



В 1961, после детальной р
были куплены у В. Дн
автосварные вещи за
Три купленные приеути
массажистка В. Дн.,
и з
новичка Раиса Ивановна р

Сергей Рябченко Ну\$бергский шах советскому летчику



16+

Основана на реальных событиях

Сергей Рябченко

**Ну\$бергский шах
советскому летчику**

«ЛитРес: Самиздат»

2020

Рябченко С. А.

Нусбергский шах советскому летчику / С. А. Рябченко —
«ЛитРес: Самиздат», 2020

В этой книге описана жизнь полковника авиации Тихона Лукьяновича Рябченко. Выходец из крестьянской семьи прошел путь от красноармейца до полковника, выполняющего особо секретные задания советского правительства и лично Иосифа Сталина. С самого начала на протяжении всей жизни судьба легендарного летчика сталкивала с интересными людьми и исторически значимыми личностями. В основе книги изложены исторические факты, подтвержденные документами из личного архива автора. Это судебные решения, фото, письма, акты, связанные с последней «женой» Василия Сталина – медсестрой Нусберг, о ее незаконных действиях в Казани и желании отобрать через суд, спекулируя на фамилии Джугашвили, не принадлежавшие ей антикварные вещи и подарки Мао Цзедуна у одного из лучших летчиков СССР 30-40 гг, летного учителя Василия Сталина.

© Рябченко С. А., 2020

© ЛитРес: Самиздат, 2020

Содержание

Начало летного дела	6
Ответный перелет в Италию	15
«Испанский» летчик	17
Конец ознакомительного фрагмента.	18

На протяжении тысяч лет человек мечтал покорить небо, совершать полеты и парить в небе над облаками, как вольные птицы. Мы помним много примеров: от Икара из Древней Греции, который скрепил перья воском и полетел, до дельтаплана и махолета Леонардо Да Винчи с его чертежами и до дирижаблестроения. Шло время и у человека появились знания об аэродинамических принципах и доступные материалы для достижения своей мечты.



Начало летного дела

Родился Тихон Рябченко 11 августа 1903 г. в селе Чепухино Валуйского района Воронежской губернии в семье крестьянина-бедняка. Через плетень от Тихона жил будущий генерал советской армии, герой Советского Союза Николай Федорович Ватутин (1901–1944 гг.). В 8 лет Тихон поступил в сельскую школу, где проучился 4 года до 1916 г. До 1920 г. жил и работал вместе с родителями, занимался крестьянством и хлебопашеством при своем хозяйстве. В 1920 г. во время голода уехал с родителями в Полтавскую губернию, где работал в котельной кочегаром, летом пастухом коров, штукатуром при полтавских пехотных курсах, зимой дровоколом по деревням вместе с отцом. В 1923 г. вернулся в родную деревню и продолжил заниматься крестьянством. В 1925 г. родители умерли. Все хозяйство, которое у них было, Тихон отдал сиротам-племянникам, детям своего старшего брата-партизана, которого убили белые на фронте под Бутурлиновкой осенью 1918 г.

В 1925 г. был призван в ряды РККА, служил в 8-й отдельной разведывательной авиационной эскадрилье Московского военного округа, с августа 1926 г. служил мотористом в этой эскадрилье.



Тихон в начале военной службы. Фото из семейного архива.

В 1926 г вступил в комсомол и подал заявление о приеме в кандидаты ВКП(б).

