь район превратился в почти сплошную полосу огня. Когда последняя волна бомбардировщиков легла на обратный курс, появились немецкие ночные истребители, тщетно ожидавшие их у Берлина, и 41 британский самолет был сбит. Через несколько дней начали появляться подробные сведения о последствиях этого рейда. 735 человек, включая 178 ученых и технических специалистов, находившихся в Пенемюнде, погибли или пропали без вести. Доктор Вальтер Тиль, считавшийся ведущим ученым этого проекта, и главный инженер Эрих Вальтер были убиты.

Гестапо принялось опрашивать уцелевших и прочесывать округу в поисках предателей, которые могли выдать британцам информацию о центре. Руководить в Пенемюнде восстановлением работ по изготовлению летающих бомб и ракет был назначен генерал СС Вальтер Шрекенбек. Но теперь нацистам надо было перестраивать все свои планы. Из-за полуразрушенности острова и его совершенной открытости очередным нападениям новые лаборатории начали строить под землей, используя труд узников концлагерей... Естественно, любой узник, попавший на остров Узедом, хорошо охраняемый службами ПВО и СС, был обречен.

Аэродром располагался рядом с концлагерем. После воздушных налетов союзной авиации немцы заставляли заключенных обезвреживать неразорвавшиеся бомбы, засыпать воронки на взлетной полосе. В одну из команд, работающих на аэродроме, удалось попасть и Девятаеву, стремившемуся именно сюда для осуществления своего давнего плана. Он даже сумел сколотить команду единомышленников.

Узников посылали на аэродром обычно на рассвете, еще до прихода пилотов. Во время работы Девятаев замечал все подробности деятельности обслуживающего персонала, сумел вычислить время заправки самолетов, а самое главное – выбрал машину для угона: тяжелый бомбардировщик «Хейнкель-111», который летал чаще других. Облюбовав этот «хейнкель», будущие беглецы называли его своим и даже узнавали по звуку моторов. Во что бы то ни стало, надо было увидеть приборы в кабине, понять, как, что, в какой последовательности надо включать – ведь в решающий момент счет времени пойдет на секунды.

Во время аэродромных работ команду сопровождали охранники – вахтманы. По свидетельствам Девятаева, один был зверем, другой – старичок, побывавший в русском плену еще в Первую мировую, – знал русский язык и относился к пленным с явным сочувствием. В его дежурство «учитель из Дарницы» не упускал случая заглянуть на самолетную свалку и там впивался глазами в приборные доски.

Однажды узники расчищали снег у капонира, где стоял другой «хейнкель». С вала Девятаев увидел в кабине пилота. Тот, заметив любопытного узника, то ли издеваясь над обреченным, то ли желая похвастать достижениями немецкой техники, стал показывать ему приборы и запускать самолет. «Я еле сдерживал ликование, – вспоминал позже легендарный беглец. – Подвезли, подключили тележку с аккумуляторами. Пилот показал палец и опустил его прямо перед собой. Потом пилот для меня специально поднял ногу на уровень плеч и опустил – заработал один мотор. Следом – второй. Пилот в кабине захохотал. Я тоже еле сдерживал ликование – все фазы запуска мне стали понятны».

Настало время выбирать день. Он должен быть облачным, чтобы сразу скрыться от истребителей. Небезразлично, кто будет охранником. Эсэсовца план предусматривал ликвидировать, старика-вахтмана – просто связать. А жизнь на острове Узедом текла прежним руслом. Часто взлетали ракеты, чаще, чем прежде, прорывались к базе английские самолеты. Собак-овчарок из охраны забрали, их теперь натаскивали для борьбы с танками, но режим строгости не уменьшился. Провинность пленных каралась смертью, причем в лагере был популярен изощренный прием: обреченному оставляли «десять дней жизни». В эти дни его избивали, лишали пищи, охрана с ним делала что хотела. Десять дней агонии никто не выдерживал. К «десяти дням жизни» был приговорен земляк Девятаева татарин Федор Фатых.

Михаил Петрович с горечью вспоминал: «Вернувшись однажды с работы, я застал его умирающим. Протянув пайку хлеба, Федор сказал: «Миша, возьми подкрепись. Я верю: вы улетите». Ночью он умер. А через несколько дней приговор «десять дней жизни» получил и сам Девятаев. «Сдали нервы, сцепился с бандитом и циником по кличке Костя-моряк. Комендант лагеря в моих действиях усмотрел «политический акт», и все услышали: «десять дней жизни!» В тот же вечер приговоренного жестоко избила охрана, которой помогал и Костя с дружками. Друзья Девятаева сделали все, что могли: прятали его в прачечной, в момент построения становились так, чтобы не все удары достигали приговоренного, восполняли отнятые пайки хлеба... Но десять дней, конечно, он бы не протянул. В тот момент заговорщики решили: «Побег либо сейчас, либо никогда».

На восьмой из десяти отпущенных смертнику Девятаеву дней летчику суждено было продемонстрировать свое мастерство. Девятаев: «Это произошло 8 февраля 1945 года. Ночью взлетали ракеты. Я не мог заснуть от рева и крайнего возбуждения. Рано утром до построения я сказал Соколову Володе, возглавлявшему аэродромную команду: «Сегодня! И где хочешь – достань сигареты. Смертельно хочу курить». Володя снял с себя свитер и выменял на него у француза пять сигарет. Построение... Отбор команд. Задача Соколова: сделать так, чтобы в аэродромную группу попало сегодня не более десяти человек, чтобы среди них были все, кто посвящен в планы побега. Все удалось. Засыпали воронки от бомб. Охранником был эсэсовец. Обычно он требовал, чтобы в обед в капонире, где было затишье, для него разводили костер. Работу повели так, чтобы к 12 часам оказаться у нужного капонира...

