

Н. Бодрихин

КОЖЕДУБ



ЖЗЛ

КОЖЕДУБ

МОЛОДЕЖЬ —
на самолеты



Николай
Бодрихин



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Annotation

Книга посвящена выдающемуся советскому асу, трижды Герою Советского Союза И.Н. Кожедубу В ней впервые публикуются ряд новых биографических сведений, засекреченные ранее материалы, связанные с боевыми действиями в Великой Отечественной и корейской войнах, многие архивные документы, личная переписка Ивана Никитовича.

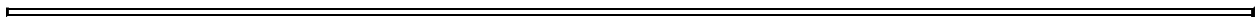
Книга рассчитана на широкий круг читателей.

- [Николай Бодрихин](#)
 -
 - [В ПАМЯТЬ О ВЕЛИКОМ ЛЕТЧИКЕ](#)
 - [ПРЕДИСЛОВИЕ](#)
 - [Глава первая](#)
 - [Река времен](#)
 - [Рассвет над Десной](#)
 - [Чугуевский курсант](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Инструктор](#)
 - [Фронтвой истребитель Ла-5](#)
 - [Командир 240-го ИАП Игнатий Солдатенко](#)
 - [Первый блин — комом](#)
 - [Оперативная пауза](#)
 - [На Курском направлении](#)
 - [Воздушные победы и отношение к ним](#)
 - [Сражение за Днепр в воздухе](#)
 - [В полетах и боях](#)
 - [Именной самолет](#)
 - [Воздушная битва под Яссами](#)
 - [Новое назначение](#)
 - [Командир 176-го гвардейского авиационного полка Павел Чупиков](#)
 - [Летчики нового полка](#)
 - [Командировка](#)
 - [В отдельном, гвардейском, «маршальском»](#)
 - [Первые боевые реактивные...](#)
 - [«В счет будущей войны...»](#)

- [Последние бои](#)
 - [Победа](#)
 - [Глава третья](#)
 - [В Академии ВВС](#)
 - [Назначение](#)
 - [Последняя война советских асов](#)
 - [Неоконченная война: битва за результат](#)
 - [Роман в письмах](#)
 - [Возвращение. На XIX съезде. Новое назначение](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Во второй академии](#)
 - [Генеральская служба](#)
 - [Семья, друзья и привязанности](#)
 - [Маршал. Последние годы](#)
 - [ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ БОЕВЫХ ДРУЗЕЙ И ТОВАРИЩЕЙ](#)
 - [БИОГРАФИЧЕСКИЕ СПРАВКИ НА ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ — БОЕВЫХ ДРУЗЕЙ И СОРАТНИКОВ И.Н. КОЖЕДУБА](#)
 - [ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И.Н. КОЖЕДУБА](#)
 - [БИБЛИОГРАФИЯ](#)
 - [ИЛЛЮСТРАЦИИ](#)
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)
 - [9](#)
 - [10](#)
 - [11](#)
 - [12](#)
 - [13](#)
 - [14](#)
 - [15](#)
 - [16](#)
 - [17](#)

- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)

- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)
- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)
- [90](#)
- [91](#)
- [92](#)
- [93](#)
- [94](#)



Николай Бодрихин
КОЖЕДУБ



*к 65-летию
Великой Победы*

«Молодая гвардия», 2010

В ПАМЯТЬ О ВЕЛИКОМ ЛЕТЧИКЕ

Для нас, мальчишек послевоенных десятилетий XX века, легендарные имена трижды Героев Советского Союза Покрышкина и Кожедуба были символами верности Отечеству и не шли ни в какое сравнение с представителями других мужественных профессий. В то время именно они, герои-летчики, позвали нас в небо. Нам не терпелось поскорее вырасти и стать такими же рыцарями без страха и упрека, какими были наши кумиры.

Вообще-то в такой жестокой и кровопролитной войне, какой была для нашего народа Великая Отечественная, многие проявляли образцы невиданного героизма. Однако и этих двух гениев неба с лихвой хватило для многих поколений советской молодежи.

Герои военной поры уже в мирные дни осваивали реактивную технику, преодолевали скорость звука, испытывали ядерное оружие и штурмовали космос. Этому мужественному братству людей, среди которых всегда были первыми А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб, мы обязаны тем, что сумели отстоять военный паритет и сохранить мир в годы холодной войны. А.В. Алелюхин, Н.Д. Гулаев, А. У. Еремин, Н.Ф. Кузнецов, А.С. Куманичкин, А.В. Пашкевич и А.Г. Шевцов командовали авиационными дивизиями во время войны в Корее. Амет-хан Султан, Г.Ф. Сивков, Г.Т. Береговой, десятки других военных летчиков, за боевую работу удостоенные званий Героев Советского Союза, работали летчиками-испытателями. А.И. Молодчий, В.В. Решетников и их соратники осваивали Арктику и водили стратегические воздушные корабли к берегам США. Н.П. Каманин, Л.И. Горегляд, тот же Н.Ф. Кузнецов занимались подготовкой первых космонавтов. Многие из них стали первыми заслуженными военными летчиками СССР и заслуженными летчиками-испытателями СССР.

Мне, сыну погибшего летчика, довелось встречаться с И.Н. Кожедубом — наши скромные, из деревянных панелей дачки в подмосковном поселке Монино находились напротив друг друга. Это был очень душевный и сердечный человек. Запомнилось его уважительное отношение к окружающим, доброжелательный юмор и яркие, с необыкновенным рисунком, синие глаза. Однажды на приеме в Кремле довелось поднимать рюмку и за здоровье присутствовавшего на нем А.И. Покрышкина.

Уже после того как Кожедуб и Покрышкин ушли от нас, я ежегодно приглашал в Главный штаб ВВС на Международный женский день и

Марию Кузьминичну Покрышкину, и Веронику Николаевну Кожедуб. Это были замечательные, по-русски красивые и мудрые женщины.

В предлагаемой читателю книге приводится не только подробная биография Ивана Никитовича, но и профессионально анализируется его боевая работа как летчика-истребителя. Некоторые суждения автора представляют особый интерес. В частности, интересен вывод о том, что Кожедуб был мастером воздушного боя на малых высотах. Отсюда следует и рекордное количество сбитых им немецких пикировщиков Ю-87 «штука» — 17.

Большое место в книге уделяется и корейской войне, где Кожедуб воевал уже в должности командира дивизии. Воздушные сражения с участием наших летчиков показали всему миру возросшую мощь советских ВВС. Особое значение имел переход нашей авиации с поршневых истребителей военного времени на реактивные боевые машины МиГ-15.

Дивизии И.Н. Кожедуба и Г.А. Лобова (с сентября 1951 года — А.С. Куманичкина) применяли этот истребитель исключительно эффективно и довели итоговый боевой счет с американцами в нашу пользу с явным преимуществом.

Это было ударом, в прямом и переносном смысле, для ястребов США и во многом предотвратило развязывание третьей мировой войны.

Книга Н. Г Бодрихина выходит за рамки исторического исследования. Она будет полезна всем, кто интересуется историей авиации, поможет нам сохранить тот особый, боевой дух, который в наше непростое время только в авиации, пожалуй, и сохранился.

П. Дейнекин,

Герой России, заслуженный военный летчик СССР

ПРЕДИСЛОВИЕ

Среди имен советской истории немного найдется таких, что и в переломный для страны период сохранили свою узнаваемость и народную любовь. Ведь категория людей, к которой принадлежит Иван Кожедуб, в любой стране мира всегда оставалась самой оберегаемой национальным сознанием и памятью.

На первый взгляд жизнь нашего героя достаточно очевидна: учеба, война, напряженная и вдохновенная боевая работа, три звезды Героя. На второй день первого послевоенного года — женитьба на любимой и главной для него, молодого человека, к тому времени потерявшего родителей, девушке. Вновь учеба, вновь война, теперь уже в должности командира дивизии. Рождение детей, служба на различных командных, но второстепенных должностях, наконец, звание маршала. Смерть пришла к нему за две недели до распада многонационального СССР.

В то же время трудно отличить всевозможные слухи вокруг биографии Кожедуба от мнения посвященных специалистов и любителей авиации даже в отношении его хорошо известного имени. Вопросов много. Сбивал ли Кожедуб американцев? Сбивал ли он Me-262? Сколько официальных побед записано лучшему асу антигитлеровской коалиции — 60, 62 или 63? Сколько вражеских самолетов сбил он на самом деле?

Лет 15—20 назад все казалось ясным в отношении его личности — безупречный воздушный боец и выдающийся авиационный командир, немного «забронзовевший» в лучах всенародной славы и государственной заботы, в тенетах генеральских чинов, а в конце жизни — и маршальского звания. Но помню, как возмутило меня мнение одной демократически настроенной дамы: «Надо говорить не о том, как он стал героем, а как из него делали героя».

Но прошло время, и стало казаться, что это действительно было так: третья Золотая Звезда была задумана на самом верху. При этом без нажима, но твердо было высказано пожелание — этот летчик должен воевать на отечественной машине.

За последние два десятилетия вниманию читателей предложены сотни трудов. За редкими исключениями, они принадлежат перу любителей авиации и посвящены самым разным темам — от рассмотрения нюансов вооружения самолетов до попыток анализа действий авиации в крупнейших сражениях.

Отдельную группу книг образуют труды, созданные на основе иностранных источников. Их выход в свет позволил узнать имена немецких асов, ознакомиться с их мемуарами и жизнеописаниями. В то же время «анализ» боевой работы, который дается в них, содержит, как правило, уничижительные для русских летчиков оценки.

Надо напомнить, что на Западе высокую роль пропаганды достижений воздушных бойцов уловили уже с первых шагов истребительной авиации. Даже выдающийся подвиг Петра Нестерова — воздушный таран, совершенный 26 августа 1914 года, пытаются затмить первыми победами в воздухе немцев и англичан, которые датируются этим же днем. Чуть позже мировая пресса начала пестрить новыми именами: Рихтгоффен, Фонк, Гинемер, Гарро... Выпускались фильмы, книги, открытки, игрушки, напитки, элементы одежды, связанные с именами героев-летчиков. Именем французского аса Роллана Гарро, одного из пионеров революционного применения стрельбы «через винт», облегчающего прицеливание пулемета, названо одно из крупнейших мировых соревнований по теннису — французский турнир «Большого шлема».

В России большая часть офицеров, в массе своей представителей дворянства, не восприняла Октябрьскую революцию и оказалась на стороне побежденных в Гражданской войне. Первых русских асов (а их было около тридцати) просто забыли.

Воздушные бои во время гражданской войны в Испании, где насмерть противостояли друг другу испанские, советские, немецкие и итальянские летчики, фактически стала пробой силой перед Второй мировой войной. Советский Союз оказался на стороне проигравшей республиканской Испании. Это стало главным при оценке боевой работы наших летчиков, которая была сдержанной. 34 летчика и 1 авиационный советник за бои в Испании были удостоены званий Героев Советского Союза. Но присвоение этих высших званий было отмечено весьма скромно, с минимальным освещением в средствах массовой информации, с полным отсутствием какого-либо анализа побед и поражений в войсках.

В Германии же, напротив, немецкие летчики, вернувшиеся из Испании, стали национальными героями. Были написаны поэмы и песни, сняты фильмы, изданы книги. Был широко разрекламирован и помпезно проведен восьмидневный «фестиваль победы», включавший даже прохождение немецких волонтеров через Бранденбургские ворота. Наконец, был учрежден Немецкий испанский крест в золоте, а для лучших из лучших — Немецкий испанский крест в золоте с мечами и бриллиантами. Его были удостоены девять человек, среди них шестеро —

летчики-истребители.

Надо сказать, что результаты воздушной войны в Испании для советских и немецких летчиков оказались весьма сопоставимы: в боях участвовало примерно одинаковое число самолетов, стороны понесли близкие по численности потери в воздушных боях и, соответственно, было записано для обеих сторон сопоставимое число побед...