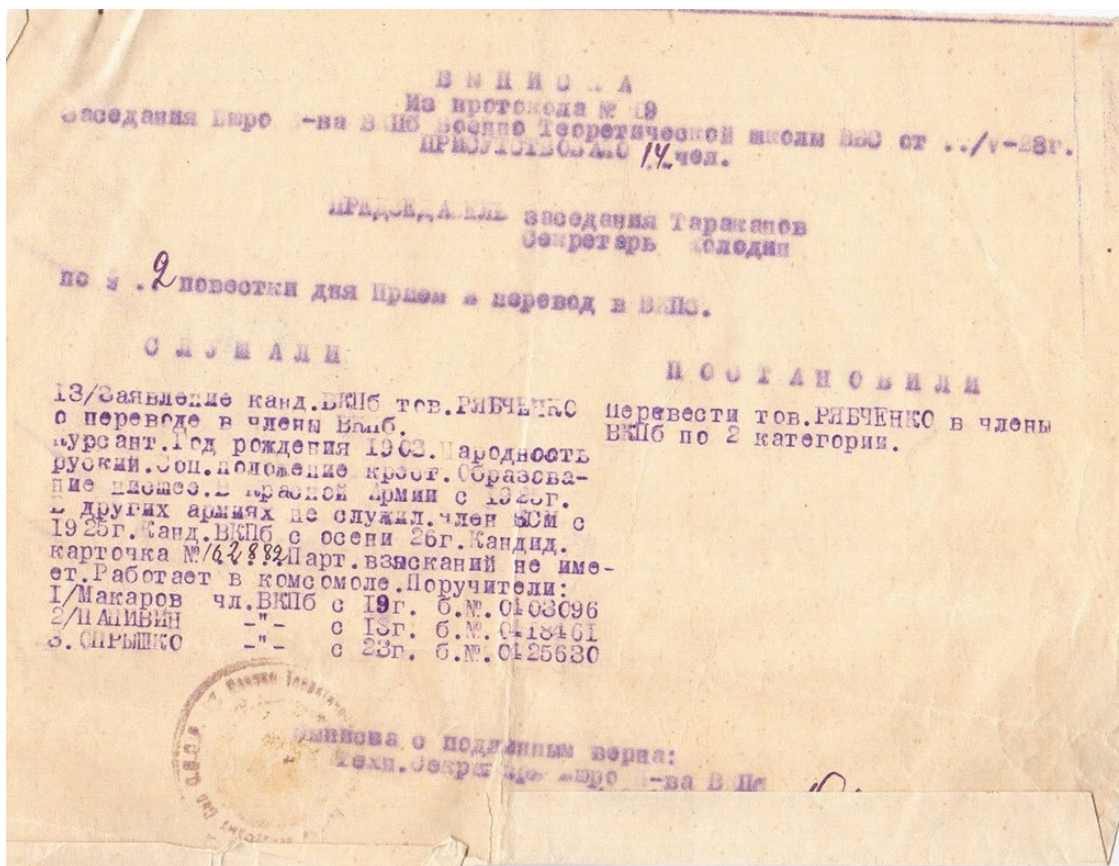
Кр. у. спец. ко-да
8. Авто-ремонт
Рябченко
Илья Александров.
7/IX 26 года

Кисловодскому ВКП(б) № 2

Заявление

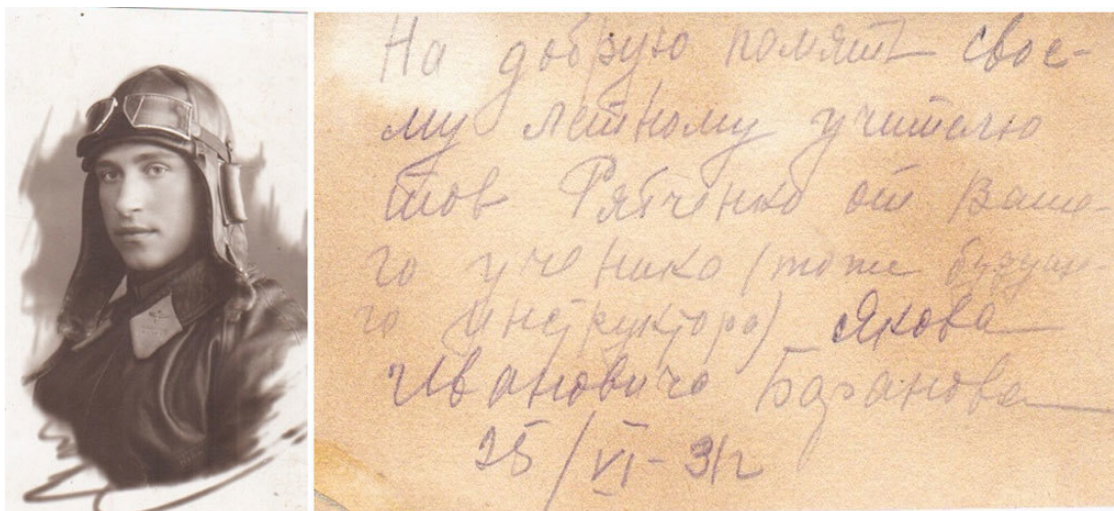
Прошу выше указанную заявку
принять меня в кандидаты
членов ВКП(б) так как я желаю
активно участвовать в деле строи-
тельства социализма и изобразить
политическое дело
Ксению Илья Александров

