

А.Леонтьев(Поправкин)



ГЕРОИ
ЛЕНИНГРАДСКОГО
НЕБА

1941

1945

12+

Алексей Анатольевич Леонтьев(Поправкин) Герои Ленинградского Неба

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=54138905

SelfPub; 2023

Аннотация

221 Лётчик, защитники Ленинградского Неба. Я писал только о самолётах, на которых и защищали мой город.

Алексей Леонтьев(Поправкин) Герои Ленинградского Неба



Рисунок взят из интернета

Герои Ленинградского Неба

Вспомним Лётчиков Блокадного Ленинграда.

Никто не забыт, ни что не забыто.

Всё дальше уходят страшные дни Блокады, и всё меньше остаётся людей выстоявших и победивших!

Я учился в той же школе, в которой училась Таня Савиче-

ва и самый большой осколок от фугаса в стене школы, хранился у меня. Я жил на одной улице, но по разные стороны с ней.(2 и 3 линии В.О.)

Я уже был помешан на Небе, а в ларьке Союзпечати продавалась маленькая книжка, брошюрка И.Г. Иноземцева “Воздушные тараны в небе Ленинграда“ всего за 6 копеек. Так, что к моменту вступления в пионерскую организацию, я уже знал кто такие Здоровцев, Жуков и Харитонов.Потом, мне стукнуло 15 лет, и мои одноклассники подарили мне книгу И.А. Каберова “В прицеле свастика”, а Мама Б. Полевого “Повесть о настоящем человеке“

Потом, лет 5 я не занимался историей авиации, как вообще историей потому, что учился, и времени совсем не было.

Зато потом, узнав, что мои некоторые товарищи на работе знают много больше моего, я начал вспоминать о былых увлечениях.

В середине 90-х, я побывал музее Обороны на Соляном. Это был крупнейший музей в Европе. В нём было всё то, чем оборонялись и всё то, что нападало. Свыше 300000 экспонатов и даже живые самолёты среди них! Музей занимал огромную площадь.

Однако, было “организовано” так называемое ленинградское дело, и в 1949 году, партийно-креативные чиновники приступили к разгрому этого музея, начиная с отключения электроэнергии, до захвата отдельных залов успешно закончив эту вакханалию лишь со смертью Иосифа Виссарионовича 5 марта 1953 года закрыв музей полностью.

В 1989 году было принято решение о восстановлении этого музея. С 1996 года он вновь открылся, но уже без многих экспонатов, которые были ранее.

Первый раз я и пришёл в этот музей тогда. Я видел фотографию “живого самолёта” Г. Костылева. Его уничтожали! Вы сможете прочитать о Г. Костылеве в разделе о лётчиках Блокадного Ленинграда. Я узнавал о его жизни, даже когда нужно было думать о себе.

На стене зала я встретил фотографию Л. Белоусова-это лётчик, который летал без ног, как и без лица.

Лучше, чем написал о нём Сергей Дроздов, я не встречал. У меня лично слёзы текли. Потому ещё, что Сергей беседовал с ним и жил на одной улице.

Однако, тогда я ещё не был знаком с Сергеем, а о героях-лётчиках Блокадного Ленинграда информацию копил в

памяти из прочитанных книг.

Однако, своими знаниями удивил даже сотрудников музея.

– от куда вы всё это знаете?

-у Голубева это есть.

-мы его читали!

-но я читал несколько раз!

Как- то, находясь в командировке в Домодедово, в Москве, у нас был выходной день. Он на понедельник пришёлся. В этот день я приехал на Поклонную Гору. Музей с самолётами был закрыт. Сквозь заросли кустов, мне удалось разглядеть его Ла-5 с бортовым 15 и пастью акулы. Конечно, это была реплика. Милиционеры меня заметили и пустили.

Теперь я на пенсии. Знаю немало, время есть, и почти нет проблем. Я решил собрать материал о героях-лётчиках, принимавших участие в обороне Ленинграда. Оказалось, что задача не из лёгких. Не все герои считаются героями. Собрал то, что может быть необычным, а энциклопедические данные писал,(копировал) если других не было.

Лётчики немного рассказывают. Познакомили меня с Героем Советского Союза Абреком Аркадьевичем Барштом.

– Да, мало я сбил. Я на разведку и корректировку огня летал.(как он сказал 4 самолёта)

Взял я книгу Ленинград. Блокада. Подвиг. Там все герои есть. В алфавитном порядке. Она мне помогла. Сильно, хотя и неправильностей и неточностей там было достаточно.

Взял Асы Сталина. Энциклопедия. Томаса Полака. И она мне помогла очень. Правда, вторая фамилия и тут же ошибка. Антипов написано, вместо Антоненко. Правда, больше ошибок я не находил.

Вот так, сравнивая первых две книги с данными из интернета и особенно с “Уголком неба“ разделом Асы Второй Мировой.

Однако, книги Голубева В. Ф. “Крылья крепнут в бою” , И.А. Каберова

“В прицеле свастика“, как и И.И.Иноземцева “Воздушные тараны в небе Ленинграда “ являлись абсолютной истиной.

Вы знаете, что воздушные тараны делятся на две группы. Тараны огненные и просто тараны. В любом случае тараны требуют героизма. Стало быть, лётчик, идущий на таран-герою. Однако, по непонятным причинам звание Героя Советского Союза не предоставляли иногда.

Все знают Подвиг Н. Гастелло. Он совершил огненный таран 26 июня 41 года. Но мало кто знает, что на следующий день Пресайзен Исаак из того же полка совершил огненный таран. Совершил подвиг, а героя Советского Союза не дали. Только благодаря хлопотам наградили Орденом Отечественной Войны через лет 25 после её окончания!

Один случай огненного тарана не закончился смертью лётчика на Ленинградском фронте.

Два или три случая лобового тарана не закончились гибелью лётчика на Ленинградском фронте.

Героем за совершение 100 успешных боевых вылетов или сначала за 10, а потом за 15 сбитых, лётчик-штурмовик – 80 вылетов, лётчик-бомбардировщик – 60 вылетов, лётчик военно-транспортной авиации – за 25 полетов в тыл противника со сбросом парашютистов или доставкой грузов партизанам. Данные меры, безусловно, сыграли свою роль в подъеме

духа фронтовиков.

Мне известно не менее 3 случаев, когда подписанное представление Г.К. Жуковым к высшей награде и званию Героя Советского Союза было не выполнено.

В моей собранной информации около 300 защитников Неба Ленинграда.

Я считаю, что тот, кто выступил против превосходящих сил противника один, и дрался до последнего патрона, а потом направил свой самолёт на таран, тот Герой. Независимо от присвоения ему высокого звания.

В январе 2014 года перехоронят капитан Александра Ивановича Титовца Факт смерти летчика был установлен, но место его захоронения до последнего времени оставалось неизвестным, в архивных документах сохранилась лишь приблизительная схема могилы. Ее поиском занялись сотрудники поискового объединения «Тризна». Поисковики обнаружили, что подбитый самолет Титовца под углом в 45 градусов врезался в болото, которых в тех местах очень много. То, что это был самолет именно Александра Титовца, удалось установить по заводским номерам агрегатов. Пилот, по всей видимости, погиб еще во время боя. Недалеко от места падения обнаружена безымянная могила, в которой и находятся

его останки.

Установить все имена погибших воинов, места их захоронений – священный долг последующих поколений. Это рядом с Всеволожском.

Многие имена лётчиков, их судьбы неизвестны, поэтому список будет дополняться.

Я буду выкладывать их имена частями. В предисловии шести частей я буду рассказывать о самолётах, которые использовались защитниками Ленинграда.

В перечне Героев-лётчиков я использовал

1 И. Каберова “В прицеле свастика”

2 В. Голубева “Крылья крепнут в бою”

3 И.Г. Иноземцев “Воздушные тараны в небе Ленинграда”

4. Ленинград. Блокада. Подвиг.

5 Асы Сталина. Энциклопедия. Томас Полак.

6. Уголок Неба <http://www.airwar.ru/>

Немного расскажу об авиации до военного периода.

В начале войны в составе советской авиации ВВС РККА находилось примерно 17500 боевых самолетов. В истребительная авиация имела 3552 И-16, 2898 И-153, 748 И-15, 1309 МиГ-3, 399 Як-1, 322 ЛаГГ-3;



Рисунок взят из интернета

- штурмовая – 362 И-15бис, И-153, Ди-6 и 249 Ил-2;
- фронтовая бомбардировочная – 4607 СБ, Ар-2, Як-4,

Су-2 и 458 Пе-2;

- дальнебомбардировочная – 1622 ДБ-3, ДБ-3ф, 516 ТБ-3 и 9 ТБ-7;
- разведывательная – 560 Р-10, Р-5, Р-З и др.

Последние три типа истребителей были современными. Их было чуть более 2000, современных штурмовиков Ил-2 249, да 1631 современных бомбардировщиков. Остальное было старьём.

Поскольку мы оборонялись, то и буду рассказывать о лётчиках истребителях, и самолётах на которых эти лётчики и летали тогда, т.е. до 1944 года, когда Блокада была снята окончательно.

Перед войной в Ленинградском военном округе было сосредоточено 1270 самолётов.

И-15 у которого даже шасси не убиралось стали поступать на вооружение в 1934, уступал врагу, по всем статьям в 1941 году, кроме манёвренности, поэтому о нём я и рассказывать не буду. Построено было всего 404 машины. Скорость он имел 370 км/ч

А вот И-15-БИС или И-152,(его называли "Королём", с их реактивными снарядами) было построено 2400 штук! Внешне они почти не различались, но имели большую дальность полёта и усилено пулемётное вооружение. Однако, к началу войны они также устарели, но с успехом применялись как штурмовики в 41 году.

И-153 поднялся впервые в воздух в 1938 году и являлся последней попыткой модернизировать И-15 БИС. Для этой цели пытались максимально уменьшить его лобовое сопротивление, сделав шасси убираемыми в полёте и сделали крыло типа "чайки". (Шасси убиралось ручкой троссовой лебёдки, управление которой надо было покрутить около 50 раз!)

Скорость возросла на 70 км/ч достигнув 440 км/ч и всего на 30км/ч меньше, чем у бомбардировщика фашистов Юнкерса-88. У бипланов И-15 и И-153 была потрясающая манёвренность. Шутили, что он может развернуться вокруг столба.

Однако, как показали боевые действия, воздушные бои, в основном, немцы старались вести на вертикалях, а не на горизонталях.

Удар сверху, со стороны солнца, как правило, с пикиро-

вания и моментальный уход.

Если головой не крутить, и вовремя атаки не заметить - всё ты труп! Именно поэтому, лётчики носили шёлковые шарфики. Не так сильно шея трётся.

Немецкий лётчик имел около 350 часов налёта, прежде чем его пускали в боевые вылеты. У нас было проще, но в начале войны наши лётчики ещё были лучше подготовлены, чем в 42 году. Старых- выбили или почти выбили, а новые “взлёт-посадка “ с налётом в 10-15 часов.

На земле, в первые дни войны немцы уничтожили 1300-1800 самолётов, а в воздушных боях мы потеряли около 400. Так, за первые 6 месяцев войны Люфтваффе потеряли на Восточном фронте почти четыре тысячи самолетов (общие потери советских ВВС за этот же период составили более 16 000 самолетов).



Фотография взята из интернета

Самым широко использовавшимся истребителем начала войны был И-16 Рождённый в 1933 году. Сам Валерий Павлович Чкалов его поднимал! Их было 3552 самолёта! Их применяли на Халхин-Голе и в Испании. Этот истребитель был лучшим из всех применяемых до тех пор, пока не появился Мессершмитт -109 Е. Вот и начал превосходить “Моску” по скорости почти на 100 км/ч и имел лучшее вооружение!(Моска -так его в Испании окрестили. Фашисты нарекли его Крысой, Ратой.)

В декабре 2003 я поехал на столетие первого полёта бра-

тьев Райт и там пришёл журнал с самыми лучшими самолётами мира. Среди них был И-16.

Я очень удивился. Просто знал об И-16, что это был первый наш истребитель моноплан(с одним крылом или двумя плоскостями и убирающемся шасси. Он был очень манёвренным!

Тут, спустя какое- то время я узнал, что он и прадед МиГ-29 и Су-27! Вот тут- то меня и осенило. Объединяет эти самолёты то, что они являются “аэродинамически- неустойчивым“ т.е. взаимное расположение центра масс и аэродинамического фокуса. Я не стану рассказывать вам что это такое, потому, что лучше, чем в учебнике по аэродинамике всё равно не расскажу.

Однако, если аэродинамический фокус разместить впереди центра масс, то управлять таким самолётом будет очень сложно. Зато появляется удивительная маневренность совсем несвойственная монопланам. Управление таким самолётом будет схожим удержанию палки в вертикальном положении на кончике пальца! Тут без компьютера не обойтись!

В 30-е годы компьютеров не было, поэтому пилот и управлял И-16, как жонглёр удерживает палку в вертикальном положении. Поэтому и считалось, что пилотировать

И-16 может лётчик средней квалификации, а не юнец.

С Мигом и Су чуть проще. “Палку на кончике пальца” удерживает компьютер.

Так вот, пока не появился Ме-109Е, И-16 “драл” всех. Но в 38-м году пришёл Эмиль, а Ишачок уже устарел. (Как Авиация стремительно развивалась! 5 лет, и всё. Старик!)

К началу войны с СССР появился Фридрих, Ме-109Ф, который обладал ещё большей и скоростью и ещё более мощным вооружением. И-16 исчерпал модификации и окончательно устарел. Но ему пришлось защищать Ленинградское Небо!



Фотография взята из интернета (снимок 1941года)

Как ранее уже писалось, к началу войны было 1309 МиГ-3, 425 Як-1, 322 ЛаГГ-3 но это не означало, что все они поступили в части. С завода истребители отправляли упакованными в ящики по железной дороге. В частях их расконсервировали, собирали и облетывали. Но не все собранные и облетанные за день летчиками (заводскими и военной приемки) самолеты принимались заказчиком, некоторые из них возвращали для устранения дефектов. Поэтому к началу войны многие из них были еще в дороге, на различных стадиях сборки в частях, либо в ожидании облета и приемки, на этапах разборки и упаковки в ящики и в ящиках на заводе. Так как именно Як-1, как показало будущее, был самым лучшим нашим истребителем в 1941, о нём и начну рассказывать.

Прототипом Як-1 послужил И-26. Работы по этому истребителю начались в КБ Яковлева А.С. в 1939 году. Т.к. мы проигрывали Me-109 в скорости, то на новом самолёте и нужно было её достичь. Нужно было достичь 600км/ч. Новый самолёт был показан в 1940 году, а его массовый выпуск начался с 1941 года. Новый истребитель уже занял заметное место среди наших новых истребителей.

Для улучшения аэродинамики фонарь соединялся с хвостом гаргротом. Это улучшало аэродинамическое качество, но ухудшало задний обзор, поэтому, в 42 году, в одном из

полков самостоятельно изменили этот гаргрот, сделав возможным обзор задней сферы. В этом же году КБ Яковлева на это откликнулось и стали выпускать Як-1 уже без гаргрота.

Мотор был М-105 с мощностью в 1050 Л.С. и полётной массой в 2800кг позволяли развивать скорость в 590км/ч.

В общем, была достигнута скорость на 10 километров меньше. Но истребитель был манёвренным, скоростным и главное доступным в пилотировании для лётчика невысокой квалификации, кроме того, истребитель был технологичен в условиях надвигающейся войны.

Вооружение состояло из одной 20 мм пушки и двух 12,7 мм пулемётов. Как и основного его немецкого конкурента-Мессершмита 109Е. Надо только сказать, что калибр немецких пулемётов был по-меньше.

Вот в таком виде он и начал поступать в полки.

В Ленинградский военный округ в 158-м иап поступило 20 самолетов. Не все самолёты прошли военную приёмку и не весь лётный состав был переучен на данный тип. Именно этот факт, делал картину ещё более грустной.

Для истребителей новых типов на одном из заводов в Ле-

нинграде были разработаны и испытаны козырьки фонаря с прозрачной броней для защиты лётчиков. Однако, завод до эвакуации в декабре 41 года было выпущено лишь около 40 таких козырьков. Они пошли на Як-1, защищавшие Ленинград



Фотография взята из интернета

Прототипом МиГ-1 был И-200 конструкции Микояна и Гуревича.

По весне 1940 года, с мотором АМ-35 самолёт летал со скоростью почти 650км/ч и поднимался до 12 км! Зато ниже

5000 метров едва развивал 490 км/ч. При этом он был вооружён 3 пулемётами, один из которых был крупнокалиберный 12,7 мм.