Заметно разнилось в Испании качество самолетов. Бипланы Р-5, Р-зет, И-15, чуть более современные СБ и И-16 — с одной стороны и Ме-109, Хе-111, До-17, Хе-112 — с другой. Советские самолеты практически исчерпали к тому времени возможности модернизации. Немцы же, напротив, почерпнув боевой опыт, превратили свои тогда еще сырые самолеты в грозные боевые машины, остававшиеся таковыми до конца боевых действий в Европе.

В годы Второй мировой войны, особенно после провала «блицкрига» и разгрома фашистов под Сталинградом, пропаганду подвигов немецких асов прибрало к рукам ведомство доктора Геббельса. Эта камарилья изоциренно делала свое дело. Именно она выпустила в свет и старательно раздула сфабрикованные данные о «белокурых рыцарях» с рыцарскими крестами и трехзначными счетами. Именно нацисты в угоду своим идеям развили новый подход к истории, когда цель — все, средства — ничто.

После краха Третьего рейха, когда быстро наступило противостояние бывших союзников, роль военно-исторических «пиарщиков» взяли на себя американцы и англичане. Немецким генералам и военным специалистам от военной истории были предложены хорошие гонорары при согласии на некоторые корректировки имевшихся данных о немецких потерях.

В труде, изданном немецкими специалистами в Штутгарте еще в 1957 году (русский перевод того же года^[1]), приводятся данные об общем числе потерь личного состава немецких ВВС до марта 1945 года: 47 тысяч 665 — убитые, 27 тысяч 610 — пропавшие без вести и пленные, 28 тысяч 200 — раненые. Анализ этих цифр и других данных показывает, что Германией и ее союзниками на европейском театре — Италией, Румынией, Финляндией, Венгрией, Словакией, Хорватией, Болгарией — было потеряно в боевых действиях не менее 95 тысяч самолетов. Здесь названы только страны, воевавшие в воздухе с СССР, сформировавшие касты асов (за исключением Болгарии), и не рассматриваются авиационные «волонтеры» и самолеты из десятка других стран мира, воевавшие на стороне Германии. В воздушных боях было сбито 75 тысяч вражеских самолетов, из них на Восточном фронте — более 45 тысяч, в «Битве за Англию», на Западном фронте, в Италии и Средиземноморье — около 30 тысяч.

Эти цифры немного уступают официальным советским данным, опубликованным еще сорок лет назад — 70 тысяч самолетов противник потерял на Восточном фронте, при этом «советские ВВС уничтожили в воздухе и на земле около 55 тыс. только немецких самолетов»^[2].

В последние годы появляются десятки все более «острых» публикаций, которые невозможны были при жизни нашего героя и его товарищей — А.И. Покрышкина, К.А. Евстигнеева, Н.Д. Гулаева, А.В. Ворожейкина, П.И. Муравьева, В.Ф. Голубева, А.И. Молодчего, П.Ф. Тарана, П.А. Плотникова, Л.И. Беды... Высокий патриотический настрой этих людей не позволял бросать камни в славное боевое прошлое великой страны.

Глубоко убежден, что публикации материалов, уничижительно показывающих боевую работу советских Вооруженных сил, являются следствием хорошо продуманной акции, вовлекают в свою орбиту все новых и новых, любой ценой ищущих внимания авторов.

...Некоторое время назад, находясь в прекрасном расположении духа, мы с приятелем зашли в один из московских баров в самом центре, у Солянки. Бар носил странное название «Китайский летчик». Интерьер бара также был оформлен в летном стиле: стойка — стилизованное дюралевое крыло, на стенах авиационные фотографии и неузнаваемые модели.

Бармен — симпатичный рослый парень с грамотной речью и уверенными движениями. Устроившись у стойки и заказав что-то, мы решили спросить у него:

— А знаете, кто такой Кожедуб?

Шейкер на мгновение замер в руке у бармена, но через мгновение парень нашелся и с легким вопросительным оттенком ответил:

— Настойка?

Этот эпизод стал одной из причин написания книги о легендарном летчике.

Глава первая
ВЗЛЕТ

Река времен

Там, где русский лес редееет, где веселее и шире становятся лесные поляны, где пьянящим ароматом вольных трав напоминает о себе близкая степь, между древними Новгородом-Северским и Глуховым раскинулось старое село Ображеевка. Здесь селились и выживали сильные люди. От веку их задачей было не только прокормить свои семьи, но и с оружием в руках твердо противостоять кочевникам — на протяжении тысячелетий меняющиеся народы неустанно приходили из голодного Дикого поля.

Сюда в XIII веке пришли незнакомые восточные племена — «не весть, кто суть», на столетия разорвавшие «светло светлую и украсно украшенную землю Русскую». Позднее со своими боевыми дружинами пришел великий князь литовский Ольгерд, сын Гедимина, победивший татар в битве на Синих Водах и на правах победителя включивший в состав своих земель Черниговское, Киевское и еще десяток южнорусских княжеств. Он расширил пределы своего государства вдвое — от Крымского ханства на юге до Балтийского моря на севере, от Москвы и Твери на востоке до Кенигсберга и Варшавы на западе. Затем появился его потомок, великий воитель Витовт, низвергнувший Тевтонский орден под Грюнвальдом, присоединивший к Литве Смоленск и часть Дикого поля на юге, дававшего широкий выход к Черному морю. Разгромленный татарами под Ворсклой, Витовт искал спасения в сближении с феодальной Польшей, где властвовал его брат — Ягайло. Вскоре Великое княжество Литовское и входившие в его состав русские земли фактически попали под власть католической Польши. Так русские земли разделились на Великую и Малую Русь. Западнее воцарилась кичливая Речь Посполитая, позднее изгнанная Богданом Хмельницким, вновь соединившим народ под скипетром русского царя.

Было время, когда Черниговское княжество достигало огромных размеров, тянулось от Муром до Тмутаракани, включало исконные земли радимичей, вятичей, северян... Засеки, валы, остроги защищали юг Руси от хазарских, половецких, татарских набегов. Строились и вместе со своими гарнизонами погибали на южных рубежах забытые ныне крепости. Черниговщина — край особенный, несхожий с другими областями. Это — заветная, древняя, исконно русская земля и по археологическим, и по летописным историческим данным.

Родина Ивана Кожедуба, село Ображеевка, находится в краях, где

протекали события, описанные еще в «Слове о полку Игореве». Из Новгорода-Северского через Путивль начал свой злосчастный поход в Половецкую землю князь Игорь Святославович...

Среди уроженцев и жителей Черниговской области немало людей, внесших исключительный вклад в историю и культуру России. Неподалеку, на Полтавщине, родился Н.В. Гоголь, юность которого прошла недалеко от родных мест нашего героя — в Нежине. Представление об этих краях дают такие знаменитые произведения, как «Миргород», «Вечера на хуторе близ Диканьки», «Мертвые души».

«Не так ли и ты, Русь, что бойкая необгонимая тройка несешься? Дымом дымится под тобою дорога, гремят мосты, все отстает и остается позади...» Эти строки из «Мертвых душ» были подчеркнуты рукой нашего героя в приобретенной им когда-то книге, а сбоку, на полях, им написано навеянное гоголевскими строками единственное слово — в кавычках, с восклицательным и вопросительным знаками: «!авиация?».

Действительно, с чем еще могут быть сравнимы «неведомая сила в неведомых светом конях, превратившихся в одни вытянутые линии, летящие по воздуху», или «разорванный в куски воздух»?

Упомянем, что на полпути из Шостки в Чернигов, в селе Сосница, родился и провел свои детские годы великий режиссер Александр Довженко. Сегодня почти забыто, что в пору своего творческого расцвета, в 1935 году, он снял фильм «Аэроград». Это рассказ о летчиках, инженерах и самолетах, о городе Аэрограде, который предстояло построить на берегу Великого Океана. Такой город — Комсомольск-на-Амуре — был тогда возведен силами молодежи на берегу Амура, и ему суждено было стать крупнейшим авиационным центром нашей страны. Именно там родилось большинство прекрасных самолетов — Су-27.

Позднее на другом конце земли, совсем рядом с местами, где увлеченно «строил» свой легендарный Аэроград Александр Довженко, поднимал в бой реактивные машины своих авиационных полков Иван Кожедуб...

Удивительно много людей, прославившихся в ратных делах, родились и выросли в этих краях. Среди них дважды Герои Советского Союза: легендарный командующий танковой армией П.С. Рыбалко, штурман авиации дальнего действия

В. В. Сенько, именем которого назван один из стратегических ракетоносцев Ту-160, выдающийся летчик-испытатель и летчик-истребитель, первый человек, награжденный двумя Золотыми Звездами во время Великой Отечественной войны,

Здесь родина Героев Советского Союза: командира корпуса генерал-майора П.П. Авдеенко, комбата капитана А.К. Алексеева, снайпера сержанта С.В. Петренко, уничтожившего 450 солдат и офицеров противника, командира звена торпедных катеров Черноморского флота капитана Г.А. Рогачевского, командира партизанского соединения Н.В. Руднева. Отсюда начинали свой путь в большую жизнь Герои Советского Союза выдающиеся летчики: командующий 16-й воздушной армией в годы войны, а позднее начальник Главного штаба и первый заместитель главкома ВВС маршал авиации С.А. Руденко и летчик-штурмовик комэск 955-го штурмового авиационного полка В. Е. Акуленко; комэск полка АДД гвардии капитан В.В. Петрушевич, совершивший на ТБ-3 и «Бостонах» 290 боевых вылетов в глубокий тыл противника, и выдающийся ас, штурман 3-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии подполковник Г.Н. Прокопенко; один из лучших летчиков 1941 года, старший лейтенант С.Г. Ридный, сбивший за 20 дней войны 8 самолетов противника; известный ас 54-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии капитан И.Ф. Балюк; летчик ПВО, герой воздушных сражений 1942 года П.Н. Белястик; соратник И.Н. Кожедуба по двум войнам летчик-истребитель С.М. Крамаренко и ас-североморец, во время войны — штурман 20-го гвардейского авиационного истребительного полка Северного флота, в послевоенные годы — близкий друг Ивана Никитовича Е. В. Петренко.

Село Ображеевка находится в семи километрах от районного центра — города Шостки. Его истории не менее четырехсот лет. Еще в 1660 году, стараниями Черниговского архиепископа, патриота, просветителя и писателя, сторонника объединения Украины с Россией Лазаря Барановича, благодаря таланту неизвестного нам архитектора и труду сотен строителей, село это украсилось величественной трехглавой Преображенской церковью.

В начале XX века в Ображеевке были три мельницы, молотилка, общественная пекарня, кузница, маслобойня, пилорама, цех по выделке кож...

Рассвет над Десной

Здесь-то, на Поповской улице села Ображеевки Новгород-Северского уезда Черниговской губернии, и родился наш герой. Официальная дата его рождения — 8 июня 1920 года, хотя, возможно, это другой день — 6 июля 1922 года.

«Приписал» себе два года Кожедуб, чтобы поступить в Шосткинский химико-технологический техникум. Такие хитрости в то время были достаточно распространены: молодежь делала себя старше, чтобы раньше встать в строй людей, которых торопила страна.

Фактическую дату рождения Ивана Никитовича сообщила его вдова — Вероника Николаевна Кожедуб, женщина, обладавшая редкой памятью и в данном случае не имевшая ни малейшей причины не быть искренней. Она рассказала, что в 60-е годы с родины Ивана Никитовича им прислали страницу, вырванную из церковно-приходской книги Преображенской церкви, где ясно значилась дата — 6 июля 1922 года. Вероника Николаевна обещала страницу найти, но ввиду неважного самочувствия и огромного количества бумаг и книг, хранившихся в квартире, сделать этого ей не удалось. Пытались найти запись и в самой Ображеевке, но и эта задача осталась нерешенной — источник не был найден. Сам Иван Никитович о настоящей дате своего рождения никогда и нигде не вспоминал.