...В 12 ноль-ноль техники от самолетов потянулись в столовую. Вот горит уже костер в капонире, и рыжий вахтман, поставив винтовку между колен, греет над огнем руки. До «нашего «хейнкеля» двести шагов. Толкаю Володю: «Медлить нельзя!» А он вдруг заколебался: «Может, завтра?» Я показал кулак и крепко сжатые зубы.

Решительным оказался Иван Кривоногов. Удар железякою сзади – и вахтман валится прямо в костер. Смотрю на ребят. Из нас только четверо знают, в чем дело. У шести остальных на лицах неописуемый ужас: убийство вахтмана – это виселица. В двух словах объясняю, в чем дело, и вижу: смертельный испуг сменяет решимость действовать. С этой минуты пути к прежнему у десяти человек уже не было – гибель или свобода. Стрелки на часах, взятых у вахтмана из кармана, показывали 12 часов 15 минут. Действовать! Дорога каждая секунда. Самый высокий, Петр Кутергин, надевает шинель охранника, шапочку с козырьком. С винтовкой он поведет «пленных» в направлении самолета. «Но не теряя времени, я и Володя Соколов были уже у «хейнкеля». У хвостовой двери ударом заранее припасенного стержня пробиваю дыру. Просовываю руку изнутри открываю запор.

Внутренность «хейнкеля» мне, привыкшему к тесной кабине истребителя, показалась ангаром. Сделав ребятам знак: «в самолет!», спешу забраться в кресло пилота. Парашютное гнездо пусто, и я сижу в нем, как тощий котенок. На лицах расположившихся сзади – лихорадочное напряжение: скорее! Владимир Соколов и Иван Кривоногое расчехляют моторы, снимают с закрылков струбцинки... Ключ зажигания на месте. Теперь скорее тележку с аккумуляторами. Подключается кабель. Стрелки сразу качнулись. Поворот ключа, движение ноги – и один мотор оживает. Еще минута – закрутились винты другого мотора.

Прибавляется газ. Оба мотора ревут. С боковой стоянки «хейнкель» рулит на взлетную полосу. Никакой заметной тревоги на летном поле не видно – все привыкли: этот «хейнкель» летает много и часто. Пожалуй, только дежурный с флажками на старте в некотором замешательстве – о взлете ему не сообщали...  
...Точка старта. Достиг ее с громадным напряжением сил – самолетом с двумя винтами управлять с непривычки сложнее, чем истребителем. Но все в порядке. Показания главных приборов, кажется, понимаю. Газ... Самолет понесся по наклонной линии к морю. Полный газ... Должен быть взлет, но «хейнкель» почему-то бежит, не взлетая, хвост от бетона не отрывается... В последний момент почти у моря резко торможу и делаю разворот без надежды, что самолет уцелеет. Мрак... Подумал, что загорелись. Но это была только пыль. Когда она чуть улеглась, увидел круги от винтов. Целы! Но за спиной паника – крики, удары прикладом в спину: «Мишка, почему не взлетаем?!!»

И оживает аэродром – все, кто был на поле, бегут к самолету. Выбегают летчики и механики из столовой. Даю газ. Разметаю всех, кто приблизился к полосе. Разворот у линии старта. И снова газ... В воспаленном мозгу искрой вспыхнуло слово «триммер». Триммер – подвижная, с ладонь шириною плоскость на рулях высоты. Наверное, летчик оставил ее в положении «посадка». Но как в три-четыре секунды найти механизм управления триммером? Изо всех сил жму от себя ручку – оторвать хвост от земли. Кричу что есть силы ребятам: «Помогайте!» Втроем наваливаемся на рычаг, и «хейнкель» почти у самой воды отрывается от бетона... Летим!!!»

Самолет, нырнув в облака, набирал высоту. И сразу машина стала послушной и легкой. «В этот момент я почувствовал: спасены! И подумал: что там творится сейчас на базе! Посмотрел на часы. Было 12 часов 36 минут – все уместилось в двадцать одну минуту. Летели на север над морем, понимали: над сушей будут перехвачены истребителями. Потом летели над морем на юго-восток. Внизу увидели караван кораблей. И увидели самолеты, его охранявшие. Один «мессершмитт» отвернул и рядом с «хейнкелем» сделал петлю. Я видел недоуменный взгляд летчика: мы летели с выпущенными шасси. Высота была около двух тысяч метров. От холода и громадного пережитого возбуждения пилот и его пассажиры в полосатой одежде не попадали зуб на зуб. Но радость переполнила сердце: я крикнул:

«Ребята, горючего в баках – хоть до Москвы!» Всем захотелось прямо до Москвы и лететь. Но я понимал: такой полет невозможен – станем добычей своих истребителей и зениток...»

В лагере после побега гитлеровцы проводили повальные обыски, считали узников. Авиационное подразделение, осуществлявшее испытания новейшей техники, возглавлял тридцатитрехлетний летчик Карл Хейнц Грауденц, имевший немало военных заслуг. По некоторым данным, именно он летал на угнанном «хейнкеле», имевшем вензель «Г.А.» – «Густав Антон». Каким образом уцелела голова Карла Хайнца Грауденца – остается загадкой. Возможно, вспомнили о прежних заслугах бывшего аса, но, скорее всего, ярость Геринга была смягчена спасительной ложью. Объявили, что угнанный самолет был якобы сбит под Кюстрином... Как выяснилось позже, угнанный «Хейнкель-111» предназначался для управления полетами Фау. Да и сам факт угона пленными бомбардировщика с секретного объекта был вопиющим и невероятным.