Скорость ниже 5000 метров была неудовлетворительной, и тогда поставили мотор мощнее АМ-37. Поскольку это требовало некоторых изменений в конструкции, изменения центровки и в системе охлаждения, то это и было перенесено на МиГ-3.

С таким мотором удалось превысить скорость 500 км/ч ниже 5000 метров, остальные данные почти не изменились.

Было запланировано построить 3500 самолётов, но с началом войны, из-за проблем с двигателем было решено заменить его на АМ-38. А этот двигатель устанавливался на штурмовик Ил-2. По сколько в штурмовиках была большая нужда, то выпуск МиГов свернули. Однако, в 41 и 42 годах всего было построено 3422 самолёта, который был самым скоростным истребителем в мире. МиГ-3 был сложным в пилотировании истребителем и был доступен лётчику выше средней квалификации. Он имел высокую посадочную скорость, поэтому тем лётчикам, которые летали до него на И-16, переучивание было несложным, а с других типов обучались летать вновь.

МиГ был значительно тяжелее прежних бипланов, поэтому и взлет на нем был труднее, что также становилось причиной множества аварий.

Когда начались боевые действия, то оказалось, что бои ведутся на высотах менее 5000. А МиГ-3 был не только самым скоростным, но и высотным!

А на высотах до 3-4000 самым обычным. Кстати, меня очень сей факт удивил! Дело в том, что англичане признали истребитель Р-39 Аэрокобра одним из самых плохих истребителей Второй Мировой. А у нас, этот истребитель, был одним из лучших!

Это потому, что он был хорош только малых и средних высотах. Немцы применяли на Восточном и Западном одинаковые истребители. И бомбардировщики... Кроме, Ю-87! Устаревший самолёт в “колоссе на глиняных ногах” Именно, в этом причина боёв на малых и средних высотах.

Однако, очень характерный пример того, как делали истребители у нас.

“Старший лейтенант Габринец поджег еще один фашистский самолет. Но в этот момент его обстреляли сзади и он получил ранение. Фашистские пилоты, понимая, что горю-

чее и боеприпасы у советских самолетов на исходе, стали наседать еще упорнее. Тогда Габринец пошел на «мессершмитт» в лобовую атаку. Фашист бил из всех пушек и пулеметов, а у нашего летчика уже же было патронов. Но, раненный, он не сворачивал с курса. Несмотря на попытку фашиста отвернуть в сторону в последний момент, истребитель (МиГ-3) старшего лейтенанта на огромной скорости ударил плоскостью по вражескому самолету, который развалился на куски. М. Габринец произвел посадку с убранными шасси на свой аэродром.

Другим самолётом приготовленным для Люфтваффе был ЛаГГ-3. Успели их построить 322 истребителя.

Как и на Як-1 поставили на него М-105. Мотор малого сечения, но водяного охлаждения- пулька попадала в рубашку двигателя, охлаждающая жидкость вытекла, масло вскипело, мотор заклинило.

У нас была ещё одна значимая проблема. Не было мощностей выпускать алюминий в нужных количествах. Использовали авиационную фанеру. Она плохо горела, но увеличивала массу. В общем, ЛаГГ-3 проигрывал Яку-1 немного по всем параметрам, а мощности двигателя явно не хватало, и особенно, в скороподъёмности и маневренности. За свою крепость и тяжесть в управлении истребитель прозвали ла-

кированный гроб гарантированный.

Уже потом, на ЛаГГ поставили М-82 и на свет появился один из лучших истребителей Второй Мировой Войны- ЛаГГ-5 или Ла-5.

“ЛаГГ-3, имевший в опытном образце много достоинств, в серийном производстве часть их растерял. Из-за худшей отделки и отсутствия необходимого опыта работы с дельта-древесиной серийные машины завода потеряли от 30 до 102 км/ч скорости. (По материалам контрольных испытаний, ЛаГГ-3 четвертой серии; 3121422 с восемью подвешенными РС-82 на высоте 5000 м развил скорость всего 503 км/ч. Машина седьмой серии ; 3121715 без РС на той же высоте обладала скоростью 549 км/ч.) К этому "приложили руку" и военные, под давлением которых (согласно ТТТ) на самолет навесили восемь РО-82 и добавили два дополнительных бензобака. КБ С.А.Лавочкина было молодым и не имело горького опыта "улучшения" самолетов по требованиям ВВС, как, например, КБ А.С.Яковлева. Уже в ходе боев выяснилось, что перетяжеленный ЛаГГ-3 обладает неудовлетворительными характеристиками скороподъемности, при выполнении виражей и разворотов самолет терял высоту, срывался в произвольный штопор. (Самолеты военного времени не имели прибора, сигнализовавшего летчику о приближении к режиму сваливания. О подходе к нему предупреждала аэроди-

намическая тряска самолета, возникавшая из-за срыва потока с крыла. У ЛаГГ-3, имевшего ламинарный профиль крыла, диапазон углов атаки от начала тряски до сваливания был существенно уже, чем у Як-1 и МиГ-3 с крыльями обычного профиля. Когда начиналась тряска, летчик просто не успевал вовремя среагировать, и самолет срывался в штопор.) От возросшего веса при посадках часто ломались стойки шасси. Такие несомненные плюсы, как наличие гидросистемы и мощного, но разного по типу, вооружения усложняли эксплуатацию, требуя дополнительного времени, специальных инструментов для подготовки к повторному вылету.” – это с Уголка Неба.

Вот такие отечественные самолёты- истребители обороняли Ленинград от фашистов.



Фотография взята из интернета (это P-40)

Как известно, в результате “блицкрига” советская авиация потеряла около 2000 самолётов всего за несколько дней, а к 31 декабря 41года боевые потери ВВС РККА составили около 21 тыс. самолётов! В соответствии с законом о Ленд-Лизе от 11 марта 1941 года, Советский Союз мог рассчитывать на помощь.

Закон предусматривал что:

- поставленные материалы (машины, различная военная техника, оружие, сырьё, другие предметы), уничтоженные, утраченные и использованные во время войны, не подлежат

оплате (статья 5)

- переданное в рамках ленд-лиза имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, будет оплачено полностью или частично на основе предоставленных Соединёнными Штатами долгосрочных кредитов (в основном беспроцентных займов);
- в случае заинтересованности американской стороны, неразрушенные и неутраченные техника и оборудование должны быть возвращены после войны в США.

С авиацией, впрочем, как и со всем остальным сложилась сложнейшая ситуация! Я не стану пересказывать всю помощь, которая нам была оказана, особенно, в 1941, сами прочитаете, если захотите. Помощь везде. От самолётов 20% всех выпущенных нами, до провианта, который в шутку назывался “Второй фронт“. Русская кровь- в обмен на то! Я не стану приводить факты, вы сами сможете их посмотреть, если захотите. Важно, только направить мысль в нужное русло. Почему т. Сталин не верил в возможность начала войны? Да потому, что вооружённые силы СССР много превосходили Германские, потому, что именно мы помогали вермахту подняться и не верилось, что будет блиц- криг и не верилось, что война будет затяжной и на два фронта! (Ещё Бисмарк предупреждал о войне Германии на два фронта.)

Итак, по ленд-лизу до 42 года нам поставили следующие истребители. Как известно, в результате “блицкрига” советская авиация потеряла около 2000 самолётов всего за несколько дней, а к 31 декабря 41 года боевые потери ВВС РККА составили около 21 тыс. самолётов! В соответствии с законом о Ленд-Лизе от 11 марта 1941 года, Советский Союз мог рассчитывать на помощь.

“В начале войны авиации люфтваффе удалось уничтожить на земле большое число советских самолетов. (На 31 декабря 1941 г. боевые потери ВВС РККА составили 21200 самолетов.) Возместить потери не представлялось возможным, так как заводы эвакуировались на восток. Львиную долю парка ВВС составляли устаревшие истребители И-16 и И-152. В результате к месту пришлось даже такие посредственные истребители, как Р-40.

Первые 195 «Томагавков» прибыли в Архангельск в октябре 1941 года (до принятия закона о Ленд-Лизе). Это были английские машины, от которых англичане при первой возможности поспешили избавиться. Полученные самолеты собирали на аэродроме, расположенном в 25 км от Архангельска. Вскоре поступило еще 25 Р-40, закупленных в США за золото (это было). В кратчайшие сроки самолеты начали пе-

редаваться в боевые части. Советские пилоты считали «Томагавки» средними машинами, лучше чем И-15 и И-16, но хуже Яков. Это мнение сохранилось до конца войны. Р-40 уступал в популярности Якам и Ла.

В начале 1942 года прибыли первые «Киттихавки» и их американские аналоги Р-40Е, а также Р-40F и К (313 машин), М (220 машин) и N (980 машин). В советских документах самолеты Р-40Е числились по-прежнему «Томагавками», название «Киттихавк» стали применять лишь к следующим модификациям. Всего в Советский Союз отправили 2430 самолетов Р-40, но доставить удалось лишь 2097 машин. Больше всего – 939 машин – отправили в СССР в 1943 году. Слабость Р-40 на больших высотах не так остро ощущалась на Восточном фронте, где бои обычно велись у земли. Однако пилоты не любили Р-40 за их низкую маневренность, скороподъемность и максимальную скорость. Свои претензии к самолету высказывали механики. Особенно резко отзывались они о «Томагавках» в зимний период эксплуатации. В холода часто замерзала жидкость в гидравлической системе, выходил из строя масляный радиатор, а подшипник вала винта рассыпался, что приводило к заклиниванию винта в полете.

Объективности ради надо сказать и о достоинствах самолета. Он отличался механической прочностью, имел боль-

шую дальность полета, мог в перегруз брать бомб больше, чем Ил-2, имел удобную защищенную кабину. Но все это не окупало его многочисленных недостатков. В неофициальном рейтинге истребителей советских ВВС Р-40 занимал почетное предпоследнее место, уступая первое место с конца «Харрикейну».

В поздний период войны машинами Р-40 в виде наказания оснащались те части, которые несли тяжелые потери, не показывая заметных успехов. В лучшем же случае поступали хорошие Як-7, Як-9, «Аэрокобры» и Ла-5.

Не способствовали популярности Р-40 в Советском Союзе постоянные перебои с поставками запасных частей. Дело доходило до того, что местными силами пытались приспособить к машинам советские колесные диски и покрышки. На самолеты пытались ставить советские радиаторы, а в систему охлаждения обязательно врезали сливные краны, чтобы не оставлять на ночь в радиаторах гликоль. Острее всего ощущалась нехватка запчастей к двигателям Allison V-1710. Но и тут удалось найти выход. По инициативе майора А.А. Матвеева в мастерских 13-й ВА переделали более 40 Р-40, установив на них моторы М-105П или М-105Р с винтами ВИШ-61П. Решение оказалось не очень удачным, максимальная скорость самолетов после переделки падала до 465 км/ч, но это был единственный способ поднять «Томагавки» в небо. В 1942 году в некоторых частях под крыльями истребителей устанавливали направляющие для неуправляемых

ракет РС-82, по два на крыло.

По оценкам нашего врага, немецкого генерала Вальтера Швабедиссена в своей книге "Сталинские соколы" ряд командиров Люфтваффе упоминают, что в конце 1941 г. на сцене появились английские и американские истребители (Кертисс Р-40 и «Харрикейн»), поставлявшиеся в рамках соглашения о ленд-лизе. Это создало некоторые трудности немецким истребителям, но советские пилоты не могли добиться от этих машин лучших показателей, чем от своих. Оценивая американский истребитель Р-40, в отчете JG 54 говорится, что по горизонтальной маневренности он был равен немецкому Вf 109F, но уступал ему в скорости и скороподъемности. По словам русского пленного летчика, самолет не пользовался популярностью у советских пилотов.

Самолет Р-40 обладал и существенным недостатком, приведшим к гибели не одного летчика. Из воспоминаний Командующего Северным флотом адмирала А.Г. Головки: "Эти самолеты имеют особые подшипники в своих моторах, потому что залиты подшипники не обычным сплавом, а серебряным. Американцы считают такой сплав новейшим техническим достижением; однако моторы с подшипниками, залитыми серебряным сплавом, часто выходят из строя. Вот почему наши летчики с горькой насмешкой называют эти самолеты "чудом безмоторной авиации". Чаще всего "киттиха-

уки" стоят в бездействии."

Именно разрушения подшипников на взлетных режимах двигателя и приводили к его отказу."

<http://www.airpages.ru/uk/p40rus.shtml>

Именно на этом самолёте погиб Борис Феоктистович Сафонов 22 лично и 3 в группе. Одна из версий отказ двигателя. Самолёт падал почти вертикально! Что-то берёт сомнение, что при отказе двигателя самолёт будет падать вертикально! (Он будет планировать!)

Его ведомый Кухаренко, призванный прикрывать своего командира, в бою не участвовал, т. к. вернулся на базу из-за отказа двигателя.

Наши летчики оценивали "Томагаук" в целом выше, чем английский "Харрикейн", который действительно уступал американской машине по всем основным показателям, кроме взлетно-посадочных характеристик. Однако, все были согласны с тем, что эта машина много хуже и современных советских и немецких истребителей. Недостаточная скорость и плохая скороподъемность рекомендовали ее не лучшим образом. Отмечались и положительные качества – удобная ка-

бина с хорошим обзором, фонарь хорошей прозрачности с устройством аварийного сброса, неплохое вооружение – секундный залп "Томагаука ПВ" почти вдвое превышал таковой же у МиГ-3. Маневренность на горизонталях была хуже, чем у всех советских и немецких истребителей, но лучше, чем у "Харрикейна"

Особенно выделялась значительная по советским меркам дальность полета – до 1100км. Мотор "Аллисон" при работе на пониженных оборотах и бедной смеси отличался хорошей экономичностью и самолет мог долго держаться в воздухе. Это позволяло эффективно использовать "Томагаук" как истребитель сопровождения и для полетов над морем.

Положительно оценивалась также прочность и надежность планера самолета и хорошая защита летчика – бронестекло на наших истребителях тогда почти не применялось.

Немаловажно было и то, что самолет был вполне доступен летчику средней квалификации, устойчив и "предупредителен" в полете.

Итак, всего было поставлено по Ленд-Лизу 2425 самолё-

тов Р-40.

Великобритания по Ленд-Лизу поставляла нам в 41-42 году Хоукер-Харрикейн.

Это истребитель начал поступать на вооружение в 1938 году. Истребитель мог достигнуть скорости в 560 км/ч и максимальной высоты полёта в 11100 метров.

Вооружён он был 12 пулемётами винтовочного калибра и был доступен лётчику даже невысокой квалификации. Вооружение было откровенно слабым, поэтому по собственной инициативе даже пытались его усиливать крупнокалиберными пулемётами. Однако, данный истребитель был самым эффективным при Битве за Англию. Дело в том, что Спитфайры отвлекали на себя Мессершмиты, а тихоходные Харрикейны расстреливали неповоротливые бомбардировщики.

Однако, Харрикейны использовались как истребители-бомбардировщики аж до 1947 года! Их было построено вместе с Канадой 14500 тыс. самолётов!

В СССР было поставлено почти 5000 самолётов. Англичане считают его одним из выдающихся истребителей Второй Мировой Войны. Находясь в Даксфорде, я сделал его снимок <http://www.proza.ru/2011/04/21/453>

После изучения всех материалов, касающихся Ленд-Лиза я абсолютно не согласен с высказыванием иных, которые с пеной у рта раздражённо брызгают слюной и говорят о поставках союзников как “ на тебе боже, что нам негоже“

В 41 году не было ни у США, ни у Великобритании ничего лучше, чем нам отправляли.

А у нас ничего почти и не осталось.

1 Абрамов Владимир Федорович

Родился в г. Кузнецке Пензенской губернии 14 июня 1921 г. В три года осиротел, несколько лет был беспризорным, пока его не приютил В.Кудряшов, председатель ВЧК г. Кузнецка. После окончания 7 классов школы работал на автобазе, окончил аэроклуб в г. Баку, а в 1940 г. – Ейское ВМАУ. Был направлен на Балтийский флот.

В Отечественной войне В. Абрамов участвовал с ее первого дня. Свой счет открыл на второй неделе войны, сбив Ju-88. Первый год войны он летал на И-153 с бортовым номером 42. В июле 1941 г. ему удалось подбить редкую машину – тяжелый четырехмоторный Fw-200. Сильно задымив, самолет со снижением пошел на запад, но был перехвачен парой лучших балтийских асов начала войны – Антоненко и

Бринько, которые сбили поврежденный "Кондор".

Характерно, что победа над летающим гигантом никому не была записана: Абрамов относил ее на счет "А" и "Б", Антоненко и Бринько посчитали сбитый самолет за Абрамовым.