Был Иван последышем — последним и неожиданным ребенком в крестьянской семье, пятым по счету. Его отец, Никита Илларионович, вырос в бедной крестьянской семье, но, несмотря на это, был человеком грамотным и начитанным. Читал и говорил он, по словам Ивана Никитовича, в основном по-русски. В последние годы жизни исполнял отец в селе обязанности церковного старосты. И сегодня его ухоженная могила сохранилась в ограде Преображенской церкви.

В молодости Никита Илларионович был красивым, ловким, грамотным парубком и, что было совсем необычно для деревенского жителя, умел красиво — заслушаешься — говорить. Этим-то он и сразил синеглазую девицу из соседнего села — Стефаниду Веремес. Но родители Стефаниды, богатые крестьяне из села Крупец, не благословили ее брак с Никитой и оставили ее бесприданницей. Обвенчались родители Ивана тайно в 1907 году. На следующий год родился первенец — Яша. В 1910-м появился на свет Александр, в 1911-м — Григорий, в 1912-м — Матрена, а затем — Иван.

Жизнь, требовавшая забот о хлебе насущном, заставляла Никиту Илларионовича трудиться из последних сил. Он и хлебопашествовал, и батрачил, и уходил на работы «в завод», и подряжался огородничать. В начале Первой мировой войны он заболел тифом, хворал долго, с трудом выжил. Долгая, трудная болезнь навсегда унесла силы и здоровье отца: его стала мучить одышка. Чуть оправившись, он нанялся на завод в Шостку и с перерывами проработал там многие годы. Надорвавшись на одной из «отхожих» работ, едва не угодил на тот свет.

Пришла Великая Октябрьская революция, за ней — Гражданская война, которая опустошила Украину. Не стала исключением и Ображеевка. «Отец, как и другие бедняки, — вспоминал Иван Никитович в своей книге, — получил надел земли и лошадь. Но земля ему досталась неплодородная, песчаная, далеко от села. На беду, он как-то, скирдуя сено, упал с высокого стога и с той поры прихрамывал. Так и не удалось отцу наладить хозяйство».

В тяжелую годину мать не раз ходила в родное село — к родственникам за помощью. Те помогали, чем могли. Особенно богатое хозяйство было у брата матери, Иванова дяди Гришенка — несколько лошадей, коровы, свиньи, овцы. Там же жила и одна из сестер матери — Галина Ивановна. На всю жизнь сохранил Иван теплое чувство к своей «доброй тете Гальке».

«Только у нее, у тети Гальки, — писал он, — мне бывало хорошо и уютно. Она искренне радовалась нашему приходу, и я это чувствовал. Баловала меня, угощала, делилась последним, неохотно отпускала.

Возвращалась мать из Крупца с тяжелым узлом — мукой, крупой, салом. Я тоже нес поклажу. Бывало, устану, начинаю отставать, хныкать. И мать, охнув, снимает со спины тяжелую ношу, кладет ее на землю, под дерево, выбрав место посуше. Мы присаживаемся отдохнуть. Я дремлю, а мать тихонько напевает.

Но иногда голос ее вдруг дрогнет, и она заплачет. Весь сон у меня пропадает. Бросаюсь к ней на шею, стараюсь утешить, хотя и не понимаю, отчего так горько плачет мать. А она улыбнется сквозь слезы, с трудом встанет и, взвалив ношу на спину, возьмет меня за руку. Мы медленно идем к нашей Ображеевке по дороге, обсаженной вербами».

Помнил Иван Никитович и отдельные слова песни, что тогда напевала ему мама:

...Ой ти, котик-коточок,
Поив бабин медочок,
Та й сховався в кутучок...

Гражданская война трагически перемолола судьбы миллионов людей, а политика в стране после революции и до 50-х годов XX века очень часто вынуждала людей с большой осторожностью вспоминать своих предков, за исключением самых ближних родственников. Особенно это касалось тех, кто избрал военную службу. Не был исключением и Иван Кожедуб: даже девичью фамилию своей матери он не писал в анкетах — то ли забыл, то ли не хотел упоминать.

Отцу обязан Иван привитой любовью к русской литературе. Хотя он окончил школу, где преподавание велось на украинском языке, он еще в детские годы на русском прочел многие книги Гоголя, Толстого, Чехова, Успенского. Около полугода, после окончания семилетки, он даже работал библиотекарем в Ображеевке.

Иван рос сильным, но добродушным пареньком. Драк не затевал, но при случае умел постоять за себя и своих товарищей. Одним из его юношеских увлечений было лазание по большим деревьям. Огромные тополя, росшие вдоль Поповской улицы, он облазал по многу раз, за что часто получал взбучку от отца. При этом он выполнял такие рискованные трюки, что пугал слабонервных друзей и, главное, подруг. Эта привычка вскоре в аэроклубе помогла ему без колебаний совершить прыжок с парашютной вышки.

С удовольствием он занимался и спортом, любил крутиться на турнике, а двухпудовую гирию поднял впервые в тринадцать лет. Любовь к силовым упражнениям он пронес через всю жизнь. Уже после войны, в 1946 году, на соревнованиях в Монине Кожедуб поднял двухпудовку 21 раз.

Беспросветная нужда и неурядицы подорвали здоровье впечатлительной Стефаниды Ивановны. Несколько лет она тяжело болела и в 1936 году умерла. Для подростка Ивана, любившего мать горячо и нежно, это был тяжелейший удар. «Не помню, — вспоминает Кожедуб, — как я дошел до дому. В хате было полно народу. Плач, причитания. Отец стоял, закрыв лицо руками. Плечи у него вздрагивали. Не помня себя я убежал на погреб, бросился ничком на землю и долго пролежал там в оцепенении, без слез».

К тому времени Иван был учащимся первого курса химико-технологического отделения Шосткинского химического техникума, собираясь стать «специалистом по бездымным порохам». Чтобы не тратить три часа в день на дорогу из Ображеевки в Шостку и обратно, он переселился в общежитие при техникуме.

После смерти жены туда же, в Шостку, в общежитие при заводе перебрался и отец Ивана — Никита Илларионович.

«Иногда он по вечерам заходил ко мне, — вспоминал Иван Никитович. — Усаживался у стола, брал книгу. Нравились ему чистота и порядок у нас в общежитии. А я любил, когда он сидит тут, рядом — легче становилось на душе... Иногда, взглянув на меня, он спрашивал, что я сейчас учу. И тут же спешил добавить:

— Ну-ну, занимайся, сынок. Потом расскажешь».

В центре Ображеевки, на монументе павшим воинам, представляющем единый архитектурный ансамбль с бюстом трижды Героя и вознесенным на высокий пьедестал истребителем МиГ-21, значатся несколько фамилий «Кожедуб». На вопрос: «Не родственники ли это Ивана Никитовича?» — местные жители, в том числе и родной племянник нашего героя, Валентин Яковлевич, сын Матрены Никитичны, живущий на том же месте, где родился и жил мальчишкой Иван, уверенно отвечали, что это лишь однофамильцы.

В техникуме Иван Кожедуб учился успешно. От природы он был одарен хватким умом, настойчивостью, прилежанием, был крепок, и учеба давалась ему легко.

Лет в шестнадцать, пораженный красотой полувоенной формы и блеском начищенных сапог знакомых студентов, а по совместительству учлетов, Кожедуб затаил в душе страстное желание стать летчиком. Как человек основательный, он стал читать книги об авиации. Среди прочих ему попала книга Кеннеди под названием «Летание. Почему и как мы летаем». Книга эта была издана на русском языке перед самым началом Первой мировой войны и, помимо описаний «наиболее известных летательных аппаратов», содержала ряд сведений по элементарным принципам аэродинамики. Принципы эти были изложены достаточно корректно, причем предлагался целый ряд простейших опытов, позволяющих закрепить полученные знания.

«Эта книга, — писал Кожедуб, — на 2—3 месяца стала для меня главной. Я выучил ее наизусть, пока понял изложенные в ней тонкости. Ну а названия первых аэропланов сохранились в моей памяти навсегда, и я не раз удивлял специалистов упоминанием имен Блерио, Кертисса, Латама, Эсно-Пельтери».

Прочитанные книги укрепили юношу в его выборе. Осторожно он выяснил мнение отца по интересующему его предмету, так же осторожно говорил на эту тему с друзьями.

В сентябре 1938 года, едва не опоздав с поступлением, он подал документы в Шосткинский аэроклуб Осоавиахима. Они включали заявление, три справки и путевку комитета ЛКСМ Украины. Успешно

пройдя врачебную комиссию, где старый врач отметил его богатырское здоровье, он был принят. Аэроклуб располагался в маленьком домике, возле здания городского клуба имени К. Маркса. Начальником аэроклуба в то время был Виноградов. Заниматься было, конечно, тесновато, но обиженными себя учлеты не ощущали.

Учебная программа в аэроклубе была сжатой и емкой, освоить ее могла лишь физически здоровая молодежь. На теоретических занятиях получали первые авиационные знания, на практике под руководством молодых инструкторов осваивали прикладные дисциплины, главным образом спортивные: гимнастику, батут, прыжки с парашютом.

Тренируясь на батуте, Иван пополнил свою речь новыми, неслыханными ранее экзотическими терминами — бланш, фляк, сальто, кульбит. Инструктором по парашютному спорту в Шосткинском аэроклубе был Науменко — доброжелательный и спокойный человек, прекрасный спортсмен, последовательно обучавший ребят прыжкам на батуте, с парашютной вышки и с самолета.

— Смотрите вперед, вдаль и шагайте, — такими словами напутствовал он перед прыжком некоторых начинающих парашютистов, в том числе учлета Кожедуба.

Большое впечатление на Ивана произвел инструктор, бывший военный летчик Александр Сергеевич Кальков. Во время войны он в качестве командира экипажа совершил около полусотни боевых вылетов на ТБ-3 и Ил-4. Вот как описывает его Кожедуб:

«...Однажды, когда мы занимались в моторном классе, до нас донесся незнакомый раскатистый бас. В аудиторию вошел высокий широкоплечий человек в крагах. Мы переглянулись и встали. На вид ему было лет за тридцать. В его внешности было что-то щеголеватое. Походка чуть-чуть вразвалку, нос орлиный, с горбинкой, взгляд пронизательный и слегка насмешливый».

Пройдя наземную подготовку, включавшую ежедневное кропотливое обслуживание самолета, навыки посадки в него, выруливание, а главное, наизусть выучив КУЛП («Курс учебно-лётной подготовки»), группа Кожедуба приступила, наконец, к полетам. Двое парней, несмотря на отчаянные уговоры и просьбы, были отчислены инструктором за неуспеваемость.

— Толку из вас все равно не выйдет, даром бензин на вас жечь нечего...

В апреле 1939-го учлет Шосткинского аэроклуба Кожедуб первым из своей 4-й лётной группы, состоявшей из трех человек, совершил свой

первый полет на У-2, хвостовой номер 4, с инструктором А.С. Кальковым. Красоты родной земли, открывшиеся с полуторакилометровой высоты из кабины самолета, произвели на юношу неизгладимое впечатление:

«Ориентироваться трудно. Вон, кажется, техникум. Зеленые пятна — это сады и среди них блестящая полоска — река Шостка. Все словно масляными красками написано.

Поднимаемся все выше. Вихревые потоки, врываясь с боков в кабину, бьют в щеки. Становится свежо. Смотрю на приборы: стрелка высотомера уже подобралась к 1500 метрам — высоковато для первого раза по тем временам. Открылся неоглядный простор. Внизу что-то засинело: да это озеро Вспольное. Отличный ориентир! В прозрачной дымке виднеется Ображеевка. Вот бы покружиться над домом...

Поднимаемся все выше. Становится прохладно. Да, совсем не то, что я испытывал раньше, когда влезал на верхушки деревьев или на церковный купол. Там не чувствовалось такого отрыва от земли»^[3].