...Когда внизу потянулись бесконечные обозы, колонны машин и танков, Девятаев понял, что самолет приближается к линии фронта. Вскоре показались дымы, вспышки разрывов... При виде летящего «хейнкеля» люди с дороги вдруг побежали и стали ложиться. Неожиданно загрохотали зенитки. «...Два снаряда «хейнкель» настигли. Слышу крик: «Ранены!» И вижу, дымится правый мотор. Резко бросаю самолет в боковое скольжение. Дым исчезает. Но надо садиться. Садиться немедленно. Внизу раскисшая, в пятнах снега земля: дорога, опушка леса, и за ней – приемлемо ровное поле. Резко снижаюсь. Неубранные шасси в земле увязнут. Надо их срезать в момент посадки скольжением в сторону...»

Артиллеристам 61-й армии с дороги, ведущей к линии фронта, хорошо было видно, как на поле, подломив колеса, юзом на брюхо сел вражеский «хейнкель». Вдоль лесной опушки солдаты бросились к самолету. «...А мы в «хейнкеле» не вполне уверены были, что сели среди своих. Плексигласовый нос самолета был поврежден. Выбравшись из самолета, бывшие узники попытались скрыться в лесу. Вооружившись винтовкой убитого вахтмана и пулеметом с самолета, поддерживая раненых, они пробежали сотню шагов по полю, но потом вернулись назад – сил уже не было. Заташив оружие в самолет, они решили выждать, что будет дальше.

Пока имелось время, Девятаев написал на обороте полетной карты, кто они, откуда бежали, где до войны жили. Перечислил все фамилии: Михаил Девятаев, Иван Кривоногое, Владимир Соколов, Владимир Немченко, Федор Адамов, Иван Олейник, Михаил Емец, Петр Кутергин, Николай Урбанович, Дмитрий Сердюков. Когда за словами: «Фрицы! Хенде хох! Сдавайтесь, иначе пальнем из пушки!», донесшимися с опушки, послышалась порция отборного мата, сидевшие в самолете словно воскресли. Для них сейчас это были самые дорогие слова.

Услышав в ответ русскую речь, ошеломленные артиллеристы с автоматами в руках подбежали к самолету. Десять скелетов в полосатой одежде, обутые в Деревянные башмаки, забрызганные кровью и грязью, плакали, повторяя одно только слово: «Братцы, братцы...» В одной из фронтовых газет появилась заметка со снимком: на подтаявшем поле на брюхе лежит самолет «хейнкель», из которого только что вышли люди в полосатой одежде. Два часа назад они еще были узниками. В расположение артиллерийского дивизиона их понесли на руках, как детей, – каждый весил менее сорока килограммов...

Вернувшись из плена, Девятаев больше года находился под следствием. Следователи не верили, что истощенный до крайнего состояния летчик-истребитель мог без специальной подготовки поднять в небо тяжелый вражеский самолет. Полагали даже, что он специально подослан, ибо не укладывалось в голове – как мог летчик-истребитель поднять в воздух новейший немецкий бомбардировщик.

Позже половина из десяти бежавших узников искупили свою «вину», сложив головы у стен Берлина в рядах бойцов штрафных батальонов. Награды и признание и к погибшим, и к оставшимся в живых пришли только через многие годы. Кстати, к Звезде Героя Советского Союза Девятаева представляли еще во время войны за сбитые в воздушных боях самолеты противника. Но в штаб 237-го авиаполка угодила бомба, все документы пропали, а полк расформировали...

Девятаев: «В начале сентября 45-го меня из лагеря опять привезли на остров Узедом, где меня почти трое суток подробнейшим образом расспрашивал некий Сергей Павлович Сергеев. Я ведь оказался едва ли не единственным живым свидетелем испытаний «оружия возмездия» фашистов, наблюдал вблизи запуск ракет «Фау-2», как они взлетали, падали, как выглядели ракетные установки, платформы для их перевозки, шахты... Сведения по тем временам, конечно, весьма ценные. Вот он пристрастно меня и слушал».

Как распорядились этой информацией? Говорят, что поначалу задумывалась операция с высадкой на остров десанта, чтобы освободить пленных и завладеть таинственным оружием. В реальности, конечно, никакого десанта не было. А вот массированные бомбардировки – как союзной авиацией, так и своей, – были. А ведь если бы советское командование приняло бы другое решение, может быть, СССР уже тогда владел бы всем ракетным хозяйством Третьего рейха...

Как выяснилось позже, была и еще одна попытка уничтожить засекреченный объект. За полгода до переброски Девятаева на остров военнопленные совершили не менее дерзкий коллективный подвиг – взорвали завод по производству кислорода, надолго притормозив работы по созданию «Фау». Всех участников диверсии – а их было 92 человека – расстреляли.

После войны бывшего узника фашистских концлагерей Михаила Девятаева ждали свои лагеря – советские. Сталинское клеймо «врага народа» и «изменника» Девятаев носил еще долгие 12 лет. В послевоенной разрушенной стране летчику-асу не нашлось работы – ни в родном селе Торбеево, ни в Казани. Узнав о его военнопленном прошлом, в речном порту специалиста с дипломом речника приняли... разнорабочим. Полторы навигации был он ночным дежурным по вокзалу, – потом устроился прорабом – монтировать портовые краны. Но и тут ему «шили» дела о «вредительстве»: то соль в раствор подсыпал, то дрова рабочим раздал...