18 августа 1941 г. в упорном воздушном бою на своей "Чайке" Абрамов сбил двухмоторный, восьмиточечный Vf-110 и повредил другую вражескую машину. Эта схватка походила на поединок кочевника, вооруженного луком, с закованным в броню крестоносцем: стрелы отскакивали от панциря так же, как пули ШКАСов "Чайки" от 10-миллиметровой брони "сто десятого". Однако не зря говорилось в боевых наставлениях того времени: "Исход боя решается не столько качествами самолета, сколько умением их использовать". Прицельные очереди сзади – снизу, по моторам, с крутым, доступным лишь на биплане, боевым разворотом, чтобы не проскочить вперед под огонь шести стволов Vf-110, сделали свое дело. Самолет Абрамова в этом бою также получил тяжелые повреждения. Стоило немалой отваги и искусства посадить изуродованную, почти не слушавшуюся рулей машину на свой аэродром.

Осенью юге же года В. Абрамов был назначен командиром звена. В апрельских боях 1942 г. был дважды ранен. Второе

ранение, в голову, оказалось тяжелым; спасла немедленная медицинская помощь, оказанная полковым врачом прямо у самолета "С 22 июня 1941 г. по 22 апреля 1942 г. совершил 308 боевых вылетов, 70 штурмовок, 87 разведок. В воздушных боях сбил 9 самолетов противника; два – индивидуально, семь – в групповых боях", – указывалось в характеристике Абрамова при приеме в партию в мае 1942 г.

Всего этот уравновешенный и требовательный летчик совершил около 600 боевых вылетов на И-153, И-16, Як-7Б и Ла-5, провел более 60 воздушных боев, сбил лично 21 и в группе 8 самолетов противника.

Среди сбитых им самолетов противника, наряду с основными боевыми машинами противника He-111, Ju-88, Vf-110, Vf-109, Fw-190, есть и "раритет" – He-177, – плохо идентифицировавшийся двухмоторный торпедоносец. Свой последний боевой вылет комэск, гвардии капитан Абрамов провел в тех же местах, где принял когда-то боевое крещение. Это закономерно для авиации Балтийского флота, не совершавшей в годы войны тех гигантских географических перемещений, которые выпали на долю других соединений. Всю войну Владимир Федорович провоевал в знаменитом 71-м иап, 31 мая 1943 г. ставшим 10-м гиап Балтийского флота, где воевали известные морские асы А.Батулин, В.Михалев, К.Соловьев-

Почти 30 лет после окончания войны служил Абрамов в авиации. Одним из первых среди морских летчиков он освоил реактивный истребитель. Служил инспектором по технике пилотирования, а позднее – начальником летной инспекции Северного флота. В 1959 г. окончил Высшие академические курсы при Военной академии Генштаба. Генерал-майор авиации Абрамов демобилизовался в 1974 г., жил в поселке Заря Московской области. Умер 23 мая 1985 г.

Герой Советского Союза (22.7.44 г.). Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й ст., 2 орденами Красной Звезды, медалями.

2 Авдеев Александр Федорович

Александр Авдеев родился в 1917 году в деревне Большая Талинка, ныне Тамбовского района, в семье крестьянина. Окончил 7 классов, школу ФЗУ. Жил в Любино, работал слесарем на Литейно – механическом заводе в Москве. Летать учился в Аэроклубе, который закончил в 1937 году, а через год поступил в Борисоглебскую Военную Авиационную школу.

Участник Советско – Финляндской войны 1939 – 1940 годов, служил в Ленинградской области, в составе 153-го

ИАП. Начав войну лейтенантом, он закончил ее Старшим лейтенантом, командиром звена.

С началом Великой Отечественной войны, 153-й ИАП защищал Ленинград, используя бипланы И-153. 19 Июля 1941 года, будущий известный немецкий летчик – ас, Лейтенант Вальтер Навотны (9-й штаффель I/JG 54), со своим ведомым, вылетел на свободную охоту в район Риги. В районе базирования 153-го ИАП они столкнулись с четверкой советских бипланов И-153, под командой Старшего лейтенанта Авдеева. В завязавшейся схватке Навотны сбил две "Чайки", но и сам попал под удар советского истребителя, зашедшего ему в хвост.

Это был истребитель Авдеева. В результате этой атаки Vf.109 немецкого Аса был сильно поврежден и ему пришлось покинуть машину, приводнившись в Рижский залив. Затем, в течение трех суток, Навотны добирался на спасательной лодке до территории занятой немецкими войсками. Машина Авдеева, в этом бою, так же была повреждена и пилот совершил вынужденную посадку на своей территории.

В один из дней, Авдеев атаковал группу Ju.88 сопровождаемых Vf.109 (всего около 20 самолетов). Он сбил Ju.88, но и его машина была повреждена и загорелась. Тем не менее, он продолжал атаковать и сбил еще один Ju.88 и лишь

затем выбросился с парашютом из горящей машины. Получив ранение в этом бою, он попал в госпиталь. По возвращению в полк, ему было присвоено звание Капитан. 23 Сентября 1941 года он атаковал позицию орудий около Пушкино вместе с другими летчиками и уничтожил ее. На следующий день, Авдеев повел группу истребителей на штурмовку вражеской мотопехоты к востоку от Ленинграда, где было уничтожено более десяти машин.

В Начале Октября 1941 года, в разведывательном полете, Александр Авдеев и Николай Лебедев обнаружили 5 самолетов He.111. Авдеев сбил 1 бомбардировщик, но самолет Лебедева был поврежден и Александр был вынужден вести дальнейший бой один. В итоге – оставшиеся "Хейнкели" повернули назад и ушли не выполнив своей задачи.

5 Октября он сбил очередной Vf.109 и вскоре был награжден Орденом Красного Знамени за 189 боевых вылетов и 7 лично сбитых самолетов. 1 Января 1942 года одержал очередную победу. 153-й ИАП был первым полком, который перевооружался на "Аэрокобры" (из первой группы этих машин отправленных в Советский Союз). Переучивание на новые самолеты началось 30 Июня 1942 года на аэродроме в Липецке. В Августе 1942 года полк был отправлен под Воронеж.

Его жертвой оказался Vf.109F-4, под управлением фельд-фебеля Франца Шульте (Franz Schulte), Аса с 46 победами, нашедшего свой конец возле поселка Новоусманский Воронежской области. Последними словами Шульте, в отчаянии прозвучавшими по радиации, были: "Почему это случилось со мной ?".

Это был первый таран выполненный на "Аэрокобре". 10 Февраля 1943 года Александру Федоровичу Авдееву было присвоено звание Героя Советского Союза, посмертно. К моменту своей гибели он одержал 13 побед и был награжден Орденами Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды.

<http://www.airwar.ru/history/aces/ace2ww/pilots/avdeev.html>

3 Алексеенко Владимир Аврамович

Алексенко Владимир Аврамович – летчик штурмовик. Родился 27 января 1923 года в селе Киевское Крымского района Краснодарского края в семье крестьянина. По национальности русский. Член КПСС с 1943 года. В 1940 году окончил среднюю школу и аэроклуб. В Советской Армии с мая 1941 года. Окончил Краснодарскую военную авиацион-

ную школу пилотов в 1942 году.

На фронтах Великой Отечественной войны с февраля 1943 года. Штурмовал вражеские батареи, обстреливавшие Ленинград, громил врага на Карельском перешейке, в Прибалтике и в Восточной Пруссии.

Звание Героя Советского Союза командиру эскадрильи 15-го гвардейского штурмового авиационного полка (227-я штурмовой авиационной дивизии, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) гвардии капитану Алексенко Владимиру Аврамовичу присвоено 19 апреля 1945 года за 230 успешных боевых вылетов на штурмовые удары по скоплениям войск и техники противника, за доблесть и мужество, проявленные при выполнении боевых заданий.

Второй медали "Золотая Звезда" командира 15-го штурмового авиационного полка гвардии майор Алексенко удостоен 29 июня 1945 года за 292 боевых вылета на штурмовку вражеских укреплений, аэродромов и уничтожение живой силы противника.

Всего в годы войны летчик штурмовой авиации Алексенко совершил 292 успешных боевых вылета. На его счету десятки сбитых и уничтоженных на аэродромах самолетов, 33 танка, 118 автомашин, 53 железнодорожных вагона, 85 по-

возок, 15 бронетранспортеров, 10 складов с боеприпасами, 27 артиллерийских орудий, 54 зенитных орудия, 12 минометов и сотни убитых солдат и офицеров противника.

После войны продолжал службу в армии. В 1954 году окончил Военно-Воздушную академию. В 1962 году – Военную академию Генерального Штаба. Генерал-лейтенант авиации (1968). Депутат Верховного Совета УССР 5-го, 8-го созыва. С 1978 года в отставке жил в Одессе. Награжден орденом Ленина, 4-мя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2-мя орденами Отечественной войны 1 ст., орденом Отечественной войны 2 ст., 2-мя орденами Красной Звезды, медалями. Бюст Героя установлен на родине.

Умер 16 июня 1995 года.

4 Алешин Сергей Михайлович

Экипаж 44-го скоростного бомбардировочного авиаполка во главе с командиром звена капитаном С. М. Алешиным вылетел на боевое задание в район Лемболово, где была обнаружена вражеская батарея. Алешин был закаленным, опытным летчиком. До поступления в училище Семен Михеевич был рабочим. С первых дней войны он громил гит-

леровцев, рвавшихся к Ленинграду. За мужество и отвагу коммуниста Алешина наградили орденом Ленина. Опытными воздушными бойцами были и остальные члены экипажа.

При подходе к цели Пе-2 вошел в сплошную облачность. Пришлось снизиться до высоты 600 м. Маневрируя среди разрывов снарядов, Алешин вел тяжело нагруженный бомбардировщик к батарее. Неожиданно самолет сильно трянуло, и из правого мотора вырвалось пламя. Но впереди уже виднелась вражеская батарея. И экипаж, несмотря на разгоравшийся пожар, встал на боевой курс. «Самолет горит. Идем на цель. Задание будет выполнено. Алешин» – вот последняя радиограмма о борта самолета. Спустя некоторое время от командования стрелкового полка пришло сообщение: горящий бомбардировщик продолжал лететь к цели и нанес по ней бомбовый удар. Когда пламя охватило весь самолет, он спикировал прямо на позиции вражеской батареи. [75]

Все члены героического экипажа – летчик капитан Семен Михеевич Алешин, штурман лейтенант Владимир Андреевич Гончарук, стрелок-радист старший сержант Николай Александрович Бобров были удостоены звания Герой Советского Союза. Лемболово поставлен обелиск в честь героев, напоминающий молодому поколению о беспримерном мужестве и героизме советских людей. Именем Алешина на-

зывается теперь село, где он родился.

http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig/02.html

5 Антонов Михаил Григорьевич

Патрулируя 12 июля в районе Гатчины на истребителях МиГ-3, летчики 19-го истребительного авиаполка лейтенант Михаил Антонов обнаружили немецкий бомбардировщик Ю-88, который летел на высоте 6000 м курсом на Ленинград. Антонов спикировал и, выйдя в хвост «юнкерса», дал длинную очередь из пулеметов. Выход из атаки он произвел вниз, чтобы не попасть в сектор обстрела бомбардировщика. В этот момент фашистский самолет атаковал Леонид Сухов.

После нескольких атак моторы вражеского самолета задымили. Гитлеровец перевел машину в пикирование, чтобы в облаках скрыться от преследования. Михаил Антонов не отставал и продолжал бить по нему из всех пулеметов. Но «юнкерс» уже приближался к кромке облаков. Еще несколько секунд, и он скроется.

«И тут я решил таранить, – рассказывал после Михаил Григорьевич, – расстегнул привязные ремни, направил свою

«щучку» на киль немца. А удар при таране был крепенький. Моего «ястребка» подбросило вверх, потом я стал сыпаться на хвост. Очнулся, заработал рулями. Машина слушается замечательно».

Чтобы не дать врагу уйти, молодой коммунист Михаил Антонов плоскостью своего самолета ударил по хвостовому оперению «юнкерса».

«Юнкере» упал восточнее озера Лубенское. Два немецких летчика, выбросившиеся на парашютах, были взяты в плен. Советский истребитель благополучно произвел посадку на своем аэродроме, имея лишь вмятину на крыле. Через два часа Антонов снова вылетел на патрулирование в свою зону – в четвертый раз за сутки. 21 сентября 1941 г. он с боевого задания не вернулся.

http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig/02.html

6 Антоненко, Алексей Касьянович

Родился 23 февраля 1911 года в деревне Васьковичи Российской империи, ныне Славгородского района Могилёв-

ской области, в семье рабочего. Русский.

Окончил школу ФЗУ. Работал слесарем железнодорожного депо в городе Дно Псковской области, потом – помощником машиниста паровоза.

В РККА с 1929 года. Окончил Ейскую школу морских лётчиков и летнабов. Служил в ней инструктором. Член ВКП(б) с 1932 года.

В 1939 году на реке Халхин-Гол в 40 воздушных боях в составе группы сбил 6 японских самолётов. Затем служил в 13-м истребительном авиационном полку (10-я смешанная авиационная бригада, ВВС Балтийского флота). Участник советско-финской войны 1939—1940 годов.

Участник Великой Отечественной войны. 25 июня 1941 года капитан Алексей Касьянович Антоненко вернулся в свой полк из Москвы, где ему вручили орден Ленина за отвагу, проявленную во время советско-финской войны 1939—1940 годов. В этот же день А. К. Антоненко сбил под Таллином первый на Балтике вражеский самолёт – бомбардировщик Ju-88. Отличился в июле 1941 года при обороне полуострова Ханко. За 34 дня боёв сбил 11 самолётов противника (1 – тараном).

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» Алексею Касьяновичу Антоненко присвоено 14 июля 1941 года.

А. К. Антоненко погиб 25 июля 1941 года – он разбился, совершая посадку на изрытое снарядами поле ханковского аэродрома Тяктоме. Героя похоронили на площади перед Домом флота, рядом с могилой Героя Советского Союза И. Д. Борисова.

<http://airaces.narod.ru/all5/antonen.htm>

6 Антонов Николай Дмитриевич

Родился 6 января 1909 года в городе Великие Луки ныне Псковской область (Россия) в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б)/КПСС с 1929 года. Окончил рабфак, работал Великолукском паровозовагоноремонтном заводе. В 1929 году по рекомендации парткома завода был направлен на учебу в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

В 1931 году был призван в Красную Армию и направлен в Качинскую военно-авиационную школу. В 1932 году, по-

сле успешного окончания летной школы, получил назначение инструктором в Качинскую военно-авиационную школу. В 1936 году за хорошую организацию учебы курсантов летному мастерству и выполнение ответственного правительственного задания командир звена Николай Антонов был награжден орденом Ленина.

В 1938 году командир авиационного отряда старший лейтенант Н. Д. Антонова был направлен на краткосрочные курсы комиссаров-летчиков при Харьковском военно-авиационном училище. После окончания курсов он получил назначение военным комиссаром 7-го истребительного авиационного полка Ленинградского военного округа.

В составе полка принимал участие в освободительном походе в Западную Украину 1939. Отличился в боях в ходе советско-финской войны 1939;1940 годов.

Военный комиссар 7-го истребительного авиационного полка батальонный комиссар Антонов совершил 30 боевых вылетов на разведку и уничтожение военных объектов. Во время боев в районе местечка Вилайоки (ныне село Великое Выборгского района Ленинградской области) лично водил подразделения полка на штурмовку противника. В январе 1940 года награжден орденом Красного Знамени.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от от 21 марта 1940 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с финской белогвардейщиной и проявленные личную храбрость и отвагу, умелое руководство боевой работой в тяжелых зимних условиях батальонному комиссару Николаю Дмитриевичу Антонову присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (N 261).

Летом 1940 года Герой Советского Союза старший батальонный комиссар Н. Д. Антонов был назначен военным комиссаром 42-й истребительной авиационной бригады.

В годы Великой Отечественной войны полковник Антонов командовал авиационной дивизией, был заместителем командира авиационного корпуса. Участвовал в обороне города Ленинграда, его летчики прикрывали "Дорогу жизни". С 23 июня 1943 года и до конца войны командовал 6-м (с 7 июля 1943 – 2-м гвардейским) авиационным корпусом ПВО, стоявшим на защите ленинградского неба.

В 1948 году окончил Военную академию Генерального штаба. Занимал ряд командных должностей. С 1970 генерал-полковник авиации Антонов ; в отставке. Жил в Ленинграде.

Умер 14 июня 1986 года. Похоронен на Богословском кладбище Ленинграда.

7. Багрянцев Михаил Иванович.

16 июля воздушный таран совершил командир звена 5-го авиационного полка ВВС КБФ старший лейтенант М. И. Багрянцев. Он находился в готовности номер один, когда дали команду на взлет: группа фашистских бомбардировщиков Ю-88 направлялась бомбить важный военный объект. Перехватив воздушного противника, советские истребители первой же атакой нарушили строй «юнкеров».