В конце апреля учлетам были выданы синие комбинезоны, очки и летные шлемы. 1 мая 1939 года на параде в Шостке мимо центральной трибуны, следом за двумя парадными батальонами, строем браво промаршировали и учлеты.

«Чувствовали мы себя настоящими пилотами и немного заважничали», — вспоминал Иван Никитович.

В начале 1940 года он оканчивает аэроклуб и получает направление в Чугуевское военное училище летчиков, так и не окончив техникума, так и не став «специалистом по порохам».

Чугуевский курсант

1 февраля 1940 года студента-дипломника Кожедуба вызвал к себе директор Шосткинского химического техникума. Он сообщил Ивану, что из Чугуевского авиационного училища летчиков пришел запрос с предписанием направить его в училище для прохождения медицинской комиссии. Директор, конечно, был несколько расстроен — здоровяк-студент был на хорошем счету, но профессия военного летчика была в те годы столь престижной, что он счел за честь напутствовать Ивана:

— Как же нам с тобой быть? Мы тебя растили, учили, а теперь отпускать приходится. А ты уж и дипломное задание получил, и на практику вот-вот должен уехать... Условие тебе такое: не пройдешь комиссию — поедешь на практику, — и директор с чувством пожал руку будущему асу. По его горящим глазам, по светящемуся счастьем лицу он понял, что этот парень едва ли теперь вернется в Шостку.

Всю свою жизнь Иван Никитович жалел, что не удалось ему окончить тогда химико-технологический техникум, стать специалистом по порохам. Но почему жалел, зачем химия летчику — неизвестно.

Оформив документы, Иван поспешил в Ображеевку, попрощаться с отцом и родными.

«Отец обрадовался моему приходу, сразу же спросил: успею ли я собраться.

— Все будет в порядке, тату. Да вот ведь что... Только ты не волнуйся. Не поеду я на практику.

— Что еще выдумал?

— В летное училище вызов получил. Еду туда завтра. Отец всплеснул руками и молча опустил на стул. У меня

слезы подступили к глазам, и я тоже молчал. А отец вдруг сказал твердо и спокойно:

— Ты у меня уже не маленький. Раз вызов пришел, ехать надо. А теперь расскажи все по порядку.

Выслушав, он встал, подошел ко мне и обнял со словами:

— Вот тебе, сынок, мой наказ: Родине служи честно, учись прилежно да отцу пиши почаще!»

Та встреча с отцом оказалась последней. Учеба, затем инструкторская служба и война закружили Ивана. Он смог вырваться на родину только в сентябре 1945-го, став слушателем академии, когда его отца уже не было на

этом свете.

Отец, старый и больной человек, сполна испытал на себе все тяготы оккупации — обиды и оскорбления, горе и нищету. Потеряв на войне сына, который пропал без вести под Сталинградом, он воспрянул духом, когда узнал, что его младший, Ваня, — «ерепенистый», но «слабый здоровьем», как он считал, — стал одним из лучших летчиков страны. Успел он ощутить и опеку советских властей, купивших для него корову, и легко умер через неделю после окончания войны, на руках у дочери, так и не дождавшись никого из сыновей.

...2 февраля 1940 года, сидя в вагоне со своими товарищами учлетами, Кожедуб с воодушевлением пел военные песни, отправляясь к новому месту учебы. Путь был недолог. В авиагородке Чугуева вновь прибывших обследовали в течение нескольких дней. Несмотря на то что они всего лишь год назад проходили медкомиссию, при поступлении в аэроклуб, нескольких человек придиричivéе врачи забраковали.

Чугуевский авиагородок поразил Ивана прямоугольной геометрией строений и планировки, подчеркнутой дисциплиной жителей, в большинстве своем военных. В небе почти постоянно можно было видеть юркие истребители и тренировочные самолеты. Курсантов разделили по ротам, роты по отделениям.

Кожедуб, как человек с подходящим происхождением — «из рабочих и крестьян» — и почти окончивший техникум, был назначен командиром 4-го отделения 3-й роты. В нем было еще 12 человек, окончивших аэроклубы. Под руководством командира роты лейтенанта Малыгина он с усердием, которое присуще выходцам из села, взялся за дело. Из-за своей требовательности Иван вскоре получил полушутливое прозвище — Батько. За образцовое выполнение приказа «Тревога» личному составу его отделения была объявлена благодарность, а командир отделения Иван Кожедуб получил свою первую «награду по службе» — 50 рублей.

Принятие военной присяги, как и сегодня, предварял КМБ — «Курс молодого бойца» или, как назывался он тогда в Чугуевском училище, «Курс отдельного (от слова "отделение") бойца». Многим он давался непросто, но для здоровяка Кожедуба занятия по физической подготовке прошли почти незаметно. В училище он продолжал регулярные тренировки с пудовой, а затем и с привычной двухпудовой гирей. «Начал замечать, — вспоминал Кожедуб, — что мышцы становятся более рельефными и упругими, сила растет. Наш опытный физрук внимательно следил за моей тренировкой с двухпудовиком и часто говорил:

"Работайте, работайте! Сила истребителю в боях пригодится"».

Теоретические занятия включали несколько общеобразовательных предметов и целый ряд специальных — аэродинамику, штурманское дело, теорию авиации, конструкцию самолета, устройство мотора. Для этого имелись стенды, которые помогли изучить М-11, поднимавший в воздух У-2, М-22, стоявший на первых И-16.

Свободного времени фактически не было. Изредка удавалось выкроить пять минут, чтобы черкнуть несколько строчек домой: «Учимся. Летаем. Все нормально. Целую». Кино — по воскресеньям, вечером, отчего и отбой на час позже — в двенадцать.

Не прошло и полугода с момента поступления в училище, как курсант Кожедуб, выполнив полет с командиром звена старшим лейтенантом Зориным, после приземления получил команду:

— Останетесь в самолете. Полетите самостоятельно. Выполнять полет будете так же.

Успешно выполнив полет на учебно-тренировочном самолете УТ-2, он получил похвалу от инструктора Константина Ивановича Тачкина. Кожедуб вспоминает Тачкина как «молодого коренастого лейтенанта», «отличного инструктора, умелого методиста».

С началом Великой Отечественной войны старший лейтенант К.И. Тачкин ушел на фронт, в составе 296-го истребительного авиационного полка сражался на Сталинградском направлении и погиб в воздушном бою в конце 1942 года.

Полет на моноплане УТ-2 произвел на Ивана сильное впечатление, а в своей записной книжке он сделал пометку: «17 мая 1940 года. Полет на самолете УТ-2». Всего Кожедуб совершил 1166 вылетов на УТ-2, налетал на нем 162 часа 28 минут.

В конце мая курсанты приступили к полетам в зону и стали самостоятельно выполнять фигуры пилотажа. Первой такой фигурой, выполненной Кожедубом, стала «бочка» — вращение самолета вокруг продольной оси.

«Бочка», замечает Кожедуб, — «одна из тех фигур, которая требует особой собранности, точности действий, быстроты реакции... Чувство величайшего удовлетворения испытывает человек, управляя техникой в воздухе!».

Глава вторая
В НЕБЕ

Инструктор

В училище Кожедуб последовательно проходит подготовку на УТ-2, УТИ-4, И-16. В январе того же, 1941 года, совершив два чистых полета по кругу, он, к своему разочарованию, был выпущен в звании сержанта (а не лейтенанта) и оставлен в училище инструктором. В марте Чугуевское училище стало военной авиационной школой летчиков, и выпускало оно теперь не офицеров, а только сержантов.

Выпуск 1941 года был воистину великим выпуском Чугуевской школы. Школу окончили 54 будущих Героя Советского Союза, четверо будут удостоены этого звания дважды и один — трижды!

Разочарованный было своим назначением Иван быстро нашел забвение в летной работе. «Было бы можно, кажется, не вылезал бы из самолета. Сама техника пилотирования, шлифовка фигур доставляла мне ни с чем не сравнимую радость», — пишет Иван Никитович в своей книге.

После УТ-2 курсантам предстояло освоить учебно-тренировочный истребитель УТИ-4 с двойным управлением, созданный в КБ Поликарпова по типу И-16 — знаменитого и грозного, хотя уже и устаревшего истребителя. На этой машине Кожедуб произвел 2144 посадки, больше, чем на любом другом типе, налетал 327 часов и 46 минут. Больше он налетал только на Ла-5 — 357 часов и 43 минуты. Именно на УТИ-4 сформировался он как летчик. Хорошо освоил Иван Никитович и свой первый истребитель — И-16, совершив на нем 187 коротких учебно-тренировочных вылетов с налетом 26 часов 15 минут.

В августе 1941 года при взлете для учебно-тренировочного полета в зону из-за ошибки курсанта новенький УТИ-4, едва оторвавшись от земли, столкнулся с самолетом, совершавшим рулежку. Кожедуб и курсант Клочкин получили травмы, на неделю угодили в госпиталь. В октябре школу эвакуируют в Узбекистан, в Манкент. Здесь, в сложных климатических условиях, наш герой продолжил инструкторскую работу. Была она, по воспоминаниям Кожедуба, непростой:

«Условия, в которых мы работали, были нелегкие. Вокруг аэродрома расстилались хлопковые плантации, журчали арыки, зеленели сады. Но нас очень разочаровал сам аэродром: гравий с землей, а сверху слой пыли. После взлета пыль на аэродроме поднималась столбом и долго не оседала.

...Моторы сильно нагревались от зноя. Пыль проникала всюду и вызывала преждевременный износ узлов, деталей. Приходилось с

особенной тщательностью рассматривать и готовить к полетам материальную часть».

Большую помощь Кожедубу как аналитику воздушного боя оказал преподаватель тактики ВВС майор Владимир Максимович Гуринович. Гуринович собрал альбом по тактике ВВС — «отличное наглядное пособие», куда вклеивал вырезки из газет с описаниями воздушных боев, схемы боев, проведенных знакомыми боевыми летчиками. В условиях 1941 года такой «тактический альбом» был бесценен.

В начале ноября 1942 года инструкторы Чугуевской военной авиационной школы командиры звеньев И.Н. Кожедуб и П.М. Кучеренко, после неоднократных устных и письменных просьб, получили направление на пункт сбора летно-технического состава. Оттуда дорога была одна — на фронт.

Начальник школы майор Н.И. Богослов напутствовал их словами:

— Направляетесь в Москву, на пункт сбора летно-технического состава. Там и определится ваша служба. Надеюсь, скоро услышим о ваших боевых делах.

К началу своей боевой работы Кожедуб лично имел более 500 часов налета, из них около 50 часов на истребителях И-16 и Ла-5. Это была отличная летная подготовка.

Фронтовой истребитель Ла-5

Всю войну Кожедуб воевал на истребителях Лавочкина — Ла-5Ф, Ла-5ФН и Ла-7. Это был удивительный самолет, самый грозный истребитель советских ВВС с 1943 года и до конца войны. В этом полудеревянном самолете слились терпение, усилия и талант авиаконструкторов Лавочкина и Алексеева, Поликарпова и Гуревича, двигателистов Швецова и Валединского, Эвича и Бутусова, летчиков-испытателей Мищенко и Никашина, Якимова и Кубышкина. Он был создан на базе планера ЛаГГ-3 с использованием винтомоторной группы с несчастливого И-185, при скрытном противодействии заместителя наркома А.С. Яковлева, пытавшегося наладить на горьковском заводе № 21 производство Як-7. Трудно представить себе трудоемкость конструкторских и технологических работ, когда требовалось поставить по сути дела на тот же планер мотор в полтора раза шире и выше, на 40 процентов более тяжелый, чем предыдущий, да еще в условиях 1942 года.