«Те годы были потяжелее концлагеря, – вспоминал Девятаев. – Не поверите, когда вышел указ о награждении меня Золотой Звездой, я от нервного потрясения весь покрылся... язвой, как рыба чешуей! 80 процентов тела было поражено. Выпали волосы. Ужас! Не знали, как меня лечить. Спасибо, один профессор посоветовал: тебе, Миша, нужен температурный шок. Была поздняя осень, я прыгнул в ледяную воду, после чего долго пробыл на сквозняке. Несколько дней горел в жару, температура за 40, но хворь, действительно, как рукой сняло...»

Девятаев пытался узнать, кто же это его представил к награде. Ему ответили: какой-то большой и очень засекреченный ученый. В конце концов, Девятаев выяснил, что этим ученым был Сергей Павлович Королев, главный конструктор космических ракет, тот самый «Сергеев», что подробно расспрашивал Девятаева после побега из Пенемюнде. Да, именно Сергей Павлович Королев стал «звездным крестным» Михаила Девятаева.

О подвиге героя хорошо знают за рубежом. Он встречался со старым бароном Йоханнесом Штейнхофом, бывшим начальником секретного аэродрома на острове Узедом, знаменитым асом, одержавшим 176 воздушных побед. Барон растрогался и подарил Михаилу Петровичу метровую хрустальную вазу с надписью: «Самому храброму человеку на земле».

*Из книги М.Ю. Курушин "Сто великих военных тайн", М., "Вече", 2011 г., с. 290-299.*

**Подполковник Губанов М.Г.**

"Летчик слился воедино

В такт с машиной боевой.

И врагам его отныне

Не найти пути домой."

А. Оборин

Губанов Максим Герасимович родился в семье крестьянина 18 января 1920 года в селе Титовка Егорьевского района Алтайского края. В 1928 году пошел учиться в Титовскую семилетнюю школу. В 1933 году в связи с семейными трудностями семья Губановых переехала в Чугуевский район. Максим Губанов окончил семилетнюю школу и поступил на курсы рабфака в Алма-Атинский горно-металлургический институт. После окончания работал счетоводом.

В 1939 году служба в советском Военно-морском флоте, в 1941 году окончил военно-морское авиационное училище имени С.А. Леваневского. В боях в Великой Отечественной войны с октября 1942 года. Штурман 12-го Гвардейского пикировочно-бомбардировочного авиационного полка, 8-й Гвардейской минно-торпедной авиационной дивизии ВВС Краснознамённого Балтийского флота. В первых боях проявил себя грамотным, хладнокровным, уверенным в себе штурманом. Сибирский характер и закалка породили бесстрашие, которым выделялся Максим Герасимович Губанов.

Пикируя, огромная машина, отягощенная бомбами, мчится к земле с непостижимой скоростью... Этот способ бомбометания самый нелегкий и сложный, но самый точный. Восемьдесят раз штурман Губанов бомбил с пикирования. О его меткости свидетельствуют такие примеры. Осенью 1942 года Губанов разбомбил штаб дивизии СС, тем самым сорвал наступление немцев на [Ленинград](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm).

В январе 1943 года командованием Красной Армии готовилось наступление по[разблокированию](http://www.otvoyna.ru/blokada.htm) Ленинграда. Войска должны были наступать по замерзшей Неве. Операции мешало мощное немецкое укрепление, оборудованное в бетонном здании энергоузла. Надо было уничтожить эту огневую точку, но так, чтобы не одна бомба не упала на лед Невы. Отважный штурман тремя точными бомбовыми ударами уничтожил немецкое укрепление.

В мае 1943 года, несмотря на сильнейший огонь зенитных батарей фашистов и атаки истребителей, Губанов точными бомбовыми ударами уничтожил важнейший для противника Нарвский железнодорожный мост, надолго парализовав движение по нему немецких эшелонов. Осенью 1943 года точными бомбовыми ударами Максим Губанов вывел из строя три подводные лодки противника в порту [Либава](http://www.otvoyna.ru/libava.htm).

Отличился герой-балтиец при снятии блокады, когда в нелетную погоду он пятнадцать раз бомбил противника в районе Ропши. К марту 1945 года на счету Максима Губанова было 86 боевых вылетов на бомбардировку укреплений, войск, военно-морских баз и кораблей противника. За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом героизм и мужество, 6 марта 1945 года гвардии старшему лейтенанту Губанову М.Г. было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1) с вручением ордена [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2) и медали «Золотая Звезда», за номером 5081.

Максим Герасимович Губанов за годы Великой Отечественной Войны был награжден орденом Ленина, двумя орденами Боевого [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), двумя орденами[Отечественной](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) войны 1-й степени, орденом [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), и многими медалями. После войны Губанов продолжал службу в ВВС ВМФ. В 1951 году окончил курсы штурманов при Краснодарской высшей школе штурманов, а затем Военно-воздушную академию. Служил начальником штаба 981-го минно-торпедного авиационного полка ВВС Черноморского флота, базировавшегося в Джанкое.

С 1959 года подполковник Губанов М.Г. – в запасе, преподавал в Мореходной школе в г. Евпатории. В 1995 году стал Почетным гражданином города Евпатории. Скончался Губанов М.Г. 3 июля 2006 года. Похоронен на городском кладбище города Евпатории. Максим Герасимович был последним Героем Советского Союза, живущим в городе Евпатории...