Михаилу Багрянцеву пришлось одному драться сразу против трех Ю-88. Два бомбардировщика успели нырнуть в облака. Балтиец понял, что и третий последует их примеру. Пулеметной очередью он преградил путь самолету. Фашисты яростно отстреливались и уходили к спасительным облакам. Старший лейтенант продолжал атаковать. Враг уже рядом, он дымится, но вот-вот войдет в облачность и скроется в ней. Вот в сетке прицела силуэт бомбардировщика. Багрянцев жмет на гашетку, но пулеметы молчат: в пылу боя он израсходовал весь боезапас. Тогда советский летчик вплотную подвел свой И-16 к вражескому самолету и винтом ру-

банул по хвостовому оперению. Какое-то мгновение он летел вместе с бомбардировщиком врага, рубя в щепки его рули управления. Затем Ю-88 перешел в беспорядочное падение и врезался в землю в районе Старой Руссы. Советский истребитель с остановившимся мотором был посажен Багрянцевым на колхозное поле.

Через два дня старший лейтенант Багрянцев снова вылетел на боевое задание на своем отремонтированном истребителе. Всего он сбил три вражеских самолета. 9 сентября 1941 г., отражая налет фашистской авиации на Ленинград, коммунист М. И. Багрянцев погиб.

http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig/02.html

8. Балюк Иван Федорович

Родился 30 апреля 1919 г. в городе Кролевец Харьковской губернии. Окончил Конотопский строительный техникум. В 1940 г. был выпущен Чугуевским военным училищем летчиков.

Встретил войну на Северо-Западном фронте, в составе 38-го иап, вооруженного И-153. Совершил на этом самолете

95 боевых вылетов на штурмовку, уничтожив на земле 30 автомобилей, 15 танков, 10 цистерн с горючим и 4 самолета. В начале 1942 г. Балюк сражался под Ленинградом, где одержал свои первые три победы. Всю вторую половину 1942 г. комэск 237-го иап (54 гиап) ст. лейтенант Балюк воевал под Сталинградом. Здесь он более 100 раз поднимал свой "як" навстречу врагу, сбил 12 самолетов противника, получил орден Красного Знамени и звание капитана. Его отличало бережное отношение к молодым летчикам; молчун, он обычно улыбался их настойчивым просьбам о немедленном вылете на боевое задание, проводил с ними учебные полеты, в бой вводил постепенно, под прикрытием "стариков"... Позднее гвардии майор Балюк воевал на Курской дуге, на Центральном и 1-м Белорусском фронтах. В начале 1944 г. 54-й гиап (1 гиад, 16 ВА) был перевооружен на "Аэрокобры". На этой машине пилот одержал еще 8 личных побед. Всего за войну он провел около 500 боевых вылетов, лично сбил 25 и в группе 5 самолетов противника (по другим данным – 18+4). В воздушных боях был дважды ранен.

В 1951 г. окончил ВВА. Летал до 1973 г., освоил многие типы реактивных истребителей. После отстранения от летной работы служба потеряла для него смысл: он демобилизовался в звании полковника. Жил и работал в Ростове-на-Дону.

Умер 13 января 2003 г.

Герой Советского Союза (24.8.43). Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й ст., орденом Красной Звезды, медалями.

<http://www.airwar.ru/history/aces/ace2ww/pilots/baluk.html>

9 Баранов Михаил Дмитриевич

Он родился под Петроградом в деревне Горки , ныне Кингисеппского района Ленинградской области, в семье крестьянина 21 октября 1921 г. После семилетки работал на Кировском заводе в Ленинграде и учился в аэроклубе. Его инструктор Г. Хорт был одаренным летчиком; недаром вместе с Михаилом аэроклуб закончили такие впоследствии яркие летчики-истребители, как Н. Козлов и М. Комельков. Вместе со своими товарищами Баранов был направлен в Чугуевское военное училище летчиков, которое окончил в 1940г.

...Свою первую победу молодой летчик одержал 22 сентября 1941 г., сбив Me-109. Радость его была беспредельна. Он улыбался, потирал руки и говорил сам себе: "Ура! Есть

один! Молодец, Миша! Угробил гада! Читай газеты, мама, читай газеты!". В одном из осенних боев 1941 г. он был сбит, ранен в ногу, выбросился с парашютом и более двух недель выходил с оккупированной территории, пробираясь к "своим", застрелил вражеского солдата. Вернувшись в строй, уже 2 октября "снял" висевший над линией фронта Хш-126, а подходя к своему аэродрому, сбил одного из пары неудачно атаковавших его "охотников".

5 августа 1942 г., прикрывая переправы через Дон, на глазах тысяч солдат он, резко развернувшись от солнца, атаковал во главе четверки большую группу самолетов противника. В этом бою Михаил сбил Ю-87 и 2 Ме-109, а когда его самолет был подбит, таранил четвертый вражеский истребитель.

Осенью 1942 г. капитан Баранов был назначен заместителем командира 9-го гвардейского полка. Старая рана и увечья, полученные в памятном августовском бою, не позволяли Михаилу летать. В ноябре он был направлен в госпиталь. Вернулся в свой полк Михаил лишь 15 января 1943 года.

Медицинское заключение, с которым он прибыл на фронт, гласило: "Подлежит амбулаторному лечению в части, к полетам временно не допускать".

Однако Михаил не представлял себя без неба и вскоре добился разрешения на учебно – тренировочные полеты. 17 января 1943 года штурман 9-го ГвИАП капитан Баранов поднялся в воздух на самолете Як-1, однако вскоре был вынужден приземлиться – машина оказалась неисправной. Спустя некоторое время он вторично поднялся в небо и стал выполнять над аэродромом фигуры высшего пилотажа. Внезапно машина перевернулась на спину и почти отвесно пошла вниз. Истребитель со страшной силой ударился о мерзлую землю и тут же взорвался... Причина гибели летчика осталось невыясненной.

Всего за полтора года своей службы М. Баранов совершил более 200 боевых вылетов, провел 70 воздушных боев, 83 (!) штурмовки, лично сбил 24 самолета противника.

11. Батурин Александр Герасимович

Родился в 1915 году в селе Полтавка Мартукского района Актюбинской области в семье служащего (врача). После окончания средней школы работал шофером. Затем учеба в Оренбургском аэроклубе, работа летчиком-инструктором в аэроклубах Оренбурга и Алма-Аты, начальником летно-планерной школы. В 1937 году окончил Высшую летно-планер-

ную школу. В сентябре 1938 года призван в Красную Армию. В 1940 году после окончания Ейского военно-морского авиационного училища был направлен на должность летчика. В годы Великой Отечественной войны, с ее первого и до последнего дня, воевал в составе авиачастей Краснознаменного Балтийского флота в качестве летчика, командира звена, заместителя командира и командира эскадрильи, штурмана авиаполка, участвовал в обороне Таллинна, Ленинграда, освобождении Советской Прибалтики. Награжден тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени и восемнадцатью медалями.

Звание Героя Советского Союза А. Г. Батурина присвоено 23 октября 1942 года за пятьсот шестьдесят три боевых вылета, девять лично сбитых самолетов противника и проявленные при этом доблесть и мужество.

Когда спрашивают Александра Герасимовича о самых трудных днях войны, он отвечает: В 1941;1942 годах приходилось вылетать по семь-восемь раз в день, к тому же в условиях блокады. Однако наши летчики-балтийцы громили врага ; на земле, в небесах и на море. Летчики-балтийцы были морскими летчиками.

3 апреля 1942 года во время массированного налета на военно-морскую базу Кронштадт шли более восьмидесяти

немецких бомбардировщиков, а на бой с ними вылетала восьмерка истребителей И-153, возглавляемая Батуриным. Летчики-балтийцы смело ворвались в самую гущу стервятников, разбили их строй, сорвали их прицельное бомбометание. В этом жестоком бою Батурин сбил три бомбардировщика. За это был награжден орденом Красного Знамени.

В последующих боях за Ленинград Батурин опять сбил три самолета, потопил три военных корабля, уничтожил три артиллерийские батареи, сорок зенитно-пулеметных точек, сорок две автомашины с солдатами и военными грузами, три аэростата воздушного наблюдения, взорвал четыре склада боеприпасов противника.

Политическое управление Краснознаменного Балтийского флота выпустило тогда листовку ;Отличный штурмовик-истребитель;, где говорилось:

;Герой Советского Союза капитан А. Г. Батурин ; воплощение героизма, храбрости, отваги в бою, настойчивости и выдержки. Он отлично овладел авиационной техникой. Стремительными воздушными атаками, метким огнем своего истребителя не раз обращал в бегство врага, много немецких асов вогнал в землю;.

Всего к концу войны на его счету числилось 30 сбитых

самолетов противника, из которых 12 – в группе.

В 1948 году гвардии майор А. Г. Батурич по состоянию здоровья уволен в отставку, до 1983 года работал в Аэрофлоте и ДОСААФ.

Гвардии полковник А. Г. Батурич жил в поселке Малый Зайкин Первомайского района.

Умер в 1985 году.

12. Белоусов Леонид Георгиевич

Родился 3 марта 1909 года в Одессе (Украина), в семье рабочего. Образование получил начальное, работал слесарем. С 1930 года в Красной Армии. В 1933 году окончил Одесское военное пехотное училище, но вскоре его потянуло в небо. В 1935 году, закончив Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков, он получил назначение в одну из авиационных частей.

Леонид Белоусов

Это написал Сергей Дроздов. С его разрешения.

«Лётчикам,

Людям смелой и гордой судьбы...»

К великому сожалению, мы за последние 20 лет стали забывать своих великих, настоящих Героев. Молодое «поколение пепси» – их и вовсе не знает. Наших людей, совершавших реальные, удивительные подвиги, из сознания и памяти молодёжи вытеснили накаченные голливудские недоумки, «черепашки ниндзя» и прочие высосанные из пальца персонажи.

Это печально... В юном возрасте людям свойственно искать себе пример для подражания. Если стране нужны были Герои, то и киностудии получали «социальный заказ» – и снимали великолепные фильмы про героев. Миллионы мальчишек стремились быть похожими на Чкалова, Гагарина, героев легендарного фильма «Офицеры». Потом «пришли иные времена» и киноэкраны заполонили бесчисленные фильмы и сериалы. Главные «герои» в них: бандюки, рэкетеры, проститутки, да «менты» по своему поведению, языку, «замашкам» и ромам ничем от бандюков не отличающиеся.

Когда больше не кому подражать, и не на кого равняться – этих бандюков и берут в пример миллионы ребят во всех

концах страны...

А мы потом удивляемся «росту преступности», дикому количеству жестокости и немотивированных убийств в нашей жизни. Вклад «мастеров искусств» в этот феномен – несомненен.

Строчку из знаменитой песни: «Когда страна прикажет быть героем, у нас героем становится любой!» – в душах очень многих молодых людей заменили «бабки», выпивон да бабы, а символом «успеха» в жизни стало сытое безделье. В годы тяжелейших испытаний страны победила благодаря совсем другим людям. О них и будет идти речь...

Сначала расскажу об одном Герое. Он и в советское время был, к сожалению, малоизвестен. Его жизнь и подвиг находился как бы «в тени» другого легендарного Героя Советского Союза Алексея Маресьева. А теперь, после десятилетий развала, деградации народного духа и памяти – и подавно почти никто не знает про мужество, жизнь и подвиг Леонида Белоусова...

Я родился и вырос в Ленинграде, на проспекте Добролюбова. На этом же проспекте жил и Леонид Белоусов. Иногда, гуляя с родителями по родной улице, мы встречали грузного мужчину, в больших чёрных очках, медленно прогуливав-

шегоя в сопровождении пожилой женщины. Видно было, что идёт он с трудом, опираясь на палочку. Это не вызывало особого удивления. Живых фронтовиков тогда было много, и инвалидов среди них – тоже встречалось немало. Гораздо больше внимания привлекала Золотая Звезда Героя Советского Союза на его груди. Это вызывало в то время у всех уважение и восхищение. Но даже не эта Звезда привлекала особое внимание к нему. Потрясало его ЛИЦО. Точнее – лица-то как такового у человека не было... Сплошной огромный ожог, покрытый розовой кожей и шрамами. Его нос, губы, брови, уши – были явно «сделаны» хирургами заново и не походили на обычные человеческие. Объяснить это невозможно. Такое лицо надо ВИДЕТЬ... Далеко не каждый мог, без содрогания, вблизи посмотреть в лицо Героя хоть несколько секунд. Его израненный, сожженный облик показывал, что звание Героя досталось ему страшной ценой.

Конечно, никто не подходил к нему на улице с расспросами или просьбами автографа, это не было тогда принято. Про его подвиг мы ничего толком не знали. Ни радио, ни телевизор, ни газеты про Белоусова почему-то не рассказывали. Даже фамилию соседа – Героя я узнал только спустя десяток лет.

После окончания училища мне довелось несколько лет прослужить под Гатчиной. Там в лесу находился довольно

большой военный городок, располагалось несколько воинских частей нашей 6 ОА ПВО. Я там и служил на различных должностях политсостава.

Одной из наших обязанностей была организация празднования Дней Победы и других военных праздников. На них мы частенько приглашали ветеранов Великой Отечественной войны. Они рассказывали нашим воинам, офицерам и жителям городка о своей боевой молодости, живых и павших товарищах, их подвигах и наградах. Кто-то делал это лучше, кто-то похуже, в общем, мероприятия эти были довольно привычными и особого интереса (будем откровенны) обычно не вызывали.

Как-то раз, накануне очередного праздника, председатель Совета ветеранов нашей 6 ОА ПВО дал нам новый номер телефона и предложил: «Позвоните Белоусову Леониду Георгиевичу. Вот кто умеет выступать! Да и сам он – человек-легенда. Правда, инвалид. Болеет частенько, и ходить ему трудно. Надо будет отвезти его от дома до части и обратно на машине». С этим проблем не было. Обычно мы ветеранов так и возили.

Телефон оказался не самого Белоусова, а его друга, который ездил с ним в дальние поездки, в качестве сопровождающего. Созвонились, согласовали детали, и в означенный

день и час я приехал на «уазике», по указанному адресу, на родной проспект Добролюбова. Меня уже поджидали два немолодых ветерана. В одном из них я узнал знакомого с детства Белоусова, со Звездой Героя на лацкане пиджака. Вторым был – сопровождающий, его друг, (фамилии которого, к большому сожалению, я не помню). Белоусов, не без труда, взобрался на высокую подножку «уазика» и сел в кабину рядом с водителем.

Мою попытку ему помочь пресёк сопровождающий: «Не лезь! Он сам».

Добрались без особых проблем. В зале гарнизонного Дома офицеров уже было полно народу: солдаты, офицеры и прапорщики гарнизона, женщины – военнослужащие были собраны «на мероприятие».

Вместо обычного «президиума» был только небольшой стол и несколько стульев полукругом, лицом к залу. (Так попросил оформить сцену друг Белоусова, в ходе наших переговоров о деталях встречи).

После традиционного вступительного слова командира корпуса, выступил друг Белоусова, кратко рассказавшего про Героя. Его рассказ про Леонида Георгиевича был довольно обычным и кратким: «Перед вами боевой летчик,

участник советско-финской и Великой Отечественной войн, заместитель командира полка. В составе 13 ИАП, ставшего впоследствии 4 –м гвардейским ИАП участвовал в обороне Ханко и «Дороги жизни», воздушных боях над Ленинградом и Карельским перешейком. Несколько раз был сбит в воздушных схватках с врагом (ведь мы воевали с очень умелым, умным и коварным противником!!!), получил тяжёлые ранения.

С 1944 года гвардии майор Белоусов летал БЕЗ ОБЕИХ НОГ».

(Тут в полусонном зале прошла волна изумления и недоумения. «Как без ног??? Он – без ног?!» – переспрашивали друг друга собравшиеся. Было видно, что Белоусов пришёл с палочкой и медленно поднялся на сцену, но впечатление безногого он отнюдь не производил).

«Освоил полёты на ПО-2, УТИ-4, Як-7, ЛА-5» – продолжал рассказ сопровождающий. «Совершил 300 боевых вылетов. Уже без ног смог лично сбить два вражеских истребителя». Этот рассказ, конечно, произвел определённое впечатление на зал.

Потом слово было предоставлено самому Белоусову. Он с усилием поднялся со своего стула и подошёл к микрофону.

На протяжении всего выступления (а оно было не слишком продолжительным, минут 40- 50). Белоусов выступал СТОЯ, не снимая своих тёмных очков. Но главное не это. Главное – КАК он выступал.

Ни до, ни после этого я не видел более яркой, эмоциональной и искренней речи.