Приём в члены партии производился в индивидуальном порядке из кандидатов, прошедших кандидатский стаж: не менее 1 г., а для красноармейцев – не менее 6 месяцев. Во время испытательного срока кандидат должен был доказать, что он достоин быть членом партии и активно участвовать в строительстве коммунизма, выполнять партийные поручения.



За Тихона Лукьяновича поручились авторитетные члены партии и с 1928 г. он член ВКП(б), начал посещать партсобрания.

Окончил Ленинградскую летную теоретическую школу в 1928 г., в 1929 г. – 3-ю военную школу летчиков и летнабов имени К. Е. Ворошилова и был оставлен в этой же школе в должности инструктора-летчика 1-го разряда, а в декабре 1931 г. назначен командиром звена.

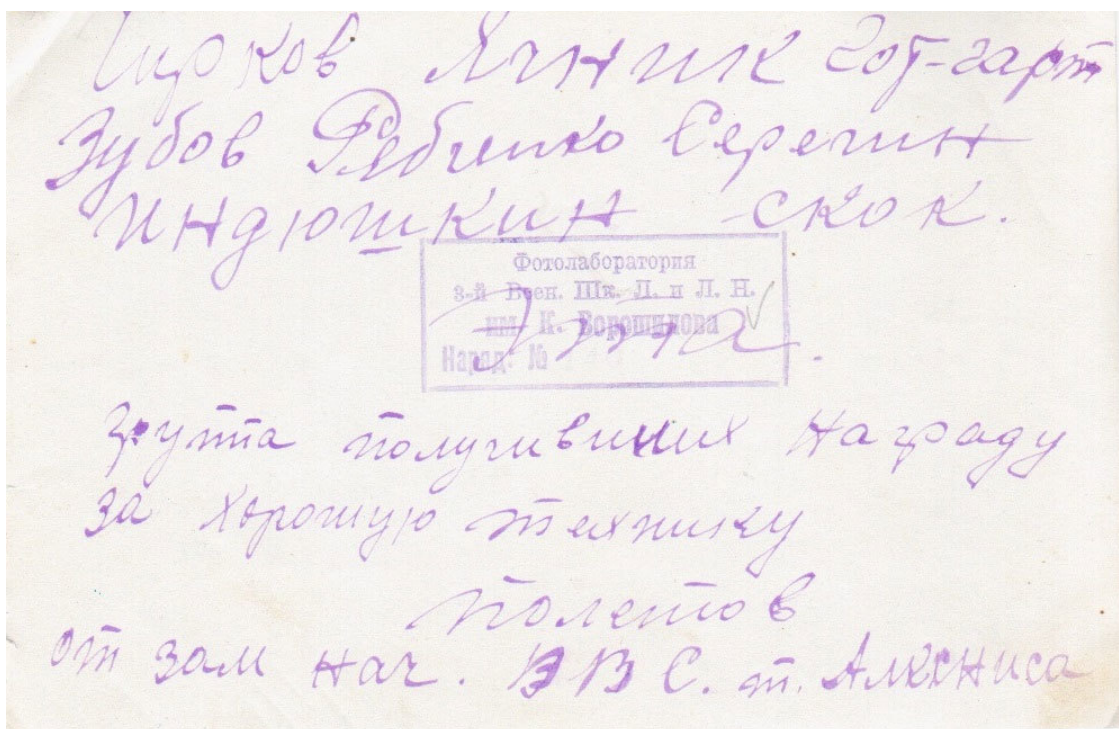


Фотография на память от ученика Якова Баранова. Фото из семейного архива.