*Александр Бацунов*

**Самые результативные герои-летчики**

"Война войною остаётся,

Что дома, что в чужом краю:

Ведь очень многим не придётся

Увидеть Родину свою…"

А. Ремизов

По статистике, более 80% от общего числа принимавших участие в боях летчиков не имело на своем счету ни одного сбитого самолета противника. Эти летчики, ведомые, обеспечивали действия ведущего. Во время войны наиболее распространенной являлась практика, когда ведущий выполнял роль, если оперировать футбольной терминологией, штатного «забивалы», а его ведомый обеспечивал прикрытие. Естественно, первый имел гораздо больше возможностей для атаки противника и, как следствие, для увеличения счета, получения наград и продвижения по служебной лестнице, у второго же гораздо большей была перспектива оказаться сбитым самому. Случаи равноценной с точки зрения возможностей использования бортового оружия пары истребителей, когда в зависимости от складывающейся обстановки ведущий и ведомый менялись местами, были сравнительно редки. Еще одной проблемой является установление числа побед, реально одержанных летчиком-истребителем.

Для начала необходимо четко представлять разницу между термином «подтвержденная победа» и реально сбитым самолетом – боевой потерей противника, что во многих случаях (если не в большинстве) далеко не одно и то же. Во все времена и во всех ВВС мира под термином «воздушная победа» понимается засчитанный по тем или иным правилам и утвержденный командованием факт уничтожения вражеского самолета. Как правило, для подтверждения было достаточно заявки летчика и доклада непосредственных участников боя, иногда подкрепленных свидетельством наземных наблюдателей.

Естественно, что на объективность донесений летчиков не в лучшую сторону влияли сами условия динамичного группового воздушного боя, проходившего, как правило, с резкими изменениями скоростей и высот – в такой обстановке следить за судьбой поверженного противника было практически невозможно, а зачастую и небезопасно, так как шансы самому тут же превратиться из победителя в побежденного были очень высоки. Доклады же наземных наблюдателей зачастую вообще были лишены практической ценности, так как даже если бой и происходил непосредственно над наблюдателем, определить, кем конкретно сбит самолет, какого типа, и даже установить его принадлежность было достаточно проблематично.

Что уж говорить о крупных воздушных битвах, которые неоднократно разыгрывались в небе над [Сталинградом](http://www.otvoyna.ru/nachalo.htm), Кубанью или [Курской дугой](http://www.otvoyna.ru/kursk.htm), когда десятки и сотни самолетов вели затяжные бои весь световой день от рассвета и до заката! Вполне понятно, что множество засчитанных по всем правилам на счета летчиков «сбитых» вражеских самолетов благополучно возвращались на свои аэродромы. В среднем соотношение записанных на счета летчиков и реально уничтоженных самолетов для всех ВВС воюющих сторон колебалось в пределах 1:3-1:5, доходя в периоды грандиозных воздушных сражений до 1:10 и более.

Другой момент, который хотелось бы отметить: нередки были случаи, когда воздушная победа заносилась на счет не ее автора, а другого летчика. Мотивы при этом могли быть совершенно различные – поощрение ведомого, обеспечившего ведущему успешные результаты боя, пополнение счета товарища, которому не хватало одного-двух сбитых до получения награды (которые, как известно, у летчиков-истребителей достаточно жестко были привязаны к количеству одержанных побед), и даже, если так можно выразиться, «право сильного», когда командиру засчитывали на боевой счет достижения подчиненных (было и такое).

Еще одним фактором, вносящим путаницу в определение окончательного счета конкретного летчика, являются нюансы, присущие классификации воздушных побед, принятой в советских ВВС. Как известно, на протяжении всей войны здесь существовало разделение воздушных побед на две категории – личные и групповые. Однако предпочтения, к какой категории отнести заявку на сбитый самолет, с ходом войны существенно менялись. В начальный период войны, когда удачно проведенных воздушных боев было гораздо меньше, чем поражений, а неумение взаимодействовать в воздушном бою было одной из главных проблем, всячески поощрялся коллективизм. Вследствие этого, а также для поднятия боевого духа все заявленные сбитыми в воздушном бою самолеты противника нередко заносились как групповые победы на счет всех участников боя вне зависимости от их количества. Кроме того, такая традиция действовала в ВВС РККА со времен боев в Испании, на [Халхин-Голе](http://www.otvoyna.ru/yaponiya.htm#zakl15) и в [Финляндии](http://www.otvoyna.ru/statya9.htm).

Позже, с накоплением опыта и появлением успехов, а также с появлением четко привязанной к количеству побед на счету летчика системы награждений и денежных поощрений предпочтение стало отдаваться личным победам. Однако к тому времени в советских ВВС было уже достаточно большое количество летчиков-истребителей, имевших на счету по десятку и более групповых побед при двух-трех лично сбитых самолетах противника. Решение было простым и парадоксальным одновременно: в некоторых полках был произведен пересчет части групповых побед в личные, чаще всего из соотношения 1:2, т.е. летчик с 5 личными победами и 25 групповыми превращался в аса с 15 личными и 5 групповыми, что во второй половине войны автоматически делало его кандидатом на присвоение звания [Героя Советкого Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1).

В ряде случаев в штабах частей и соединений, не утруждая себя пересчетами, поступали еще проще: победы, необходимые летчику для получения той или иной награды, «добирались» из числа групповых, одержанных в предыдущие периоды боевой работы, при этом разделение сбитых на «лично» и «в группе» в наградных документах попросту опускалось. Вспоминает Иван Кожемяко: «Иногда со сбитыми могли и смухлевать. Там пошлют старшину, чтобы он у наземных частей сбитого подтвердил, а он определит, что упал сбитый на стыке частей. Так он и у тех справку возьмет, что мы сбили, и у других. И выходит, что сбили мы не один самолет, а два. Бывало такое... Но этим не злоупотребляли. Поймают – позора не оберешься, а то и «дело» заведут».