Рассказать про ТАКОЕ выступление – невозможно. Его надо было слышать и видеть, находиться среди людей зала, к которым обращался Герой со своей, удивительной и неистовой речью.

Надо сказать, что голос у Белоусова был довольно высокий и резкий, но это не портило его выступления. Про себя он совсем ничего не рассказывал. Он говорил только про своих боевых друзей. Лётчиков, сражавшихся с жестоким и смелым врагом с первых дней страшной войны. Про боевых друзей-истребителей отчаянно дравшихся с врагом на своих фанерных «ишачках» и «чайках». Они в тяжелейших условиях сбивали немецких асов в небе того горького и страшного лета 1941 года. Про то, как они воевали на полуострове Ханко, где располагалась наша военно-морская база, в глубине Финляндии. Про то, как им приходилось и взлетать, и садиться под ежедневным обстрелом финской артиллерии, стремившейся уничтожить маленький авиагарнизон

базы. Про то, как один из них изловчился сбить «Юнкерс», израсходовав в бою всего СЕМЬ патронов. Про то, как отважно дрались и погибали его боевые товарищи, отдавая свои молодые жизни за Родину и её свободу.

Белоусов, рассказывая о боях, в основном употреблял именно это слово: «дрались». Не «сражались», не «воевали», не «вели бои», а именно «ДРАЛИСЬ». Видно было, что для него, и спустя тридцать лет после Победы, не снизилась острота восприятия, отчаяние тех жестоких боев, и он изо всех сил старался донести свои чувства и память сердца до нас, своих слушателей.

Летчики его эскадрильи Антоненко и Бринько стали первыми балтийскими Героями Советского Союза 14 июля 1941 года.

Капитан Антоненко успел провоевать всего лишь 34 дня и сбить 11 вражеских самолётов. Он погиб из-за нелепой случайности: спеша взлететь на перехват врага, не пристегнул наплечные ремни, и при посадке, когда под его самолётом взорвался финский снаряд, Антоненко выбило взрывной волной из кабины ...

Его ведомый старший лейтенант Бринько провоевал всего 2,5 месяца но успел сбить 15 самолётов врага. В последнем

бою он был смертельно ранен, но сумел посадить свой повреждённый И-16 на родной аэродром... Ему было всего 26 лет, Антоненко едва исполнилось 30. Совсем молодые ребята...

Некоторые фразы из рассказа Леонида Георгиевича навсегда врезались в мою память:

«Защищая Дорогу Жизни» мои боевые товарищи ежедневно совершали по пять – шесть боевых вылетов в сутки. Дрались не щадя ни себя, ни врага. Усталость была такая, что некоторые лётчики даже засыпали в кабинах в полёте!!! А при приземлении – вылезали из кабины, падали и засыпали тут же, в снегу, под крылом своего истребителя, в 20-ти градусный мороз, не чувствуя ничего от смертельной усталости и перенапряжения. Некоторые уставали так, что их не могли разбудить и привести в чувство для нового вылета. Порой нам приходилось даже прибегать к помощи наркотических средств для этого!». (Помню, как тогда всех поразили эти слова. ТАК говорить о боях было не принято).

Очень жаль, что у нас не было тогда кинокамер, или нынешней видеоаппаратуры, и мы не могли «заснять» его страстную речь. Такие ярчайшие выступления заслуживают увековечения. Это был поразительный рассказ бойца, летчика и патриота своей страны.

Его высокий, звенящий голос звучал в гробовой тишине. Никто в зале ни спал, ни шушукался, не разговаривал, и не отвлекался. Это было просто невозможно. Все, без преувеличения, были захвачены этой отчаянной речью и ловили каждое слово Белоусова.

Ключевым моментом его выступления был жест, когда он в самом конце своей речи, в момент наивысшего эмоционального накала сорвал с себя свои тёмные очки.

Зал АХНУЛ!!! Многие – «в голос». Два солдатика в первом ряду натуральным образом грохнулись в обморок, и их пришлось вынести из зала. Потрясение было всеобщим. Белоусов знал, конечно, КАКОЕ впечатление на людей производит его внешность...

И тут он сказал несколько слов и о себе, завершая свою огненную речь: «Мы отдали своей Родине всё: молодость, здоровье, жизнь. Всё, что имели и могли отдать. Миллионы моих сверстников не дрогнули в бою и погибли за вас, за нашу великую Родину, за её светлое будущее. Я несколько раз был сбит в воздушном бою, горел в самолёте и обгорел, как головешка. Был тяжело ранен и потерял обе ноги. (тут он слегка приподнимал свои брючины и зал видел, что вместо ног у него протезы. И снова АХАЛ...).

«Но я не мог оставаться в тылу, когда враг топтал нашу землю. Научился ходить на протезах, освоил новые боевые истребители и добился разрешения летать. Потом вернулся в свой полк, и дрался с беспощадным врагом вместе со своими боевыми товарищами, пока хватало сил.

Будьте же и Вы достойны нас. Мы – уже уходящее поколение. Мы сделали всё что могли, и должны были сделать для Родины в грозный час. Мы хотим быть уверены, что дрались и погибали не зря. Что наша страна – в ваших надёжных молодых руках, и вы не дрогнете в минуту испытания, как не дрогнули мы. Мы очень надеемся на вас, ребята!!!»

Овация завершила его выступление и длилась несколько минут. Овация искренняя, весь зал хлопал стоя, многие были потрясены и не скрывали эмоций.

Потом мы собрались в кабинете начальника Дома офицеров, выпили за встречу, помянули павших героев и я, как старший машины, повёз Белоусова и его друга по домам. В машине Леонид Георгиевич был молчалив и задумчив. Видно было, что весь запас сил и энергии он израсходовал во время своего выступления и не был расположен к разговорам. Молчал и его сопровождающий. Я тоже не докучал им вопросами. Довезли Белоусова до его дома. Он опять сам вышел из машины, тепло попрощался с нами, поблагодарил за

приём и гостеприимство.

Потом мы повезли к дому его друга. Он жил довольно далеко от центра.

«Хочешь, я расскажу тебе про Белоусова?» – спросил он меня. «Он ведь НИКОГДА о себе на таких встречах не рассказывает, только про своих ребят, лётчиков говорит».

«Конечно расскажите, я ведь тоже про него почти ничего не знаю», – ответил я ему.

Вот то, что сохранила память из рассказа друга Леонида Белоусова:

«Леонид был отличным, мужественным лётчиком. В 1938 году он поднял свою «чайку» (истребитель И-153) на перехват нарушителя воздушной границы СССР. Во время полёта погода резко испортилась, поднялась страшная метель. Белоусов не захотел покинуть свой истребитель и попытался посадить самолёт «вслепую». При посадке произошла авария, и самолёт загорелся. Товарищи с трудом вытащили Белоусова из кабины пылавшего истребителя. Он получил ужасные ожоги головы, лица, глаз. Госпиталь. 32 пластические операции на лице перенёс Леонид Георгиевич»...

«Ты хоть знаешь, КАК тогда делали пластические операции?!» – спросил вдруг меня друг Белоусова. И продолжил свой рассказ.

«Врач срезал у него кусочек кожи с плеча, или ключицы и пересаживал на очищенный от сгоревшей кожи участок лица. Потом 12 часов Леонид держал палец на этом месте. Чтобы кожа прижилась, нужна была температура 36,6 в этом месте. Иначе – возможно отторжение. И так 32 раза! Свою кожу срезают со спины и – на лицо.

Всё без наркоза, терпи, истребитель!

Муки адовы он перенёс. Веки у него сгорели почти полностью. Их ведь не восстановишь кожей со спины... С тех пор Леонид спит с открытыми глазами. Больше всего он боялся, что ослепнет и не сможет больше летать. Врачи долго не разрешали снимать ему повязку с глаз. Однажды Леонид не выдержал и сорвал её сам. И – закричал от радости. Он видел!!! А значит, смог вернуться в строй.

Началась финская война. К ним в госпиталь приехали Ворошилов и Жданов. Белоусов, чьё лицо всё еще покрывали повязки, обратился к наркому, умоляя разрешить ему отправиться на фронт. И получил это разрешение. Вернулся к себе в полк. Морозы в ту зиму стояли сильные, до 35-40

градусов, а кабина «чайки», на которой летал Белоусов – открытая. В ней и здоровое-то лицо страшно мёрзнет, а стогрешнее?! Чтобы смягчить боль Белоусов обмазывал лицо (и бинты на нём) толстым слоем жира и так летал всю финскую кампанию. Был награждён орденом Красного Знамени.

С началом Великой Отечественной – Белоусов командир эскадрильи на Ханко. Друзья в шутку за глаза называют его «несгораемый».

Затем – воюет в 13 ИАП. Этот полк прикрывает «Дорогу жизни» в осаждённый Ленинград. В декабре 1941 года в воздушном бою он был ранен, к тому же отморозил раненые, потерявшие чувствительность ноги, пока сажал самолёт. Врач поставил диагноз: спонтанная гангрена.

«Я вернусь!» – пообещал он своим боевым друзьям, когда У-2 увозил его в тыл...

Началась его долгая эпопея по госпиталям. После многих переездов он попал в алма-атинский госпиталь. Долго не давал согласия на ампутацию ноги. Но всё-же врачи вынуждены были это сделать. Правую ногу пришлось ампутировать выше средней части бедра. («Почти по самые яйца – понял»?! – мрачно подчеркнул рассказчик).

Беда не приходит одна. Спустя некоторое время страшный диагноз был поставлен и второй ноге Леонида Белоусова. Тут уже он не стал затягивать с операцией, и у левой ноги была ампутирована «только» ступня.

В 32 года Леонид стал инвалидом 1-й группы, без обеих ног и даже без лица...

Многие – спивались и погибали и от меньших увечий...

Белоусов же мечтал только об одном: вернуться в строй, ЛЕТАТЬ, БИТЬ ненавистного врага. Ему помогли достать хорошие протезы «подарок Рузвельта», которые он сам усовершенствовал. Освоил их. За счет долгих изнурительных и мучительных тренировок научился ходить: сначала на костылях, а затем и без них, только с палочкой. На это ушло больше года.

Наконец, он почувствовал, что сможет летать. Сможет освоить не только У-2, но и новейшие истребители. Осталось убедить в этом своих врачей.

(Книги-то то тогда про Маресьева «Повесть о настоящем человеке» – ещё не было. Дать разрешение безногому летать, было для врачей – немислимым делом).

Белоусов добился того, чтобы его судьбу решала военно-врачебная комиссия (ВВК) под руководством главного хирурга Балтийского флота легендарного И.И. Джанелидзе. Заседание ВВК состоялось осенью 1943 года, на 2-м этаже одного из полуразрушенных обстрелами зданий Ораниенбаума. В большой зале, где заседала ВВК, имелись высокие двери, из которых можно было выйти на широкий и длинный балкон. Под ним был (с дореволюционных времен) пруд. Белоусов всё это «разведал» и серьёзно подготовился к главному событию своей жизни.

В залу, где заседала ВВК он вошёл во флотской шинели (в помещениях осаждённого Ораниенбаума уже было прохладно). Четко подошёл к столу, стараясь не хромать. Доложил, как полагается. Решение членов комиссии, ознакомившихся с историей болезни и записями в его медицинской книжки было однозначным: «Ни о каких полётах – не может быть и речи, товарищ майор!» – строго сообщил Белоусову Джанелидзе. «Не просите и не уговаривайте нас, не поможет!!! Мы не имеем права это делать! Вы же, извините – инвалид!!!».

И тогда Леонид быстро обошел длинный стол, за которым заседали члены ВВК и рывком распахнул створки балконных дверей. Выйдя на балкон, он скинул свою шинель, перемахнул через его перила и прыгнул в холодную воду пруда, со второго этажа! Переплыв пруд, он выбрался на берег и снова

зашел в здание, где сидела потрясённая комиссия.

Никто из её членов, не мог промолвить ни слова.

Поднявшись на 2-й этаж, Белоусов, в мокром насквозь обмундировании, опять зашёл в залу и подошел к столу ВВК:

«Вот вы – все здоровые, а я – больной, инвалид. Пусть кто-нибудь из вас сделает то, что сейчас сделал я!!!» – бросил он врачам.

Взволнованный до глубины души Джанелидзе, не говоря ни слова, схватил медицинскую книжку Белоусова и написал в ней свою резолюцию: «ЛЕТАЙ, ОРЁЛ!!!».

После чего вышел из-за стола, обнял и расцеловал мокрого лётчика. Путь в небо для него был открыт.

Спустя некоторое время, его друзья из бывшего 13 ИАП, ставшего 4-м гвардейским истребительным авиаполком, встречали своего «несгораемого» и несгибаемого боевого товарища. Его назначили заместителем командира в родной полк.

Своё обещание: «Я вернусь» Белоусов сдержал, не смотря ни на что!

Потом была тяжёлая боевая учёба по освоению «строого» в управлении ЛА-5. Освоив его, Леонид Георгиевич стал совершать боевые вылеты и на перехват врага и на штурмовку его позиций и на сопровождение своих бомбардировщиков. Всего он совершил более 300 боевых вылетов и сбил 7 вражеских самолётов, в том числе – 2, летая без ног.

В начале 1945 года его ампутированные «культы» снова воспалились от огромных нагрузок и довоевать до победы в лётном строю Белоусов не смог. Пришлось снова долго лечиться. После войны он долго работал: сначала начальником аэроклуба в Озерках, в Ленинграде, затем директором таксопарка. Сейчас, когда здоровье позволяет выступает с рассказами про войну», – так и закончил своё повествование о Леониде Георгиевиче его друг.

На моей памяти мы ещё пару раз сумели пригласить Белоусова к себе в гарнизон...

И каждый раз он выступал также блистательно, отдавая рассказу всего себя, весь жар своей души, будто шёл в яростную атаку. И всегда его слушали все «затаив дыхание», спящих и равнодушных в зале не было.

И каждый раз он, в кульминационный момент выступле-

ния, срывал свои очки, вызывая стон зала и обмороки слабонервных. Предвидя это мы организовывали дежурство медицинской бригады (с нашатырём) для слушателей на его выступлениях.

Скончался Леонид Георгиевич Белоусов 7 мая 1997 года...

<http://www.proza.ru/2010/05/28/385>

Рассказ напечаан с полного согласия Сергея Дроздова!

13. Беляев Ириной Фёдорович

Родился 23 августа 1914 года в деревне Крюково ныне Бабушкинского района Вологодской области (Россия) в крестьянской семье. Жил в Алтайском крае. В 1932 году окончил Бийское педагогическое училище. Работал секретарём райкома комсомола в городе Киселёвске Кемеровской области.

В 1936 году был призван в Красную Армию и направлен в авиационное училище. В 1939 году окончил школу военных летчиков в городе Пермь и направлен в 123-й истребитель-

ный авиационный полк на западной границе страны.

Участник Великой отечественной войны с первого дня. В начале июля 1941 года, в подмосковном Монино, полк был перевооружен на истребители Як-1 и включен в 6-й истребительный авиационный корпус ПВО. Старший лейтенант Беляев вместе летчиками полка защищал небо столицы от налетов вражеских бомбардировщиков. Вскоре был назначен заместителем командира 1-й эскадрильи.

В сентябре 1941 года полк (ставший в ноябре 1942 года 27-м гвардейским) был переведен в состав 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО. С этого времени летчик-истребитель Беляев защищал ленинградское небо, прикрывал объекты на западном берегу Ладожского озера и западный участок ледовой трассы "Дороги жизни".

К июлю 1943 года гвардии капитан Ириной Беляев произвел триста шестьдесят пять боевых вылетов, в пятидесяти шести воздушных боях сбил лично тринадцать и в группе четыре самолёта противника.

2 июля 1943 года командир полка гвардии полковник Мажаев оформил представление на присвоение И.Ф. Беляеву звания "Герой Советского Союза". 7 июля 1943 года представление подписал командир 7-го истребительного корпуса

ПВО полковник Антонов. Но...

8 июля 1943 года в воздушном бою с истребителями в районе посёлка Синявино Ленинградской области гвардии капитан Беляев И.Ф. был сбит. Горящий самолёт упал на занятой врагом территории. Потрясённый гибелью друга, Карпов в ожесточённом бою в одиночку сбил два вражеских истребителя, а при заходе на таран третьего сам был сбит зенитной артиллерией. Приземлился на парашюте, к счастью, на своей территории.

Место падения самолёта Беляев тогда не было найдено, судьба лётчика оставалась неизвестной. Представление к высокому званию было сдано в архив. Семье сообщили, что капитан Беляев "не вернулся с боевого задания", т.е. "пропал без вести".

Уже в наши дни в районе населённого пункта Красный Бор, под городом-героем Ленинградом (ныне – Санкт-Петербург), в торфяном болоте был найден сбитый истребитель. В планшетке лётчика обнаружили фрагмент письма "Беляеву И...". Останки пилота были торжественно перезахоронены в городе Щёкино Тульской области, где жила его семья.