Появление этой машины загадочно и удивительно. Но даже и сотня самых точных эпитетов не отразит всей сложности рождения лучшей боевой машины в тяжелейший боевой год, ее испытаний, постановки на серию. Заметим, идея установки на ЛаГГ-3 двигателя воздушного охлаждения М-82 была не нова. С тех самых пор как самолет недодавал то в скорости, то в дальности, необходимость увеличения мощности мотора стала очевидной и установка «свободного» мотора М-82 конструкции А.Д. Швецова воистину «носила в воздухе».

Первым этот мотор установил на ЛаГГ-3 талантливый и честолюбивый авиаинженер куратор НКАП аккуратист и красавец Михаил Иванович Гудков — один из триумvirата создателей «лагга». Именно Гудков, оставленный в Химках главным конструктором ОКБ-31 и занятый проектированием «советской аэрокобры» — самолета Гу-1, по схеме близкого «аэрокобре» (двигатель за кабиной летчика, вблизи центра тяжести, носовое колесо), установил на ЛаГГ-3 мотор М-82, попросту отрубив нос «лагга» и пристыковав вместо него носовую часть Су-2. Самолет был назван Гу-82, и летчик-испытатель А.И. Никашин совершил на нем несколько успешных испытательных полетов. Внешняя аляповатость машины не снискала ей ни любви, ни счастья. Испытания прервались ввиду эвакуации КБ 16 октября 1941 года и больше не возобновлялись. Прекрасный летчик-испытатель А.И. Никашин погиб в

первом же испытательном полете на Гу-1.

В декабре 1941 года, во многом благодаря стараниям А.С. Яковлева — авиаконструктора и заместителя наркома НКАП, фактически был решен вопрос о замене сборки ЛаГГ-3 на заводе № 21 в Горьком (основной завод по производству «лаггов» и, впоследствии, «лавочкиных») сборкой Як-7. По воспоминаниям С.М. Алексеева — первого заместителя главного конструктора и начальника ОКБ Лавочкина, Яковлев даже распорядился снять тенденциозную кинохронику сборки. В ней «лагги» собирают невзрачного вида рабочие с кувалдами в засаленных телогрейках и рваных ушанках, а «яки» — интеллигентные люди, через одного в очках, с отвертками и штангенциркулями, у ковровой дорожки, постеленной вдоль цеха, в белых халатах.

Лавочкин, «до потери знамени» имевший в запасе не более полутора-двух месяцев, надеялся на доводку нового, более мощного двигателя В.Я. Климова М-107, который предполагал установить на новом «лагге».

Вот как вспоминает этот момент С.М. Алексеев:

«Вернулся Лавочкин в Горький, собрал своих ближайших помощников, объяснил ситуацию и высказал свое мнение: мотор М-82 по ряду очевидных причин не удастся поставить на ЛаГГ-3 без больших доработок самолета. Надо устанавливать мотор М-107. Так и решили. Вся надежда была на то, что Климов сумеет довести мотор и мы сможем устранить недостатки, проявившиеся на первой машине ЛаГГ-3 М-107.

На этом совещании мне почему-то показалось, что установка на наш истребитель М-82 — дело не безнадежное. Я попросил у Лавочкина разрешения не касаться М-107, а, взяв в помощь двух-трех человек, поработать над М-82. Лавочкин тогда сказал:

— Не больше двух-трех.

В помощники я выбрал начальника бригады вооружения И.А. Шабанова и начальника моторной бригады Константина Ивановича Слепнева»^[4].

Честь и хвала Лавочкину! Мало кто из руководителей в подобной критической ситуации смог бы учесть чужое мнение в сложившейся ситуации. Человек исключительно честный, щепетильный и порядочный, Семен Алексеевич создал такую обстановку, которая делала возможным творческое сотрудничество талантливых разработчиков и конструкторов — С.М. Алексеева, П.Д. Грушина (впоследствии выдающегося конструктора зенитных ракет), Л.А. Закса...

Подлинной находкой для Лавочкина стал заместитель Швецова В.А. Валединский, роль которого в счастливом рождении нового самолета

исключительна, ее трудно переоценить, хотя имя этого талантливого инженера известно лишь историкам самолетостроения. Он помог не только состыковать широкий двигатель с узким фюзеляжем, но и обойтись в конструкции без охлаждающих регулируемых «юбок». Этот сложный узел имел сотни деталей, требовал специального оборудования при его серийном изготовлении, высокой квалификации рабочих, в том числе и по дефицитнейшей тогда выколотке, их специальной подготовки. Вместо «юбки» он предложил сделать несравненно более простые регулируемые «совки» по бокам капота для выхода проходящего вокруг двигателя охлаждающего воздуха.

Это решение оказалось определяющим для новой машины. Хотя головки цилиндров, находившиеся не в створе «совков», несколько перегревались, но экономия времени, средств и веса была очевидной и в целом вполне перевешивала остающуюся склонность к перегреву.

Вопрос с вооружением был решен за счет того, что на заводе имелся запас автоматических пушек и синхронизаторов от ранее строившихся здесь И-16. Правда, синхронизаторы предназначались для двухлопастного винта, но специалисты быстро их переделали под трехлопастный.

В. И. Алексеенко, работавший тогда в КБ Лавочкина, свидетельствует, что в это время на заводе появились представители Яковлева, который в данной ситуации был прежде всего заместителем наркома авиапромышленности по опытному самолетостроению. Своим «хозяйским» поведением они очень быстро восстановили против себя весь коллектив завода, который к тому времени сознательно включился в создание нового самолета. 8 апреля, когда ЛаГГ-3 с мотором М-82 практически был готов к испытаниям, был подписан приказ НКАП, согласно которому завод переводился на выпуск истребителей Як-7. ОКБ Лавочкина тем же приказом перебазировалось в Тбилиси, на 31-й завод.

Но еще раньше, в конце марта, летчик-испытатель Василий Яковлевич Мищенко поднял в воздух прототип будущего Ла-5.

10 апреля, когда в Тбилиси уехали С.М. Алексеев и ряд ведущих конструкторов ОКБ Лавочкина, а следом отправился эшелон с оборудованием и большей частью работников КБ, в Москве было принято решение о проведении совместных Государственных испытаний — данные по скорости и скороподъемности, полученные в полете Мищенко, более чем впечатляли. Хотя и дефектов хватало, а полет продолжительностью более 20 минут был и вовсе невозможен: грелось масло.

История государственных испытаний вновь появившегося самолета интересна и полна драматургии. И хотя они описаны в десятках статей и в

нескольких книгах, занимательность и значимость их проведения раскрыты далеко не в полной мере.

20 апреля 1942 года летчики-испытатели А.Г. Кубышкин и А.П. Якимов в сопровождении ведущих инженеров Наркомавиапрома и ВВС — В.Н. Сагинова и А.Н. Фролова, решением ГКО составившие Государственную испытательную комиссию, прибыли на 21-й завод в Горький. Постановлением ГКО им срочно, в течение пяти дней, предписывалось провести совместные (НКАП и ВВС) испытания нового опытного самолета Лавочкина.

Было решено, что все первые полеты по каждому заданию совершает Якимов как представитель авиапрома, а капитан Кубышкин как представитель ВВС повторяет каждый полет.

В. Н. Сатинов по ВЧ буквально выпросил у Шахурина разрешение, чтобы Лавочкин остался на заводе на период испытаний. В связи с переездом сам Семен Алексеевич был не в лучшем настроении и предложил весьма ограниченную программу испытаний: на скорость, на скороподъемность, на скорость по высотам, «на виражи», на дальность полета, на отстрел оружия. От испытаний на штопор, несмотря на настойчивые требования А.Н. Фролова, Лавочкин отказывался — штопор не просчитали.

А. П. Якимов, вторым после Мищенко облетавший машину, оценил летные качества нового истребителя очень высоко.

— Если бы не перегревался двигатель — быть рекорду скороподъемности, — вспоминал он.

На земле его доклад был сдержан. Испытатель перечислил ряд недостатков, летать с которыми летчику в боевых условиях было невозможно.

А. Г. Кубышкин, повторивший полет и едва не скапотировавший на посадке из-за невыпустившихся закрылков, согласился с замечаниями А.П. Якимова, пополнив их указанием на дефект в работе системы управления закрылками.

Испытания было предложено прекратить, замечания устранить в кратчайшие сроки. По ВЧ были направлены краткие положительные отчеты и запросы в авиапром и ВВС с рекомендациями продолжить испытания. Обе стороны (НКАП и ВВС) согласились с просьбой комиссии, предложив устранить выявленные недостатки за десять дней.

Через десять дней напряженной круглосуточной работы замечания были устранены, машина, на которой были оставлены две пушки из четырех (разгрузилось подкапотное пространство — улучшилась

вентиляция) и немного изменившая свою «мордочку» (вверху капота появился воздухозаборник, внизу — маслорадиатор), вновь была выкачена на летное поле. Первый полет на доработанной машине вновь выполнил заводской летчик-испытатель В.Я. Мищенко.

3 мая 1942 года были продолжены Государственные испытания. Якимов, получивший задание установить границу высотности в наборе высоты, вновь ушел в полет. Поведение самолета было безукоризненным, полученные характеристики — очень хорошими. Кубышкин подтвердил выводы Якимова.

Полет на дальность. И здесь отличный результат. 1 час 41 минута в воздухе, остаток топлива — 140 литров!

Испытания на штопор, отвергнутые Лавочкиным, решили провести ранним утром, не ставя генерального в известность. Якимов взлетел в пять утра. Из штопора самолет выходил прекрасно, без малейших проблем и «задумчивости», на самых разных режимах. Последний режим — ввод в штопор в верхней точке боевого разворота. И вновь самолет отработал как часы, сразу вышел из штопора и перешел в устойчивый полет.

Якимов сажает истребитель и попадает в руки ликующих членов испытательной комиссии. В этот момент на аэродроме появляется Лавочкин.

«— Что это вы здесь собрались в такую рань?

— Летаем, Семен Алексеевич, — сказал Фролов и подал главному полетный лист.

Семен Алексеевич начал читать, а члены комиссии внимательно следили за выражением его лица. Вот оно стало хмурым. Лавочкин поднял глаза, сурово взглянул на присутствующих и вновь углубился в чтение.

Постепенно морщины на лице разгладились, выражение холодной отчужденности стало пропадать. Главный был явно взволнован... Семен Алексеевич выпрямился, посмотрел на комиссию несколько удивленно, но с явным удовлетворением:

— Молодцы!»

Через несколько дней после доклада комиссии в Наркомавиапроме было принято решение — принять самолет на вооружение. Уже 13 августа 1942 года заводские летчики пригнали в 49-й ИАП первую эскадрилью будущих Ла-5, и боевая эксплуатация истребителя началась. По официальным данным, с 14 по 24 августа летчики 49-го полка на первых 19 истребителях, именуемых тогда еще ЛаГГ-5 (или ЛаГ-5), совершили 180 боевых вылетов, провели 27 воздушных боев, записали на свой счет 16 самолетов противника, потеряв 10 своих машин и 5 летчиков.

Чуть позднее, 17—18 августа, эти машины были поставлены в 15-й, 27-й, 240-й, 297-й и 437-й истребительные авиационные полки 8-й воздушной армии, где новый самолет проходил войсковые испытания.

Приказом НКАП № 683 от 8 сентября 1942 года истребитель ЛаГГ-5 был переименован в Ла-5.

Герой Советского Союза А.Ф. Ковачевич вспоминал, что в октябре—ноябре 1942 года под Сталинградом ему также довелось летать на совершенно новой тогда машине:

«Машина было предельно сырая, в кабину откуда-то натекала гидрашка. Кнопки, позднее их заменили тумблерами, не выполняли своих функций — отжимались, приходилось втыкать в них отвертки. В кабине было невообразимо жарко... Полетом я остался крайне недоволен и костерил машину на все лады.

Смотрю, а к самолету потихонечку, бочком, стараясь не быть узнаваемыми, подходят двое в регланах. Одного, приглядевшись, я все же узнал — это был наш главком, будущий Главный маршал Александр Александрович Новиков. Вторым, об этом я узнал позже, был С.А. Лавочкин.