Так или иначе, летчики-ветераны утверждают, что приписки на всех этапах войны были исключительно редким явлением, тем более что к концу войны на многих истребителях стали устанавливаться фотокинопулеметы, которые позволяли точно зафиксировать воздушную победу или отсутствие таковой. Кроме наград, за сбитые самолеты были и денежные поощрения: 2000 рублей – за сбитый бомбардировщик противника, 1500 рублей – за транспортный самолет и 1000 рублей – за истребитель.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Самые результативные советские летчики истребители | | | | |
| ФИО | Войсковая часть | Количество сбитых лично + в группе | Тип самолета | Количество боевых вылетов/воздушных боев |
| [Кожедуб](http://www.otvoyna.ru/statya100.htm)  Иван Никитович | 240-й иап, 178-й гиап, 176-й гвиап | 64 | Ла-5,  Ла-5ФН,  Ла-7 | 330/120 |
| Речкалов Григорий Андреевич | 55-й иап,  16-й гвиап, упр 9-й гиад | 61+4 | И-153,  И-16,  Р-39 «Аэрокобра» | 450/122 |
| Гулаев Николай Дмитриевич | 423-й иап, 487-й иап,  27-й иап/129-й гиап | 55+5 | И-16,  Як-1,  Р-39 «Аэрокобра» | 250/49 |
| [Евстигнеев](http://www.otvoyna.ru/evstigneev.htm)  Кирилл Алексеевич | 240-й иап, 178-й гвиап | 52+3 | Ла-5Ф,  Ла-5ФН | 283/113 |
| Глинка Дмитрий Борисович | 45-й иап,  100-й гвиап | 50 | Як-1,  Р-39 «Аэрокобра» | 300/100 |
| Скоморохов Николай Михайлович | 164-й иап,  31-й иап | 46+8 | ЛаГГ-3,  Ла-5,  Ла-7 | 600/43 |
| [Покрышкин](http://www.otvoyna.ru/statya96.htm)  Александр Иванович | 55-й иап,  16-й гвиап, Упр 9-й гиад | 46+6 | МиГ-3,  Як-1,  Р-39 «Аэрокобра» | 650/140 |
| [Колдунов](http://www.otvoyna.ru/koldunov.htm)  Александр Иванович | 866-й иап | 46+1 | Як-1,  Як-9,  Як-3 | 412/96 |
| Ворожейкин Арсений Васильевич | 728-й иап,  32-й гвиап ГУФА ВВС КА | 45+1 | И-16,  Як-7Б,  Як-9,  Як-3 | >300 |
| [Попков](http://www.otvoyna.ru/popkov.htm)  Виталий Иванович | 5-й гвиап | 41+1 | ЛаГГ-3,  Ла-5,  Ла-7 | 475/113 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Результаты боевых действий самых результативных истребительных полков ВВС РККА | | |
| Полк | Количество сбитых самолетов (общее число уничтоженных самолетов противника, в том числе на земле) | Боевые вылеты |
| 5-й гиап | 657 (739) | 15 464 |
| 402-й иап | 591 (810) | 13 511 |
| 16-й гиап | 587 (618) | 13 681 |
| 15-й иап | 537 (580) | 10 360 |
| 129-й гиап | 521 (546) | 11 296 |
| 32-й гиап | 519 (538) | 9002 |
| 9-й гиап | 507 (558) | 15 237 |
| 4-й иап | 472 (547) | 10 774 |
| 728-й иап | 466 (490) | 11 109 |
| 43-й иап | 459 (509) | 13 251 |

*При написании статьи использованы материалы из книги А. Драбкин «Истребители. «Прикрой, атакую!», М., «Яуза», «Эксмо», 2012 г.*

**Герои-летчики 16-го истребительного авиационного  
полка ПВО Москвы**

"Ещё удар. И дым клубится,

Потоки пуль, кругом темно.

И огнедышащая птица

С тобою дышит заодно."

В. Аврущенко

**Шумилов Иван Петрович** родился в 1918 г. в деревне Михайлова, ныне Лебединского района Сумской области. Украинец. Отец его был моряком. После окончания семилетней школы Иван поступил в ФЗУ (фабрично-заводское училище) и получил специальность рабочего-слесаря. Работал на металлургическом заводе в Керчи, одновременно учился летать сначала на планере, потом на самолете в аэроклубе. Аэродром Аджимушкай находился в пяти километрах от горы Митридат, где жила семья Шумиловых.

Внешне он был несколько медлительным в движениях, но очень волевым парнем. У него было такое горячее желание стать летчиком, что он позволял себе спать не более трех часов в сутки. Утром прибегал на аэродром, готовил планер (а на втором году – самолет), летал положенное время – и обратно бегом на работу. А после работы – учеба в школе рабочей молодежи.