Указом Президента СССР от 5 мая 1991 года за мужество

и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов гвардии капитану Беляеву Иринею Фёдоровичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

8 мая 1991 года медаль "Золотая Звезда" (© 11646) и орден Ленина (© 460376) были переданы вдове Героя.

Награждён орденом Ленина, орденами Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, медалью.

14. Билюкин Александр Дмитриевич

Родился 11 сентября 1920 г. в деревне Жуково Смоленской губернии. После окончания семилетки и аэроклуба работал на заводе, затем получил направление в летное училище. В 1940 г. А.Билюкин окончил Борисоглебскую военную авиационную школу и младшим лейтенантом прибыл в 196-й иап Ленинградского военного округа для дальнейшего прохождения службы.

Первую победу летчик одержал уже в июле 1941 г., при облете своего И-16 вовремя заметив и атаковав вражеский

истребитель. Почти 3 года он защищал Ленинград: прикрывал город и "дорогу жизни", вылетал на перехват и сопровождение.

Самым удачным в его боевой биографии было 1 августа 1943 г. В утреннем бою комэск, ст. лейтенант Билюкин сбил ФВ-190, а в следующем вылете, в большом бою, где противник в течение 20 минут пытался наращивать силы, сбил 3 ФВ-190.

После разгрома немцев под Ленинградом 196-й иап (324 иад, 7 ВА), которым командовал известный ленинградский ас А. Чирков, действовал в составе Карельского фронта.

Выполняя задание по блокированию вражеского аэродрома в Северной Норвегии, капитан Билюкин на своей "Аэрокобре" с бортовым номером "53" и надписью "Александр Невский" одержал последнюю победу, сбив Me-109. Всего за войну провел 430 боевых вылетов на И-16, "яках" и "Аэрокобре", в 35 воздушных боях лично сбил 22 и в группе 2 самолета противника. В 1957 г. окончил ВВА. В 1966 г. полковник Билюкин вышел в отставку. Жил и работал в Москве.

15. Богачёв Александр Александрович

Родился 11 декабря 1922 г. в д. Большой Ужин Старорусского района ныне Новгородской области в семье крестьянина.

В ВМФ с 1940 г. В 1943 г. окончил Ейское военно-морское авиационное училище. В действующей армии с августа 1943 г. Летчик 51-го минно-торпедного ап 8-й минноторпедной ад ВВС КБФ лейтенант Богачев 12 октября 1944 г. в крейсерском полете потопил вражеский транспорт водоизмещением 12 тысяч тонн. Такой транспорт мог за один рейс взять на борт более 6 тысяч тонн груза или 200 средних танков. Всего летчик торпедировал и потопил на дальних коммуникациях в Балтийском море три транспорта общим водоизмещением 24 тысячи тонн.

6 марта 1945 г. А. А. Богачеву присвоено звание Героя Советского Союза. Полк получил наименование Таллинского. Он вел бои на подходах к портам Лиепаи, Вентспилса, Клайпеды, Гданьска и Балтийска.

С 1950 г. ст. лейтенант Богачев в запасе.

Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, Отечественной войны, Красной Звезды, медалями.

Умер 12 августа 1978 г. Похоронен в г. Петродворце Ленинградской области.

16. Богомазов Григорий Иванович

Родился 28 января 1918 года в деревне Коновалово, ныне Волоконовского района Белгородской области (Россия), в семье крестьянина. Окончив среднюю школу, работал мастером на чулочной фабрике в Сталинграде. С 1938 года в рядах Красной Армии. В том же году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с первого дня. По сентябрь 1941 года служил в составе 16-го истребительного авиационного полка, летал на И-16. Затем защищал небо Ленинграда в составе 158-го истребительного авиационного полка, летал на И-16 и "Киттихауках".

В апреле 1943 года Григорий Иванович убыл в Высшую офицерскую школу воздушного боя ВВС Красной Армии.

К июлю 1943 года заместитель командира эскадрильи 158-го истребительного авиационного полка (7-й истреби-

тельный авиационный корпус, Войска ПВО страны) старший лейтенант Г. И. Богомазов совершил 350 боевых вылета, участвуя в 50 воздушных боях, сбил 12 самолётов противника лично и 4 – в составе группы.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 сентября 1943 года заместителю командира эскадрильи 103-го Гвардейского истребительного авиационного полка Гвардии старшему лейтенанту Богомазову Григорию Ивановичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

К концу войны Гвардии капитан Г. И. Богомазов совершил около 450 успешных боевых вылетов.

После войны Григорий Иванович продолжил службу в ВВС. В 1956 году окончил Военно – Воздушную академию. С 1969 года полковник Г. И. Богомазов – в запасе.

Жил в городе Витебске, работал на обувной фабрике. Награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Отечественной войны 2-й степени (дважды), Красной Звезды (трижды), медалями.

Умер 16 января 1994 года.

17.Бородин В. И.

Группа штурмовиков под прикрытием истребителей возвращалась с боевого задания. Над Финским заливом на них напало более 20 вражеских самолетов. Советские летчики, у которых горючее и боеприпасы были на исходе, оказались в тяжелом положении.

На помощь по тревоге было поднято звено самолетов Як-7б 13-го истребительного авиаполка под командованием лейтенанта В. И. Бородина. За короткое время пребывания на Балтике он успел завоевать у товарищей уважение за мужество и мастерство. На его боевом счету числилось уже пять сбитых фашистских самолетов.

Чтобы отсечь истребителей противника от «илов», Бородин с ходу повел свое звено в лобовую атаку. «Фиаты» нырнули в облака. Но их ведущий, видимо опытный ас, не уклонился от боя. Однако и его нервы не выдержали – в последний момент фашист успел свернуть с губительного курса. Бородин стал его преследовать. Пока его товарищи вели бой с другими самолетами, Василий Бородин сражался с асом. Оставив попытки зайти в хвост «фиату», балтиец снова пошел в лобовую атаку. И снова враг отвернул. Тогда советский летчик в третий раз навязал противнику атаку с перед-

ней полусферы. К этому времени боеприпасы у него кончились, оставалось последнее средство – таранный удар. Третья попытка отвернуть врагу уже не удалась. Плоскость краснозвездного истребителя сокрушила его самолет. Бой происходил на малой высоте, поэтому Василий Бородин не успел воспользоваться парашютом.

В этой воздушной схватке советские летчики сбили четыре неприятельских самолета.

http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig/02.html

18. Бринько Петр Антонович

Имя Петра Бринько стоит в одном ряду с именами прославленных Асов Второй Мировой войны. К 14 Сентября 1941 года на его личном счету было 15 сбитых самолетов противника, причем два из них – тараном. И это всего лишь за 2,5 месяца с начала войны.

Петр Бринько родился 17 Сентября 1915 года в пос. Мандрыкино, ныне в черте гор. Донецка, в семье рабочего. Окончил 10 классов и Аэроклуб в Запорожье. В ВМФ с 1935 года. Окончил Ейскую школу морских летчиков. Участник

боев с японцами у озера Хасан в 1938 году и реке Халкин – Гол летом 1939 года, Советско – Финляндской войны 1939 – 1940 годов.

С первых дней Великой Отечественной войны на фронте. Воевал в составе 13-го ИАП ВВС БФ, под командованием Героя Советского Союза Майора Романенко. Защищал небо Ленинграда, Таллина. Оборонял полуостров Ханко. Тогда то и раскрылся в полной мере боевой характер этого человека.

3 Июля 1941 года два вражеских истребителя неожиданно напали на аэродром. Бринько сумел под огнем поднять свою машину в воздух и набрать высоту. Тут же, над аэродромом, он сбил один из вражеских самолетов. Через день он уничтожил "юнкерс". Вражеские бомбардировщики приблизились в этот раз к аэродрому, используя низкую облачность. Считанные секунды – и самолет Бринько взмыл в воздух. Он дерзко атаковал противника, и вскоре один из самолетов упал на землю.

8 Июля, возвращаясь на аэродром после штурмовки вражеских войск, Бринько встретил и атаковал вражеский бомбардировщик незнакомой конструкции. Моторные гондолы придавали ему вид Ju.88, а двухкилевой хвост – Vf.110. Петр Бринько со второй атаки сбил этот воздушный гибрид, и тот плюхнулся в воду. Летчики погибли. Затонувший самолет

был извлечен из воды и установлен на центральной площади Ханко. Как потом выяснилось, это был разведчик Ju.86.

24 Июля 1941 года в воздушном бою на дальних подступах к Ленинграду (в районе полуострова Лагсберг) Петр Бринько, исчерпав боеприпасы, таранным ударом сбил вражеский самолет Vf.110. Товарищи восхищались храбростью и боевым умением Петра, учились у него летному мастерству. Таким же отважным и умелым пилотом был и его боевой товарищ – ведущий пары Алексей Антоненко, с которым Бринько летал с первых дней войны. 14 Июля 1941 года, за мужество и героизм, проявленные в боях с противником, им обоим было присвоено звание Героя Советского Союза.

А через 2 дня это памятное событие было отмечено новыми победами отважных летчиков. На рассвете 16 Июля в землянку, где спали Антоненко и Бринько, вбежал дежурный и сообщил, что два финских "фиата" приближаются к аэродрому. Через несколько минут друзья были уже в воздухе. А еще через 10 минут оба "фиата" догорали на земле (однако финские источники этот факт не подтверждают)...

Почти все свои победы Балтийский Ас провел на одном истребителе – И-16 тип 18, с бортовым красным номером "5". Самолеты этого типа вынесли на себе самый тяжелый – начальный – период войны. Тогда они уже не были самыми

современными, обладали скоростью не более 465 км / час. Однако довольно высокая маневренность и хорошее вооружение давали им возможность успешно противостоять новейшим вражеским истребителям.

23 Июля Антоненко и Бринько вылетели на разведку. Выполнив задание, они решили заглянуть на базу вражеских гидросамолетов. Сделав несколько стремительных заходов, друзья подожгли 4 гидроплана, а вернувшись домой доложили своему начальству о результатах разведки. Вечером, в сопровождении двух "Чаек", они повторили налет на морскую базу противника.

2 Августа Петр Бринько одержал свою очередную победу – сбил финский истребитель Fokker D-XXI (бортовой номер FR-126 из LLv 30), а 7 Августа, в районе аэродрома Даго, уничтожил бомбардировщик Ju.88.

5 Сентября Петр Бринько, совершив свой второй воздушный таран, уничтожил очередной самолет противника. Это была его 12 личная победа, за которую он был награжден Орденом Красного Знамени.

Вот как это было .

5 сентября совершил воздушный таран командир эскад-

рильи 13-го авиаполка ВВС краснознаменного Балтийского флота Герой Советского Союза лейтенант П. А. Бринько. В этот день он находился возле своего истребителя И-16 и беседовал с техником самолета Рубановым. Неожиданно на горизонте показались немецкие самолеты. Как подсчитали потом наблюдавшие с земли, их оказалось шестнадцать.

Бринько мигом вскочил в кабину и взлетел навстречу врагам. Через несколько секунд за ним взлетел старший лейтенант Мальцев. Фашистские истребители, обладая численным преимуществом, пытались зайти в хвост самолету Бринько. Это им не удавалось: прославленный ас Балтики на своем юрком И-16 умело выходил из-под атаки и атакывал сам. Но он не имел возможности сосредоточить огонь на каком-либо одном «мессершмитте», так как их было слишком много и они наседали. К тому же надо было отгонять фашистов от аэродрома – главной цели воздушного противника.

Боезапас скоро кончился, но Бринько не вышел из боя. Он развернул свою машину и пошел в лобовую атаку на ближайший «Мессершмитт-110». Фашистский пилот успел изменить курс, подставив себя под прицельный обстрел советского истребителя. Но, к великой досаде нашего летчика, поразить врага было нечем. Разминувшись с «мессером» почти крыло в крыло, балтиец крутым разворотом зашел ему в хвост и стал сближаться. Вот враг уже рядом, еще секунда –

и винт полосу по его стабилизатору. И-16 от удара отбросило в сторону, и фашистский самолет с обрубленным хвосту в беспорядочном вращении полетел к земле. Недалеко от места его падения уже догорал другой «мессершмитт», обитый старшим лейтенантом Мальцевым.

Обладая высоким летным мастерством лейтенант Бринько умело посадил свою машину с остановившимся двигателем на аэродром. Это была его двенадцатая победа, А через неделю Герой Советского Союза Петр Антонович Бринько погиб, имея на боевом счету 15 сбитых самолетов. Такого большого количества побед славный сокол добился менее чем за три месяца войны.

Петр Бринько погиб 14 Сентября 1941 года когда, получив ранение осколком зенитного снаряда, не справился с управлением и врезался в высоковольтную линию. К тому времени он совершил более 100 боевых вылетов, имел на своем боевом счету 15 вражеских самолетов сбитых лично, еще 2 – в составе группы, сжег 1 аэростат – корректировщик.

Похоронен в братской могиле летчиков, погибших при защите Ленинграда. Награжден Орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями. В поселке Жилгородок, неподалеку от деревни Низино Ломоносовского района Ленинградской обл, установлен памятник – обелиск, на ко-

тором первой высечена его фамилия. Именем Героя названа одна из улиц в Донецке и Ленинграде. На шахте N:29 установлена мемориальная доска.

<http://www.airwar.ru/history/aces/ace2ww/pilots/brinko.html>

19.Булаев Александр Дмитриевич

Александр Булаев родился 9 сентября 1910 года на станции Чаны (ныне поселок городского типа) Новосибирской области, в семье рабочего. Окончил два курса Омского института инженеров Железнодорожного транспорта.

В Советской Армии с 1934 года. Окончил Харьковскую военную авиационную школу пилотов в 1936 году. Активный участник советско – финской войны 1939 – 1940 годов, А.Д. Булаев был, по видимому, самым результативным советским летчиком-истребителем в этом конфликте. Десятки раз поднимал он эскадрилью И-16 со льда Карельских озер и одержал не менее 9 личных побед (большинство из которых не подтверждается финскими источниками). Товарищи запомнили его широкую доброту, олимпийское спокойствие, оптимизм и необыкновенную силу.

С июня 1941 года – на фронтах Великой Отечественной войны. Командовал эскадрильей одного из лучших авиаполков Ленинградского фронта – 159-го ИАП. 16 мая 1942 года на перехват 10 бомбардировщиков Ju-88 вылетело звено наших истребителей под командованием капитана Булаева. В первой же атаке было сбито 2 "юнкерса". Ошеломленный противник стал беспорядочно сбрасывать бомбы и поспешно уходить на запад. Во время преследования на нашу четверку обрушились 8 Vf-109. В упорном бою советские летчики сбили 2 "мессера" и без потерь вернулись на базу.

Всего же Александр Булаев сбил лично 15 самолетов противника и 1 аэростат, еще 8 самолетов уничтожил в групповых боях (по другим данным количество раскладка другая – 17+5). Совершил более 350 боевых вылетов на истребителях И-16, Як-1, Ла-5 и Р-40.

17 мая 1943 года Александр Булаев погиб в авиационной катастрофе – рули Ли-2, на котором он летел с другими летчиками, оказались закреплены струбцинами.

2 сентября 1943 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). За период боевой деятельности был награжден Орденами Ленина (дважды), Красного Знамени и Отечественной войны 1-й Степени. Похоронен в

братской могиле на южной окраине гор. Волхов.

<http://www.airwar.ru/history/aces/ace2ww/pilots/bulaev.html>

20. Веденеев Валентин Иванович

Родился 17 мая 1921 г. в селе Флорищи ныне Кольчугинского района Владимирской области. Окончил 3 курса Кольчугинского металлургического техникума, работал мастером на Кольчугинском заводе по обработке цветных металлов. Окончил Краснодарскую военную авиационную школу пилотов в 1941 г.

На фронте с апреля 1942 г. Воевал на "Вохауках", а позднее на Ла-5. Принимал участие в боевых действиях на Западном, Ленинградском, 2-м Прибалтийском, 3-м Белорусском фронтах. В полку был дружен с В. Серовым. Молчаливый и спокойный, Веденеев словно дополнял энергичного балагура Серова, звавшего его "квадратом" и получившего в ответ кличку "конус". После гибели друга Веденеев попросил написать на борту своего Ла-5ФН – "За Владимира Серова". В паре с Веденеевым выполнил свои первые боевые вылеты известный впоследствии ас Д. Ермаков.

К октябрю 1944 г. штурман эскадрильи 159-го иап (275 иад, 13 ВА) ст. лейтенант Веденеев выполнил 182 боевых вылета, провел 52 воздушных боя, лично сбил 24 самолета. По данным М.Быкова к концу войны цифры другие – соответственно 191,47, 24+1.