— Что, что вы там говорите, товарищ старший лейтенант?

Пришлось объясняться, жаловаться и давать обратный ход».

15 декабря 1942 года на истребителях Ла-5 приступили к боевой работе летчики 5-го гвардейского ИАП, полка, записавшего на свой счет максимальное среди полков советских ВВС число неприятельских самолетов, сбитых в воздушных боях, — 656. Всего, вместе с разбитыми и сожженными на земле, летчики полка заявили об уничтожении 739 неприятельских самолетов.

Впоследствии на этой машине сражались и 9-й гвардейский «шестаковский» полк, и 32-й гвардейский «сталинский», и 3-й гвардейский, и 176-й гвардейский «маршальский», и 111-й гвардейский — результативнейшие полки наших ВВС. На истребителях этого типа с 1943 года сражались летчики 3-го и 4-го гвардейских истребительных полков ВВС Краснознаменного Балтийского флота — прославленных частей морской авиации.

Лавочкин неустанно совершенствовал свою машину. Ла-5Ф пришел на смену Ла-5, когда Швецов прибавил своему мотору 200—250 л. с, а Лавочкин убрал крыльевые топливные баки, уменьшил толщину бронеспинки, облегчил шасси, внес еще несколько доработок. В марте 1943-го началось серийное производство Ла-5ФН, на котором, собственно, и воевал Кожедуб. Здесь стоял форсированный, с непосредственным

впрыском топлива в цилиндры, мотор М-82ФН мощностью в 1850 л. с. Этот самолет отличался каплевидным фонарем кабины, длинным всасывающим патрубком над капотом двигателя, измененной конструкцией «совков», сделавшей их пропускную способность существенно большей.

В начале мая 1944 года новая модификация самолета под именем Ла-7 была запущена в серийное производство. На этом типе была проведена внешняя и внутренняя герметизация винтомоторной группы и планера, установлены щитки, полностью закрывающие ниши шасси, маслорадиатор перенесен под фюзеляж (отчего машина с подачи авиационных остроловов получила кличку «жеребец»), всасывающие патрубки нагнетателя перенесены в носок центроплана, установлены аэродинамические компенсаторы на рулях высоты, проведен целый ряд других улучшений конструкции. Важнейшей задачей, решаемой на новой машине, была замена деревянных деталей, в частности лонжеронов, на дюралевые и стальные. Такая замена давала снижение массы машины на 100 килограммов. Заметим, что полностью заменить деревянные детали на металлические удалось только на Ла-9, самолете уже послевоенного выпуска.

Истребитель Ла-7 по комплексу боевых свойств был лучшим советским истребителем периода Великой Отечественной войны. Самолет этот имел и ряд существенных недостатков. С точки зрения управления это отсутствие автоматики работы винтомоторной группы, что имелось на большинстве иностранных поршневых самолетов, современных «Лавочкину». Другим недостатком была повышенная температура в кабине, достигавшая 65 градусов. Герой Советского Союза Г.А. Баевский высказывал предположение, что повышенная температура, возможно, была полезным фактором, повышавшим гибкость летчика, его работоспособность, реакцию, осмотрительность.

При сравнении серийных Ла-7 с прототипом испытатели постоянно отмечали снижение скорости в серийных машинах. По свидетельству летчика-испытателя В.И. Алексеенко, серийный Ла-7 неоднократно получал от испытателей неудовлетворительную оценку.

Большинство Ла-7, как и Ла-5, было вооружено двумя пушками ШВАК, а не тремя УБ-20. До конца войны построили только 368 трехпушечных Ла-7. Они выпускались с марта 1945 года, и менее одной трети их, около 100 самолетов, приняло участие в боях.

Важно отметить, что для большинства отечественных боевых самолетов, в особенности истребителей, значительная часть их полезных летно-тактических качеств добывалась руками техников, механиков,

мотористов, нередко — при участии самих летчиков, в условиях фронтовых аэродромов. «Технари» могли буквально творить чудеса: повышать мощность двигателей и, соответственно, скоростные характеристики, совершенствовать системы управления, улучшать зализы и аэродинамику, снижать вес, ставить дополнительное вооружение... Большинство вносимых улучшений требовало ряда согласований, на которые руководство шло крайне неохотно, и потому о доработках было известно весьма ограниченному кругу людей.

Дважды Герой Советского Союза К.А. Евстигнеев вспоминал, что его самолет, машина Кожедуба, некоторых других летчиков давали на 30—40 км/час скорости больше, чем новые «недоведенные» самолеты. Факт активного совершенствования самолетов в полках оказался быстро забытым после войны и не замеченным большинством современных исследователей авиации.

Ла-5 и Ла-7 было выпущено в годы войны около 10 тысяч. На Ла-5 воевали и Кожедуб, и большинство результативнейших летчиков-истребителей: дважды Герои Советского Союза К.А. Евстигнеев, Н.М. Скоморохов, В.А. Зайцев, В.И. Попков, Герои Советского Союза Н.Ф. Краснов, В.Г. Серов, Н.Т. Китаев, А.С. Куманичкин и многие другие наши асы.

Иван Никитович Кожедуб, когда чувствовал расположение компании или слушателя, говорил очень ярко и образно. Как-то на просьбу оценить летные качества «аэрокобры» и «Лавочкина» он прищурился и, глядя прямо в глаза, сказал:

«"Кобра"... Что "кобра"? Она как трамвай — хорошо тянет, просторно, удобно. А "лавочкин"... тот, — он сделал рукой рубящий жест, — тот, как жеребец!»

Своему боевому становлению, а фактически и всей дальнейшей судьбой Иван Кожедуб обязан уникальному коллективу однополчан: командирам, летчикам, техникам, мотористам, оружейникам — тем, с кем он отточил свое ратное мастерство, с кем нашел, как цитировал Пушкина К.А. Евстигнеев, «упоение в бою». В значительной степени его успехи связаны с «боевым конем» — полудеревянным истребителем Ла-5, созданным в самое трудное время войны вдохновенным трудом конструкторов, технологов, рабочих, испытателей, нашедших в себе силы создать для фронта великую боевую машину.

Сам Иван Никитович, по его словам, сменил за войну 6 истребителей Ла-5 и Ла-7. Только один самолет, его первый пятибачный Ла-5Ф, был списан из-за боевых повреждений. Остальные переходили в руки других

экипажей. На его знаменитом самолете Ла-5ФН — подарке колхозника Конева — после перевода Кожедуба из полка воевали дважды Герой Советского Союза Евстигнеев, Герой Советского Союза Брызгалов и другие летчики.

С. М. Крамаренко пишет в своей книге, что свой самолет, Ла-7 бортовой номер 27, Кожедуб передал ему и он даже совершил на этой машине несколько боевых вылетов. Через несколько лет по приказу С.А. Красовского эта машина была передана в Центральный дом авиации, где экспонировалась в одном из залов. В 1975 году этот прославленный истребитель был перевезен в Музей Военно-воздушных сил в Монино.

В своей книге Иван Никитович не раз вспоминает свой боевой самолет как «верного друга». Не раз навещал он его, когда тот уже стал музейным экспонатом: «Оружия на моем "лавочкине" уже нет, да и ручка с гашеткой другая. Только рычаги перезарядки пушек напоминают, что это боевой истребитель. Бронестекло стало изменять свой цвет, помутнело, а было таким прозрачным...»

Самолет за свою долгую историю потерял не только «ручку». Сам Кожедуб жаловался, что на машине стоит неизвестно * какой прицел, а штатный коллиматорный прицел ПБП-1 кто-то давно унес, сняты другие элементы управления. Со временем заменили «на похожие» и стойки шасси, а лет двадцать назад какой-то «специалист» велел закрыть металлическим листом боковые выхлопные совки вместе с регулирующими створками капота, а лист закрасить. Иван Никитович, увидев «модификацию», возмутился, и листы сняли.

Командир 240-го ИАП Игнатий Солдатенко

Вечером 9 ноября 1942 года группа летчиков-инструкторов из нескольких авиационных училищ прибыла в Москву на пункт сбора летно-технического состава, располагавшийся тогда в Хамовниках, в переулке Хользунова. Там им было объявлено, что все они, а их было 14 человек, зачислены в полк дважды орденосца майора И. Солдатенко.

Человек этот стал первым боевым командиром сразу нескольких выдающихся воздушных бойцов. Все летчики, служившие под его началом и пережившие войну, с большой теплотой вспоминали своего командира. Игнатий Семенович Солдатенко, командовавший 240-м истребительным авиационным полком «послесталинградского» набора, в годы Великой Отечественной войны считался уже «старым летчиком». В качестве пилота Р-5 ССС (скоростной, скороподъемный, скорострельный) самолета, прозванного республиканцами «расанте» — бритвой, с октября 1936-го по 27 мая 1937 года он участвовал в боях в Испании. Прибыл он туда в звании лейтенанта с должности младшего летчика 29-й легкостурмовой авиаэскадрильи Белорусского военного округа. В составе группы майора К.М. Гусева летчики принимали участие в боях на всех фронтах — под Теруэлем и Сарагосой, у Картахены и Мадрида.

Конечно, относительно большой (10,5 x 15,6 метра), высотой почти 4 метра деревянный биплан хотя и имел на вооружении пять пулеметов ШКАС, в эпоху «мессершмитта» уже не мог считаться ни скоростным, ни скороподъемным. Однако в отсутствие серьезного истребительного и зенитного противодействия он мог нанести наземным войскам противника определенный ущерб. Лейтенант Солдатенко выполнил в Испании около 30 боевых вылетов, бомбил националистов под Саламанкой, Малагой и в пригородах Мадрида, участвовал в Гвадалахарском сражении. В боях его самолет был дважды подбит, и дважды он сажал горящую машину у самой линии фронта.

Оценка боевой работы этой машины была в целом невысокой. Хотя среди докладов нередко были и бравурные, шапкозакидательские, направленные на создание у высших должностных лиц соответствующего настроения. «Действия штурмовиков показали, что они являются грозной силой, а летный состав проявил высокую выучку и большую храбрость», — сообщал в Москву комбриг Я.В. Смушкевич в 1937 году. Но правду было скрыть трудно, так как эти бипланы несли тяжелые потери даже от

стрелкового оружия.

20 марта 1937 года в ходе Гвадалахарского сражения, при налете на войска националистов, двигавшихся на Мадрид и сконцентрировавшихся из-за дождливой погоды в населенных пунктах Альмадронес и Альгора, расположенных на Французском шоссе, самолет Солдатенко был атакован шестью неприятельскими «фиатами» и подбит. Штурман самолета лейтенант П.М. Жарский погиб. Солдатенко, несколько минут находившийся в кабине горевшего самолета, получил тяжелейшие ожоги. К жизни и службе его возвратило искусство испанских и советских врачей. Смушкевич докладывал, что при налете, когда был сбит Р-5 Солдатенко, враг потерял около трехсот (!) автомашин, сотни солдат и офицеров. За бои в Испании И.С. Солдатенко был награжден двумя орденами Красного Знамени (2 января и 4 июля 1937 года), ему было присвоено внеочередное звание старшего лейтенанта.

Сохранился документ — представление на очередное звание, позволяющее читателю судить об этом человеке:

«Боевая характеристика на командира 240-го ИАП майора Солдатенко Игнатия Семеновича.

В занимаемой должности с 2.4.41 г., национальность — украинец, соц. положение — рабочий, партийность — член ВКП (б) с 1937 г., год рождения 1910, в РККА с 1932, военное образование — ВШЛ им. Сталина в гор. Ейске в 1933 г. Факультет п/м ВВА им. Жуковского в 1940.

Общий налет 1210 час, летает на И-153, ЛаГГ-3, ЛаГГ-5, боевых вылетов имеет лично 131. На Сталинградском фронте имеет боевых вылетов — 4. Сбил один самолет противника — Ю-88. На Сталинградском фронте его полк находился с 20.8.42 по 10.9.42.