В РККА с 1937 г. В 1938 г. окончил Первую военную Качинскую школу пилотов и был направлен в 16-й истребительный авиаполк в должности летчика, а затем командира звена. С первого дня Великой Отечественной войны Шумилов в действующей армии, защищает [Москву](http://www.otvoyna.ru/oborona1.htm). С 22 июня 1941 г. по 1 мая 1942 г. выполнил 131 боевой вылет, сбил лично в одиночных боях девять самолетов противника, один из них – тараном, произвел десять штурмовок наземных войск противника. Всего в воздушных боях (одиночно и в составе группы) Шумилов И.П. сбил 12 самолетов противника: три Ю-88, два Ю-87, два Ме-109, два Ме-115, один Мэе-110, один Хш-126, один Ме-109Ф.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 марта 1942 г. ему было присвоено звание [Героя Советского Союза](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl1). В наградном листе о Шумилове говорится: «Отважный летчик-истребитель, бесстрашный воздушный боец. В боях смел, мужественный и решительный».

В 1943 г. Иван Петрович был назначен инспектором истребительной авиации ПВО страны, затем – 320-й авиадивизии 19-й Воздушной истребительной армии. В 1944-1945 гг. был заместителем, а затем командиром 495-го авиаполка, окончил войну в звании полковника. В 1946-1947 гг. был заместителем командира 16-го авиаполка, затем два года инспектором 88-го истребительного авиакопуса в Москве (командир [Покрышкин А.И.](http://www.otvoyna.ru/statya96.htm)). Получил звание летчика 1-го класса. В 1955 г. окончил Монинскую Краснознаменную Военно-воздушную академию, командный факультет. За освоение новой реактивной техники был награжден орденом Красного Знамени. Был командиром 148-го гвардейского истребительного авиаполка, зам. командира 181-й авиадивизии. Закончил службу в Советской Армии в Южно-Сахалинске, в 1961 г. уволен в запас.

Но его исключительно деятельная натура не могла обойтись без авиации. Шумилов работает инструктором-летчиком УТО-2 (Учебно-тренировочный отряд) в аэропорту Быково, инспектором-летчиком Московского управления гражданской авиации, командиром 178-го авиаотряда на вертолетах, начальником летной службы Кратовской летно-испытательной станции.

За период летной работы с 1936 г. по 1978 г. Шумилов И.П. налетал 12740 часов. Освоил 68 летательных аппаратов (планеры, самолеты, вертолеты). Награжден орденом [Ленина](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl2), орденом [Красного Знамени](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm), орденом [Отечественной войны](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl30) I степени, двумя орденами [Красной Звезды](http://www.otvoyna.ru/nagrada.htm#zakl3), многими медалями. Иван Петрович и его жена Антонина Ивановна, инженер-экономист, воспитали двух дочерей. Ольга окончила Московский строительный институт, Татьяна – энергетический. Растет внук Никита.

Полковник в отставке Шумилов И.П. скоропостижно скончался 22 июня 1987 г. в Москве. Похоронен на Кунцевском кладбище.



**Плеханов Иван Ефимович** родился 27 сентября 1917 г. в селе Ильинка Курской области в многодетной крестьянской семье, в которой было четыре сына и дочь, Иван был младшим. После окончания семилетней школы учился в Курском железнодорожном техникуме. В 1936 г. по спецнабору горкома ВЛКСМ был направлен в Качинскую военную школу летчиков, которую успешно окончил. В августе 1938 г. Плеханов прибыл в 57-ю истребительную авиационную бригаду МВО в город Люберцы для дальнейшего прохождения службы. Был направлен в 4-ю авиаэскадрилью 1б-го истребительного авиаполка. Участвовал в воздушных парадах над Красной площадью. Летал на истребителях И-153.

В мае 1941 г. получил должность адъютанта эскадрильи. Во время Великой Отечественной войны защищал Москву от налетов немецко-фашистской авиации, совершил 17 боевых вылетов. 28 августа 1941 г. в составе 17-го истребительного авиаполка, сформированного из двух эскадрилий 16-го истребительного авиаполка, под командованием Горелика С.А. Плеханов И.Е. был направлен на Ленинградский фронт. В октябре 1941 г. после переформирования 17-й истребительный авиаполк стал 158-м авиаполком и вошел в состав 7-го истребительного авиакорпуса ПВО города [Ленинграда](http://www.otvoyna.ru/leningrad.htm). В дальнейшем этот полк получил наименование 103-го гвардейского.

Летчик-истребитель Плеханов участвовал во многих воздушных схватках, из которых почти всегда выходил победителем. Вот несколько примеров. В сентябре 1941 г. Плеханов барражировал над Ленинградом, охраняя наши войска от нападения противника с воздуха. По мосту через Неву переправлялась военная часть. Он заметил немецкий самолет-разведчик над переправой и атаковал его, применяя всю мощь огня пушек и пулеметов. Фашистский самолет рухнул в болото. Это был «Фокке-Вульф-189», так называемая «рама». Такой самолет был сбит впервые. Его доставили в часть как пособие для молодых летчиков. В ноябре 1941 г. Плеханов И.Е. был назначен на должность заместителя командира эскадрильи.

26 июня 1942 г. десятка наших истребителей под командованием Плеханова вылетела на боевое задание. Стояли белые ночи, видимость была хорошая. При подходе к цели летчики почти лицом к лицу встретились с группой из 56-ти бомбардировщиков Ю-87 и Ю-88 в сопровождении 12-ти «мессершмиттов». Они направлялись к стратегическим объектам Ленинграда. Плеханов принял решение атаковать не медля ни секунды! Сам он с ведомым Сергеем Литавриным атаковал ведущее звено и поджег флагман. Бой длился около часа. Плеханов сбил два самолета, его ведомые – восемь вражеских машин. Главное – они сорвали планы противника, заставили бомбардировщики повернуть обратно. Ни одна бомба не упала на охраняемые объекты.