Страница из летной книги



3-я военная школа летчиков и летнабов имени К. Е. Ворошилова. Тихон верхний ряд 1-ый слева. Фото из семейного архива.



Дарственная надпись на обороте фотографии от товарища Алкниса. Фото из семейного архива.

Именно товарищ Я. И. Алкснис в 1932 г. внёс предложение об учреждении Дня авиации. С тех пор 18 августа ежегодно отмечается этот праздник.

В феврале 1933 г. был командирован на станцию Едрово на переучивание на тяжелые самолёты. Там же был назначен командиром отряда 5-й тяжелой эскадрильи 2-й тяжелобомбардировочной авиационной бригады.

В 1933 г. Тихон Рябченко принимал участие в воздушном первомайском параде над Москвой на самолете ТБ-1. В дальнейшем неоднократно участвовал в первомайских парадах.

№№ п/п.	Год	число месяц	КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Максимальн. высота полета	Продолжит. полета		Тип самолета	Отметка о выполнении задания
					часы	мин.		
1-3	11.4.33		Аэродром. трениров. полеты	400	-	25	ТБ-1	Выполнено.
4-8	13.4.33.		то же	400	-	47	ТБ-1	Выполнено.
9.	-	-	Аэрдр. полет в зону 1 на вырост	1000	-	34	ТБ-1	Выполнено.
10	17.4.33		тренировка в широком парке	1000	-	37	ТБ-1	Выполнено.
11-14	-	-	тренировка в полете широкой	1000	2	01	ТБ-1	Выполнено.
15-16	20.4.33		тренировка в широком отряде	400	-	15	ТБ-1	Выполнено.
17-18	21.4.33		тренировка в широком отряде и др.	500	1	12	ТБ-1	Выполнено.
19.	25.4.33.		Аэрдр. полет в зону 13 на отряд					
			Летные девятилетия	1000	-	59	ТБ-1	Выполнено.
20	-	-	Полет в широкой девятки по к. кругу в Едрово	1000	-	51	ТБ-1	Выполнено.
21	27.4.33.		Перелет Восток-Москва	2000	4	00	ТБ-1	Выполнено.
			Итого за Апрель лет		11.	21		21 полет
22	1.5.33		Участие в Перво-майском параде над Москвой	150-500	4	07	ТБ-1	Выполнено
23.	5.5.33.		Перелет Москва-Восток	100-300	3	20	ТБ-1	Выполнено.
24-25	15.5.33.		Аэродром. полеты					
			полеты с края круга.	400	-	13	ТБ-1	Выполнено
26-27	15.5.33.		Аэродром. полеты					

Страница из летной книги

После октябрьской революции 1917 г. большевикам достался довольно большой царский авиационный флот. Но к 1918 г. сохранилось лишь несколько машин, остальные были разрушены или разукомплектованы, многие летчики эмигрировали за границу. Мировой экономический кризис 1929 г., усиление враждебности капиталистических стран по отношению к СССР, приход к власти фашистов в Германии в 1933 г. вынудили компартию СССР взять курс на укрепление обороноспособности государства. В начале 30-х гг. в СССР началась новая эра в развитии самолетостроения, стали открываться конструкторские бюро, авиационные институты для подготовки квалифицированных специалистов, начался серийный выпуск новых самолетов. Изменялась и улучшалась скорость, вооружение, маневренность, высота и дальность полетов. Были спроектированы и построены новые истребители, бомбардировщики, штурмовики, самолеты разведки.

Сталин считал развитие авиации в СССР одной из самых важных задач, лично курировал рождение каждого нового самолета. Знал характеристики самолетов, часто приезжал на аэродромы, встречался с конструкторами и летчиками, хорошо их знал и досконально с ними разбирали каждую мелочь.