В целом полк произвел 109 боевых самолето-вылетов. Произведено 53 воздушных боя. В целом полком сбито в воздушных боях 10 самолетов противника, из них Ю-88 — 1, Ме-109-4, Ме-109Ф-5.

Майор Солдатенко как командир полка подготовлен хорошо, дисциплинирован, руководит полком хорошо, штаб полка под его руководством подготовлен и с боевой работой на Сталинградском фронте справился хорошо. Вывод: должности командира истребительного полка вполне соответствует. Достоин присвоения внеочередного воинского звания — подполковник.

3 января 1943 г.

Командир 287-й ИАД Герой Советского Союза полковник Данилов.

Военком 287-й ИАД полковой комиссар Олейник».

Из характеристики следует, что командир личным примером показал,

как должен встречать неприятельский самолет, тем более бомбардировщик, подготовленный летчик-истребитель.

А ведь были командиры, считавшие своей главной задачей любой ценой «сохранить летчиков». Для этого они всеми правдами и неправдами выбирали относительно спокойные места базирования, пользуясь связями в штабах, выводили полки в канун готовящегося наступления на отдых или перевооружение. Попади Кожедуб в другую часть, и его как воздушного бойца могло бы не состояться.

Первый блин — комом

Один из «старых» летчиков — лейтенант Тимофеев, глядя на отчаянные попытки «молодых» отличиться, поучал:

— Кого удивить хочешь? Там тоже ребята ученые. Да и машины у них не чета нашим деревянным. Оглянуться не успеешь, а он уже приклеился. Смотри за своим хвостом, да и за соседскими приглядывай. Не высовывайся, за личным счетом не гонись. А ордена никуда не денутся.

От таких наставлений летчикам становилось почему-то не по себе. Один из «молодых» — это был сержант Евстигнеев — особенно резко возражал и вообще вел себя дерзко. Опытный Тимофеев в одном из тренировочных полетов решил его проучить. Вот как много лет спустя вспоминал сам К.А. Евстигнеев об этом эпизоде:

«В зоне мы отрабатывали пилотажные фигуры. Выполнили виражи, пикирования, горки. Все шло хорошо. Но вот при развороте на 90 градусов я оказался слева от ведущего и чуть сзади на расстоянии 20—25 метров. В этот момент ведущий вдруг ввел свою машину в глубокую спираль со снижением. Высота оказалась настолько мала, что под крылом, на снегу, уже можно было различить следы животных. Наконец закончили спираль и пошли на аэродром. Я запросил разрешения перестроиться из левого пеленга в правый, но в ответ услышал команду: "Разворот влево на 180!"

И тут Ла-5 ведущего энергично наклоняется влево и входит в разворот. Чтобы избежать столкновения с ним, резко сбавляю обороты мотора, снижаюсь, а крен впереди летящего самолета все увеличивается. Положение мое становится угрожающим — деревья мелькают у самой плоскости! Меня прошибает пот, и я вывожу машину во внешнюю сторону строя. Ведущий замечает это и переходит в правый разворот. Мой Ла-5 вновь внизу, опять над самыми деревьями, а скорость настолько мала, что, того и гляди, машина свалится в штопор! Но жду, жду выхода из разворота, которому, кажется, не будет конца... Когда крыло самолета касается верхушки одного из деревьев, я уменьшаю крен, набираю высоту и удаляюсь от леса.

Ведущий командует:

— Возвращаемся, переходи на правую сторону.

Отвечаю "понял" и показываю рукой на свою правую плоскость: между элероном и консолью застряла ветка дерева. На большой недозволенной скорости врываемся на аэродром — самолет, летящий по

кругу, не видим, разворот выполняем перед самым его носом, не столкнувшись с ним только по счастливой случайности».

Лихой пилотяга-лейтенант оказался предателем, завербованным немецкими спецслужбами в 1942 году. Он грубо и нагло пытался вести пропаганду, подбивать летчиков на перелет к противнику. Вскоре он был арестован и, как пишет Евстигнеев, «получил по заслугам».

Вообще же немецкие агенты часто проникали во фронтовые авиационные части. Ф.Ф. Архипенко рассказывал, как командир дивизии полковник Ю.А. Немцевич — грамотный боевой офицер, нередко участвовавший в боевых вылетах и имевший на личном счету несколько сбитых самолетов противника, — под Сталинградом сошелся с женщиной, по ее словам, «наторпевшейся от немцев». Она до слез принимала слушателей рассказами о бесчинствах захватчиков, откликнулась на любую просьбу, часто подменяла девчонок-связисток. Принимала она участие и в переговорах с летчиками, находившимися на боевом задании, — чего не сделаешь из добрых побуждений, — а вскоре стала начальником связи дивизии.

Весной 1944-го она вдруг исчезла из полка — оказалась немецким агентом. Архипенко, Гулаев, Бекашонок и другие летчики во время боевых вылетов не раз слышали на своей волне приятные женские голоса, обращавшиеся к ним по имени. Они приглашали летчиков в Германию, сулили отдых от войны, европейское обхождение, культурную сытую жизнь в отдельном двухэтажном коттедже с ванной, радиолой и автомобилем.

Архипенко не без юмора вспоминал о том, что ведь нашлось несколько летчиков-подхалимов, которые, пытаясь угодить командиру дивизии, писали на бортах своих боевых машин: «За Симу Захаровну!» — именно так звали сбежавшую женщину. После всего случившегося они были вынуждены спешно смывать и закрашивать опрометчиво нанесенные надписи. Полковник Немцевич после исчезновения своей фронтовой подруги был снят с должности командира дивизии и после долгого расследования отправлен на Дальний Восток, где, кстати, стал впоследствии генералом.

Герой Советского Союза С.Ф. Долгушин вспоминал, как моторист, осматривавший машину перед вылетом, заметил, что двигатель самолета В.И. Сталина, служившего тогда в их полку, искусственно и хитро поврежден. Мотор давал возможность самолету взлететь, но через несколько минут полета он должен был неминуемо выйти из строя. Несмотря на поиски, человека, так изощренно и со знанием дела повредившего машину, найти не удалось. К самолету Василия Иосифовича

была приставлена круглосуточная охрана.

Герой Советского Союза летчик-истребитель П.И. Муравьев рассказывал, как в их полку в 1942 году был пойман с поличным и разоблачен хорошо подготовленный повар-диверсант, заброшенный противником:

— Здоровый и мордатый мужик, так и сыпал прибаутками. А взгляд, если присмотреться, — настороженный, звериный, — вспоминал Павел Игнатьевич.

Только бдительность одного из техников помешала повару отравить летчиков. Последующая разработка арестованного позволила задержать еще одного диверсанта, «служившего» в соседнем авиационном полку.

Когда мысль о том, что немецкие агенты настойчиво внедрялись в авиационные части РККА, была высказана Герою Советского Союза Г.А. Баевскому, тот встретил ее недоверчиво. Но потом вдруг вспомнил, как в режиме строгой секретности готовился штурмовой налет полка на Краматорскую. Секретный приказ был получен летчиками за 15 минут до вылета, в воздухе было предписано сохранять полное радиомолчание.

— Представляете, как мы удивились, когда вдруг услышали в своих наушниках негромкий женский голос: «Краматорская, Краматорская, вас идут бомбить, вас идут бомбить...» Ну а над аэродромом нас уже ждали — сразу дружно включились в работу зенитки, потом атаковали вражеские истребители. Эффективность налета оказалась небольшой.

...Еще в Москве, когда Кожедуба вместе с другими летчиками зачислили сверх штата в состав 240-го ИАП, командир, кратко ознакомив их с боевой историей полка, отличившегося в боях под Сталинградом, представил начальствующий состав полка. Замполит — майор Н.А. Мельников, начальник штаба — подполковник Я.Е. Белобородое, старший инженер — Е.Л. Фрайнт, командиры эскадрилий — А. Гомолко, М. Гладких, В. Гавриш. Начштаба зачитал приказ о боевом расчете: Кожедуб назначен в 3-ю эскадрилью ст. лейтенанта В.П. Гавриша ведомым младшего лейтенанта И.М. Габунии.

«Ко мне подошел Габуния, — вспоминал Кожедуб в своей книге. — У него черные задумчивые глаза, тонкие красивые черты лица, походка легкая, ритмичная, в движениях чувствуется ловкость и сила. Синяя гимнастерка сидит на нем как-то особенно ладно.

Он крепко жмет мне руку:

— Ну, давай знакомиться, тезка! В Грузии нас, Иванов, зовут Ваню. И ты так меня называй.

Он с яростью сжал кулаки, узнав, что мой родной край оккупирован

врагом. Участиливо расспросил о всех близких, рассказал о себе. Он был педагогом в Грузии, окончил аэроклуб, а в дни войны — летное училище, горячо любил авиацию.

С того вечера мы с Ваню стали неразлучными друзьями».

И. М. Габуня погиб при таране бомбардировщика Ю-88 6 мая 1943 года в районе станции Валуйки. На всю жизнь сохранил Иван Никитович память о своем первом боевом друге. В своих рассказах о войне он часто вспоминал его, всегда произносил его имя ласково, с любовью.

...Свой первый бой Кожедуб запомнил навсегда. Он рассказывал о нем во всех своих книгах, во многих статьях и выступлениях. В официальных документах полка упоминание об этом бое отсутствует: он не принес побед и свидетельствует скорее о слабом взаимодействии служб оповещения и командования, зенитчиков и летчиков.

Среди воспоминаний Кожедуба большую ценность представляют самые ранние его публикации. К ним относится его статья в сборнике «Сто сталинских соколов в боях за Родину», выпущенном Военно-воздушной академией в 1947 году. История возникновения и судьба этого сборника уникальны и достойны отдельных исследований.

В 1945 и 1946 годах в академию были приняты более 160 Героев и дважды Героев Советского Союза. Это были люди, прошедшие войну и одержавшие победу над жестоким и сильным врагом, офицеры, командовавшие боевыми эскадрильями, полками, а порой осуществлявшие руководство и на дивизионном уровне. Настоящие асы оказались на студенческих скамьях, в роли слушателей. Правда, в большинстве своем они еще не умели грамотно и точно выражать свои мысли — ни в речи, ни на бумаге. Открытая — с фронта — манера держаться, множество орденов на груди, привычка к грубоватому общению иногда порождали конфликты слушателей с некоторыми преподавателями.

К счастью, тогда академию возглавлял мудрый человек, видный военачальник, маршал авиации Федор Яковлевич Фалалеев. Он с честью вышел из непростой ситуации, сохранив в целом преподавательские кадры. Он призывал преподавателей к снисхождению, просил учитывать исключительный боевой опыт слушателей и понятные после столь тяжелой войны изъяны в их поведении. По его мнению, в военных летчиках следовало видеть не учеников, а товарищей. Слушателям же он неожиданно предложил описать наиболее запомнившийся боевой эпизод, пообещав опубликовать сто лучших сочинений в хрестоматии учебника по тактике ВВС. Эпизоды были отобраны и в 1947 году вышли отдельной книгой.

«В целом сборник боевых эпизодов, безусловно, поможет дальнейшему совершенствованию изучающих тактику ВВС», — такое убеждение маршал Фалалеев высказал в предисловии к этому изданию.

«Волнуюсь, когда беру в руки эту необычную книгу-реликвию. От нее исходит какая-то невидимая, но мощная и неиссякаемая сила» — так оценивал этот труд главком ВВС, Герой Российской Федерации генерал армии П.С. Дейнекин, более полувека спустя в своем предисловии к новому изданию книги. Заметим, что именно благодаря его вмешательству и при участии начальника ВВА им. Ю.А. Гагарина генерал-полковника авиации А.Н. Барсукова прежний, почти шестидесятилетней давности гриф «Для служебного пользования» был с книги снят.