За год непрерывных тяжелых боев за Ленинград Плеханов превратился в первоклассного летчика фронта. В июне 1942 г. он был назначен на должность заместителя командира эскадрильи 158-го авиаполка.

2 августа 1942 г. большие группы бомбардировщиков, прикрытые истребителями, шли на Ленинград. Капитан Плеханов уже в первых схватках сбил два самолета противника. В пятом боевом вылете за этот день ему и его ведомому Литаврину пришлось драться с девяткой Ме-109. Друзья приходили на помощь друг другу в опасные минуты. Но в один из моментов боя, когда Иван выходил из очередной атаки, два фашистских истребителя открыли по его самолету огонь.

Снаряд попал в кабину. Летчик попытался выровнять машину. Сгоряча он не заметил, что осколок снаряда срезал по локоть правую руку. Левая рука тоже была ранена. Его самолет пикировал над территорией, занятой врагом. Колоссальным усилием воли обливающийся кровью летчик заставил себя действовать. Ему удалось развернуть самолет в сторону своих войск, левой рукой открыл фонарь, отстегнул ремни, чтобы выпрыгнуть, локтями уперся в борта кабины, но от сильной боли потерял сознание и упал под приборную доску самолета. Очнувшись, последним напряжением сил зубами рванул кольцо, и раскрывшийся купол парашюта вырвал его из кабины. При ударе о стабилизатор было повреждено бедро, при падении на землю – позвоночник и нога. В бессознательном состоянии летчика подобрали бойцы одного из участков Ленинградского фронта и доставили в госпиталь.

Плеханов И.Е. произвел 244 боевых вылета, участвовал в 44 воздушных боях, сбил 13 самолетов противника (11 – лично, 2 – в группе), за что ему было присвоено звание Героя Советского Союза (Указ от 28 января 1943 г.). После излечения в госпитале 22 ноября 1942 г. он получил назначение на должность начальника отдела кадров 269-й истребительной авиадивизии. Но он хотел активно участвовать в боевой работе и через три недели подал рапорт о переводе в 16-й авиаполк в г. Люберцы. По просьбе командира полка командование 6-го истребительного авиакорпуса назначило Плеханова помощником начальника аэродромной службы АСН-3 Люберецкого аэроузла. На этой должности Плеханов работал с декабря 1942-го по февраль 1946 г.

И после Великой Отечественной войны Плеханов продолжал военную службу: в 1948-1949 гг. был штурманом звена УТЦ (Учебно-тренировочного центра) ВВС МВО, затем работал в Главном штабе ВВС МВО в Москве. Весной 1956 г. Плеханов И.Е. был демобилизован в звании гвардии полковника. С 1958 г. работал начальником БТИ Первомайского райисполкома г. Москвы 26 лет. Награды: орден Ленина, орден Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды и многие медали. Его имя на доске героев Монумента Славы, защитников Ленинграда.

Иван Ефимович и Анна Андреевна вырастили троих детей. Старший сын Валентин – офицер Космических войск, в настоящее время полковник в отставке, сын Анатолий – инженер-связист (окончил ВЗЭИС), дочь Елена по специальности – инженер (окончила Московский институт инженеров геодезии, аэрофотосъемки и картографии). Род Плехановых продолжают три внука: Игорь, Дмитрий, Илья; две внучки – Наталья и Анна; шесть правнуков – Станислав, Александр, Семен, Анатолий, Матвей, Олег; три правнучки – Даша, Маша, Саша. За их будущее сражался с фашизмом отец, дед и прадед Иван Ефимович Плеханов.

Гвардии полковник в отставке Плеханов И.Е. умер 19 апреля 2005 г. Похоронен на Троекуровском кладбище в Москве (участок 5).



**Макаров Валентин Николаевич** родился 30 августа 1919 г. в Севастополе в семье рабочего. Окончил семь классов школы, затем ФЗУ и Симферопольский аэроклуб. В 1938 г. после окончания Качинской авиационной военной школы летчиков был направлен в 16-й истребительный авиаполк в Люберцы Московской области, а в 1940 г. – на учебу на курсы командиров звеньев в г. Чугуев Харьковской области.

С июня 1941 г. Макаров участвовал в боях на Юго-Западном, Западном, Сталинградском, Донском, Центральном, 1-м Белорусском фронтах. Уже к январю 1943 г. командир эскадрильи 512-го истребительного авиаполка (53-й гвардейский авиаполк) капитан Макаров в 118 воздушных боях сбил лично 15 и в группе 7 самолетов противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 января 1943 г. ему присвоено звание Героя Советского Союза. Участвовал в освобождении Белоруссии, Польши.

С 1944 г. майор Макаров В.Н. командовал 176-м авиаполком. Войну закончил в [Берлине](http://www.otvoyna.ru/berlin.htm). За весь период Великой Отечественной войны он совершил 635 боевых вылетов, в 150 воздушных боях сбил лично 30 и 9 в группе самолетов противника. В 1947 г. окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы. В 1954 г. ему было присвоено звание генерал-майора авиации. В 1956 г. окончил Военную академию Генштаба. Командовал авиационными соединениями.

В 1975 г. демобилизовался. Вел большую общественно-политическую работу, был депутатом Первомайского района г. Минска. Награды: два ордена Ленина, три ордена Красного Знамени, ордена [Александра Невского](http://www.otvoyna.ru/order.htm#zakl51), Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды, орден «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, многие медали. Умер в Минске 20 мая 1978 г.

*При написании статьи использованы материалы из книги Боброва К.В. «Истребители. «Крылатый полк шестнадцатый», М., «Голден-Би», 2006 г.*