В 1946 г. окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы, с 1957 г. – подполковник запаса. Живет и работает в Кольчугино.

Герой Советского Союза (23.2.45). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями.

21.Габринец Михаил Михайлович

7 сентября, прикрывая наземные части в районе станции Мга, группа самолетов МиГ-3 159-го истребительного авиаполка вступила в схватку с шестью «Мессершмиттами-109». Инициативу боя с самого начала захватили советские летчики, Старшему лейтенанту М. М. Габринцу удалось сбить один фашистский самолет. После этого строй немецких истребителей рассыпался, и они начали поспешно выходить из

боя. Но наши летчики не стали их преследовать, не имея права покидать охраняемый объект.

Ведущий группы дал команду на сбор. В это время из-за облаков выскочило семь «Мессершмиттов-110». И ленинградские истребители вступили в новый тяжелый бой. Старший лейтенант Габринец поджег еще один фашистский самолет. Но в этот момент его обстреляли сзади и он получил ранение. Фашистские пилоты, понимая, что горючее и боеприпасы у советских самолетов на исходе, стали наседать еще упорнее. Тогда Габринец пошел на «мессершмитт» в лобовую атаку. Фашист бил из всех пушек и пулеметов, а у нашего летчика уже же было патронов. Но, раненый, он не сворачивал с курса. Несмотря на попытку фашиста отвернуть в сторону в последний момент, истребитель старшего лейтенанта на огромной скорости ударил плоскостью по вражескому самолету, который развалился на куски. М. Габринец произвел посадку с бранными шасси на свой аэродром.

Одним из первых к «мигу» подбежал знаменитый ученый, главный хирург Советской Армии академик Н. Н. Бурденко. Он оказал медицинскую помощь раненому летчику. За совершенный подвиг Михаила Габринца наградили орденом Ленина.

После упорных и кровопролитных боев на ближних под-

ступях к Ленинграду ценой больших потерь в живой силе и технике немецко-фашистские войска 8 сентября 1941 г. овладели городом Шлиссельбург. С этого дня началась 900-дневная оборона невской твердыни в условиях блокады.

http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig/02.html

22.Гарбуз Александр Иванович

Такой случай произошел 3 августа 1942 г. и на Волховском фронте.

В составе четверки самолетов, Ил-2 448-го штурмового авиаполка на задание вылетел командир звена младший лейтенант А. И. Гарбуз. В свои 23 года он был уже опытным летчиком. В начале войны летал на бомбардировщике СБ, участвовал в налетах на Тильзит. После перевода с Западного фронта на Волховский он на «летающем танке», как называли Ил-2, продолжал громить врага.

Юго-восточнее деревни Ларионов Остров советские летчики обнаружили колонну вражеской пехоты, двигавшуюся по дороге. Приблизившись к цели на малой высоте, штурмовики сделали «горку» и пошли в атаку. Зенитная артилле-

рия противника открыла яростный огонь. Лейтенант Гарбуз, летевший во главе второй пары, занялся подавлением зенитных средств. После первой атаки Александр пошел на второй заход. И тут снаряд угодил в бензобак штурмовика. Машина вспыхнула. Пламя проникло в кабину, охватило одежду летчика, обожгло лицо и руки. Продолжать полет стало невозможно. И тогда мгновенно созрело решение врезаться в колонну гитлеровцев.

Развернув самолет вдоль дороги, Александр Гарбуз нажал гашетки всех пушек и пулеметов и на полном газу врезался в гущу подвод. При ударе хвостовая часть самолета, охваченная пламенем, отломилась и упала на комплект артиллерийских снарядов. Последовал сильный взрыв, разметавший находившиеся рядом повозки и фашистских солдат. А передняя часть самолета по инерции пронеслась дальше по дороге, рубя стальным винтом все, что попадалось на пути.

От сильного удара Александр Гарбуз потерял сознание. Когда очнулся, его взору предстала страшная картина разрушения: кругом валялись трупы и исковерканные повозки. И особенно его поразила тишина. Видимо, гитлеровцы, потрясенные огненным тараном, разбежались далеко в стороны.

Ждать их возвращения не стоило. Гарбуз вывалился из кабины и бросился в лес. Сзади слышались выстрелы, кри-

ки: фашисты уже пришли в себя, но советскому летчику удалось уйти от погони.

Преодолевая боль от ожогов и ушибов, отважный пилот двинулся на восток. Когда лес кончился, он увидел перед собой немецкие дзоты. Снова перестрелка и погоня, но опять спасли лесные заросли. Приблизившись к краю леса в другом месте, Гарбуз заметил артиллерийские позиции и решил переждать до темноты. Ночью летчик осторожно двинулся в нелегкий путь. Скрываясь от врагов, Гарбуз шел целые сутки, шел до тех пор, пока силы не оставили его. Очнулся он на руках советских бойцов.

За свой самоотверженный подвиг Александр Иванович Гарбуз был награжден орденом Ленина. После выздоровления он вернулся в свой полк и продолжал громить фашистов. 12 января 1943 г. А. И. Гарбуз с полным запасом бомб и снарядов вылетел на очередное задание. Это был его последний боевой вылет.

Осенью 1942 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов проводили Синявинскую наступательную операцию, стремясь прорвать вражескую блокаду. Наряду с фронтовой авиацией сухопутные войска поддерживали и авиационные части Краснознаменного Балтийского флота.

23. Годовиков Алексей Николаевич

Пламенным патриотом Родины, умелым воспитателем был комиссар эскадрильи 740-го истребительного авиаполка Алексей Николаевич Годовиков. В 1939 г. он закончил Качинскую военную авиационную школу летчиков, участвовал в боях с белофиннами. С начала Великой Отечественной войны Алексей Николаевич защищал небо Ленинграда, Тихвина, Вологды, был командиром звена, а затем стал комиссаром эскадрильи.

7 февраля 1942 г. он выполнял свой 170-й боевой вылет. К тому времени он имел на боевом счету пять сбитых фашистских самолетов. Во главе пятерки истребителей МиГ-3 комиссар вылетел на отражение налета вражеских самолетов на Тихвин. На высоте 7000 м Годовиков перехватил немецкий бомбардировщик Хе-111 и с ходу атаковал его. Фашистский пилот оказался опытным. Искусно маневрируя, он стремился оторваться от преследования. Но наш летчик не отставал. Атака следовала за атакой, однако поразить воздушного противника никак не удавалось. Когда кончился боезапас, комиссар пошел на таран. От удара по стабилизатору Хе-111

перешел в отвесное пикирование и врезался в землю. Но при таране погиб и советский летчик. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 марта 1942 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Память о мужественном комиссаре живет в сердцах благодарных потомков. В Москве на территории завода, на котором до войны Алексей Николаевич работал слесарем, ему [72] установлен памятник. Имя Годовикова носит один из техникумов в Москве, улица в Череповце, несколько пионерских дружин.

http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig/02.html

24.Голимбиевский, Алексей Афанасьевич

Родился 4 июня 1919 в селе Великая Мечетня ныне Кривоозерского района Николаевской области (Украина) в крестьянской семье. Украинец.

Образование – среднее.

В рядах Красной Армии с 1938 года. Добровольно поступил в Батайскую военную авиационную школу пилотов, ко-

торую окончил в 1941 году. В ряды Красной Армии призван Одесским РВК. Член ВКП(б)/КПСС с 1943 года.

На фронтах Великой Отечественной войны с февраля 1942 года. Воевал на Западном и Волховском фронтах.

24 апреля 1942 года, исходя из данных разведки, младший лейтенант А. А. Голимбиевский в составе 6 самолетов Ил-2, вышел на путь следования колонны автомашин общей численностью свыше 300 единиц с боеприпасами, горючим и подкреплением в живой силе. При первоначальном заходе на цель колонну обнаружить не удалось. Позже, в 2 километрах южнее Новгорода было обнаружено скопление всех машин колонны, производящих заправку горючим. Самолеты группы сделали 3 захода на цель. В результате штурмовых действий группой было уничтожено более 120 машин, взорваны цистерны с горючим и произошел ряд сильных взрывов. Несмотря на сильный заградительный огонь зенитных средств противника, группа в полном составе вернулась на свой аэродром. Результаты штурмовки были подтверждены разведкой и партизанами. За отличное выполнение операции всем экипажам была объявлена благодарность.

12 июня 1942 года разведкой в районе Ольховатки было обнаружено большое скопление вражеской пехоты и танков, готовые нанести удар по частям укрепрайона 2-й Ударной

армии. Младший лейтенант А. А. Голимбиевский в составе 4 самолетов Ил-2 во взаимодействии с группой самолетов Пе-2 атаковали расположение частей противника. Несмотря на сильный огонь зенитной артиллерии и действие истребителей было сделано 5 заходов группы для штурмовых действий. Пехота и танки противника не успели рассредоточиться и понесли большие потери. Прицельным огнем было уничтожено 14 танков и большое количество живой силы противника.

21 июня 1942 года младший лейтенант А. А. Голимбиевский добровольно, в крайне тяжелых метеоусловиях, вызвался выполнить задание по обеспечению вывода частей 2-й Ударной армии из тыла врага. Точно выйдя на цель, в составе 6 Ил-2, успешно выполнил поставленную боевую задачу.

При выполнении боевых заданий на Волховском фронте был легко ранен, дважды был подбит зенитной артиллерией противника, при этом дважды сажал самолет на своей территории.

С марта 1943 года участвует в боях на Юго-Западном фронте. За короткое время сделал 7 боевых вылетов на уничтожение переправ южнее города Белгорода и штурмовку узлов сопротивления в районе города Изюм. В результате штурмовых действий 7 июля 1943 года лично уничтожил 5

автомашин, 4 повозки с лошадьми, 2 орудия и одну зенитную точку. В групповом вылете в тот же день разрушил переправу.

17 июля 1943 года в районе Изюма в составе группы 6 самолетов Ил-2 А. А. Голимбиевским в результате штурмовки было уничтожено до 10 полевых орудий, 3 батареи зенитной артиллерии, 4 автомашины, 8 зарядных ящиков.

18 июля 1943 года в составе группы 6 самолетов Ил-2 А. А. Голимбиевский уничтожил от 6 до 8 повозок, 6 автомашин и подавил огонь 4 крупнокалиберных пулеметов.

Неоднократно получал благодарности от командования за отличное выполнение боевых заданий.

К марту 1944 года командир эскадрильи 175-го штурмового авиационного полка (305-я штурмовая авиационная дивизия, 9-й смешанный авиационный корпус, 17-я Воздушная армия, 3-й Украинский фронт) старший лейтенант А. А. Голимбиевский совершил 87 успешных боевых вылетов на штурмовку оборонительных сооружений, живой силы и боевой техники противника (по некоторым источникам, имел 12 воздушных побед, возможно, в это число входят и самолёты, уничтоженные на земле).

Указом Президиума Верховного Совета от 1 июля 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий командования, мужество, отвагу и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, старшему лейтенанту Голимбиевскому Алексею Афанасьевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина (№ 18981) и медали «Золотая Звезда» (№ 3935).

После войны до 1969 года служил в ВВС СССР. В 1949 году окончил Военно-Воздушную академию.

С 1969 года полковник А. А. Голимбиевский – в запасе. Жил в городе Луцк Волынской области (Украина).

Умер 24 января 1971 года.

25. Голубев Василий Федорович

Родился в 1912 году в селе Каменка, недалеко от Ленинграда. Закончил Ейское авиационное училище и получил назначение в 13-ю отдельную эскадрилью. Войну начал в составе 13-го ИАП, летая на И-16 с бортовым номером "13". Но 13-е число не принесло неудачи Голубеву. Первую победу он одержал 28 июня 1941 года, сбив немецкий бомбарди-

ровщик Ju.88. В начале июля его жертвой стал Мессершмитт Vf.109E. Затем началась полоса неудач.

13 июля он атаковал в лоб немецкие самолеты, приняв их за Ju.88. Однако это оказались двухмоторные тяжелые истребители Vf.110 с мощным вооружением. В итоге "ишачок" Голубева был подбит и пилот, весь облитый маслом, едва сумел совершить посадку на своем аэродроме. После этого случая механик Богданов предложил исправить бортовой номер истребителя на "14", но Голубев отказался 13 августа шестерка И-16 отправилась на прикрытие железнодорожной станции Вейнмар. Самолеты патрулировали на высоте всего 1200-1500 м, и этот тактический промах дорого обошелся летчикам. Десять Vf.109 напали на них сверху – ведомый Голубева был сбит, а сам Василий, получивший ранение в ногу, с трудом посадил машину на фюзеляж. Самолет был разбит, а пилот угодил на месяц в госпиталь. В середине сентября Голубев вернулся в свою часть, но 9 оставшихся истребителей полка к этому времени уже перелетели на аэродром в Новой Ладоге. Однако на авиабазе остались два поврежденных И-16 со снятым вооружением, которые к вечеру удалось отремонтировать. На них Голубев вместе со своим товарищем Ф. Зотовым и отправился догонять полк. Но в пути безоружные самолеты были атакованы "сто девятыми", и истребитель Голубева вновь оказался подбит, приводнившись на поверхность Ладожского озера. Благодаря своей хо-

рошей физической подготовке, летчик смог доплыть до берега, где его вскоре подобрал связной У-2.

На новом месте Голубеву опять достался И-16 с номером "13", но на этот раз Богданов не выдержал и по собственной инициативе исправил цифру на "33". С этих пор балтийский летчик постоянно летал на машинах с таким обозначением.

В начале октября Голубев в числе шести пилотов был откомандирован на полуостров Ханко для обороны флота и Кронштадта от налетов финской и немецкой авиации. Здесь отчетливо проявилась манера боя будущего аса, основанная на традициях Антоненко и Бринько. Сам Голубев описывал ее так: "Юнкерсы" начали уходить на восток, Я выбираю одного, подхожу метров на четыреста, посылаю два снаряда. Сближаюсь на короткую снайперскую дистанцию, стрелки "Юнкерса" молчат, видимо, оба убиты. Длинная очередь из трех пулеметов прошивает самолет врага от хвоста до кабины. Ju.88, медленно заваливаясь на крыло, уходит вниз. Близ позиций наших войск на земле вспухает огненный шар..."

В конце октября Голубев сбил два финских трофейных истребителя И-153, изрядно досаждавших советскому флоту, а 2 ноября схватился в воздухе с пятью финскими "Харрикейнами" из 32-й группы. Четыре И-16 одержали решительную победу, а Голубев записал на свой счет еще два сби-

тых самолета.

В последние месяцы 1941 года 13-й ИАП понес большие потери при обороне "дороги жизни" через Ладожское озеро. Частично в этом были виноваты немецкие "охотники" из JG54, летавшие на Vf.109F. Например, в начале декабря полк потерял двух летчиков, сбитых из-за собственной невнимательности. 7 декабря четверка И-16, находясь в невыгодной позиции под облаками, была атакована "охотниками" по пути домой. Двое пилотов были ранены, а один погиб, врезавшись вместе с самолетом в землю. С другой стороны, сказалось тактически неграмотное ведение боев руководством полка. Только 1 января 13-й ИАП лишился пяти летчиков, выбывших из строя по ранению, 3 истребителя сгорели и 7 были повреждены. Это переполнило чашу терпения вышестоящего начальства, и командный состав полка был полностью смнен. В. Голубев, как опытный боец, получил должность командира эскадрильи. С этого момента он мог без помех претворять в жизнь собственные тактические идеи и боевые порядки. И-16 стали летать парами, эшелонированными на разных высотах. Атаки противника он предлагал проводить на встречных курсах. Все боевые задания тщательно разбирались на предполетном инструктаже. Результаты сказались быстро – его 3-я эскадрилья стала лучшей в полку.

Некоторое время Голубева занимала тактика действий немецких "охотников". Поклявшись первым уничтожить вместе со своим подразделением "Мессершмитты", он вскоре пришел к выводу, что немцы, как правило, атакуют либо невнимательных пилотов, либо группы самолетов, возвращающиеся с боевого задания без боеприпасов. Особое внимание они уделяли отставшим от строя и поврежденным "подранкам".

12 марта 1942 года он и воспользовался этим обстоятельством, когда группа И-16 возвращалась на аэродром после штурмовки железнодорожной станции. Полностью сохранив боезапас, Голубев на обратном пути покинул строй и имитировал полет поврежденного самолета. Через некоторое время на горизонте появились две черные точки – два "Мессершмитта", заметив отставший истребитель, на форсаже бросились за ним вдогонку. Когда "охотники" приблизились на дистанцию около 1000 м, "поврежденный" И-16 вдруг резко развернулся навстречу противнику. Голубев вспоминал: "Вот когдагодились десятки вариантов и расчетов на такой маневр! Заканчиваю разворот на высоте около пятисот метров, противник намного ниже меня. Он такого маневра не ждал и оказался в лобовой атаке. Оба "Мессерам, здрав желтые носы, пошли на меня, видимо считая, что я без боезапаса и делаю ложную атаку. Темные трассы от двух Vf.109F точно тянутся к моему мотору. В прицеле ведущий

"охотник", дистанция примерно 500 метров, полторы секунды осталось на все, пусть даже на жизнь. Три огненные трассы молнией пронизали тонкое тело "Мессершмитта", мелькнувшее ниже меня метрах в пяти..."