Одним из лучших авиаконструкторов того времени был А. Н. Туполев, создатель легендарных самолетов ТБ-1, ТБ-3, АНТ-6, АНТ-25. Это были одни из лучших самолетов в мире, на которых были осуществлены беспосадочные перелеты через Северный полюс в Америку (Чкалов В. П., Байдуков Г. Ф., Громов М. М.), спасение челюскинцев, эти самолеты участвовали в первомайских воздушных парадах. В 1932–1933 гг. СССР посетили правительственные делегации из Франции (министр авиации Пьер Кот), Италии (зам. министра авиации Итало Бальбо, один из ближайших соратников Муссолини), и Польши. В СССР стали готовиться к ответному перелету.



Самолет ТБ-3. Фото из семейного архива.

Ответный перелет в Италию

В 1934 г. для серии ответных визитов в Варшаву, Рим и Париж на авиационном заводе № 22 сделали по спецзаказу десять самолетов ТБ-3Р. Вооружения эти машины не имели, самолеты покрасили в белый цвет и нанесли фальшивые гражданские регистрационные номера. Экипажи подбирались заранее, все командиры самолетов имели большой налет и опыт полетов в сложных метеоусловиях. 28 июля 1934 г. три самолета ТБ-3Р отправились в Варшаву. Командирами самолетов были Байдуков Г. Ф., Мов и Леонов. 5 августа стартовали сразу две тройки: первая тройка под командованием Байдукова, Ефимова и Леонова отправилась через Киев и Вену в Париж. Вторая тройка самолетов ТБ-3Р, командирами которых являлись Соколов, Головачев и Рябченко Т. Л. направилась через Киев, Люблин и Краков в Рим. На главном римском аэродроме Чампино советскую делегацию торжественно встречали с оркестром, исполняющим «Интернационал», представители командования итальянской авиации, генералы, офицеры и много дипломатов, был выставлен почетный караул. Всех членов советской делегации разместили в лучшем отеле Рима. За 10 дней пребывания в Италии участники перелета посетили Римский Колизей, императорский дворец Калигулы, Ватикан, развалины Помпеи и вулкан Везувий, завод Fiat, аэропорт, авиационный завод. В Палаццо Венеция в Риме делегацию принимал Муссолини – глава итальянского правительства и министр авиации. Повсюду советскую делегацию сопровождали представители итальянской прессы. Для делегации ежедневно устраивали шикарные обеды. Не обошлось без курьезной ситуации. Из воспоминаний Тихона Лукьяновича: «На одном из обедов нам принесли суп, хлеб и вилки. Все члены советской делегации были растеряны, не знали что делать, удивленно переглядывались между собой. Заметив наше смущение, один из итальянских авиаторов показал на примере как есть этот суп – хлеб крошится в тарелку и промоченный хлеб едят при помощи вилки».

Возвращались они через Вену и благополучно прибыли в Москву 16 августа. Четырехмоторные советские самолеты произвели должное впечатление в европейских столицах. Задание было выполнено хорошо.

В ноябре 1935 г. Тихону Лукьяновичу было присвоено звание полковника. В декабре 1935 г. он был отправлен в высшую летно-тактическую школу города Липецка, где проучился до 11 сентября 1936 г.

№№ п/п.	Год	число месяц	КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Максимальн. высота полета	Продолжит. полета		Тип самолета	Отметка о выполнении задания
					часы	мин.		
750-751			Полеты по боевой схеме разрыв 1200 и 3, 4, 5, 6, 7.		1	05		
			В октябре и-це полетов 5. Налет 12 часов 19 минут.					
			В июне и августе участвовал в тренировках Европейского полета.					
			На самолете ТБ-3 полетов 16. Налет 25 ⁵⁰ часов					
			На самолете АНТ-6 полетов 14. Налет 53 ⁴⁰ часов					
			Итого полетов 30. Налет 79 ³⁰ часов					
			Н-к штаба войск №1 2053					

Страница из летной книги.

«Испанский» летчик

В это же время выучил испанский язык, о чем дома даже не знали. В сентябре 1936 г. был послан в служебную командировку в Испанию по спецзаданию советского правительства и находился там один год до сентября 1937 г., участвовал в авиационных операциях по защите Мадрида от генерала Франко. За что был награжден орденом Красного знамени и медалью за боевые заслуги.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.