Вспыхнувший немецкий истребитель упал на землю, а Голубев, развернувшись вслед второму Vf.109, дал залп реактивными снарядами. Вражеский самолет, попытавшийся уйти горкой, потерял скорость и с поврежденным хвостовым оперением, зацепившись за макушки елок и потеряв плоскости, совершил вынужденную посадку на границе аэродрома. Его пилот, раненый осколками, скончался через несколько минут после приземления. На руле поворота ведомого "Мессера" насчитали отметки 26 побед. Таким образом на счету Голубева появились 14-й и 15-й сбитые самолеты.

В середине марта 13-й ИАП был переименован в 4-й гвардейский ИАП (ГИАП), а осенью Голубев был назначен заместителем его командира, получив в конце года звание Героя Советского Союза. Полк по-прежнему воевал на И-16, хотя время этих юрких монопланов уже давно прошло. На вооружении JG54 с конца декабря появились новейшие истребители Фокке- Вульф FW.190А-4, сильно осложнившие для советских ВВС обстановку в воздухе. Тем не менее в январе 1943 года балтийский ас сумел и на "ишачке" уничтожить два хваленых "Фоккера". В этом же месяце полк нако-

нец был снят с фронта для освоения новых истребителей Ла-вочкина – Ла-5. Обрато под Ленинград он вернулся лишь спустя два месяца. Количество побед Голубева неуклонно росло. 21 апреля он сбил два финских истребителя Фиат G50bis, а в мае его жертвами стали три Ju.88 и один Vf.109. В это время пилоты полка на нескольких оставшихся И-16 часто вылетали на ночное патрулирование, попутно штурмуя прожекторные и зенитные установки противника, ведущие борьбу с легкими бомбардировщиками У-2. 30 июня Голубев впервые поднялся в воздух ночью на Ла-5. Перехватив и уничтожив немецкий разведчик Ju.88, он внезапно во время посадки был обстрелян собственной зенитной артиллерией, не предупрежденной заранее о полете незнакомого самолета. Истребитель получил повреждения, и пилот, после психологической встряски, с трудом совершил посадку на аэродроме.

В конце 1943 года Голубев принял командование над 4-м ГИАП и ему, как одному из самых результативных летчиков, был вручен Орден Британской империи 4-й степени. В отличие от многих других командиров, он продолжал полеты. 13 января он сбил свой 36-й самолет – Vf.110. С машиной этого типа у Голубева связан еще один эпизод биографии. Зимой 1944 года противник начал использовать "сто десятые" на Ленинградском фронте в качестве высотных разведчиков. Советские летчики немедленно организовали за ними охоту.

Один из этих самолетов Голубев долго преследовал и сбил на выходе из пикирования – Vf.110 пропахал целую просеку в лесу. 23 февраля он сумел догнать еще один двухмоторный "Мессершмитт". Одновременно с хвостовым стрелком немецкого разведчика он почти в упор открыл огонь. Результат был ошеломляющим. Vf.110 взорвался, и перевернутый взрывной волной истребитель Голубева сорвался в штопор. Восстановив управление машиной, контуженный, оглохший летчик с поврежденной барабанной перепонкой левого уха тем не менее доставил на свою базу убедительные доказательства своей 38-й победы. Капот двигателя изуродованного истребителя был вдавлен в цилиндры, а кусок дюралевой обшивки немецкого самолета врезался в крыло Ла-5 до самого лонжерона. Вернувшись к боевым вылетам в мае 1944 года, Голубев 28 июня одержал свою последнюю победу, отправив в воду Финского залива Фокке-Вульф FW.190.

Всего за время войны Василий Голубев совершил 589 боевых вылетов и сбил 39 вражеских самолетов лично и 12 в группе. После войны он продолжил службу, освоив в воздухе целый ряд реактивных машин.

26.Голубов Анатолий Емельянович

Родился 29 апреля 1908 года в деревне Новомарковка, ны-

не Кантемировского района Воронежской области, в семье крестьянина. Окончив 10 классов, работал трактористом. С 1930 года в Красной Армии. В 1933 году успешно окончил Одесскую военную авиационную школу лётчиков. Работал инструктором Борисоглебского авиационного училища. В 1941 году окончил курсы командиров полков при Военно – Воздушной академии.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Сражался на Юго – Западном, Ленинградском, Западном и 3-м Белорусском фронтах. Участвовал в освобождении Орши, Минска, Витебска. Командовал 18-м Гвардейским истребительным авиационным полком.

К апрелю 1945 года заместитель командира 303-й истребительной авиационной дивизии (1-я Воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) гвардии подполковник А. Е. Голубов совершил 355 успешных боевых вылетов, участвовал в 43 воздушных боях, лично сбил 10 самолётов противника (по другим данным – 14).

29 июня 1945 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны продолжил службу в ВВС. В 1949 году окон-

чил Военную академию Генерального штаба, а в 1952 – Высшую военную академию. С 1955 года генерал – майор авиации А. Е. Голубов – в запасе.

Награждён орденами Ленина, Красного Знамени (четырежды), Суворова 3-й степени, Александра Невского, Красной Звезды, медалями.

Умер 29 января 1978 года. Похоронен в Москве.

27. Горбачевский, Александр Иванович

Александр Горбачевский родился 20 сентября 1918 года в селе Лукашовка (ныне – Первомайский район Николаевской области Украины) в рабочей семье. Учился в Батумском индустриальном техникуме. В 1938 году Горбачевский был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. В 1940 году он окончил военную авиационную школу пилотов. С июня 1941 года – на фронтах Великой Отечественной войны.

К июлю 1943 года гвардии капитан Александр Горбачевский командовал эскадрильей 29-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии 13-й

воздушной армии Ленинградского фронта. К тому времени он совершил 386 боевых вылетов, принял участие в 78 воздушных боях, сбив 16 самолётов противника лично и ещё 7 – в группе.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1944 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» гвардии капитан Александр Горбачевский был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 3200.

После окончания войны Горбачевский продолжил службу в Советской Армии. В 1961 году в звании полковника он был уволен в запас. Проживал и работал в Петрозаводске. Умер 8 декабря 1989 года, похоронен на Сулажгорском кладбище Петрозаводска.

Был также награждён орденом Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, а также рядом медалей.

28.Горбачёв Иван Илларионович

На один советский истребитель МиГ-3, пилотируемый командиром эскадрильи 71-го истребительного авиационного полка ВВС КБФ капитаном И. И. Горбачевым, 10 августа напало шесть «Мессершмиттов-109». Фашисты, разделившись на пары, пытались расстрелять балтийца с разных направлений. Но советский летчик энергичным вертикальным маневром уходил из-под огня и нападавал сам. Уклонившись от прицельного огня фашиста, Горбачев зашел в хвост «Мессершмитту» и с короткой дистанции сбил его. Однако соотношение сил продолжало оставаться не в его пользу, к тому же кончились боеприпасы.

Врагам удалось поджечь советский истребитель. Пламя охватило мотор, лизало обшивку самолета, подбиралось к кабине. Но и в таком, казалось бы, безвыходном положении коммунист Горбачев сумел уничтожить врага, направив свою горящую машину на фашистский Me-109.

От сильного удара советский летчик потерял сознание. Когда он очнулся, перед глазами промелькнул падающий самолет с черными крестами, и Горбачев ощутил, что его «миг» тоже неудержимо несется вниз. Балтиец отстегнул привязные ремни, вывалился из кабины, выдернул кольцо парашюта и снова потерял сознание.

В чувство он пришел от ощущения холода, опустившись в воду Финского залива. Спасательный жилет оказался порванным, перебитая рука не действовала. Но Горбачев продолжал бороться. Через четыре часа после приводнения его подобрала морьяки с проходившего катера.

29. Грачёв, Иван Петрович

Иван Грачёв родился 5 января 1915 года в деревне Фролово (ныне – Клепиковский район Рязанской области) в крестьянской семье. В 1936 году был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. В 1939 году Грачёв окончил 1-ю Качинскую военную авиационную школу лётчиков. Участвовал в советско-финской войне. С начала Великой Отечественной войны – на её фронтах. Участвовал в обороне Ленинграда.

К январю 1942 года младший лейтенант Иван Грачёв был заместителем командира эскадрильи 191-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса Войск ПВО. К тому времени он совершил 102 боевых вылета, в воздушных боях сбил 9 вражеских самолётов лично и ещё 4 – в группе

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1942 года младший лейтенант Иван Грачёв был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 884

К сентябрю 1944 года гвардии майор Иван Грачёв командовал эскадрильей 68-го гвардейского истребительного авиаполка 5-й гвардейской истребительной авиадивизии 11-го истребительного авиакорпуса 3-й воздушной армии 1-го Прибалтийского фронта. 14 сентября 1944 года в воздушном бою под Ригой, израсходовав все боеприпасы, Грачёв совершил таран вражеского самолёта и погиб при этом. Похоронен в городе Лиепая.

Был также награждён орденами Красного Знамени и Красной Звезды, а также рядом медалей.

30.Гречишкин Василий Николаевич

Для контрбатареинной борьбы выделялись наиболее опытные и смелые экипажи. Именно таким и был экипаж 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка во главе с командиром эскадрильи майором В. Н. Гречишкиным. Он много раз успешно бомбил батареи и всегда благополучно возвращался на аэродром. Но 30 сентября 1943 г. все произошло иначе. Во время пикирования на дальнобойное ору-

дие в его бомбардировщик [94] Пе-2 угодил зенитный снаряд. Но цель, которую атаковал Гречишкин, все-таки была уничтожена его пылающим самолетом.

Майор Василий Николаевич Гречишкин и капитан Алексей Иванович Перегудов отдали жизнь за Родину, за Ленинград. Обоим коммунистам посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Стрелка-радиста сержанта Ивана Федоровича Марченко у земли выбросило из кабины. В бессознательном состоянии он попал в плен. Пройдя несколько лагерей для военнопленных, Марченко после войны вернулся в город на Неве. Он был награжден орденом Отечественной войны I степени.

31. Данилов Алексей Васильевич

Родился 1 июня 1923 года в с. Вязовый Враг Екатериновского района Саратовской области. После окончания трех курсов Московского речного техникума и аэроклуба Кировского района г. Москвы. В 1939 году добровольно поступил в Пермское авиационное училище. В 1941 окончил Кировабадскую военную авиационную школу.

С августа 1942 года до победы над Германией в Великой

Отечественной войне сражался в составе 1-го бомбардировочного авиационного корпуса и 2-й воздушной армии на Западном, Центральном, Калининском, Северо-Западном; Волховском, Воронежском, Степном, 2 и 1-м Украинских фронтах. Принимал участие в боях под Ржевом, Великими Луками, Демянском, в прорыве блокады Ленинграда, Курской битве, освобождении Украины, Румынии, Польши, Чехословакии, разгроме врага на территории Германии. За боевые отличия и безупречную службу в Советской Армии награжден двумя орденами Красного Знамени (1944, 1945), двумя орденами Отечественной войны 1-й степени (1943 – 2), медалями "За боевые заслуги" (1951), "За взятие Берлина", "За освобождение Праги" и тремя другими медалями, а также чехословацкой медалью "За храбрость".

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" Алексею Васильевичу Данилову присвоено 27 июня 1945 года за 179 успешных боевых вылетов на бомбардировщике Пе-2, нанесение большого урона противнику, выполнение ряда важных заданий по воздушной разведке и проявленные при этом доблесть и мужество.

В послевоенные годы А.В. Данилов окончил Краснознаменную Военно-воздушную академию и до 1956 года служил в армии. Майор в отставке, жил в г. Дедовске Московской

области.

Умер 11 декабря 1985 года.

32. Деменков Сергей Васильевич

Родился 25 декабря 1919 года в селе Астраханка ныне Мелитопольского района Запорожской области (Украина) в семье рабочего. По окончании школы ФЗУ работал токарем дизелестроительного завода в Мелитополе.

В Красной Армии с 1939 года. В 1940 году окончил Качинскую военную авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. В 1943 году воевал на Ленинградском фронте в составе 158 ИАП на Р-40 “Киттихок” Заместитель командира эскадрильи 103-го гвардейского истребительного авиационного полка (2-й гвардейский истребительный авиационный корпус, Ленинградская армия ПВО, Войска ПВО страны) гвардии старший лейтенант Сергей Деменков к августу 1943 года совершил 313 боевых вылетов, участвовал в 51 воздушном бою, сбил одиннадцать вражеских самолётов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 сентября 1943 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм гвардии старшему лейтенанту Деменкову Сергею Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда"

За время войны совершил около 500 боевых вылетов на истребителях И-16, Р-40 "Киттихаук" и Р-39 "Аэрокобра", в воздушных боях лично сбил 14 самолётов противника.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1953 году окончил курсы усовершенствования офицерского состава. С 1975 года генерал-майор авиации С.В.Деменков – в запасе.

Жил в городе Харьков (Украина), и там же трудился до выхода на пенсию.

Умер 4 мая 2003 года. Похоронен на кладбище в Харькове.

Награждён орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, 2 орденами Красной Звезды, орденом "За службу Родине в Вооружённых Силах СССР" 3-й степени, медалями.

Ростислав Демидов родился 4 ноября 1922 года в Харькове в семье служащего. С золотой медалью окончил десять классов школы. В ноябре 1940 года Демидов был призван на службу в Военно-морской флот СССР. В 1941 году он окончил Военно-морской авиационное училище имени С. А. Леваневского в Николаеве, после чего служил штурманом в 4-м минно-торпедном полку Тихоокеанского флота. С февраля 1944 года – на фронтах Великой Отечественной войны. Летал на самолёте «Бостон» вместе с командиром экипажа Героем Советского Союза Александром Гагиевым.

К концу войны гвардии старший лейтенант Ростислав Демидов был штурманом звена 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка 8-й минно-торпедной авиадивизии ВВС Балтийского флота. За время своего участия в боевых действиях он совершил 106 боевых вылетов, вместе с экипажем потопив 6 вражеских транспортов общим водоизмещением 27500 тонн, 1 подводную лодку, а также повредив несколько судов противника Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 марта 1945 года за «образцовое выполнение заданий командования и проявленные мужество и героизм в боях с немецкими захватчиками гвардии» старший лейтенант Ростислав Демидов был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали

«Золотая Звезда» за номером 5080.

В 1951 году Демидов окончил Военно-воздушную академию, после чего остался в ней старшим преподавателем кафедры боевого применения оружия. С 1964 года преподавал в Военно-морской академии, был начальником кафедры штурманской службы и применения авиационного оружия. В 1983 году в звании полковника Демидов был уволен в запас. В 1983—1991 годах был профессором кафедры безопасности Московского института инженеров гражданской авиации.

Доктор военно-морских наук. Был также награждён тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, рядом медалей.

33. Данилов Алексей Васильевич

Родился 1 июня 1923 года в с. Вязовый Враг Екатериновского района Саратовской области. После окончания трех курсов Московского речного техникума и аэроклуба Кировского района г. Москвы. В 1939 году добровольно поступил в Пермское авиационное училище. В 1941 окончил Кирова-

бадскую военную авиационную школу.

С августа 1942 года до победы над Германией в Великой Отечественной войне сражался в составе 1-го бомбардировочного авиационного корпуса и 2-й воздушной армии на Западном, Центральном, Калининском, Северо-Западном; Волховском, Воронежском, Степном, 2 и 1-м Украинских фронтах. Принимал участие в боях под Ржевом, Великими Луками, Демянском, в прорыве блокады Ленинграда, Курской битве, освобождении Украины, Румынии, Польши, Чехословакии, разгроме врага на территории Германии. За боевые отличия и безупречную службу в Советской Армии награжден двумя орденами Красного Знамени (1944, 1945), двумя орденами Отечественной войны 1-й степени (1943 – 2), медалями "За боевые заслуги" (1951), "За взятие Берлина", "За освобождение Праги" и тремя другими медалями, а также чехословацкой медалью "За храбрость".

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" Алексею Васильевичу Данилову присвоено 27 июня 1945 года за 179 успешных боевых вылетов на бомбардировщике Пе-2, нанесение большого урона противнику, выполнение ряда важных заданий по воздушной разведке и проявленные при этом доблесть и мужество.

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.