Но вернемся к описанию своего первого боя Иваном Кожедубом, помещенному в этом сборнике:

«В марте 1943 г. я прибыл на Воронежский фронт рядовым летчиком в полк, которым командовал майор Солдатенко. Полк был вооружен самолетами Ла-5. С первого дня я стал присматриваться к боевой работе моих новых товарищей. Внимательно слушал разборы выполнения боевой работы за день, изучал тактику врага и старался соединить теорию, приобретенную в школе, с фронтовым опытом. Так изо дня в день я готовился к схватке с врагом. Прошло всего несколько дней, а мне казалось, что моя подготовка бесконечно затягивается. Хотелось как можно скорее вылететь вместе с товарищами навстречу врагу.

Встреча с противником произошла неожиданно. Случилось это так: 26 марта 1943 года я в паре с ведущим младшим лейтенантом Габуня вырулил на старт дежурить. Неожиданно нам был подан сигнал для взлета. Младший лейтенант Габуня быстро взлетел. Я несколько задержался на взлете и после первого разворота потерял ведущего. Связаться по радио ни с ведущим, ни с землей мне не удалось. Тогда я решил произвести пилотаж над аэродромом. Набрав 1500 м высоты, приступил к пилотированию. Вдруг ниже меня метров на 800 я заметил 6 самолетов, которые подходили к аэродрому со снижением. С первого взгляда я принял их за Пе-2, но через несколько секунд я увидел разрывы бомб и огонь зениток на нашем аэродроме. Тогда я понял, что это немецкие самолеты Ме-110. Помню, как сильно забило сердце. Передо мной были вражеские самолеты. Я решил атаковать противника и, быстро развернувшись, на максимальной скорости пошел на сближение. Оставалось 500 м, когда в сознании мелькнуло слышанное мною от командира правило воздушного боя: "Перед атакой посмотри назад". Оглянувшись, я заметил, как с большой скоростью приближается ко мне сзади самолет с белым коком. Не успел я распознать,

чей это самолет, как он уже открыл по мне огонь. Один снаряд разорвался у меня в кабине. Резким разворотом влево со скольжением выхожу из-под удара. Два Ме-109 с большой скоростью прошли справа от меня. Теперь я понял, что они, заметив мою атаку, спикировали и атаковали меня. Однако моя неудавшаяся атака заставила Ме-110 отказаться от повторного захода на бомбометание.

В этой встрече я на практике убедился, как важна роль ведомого для прикрытия ведущего при атаке цели.

В дальнейшем, летая в слетанной группе, я одержал 63 победы, не зная поражения»^[5].

Совсем не случайно вспоминает наш герой о том, «как важна роль ведомого для прикрытия ведущего при атаке цели». Ведомый — важнейшая составляющая боевой пары, от его действий зависит качество атак ведущего, их быстрота, расчетливость и часто — точность. Можно назвать десятки пар выдающихся летчиков-истребителей: А. Покрышкин и Г. Голубев, К. Евстигнеев и В. Мудрецов, Д. Глинка и И. Бабак, А. Алелюхин и Е. Дранищев, В. Фадеев и А. Труд, А. Карпов и И. Беляев, В. Александрюк и А. Васько, А. Комоса и А. Федоров, Н. Краснов и И. Улитин, П. Муравьев и П. Вос-трухин, В. Серов и В. Веденеев, М. Сачков и А. Выборное, А. Рязанов и И. Степаненко, А. Решетов и Ф. Морозов, П. Покрышев и А. Чирков, С. Моргунов и А. Ситковский, И. Клещев и В. Луцкий, С. Луганский и И. Кузьмичев, Н. Белоусов и Н. Ольховский, В. Бобров и П. Крюков, И. Каберов и Г. Костылев, П. Камозин и Д. Калараш, Ш. Кирия и Е. Василевский. Каждый из этих летчиков был и выдающимся солистом, результативным воздушным бойцом.

Были среди летчиков и выраженные одиночки, мастера предельно резкого пилотажа, удержаться за которыми было очень трудно. Среди них нужно назвать А. Ворожейкина, Г. Речкалова, Н. Гулаева, Д. Глинку, М. Баранова, И. Сытова, Н. Сивцова. Список этот далеко не полный, его легко расширить, а ведь в нем лишь Герои и дважды Герои Советского Союза.

Состав пар, как иногда шутили летчики, «подбирался на небесах». Часто опытный пилот брал шефство над молодым, но были среди летчиков и устойчивые пары равных по боевому мастерству асов, такие как Покрышев — Чирков, Решетов — Морозов, Александрюк — Васько. Разделение на ведомого и ведущего в них было весьма условно: оба летчика, как правило, умели быстро и точно атаковать, хорошо справлялись и с защитными функциями. Александрюк — Васько воевали вместе на МиГ-3 в составе 171-го ИАП, вместе были переведены в 19-й, позднее — в 176-й гвардейский ИАП, где стали соратниками Кожедуба.

Кожедубу тоже повезло с напарником — опытным летчиком-защитником В.Ф. Мухиным. Тот набрался опыта еще в воздушных боях начального периода войны, когда на И-153 был вынужден сражаться с «мессерами» новых модификаций — «Фридрихами» и «густавами». Более чем полуторное превосходство «мессера» в скорости и почти трехкратное в массе секундного залпа делало прямое противостояние этих машин практически невозможным. Летчик И-153 в бою с Ме-109 мог рассчитывать лишь на случайную победу да надеяться на помощь слоистой облачности. Теория об эффективном применении «маневренных бипланов» на малых высотах в ходе войны потерпела крах, как терпели крах многие положения военных доктрин. Скорость самолета решала все или почти все...

В полку Мухина назначили ведомым к «бороде» — такое прозвище установилось за Иваном, хотя бороды он никогда не носил. Именно в паре с «железным Васей» Кожедуб одержал абсолютное большинство своих воздушных побед. Он очень ценил Мухина, хотя они были совершенно разными людьми: Иван — лихой, порой нахрапистый, а «битый» и раненный в боях, много переживший Вася — предельно скромный, осмотрительный и надежный.

«У него зоркие голубые глаза, волосы выгорели на солнце, пилотку он носит набекрень, чуть сутулится, как часто сутулятся летчики, привыкшие крючком сидеть в кабине самолета, — таким запомнил Кожедуб своего ведомого. — На земле он стал ходить за мной следом — привыкал к моим движениям, голосу. Так я, бывало, ходил за Ваню Габунией. Не зная боевого расчета других эскадрилий, и на земле сразу заметишь, кто ведущий, а кто ведомый. У нас это называлось слетанностью на земле. Она помогает слетанности в воздухе.

Родители Василия остались в деревне под Гомелем, в оккупации. На сердце у него было тревожно, как и у меня, — ведь мы все время думали о близких.

В первый вечер мы долго говорили о наших стариках, о родных краях. Я поделился с Василием тревогой о братьях. И нас еще больше сблизило общее горе».

Было и еще, что их сближало, — серьезное отношение обоих к физическим упражнениям. Это занятие было для них серьезной самоподготовкой, сравнимой с заучиванием географических карт района боевых действий или учебно-тренировочными полетами, частью профессионально необходимых навыков.

Летные качества Мухина были замечены другим выдающимся

воздушным бойцом — К.А. Евстигнеевым:

«Летчик... мастерски маневрировал с учетом возможных действий противника: как только "фоккер" приближался к Ивану, на его пути ложилась трасса огня от машины Мухина — и фашисту не до атаки... Войну этот замечательный летчик закончил Героем Советского Союза, сбив девятнадцать немецких самолетов»^[6].

Но вернемся к первому воздушному бою Ивана Никитовича, в котором полностью оправдалась русская поговорка — первый блин комом. Был разочарован и командир полка: удивительно — хорошая техника пилотирования, безукоризненное чувство машины и такой результат — самолет на списание. Конечно, Солдатенко был уже опытным командиром и не собирался самолет списывать — такая «боевая потеря» полку ни к чему. Пусть «выстоится», а там и время подойдет. Но что же делать с летчиком? Нет ли у того мандража?

Сам Кожедуб вспоминал:

«Когда вечером все собрались на разбор, майор Солдатенко сказал о том, что на нашем участке фронта противник сосредотачивает большое количество авиации, подтягивает наземные войска и технику.

— В сегодняшнем неожиданном налете на аэродром повинны многие: прозевали противника. Мы должны повысить бдительность. Надо усилить слетанность пар, звеньев и эскадрилий. Каждый должен помнить правила, так сказать, написанные кровью наших летчиков».

После своего первого провального боя Иван попал в разряд нерадивых, и решение боевых задач ему не доверялось. Некоторое время он даже возил почту на У-2. Но шло время, полк потерял многих «старых» летчиков — командира полка И. Солдатенко, комэска А. Гомолко, ведущего Кожедуба — Вано Габуню, летчиков Андрианова, Пахомова, Гладких, Гавриша, Мубаракшина, Пантелеева. Первая неудача в бою забывалась.

Среди бумаг Кожедуба есть небольшая по формату общая тетрадь в коричневом дерматиновом переплете. На обложке крупными кривыми буквами продавлено: «Архив МО. История 178/176 гв. ИАП». В тетради исписано лишь с десятков листов — наш герой любил новые записные книжки и ежедневники, с годами становившиеся все более нарядными. На одной из страниц этой тетради, отдельно, сделана выписка: «12.4.43. 15.30. 18 Ю-88 и Ме-110, под прикрытием Ме-109Ф, произвели бомбометание по аэродрому Уразово. Нападение со стороны солнца. 6 самолетов имеют легкие повреждения. 4 убитых и 6 раненых. Погиб и наш Батя — м-р Солдатенко».

Гибель командира, каковы бы ни были служебные отношения, на всю

жизнь остается в памяти бойцов. Майора Солдатенко летчики его полка считали человеком необычным, выдающимся: ветеран Испании и Сталинграда, дважды орденосец, да не просто орденосец, а кавалер двух орденов Красного Знамени. В числе первых освоил он новый истребитель Ла-5 и сбил на нем двухмоторный вражеский бомбардировщик Ю-88. Умел выслушать подчиненного, войти в его положение, посочувствовать. Им не просто гордились — его любили.

Оперативная пауза

Со всеми своими новыми фронтовыми командирами у Ивана Никитовича складывались самые лучшие отношения — был он дисциплинирован, исполнительен и точен, хорошо и смело летал, не выпячивал своего «я».

Командиром полка после гибели Солдатенко был назначен штурман полка майор Сергей Иванович Подорожный — опытный боевой летчик, имевший на своем счету не менее четырех сбитых самолетов противника и награжденный орденом Красного Знамени.

Комэском-три (командиром 3-й эскадрильи) 240-го ИАП стал переведенный из 193-го ИАП кавалер двух орденов Красного Знамени лейтенант Ф.Г. Семенов. Семенов был сильным летчиком, одержавшим первые победы на И-16 еще в 1941 году, совершившим более 50 вылетов на штурмовку. Еще три победы в составе 193-го ИАП он одержал в марте 1943 года, перед тем как получил новое назначение.

Как известно, сражению на Курской дуге предшествовал трехмесячный период затишья, который был использован для всесторонней подготовки к предстоящим операциям. В штабах воздушных армий и авиационных соединений отрабатывались планы боевых заданий, уточнялись вопросы взаимодействия, проводились конференции и летно-тактические учения. Интенсивно шла летная подготовка — в ходе учебно-тренировочных полетов совершенствовалась техника и слетанность, повышалось качество бомбардирования и воздушной стрельбы.

Было восстановлено и построено 154 аэродрома. Для обеспечения «аэродромного маневра» был создан резерв в 5—6 батальонов аэродромного обслуживания (БАО). Особое внимание было обращено на обеспечение скрытности. Было построено 50 ложных аэродромов, по которым впоследствии противник нанес около сотни ударов, в том числе массированных.

Работа ложного аэродрома достаточно точно показана в известном фильме Михаила Жарова «Беспокойное хозяйство», снятом в 1946 году. Конечно, этот фильм сейчас смотрится несколько наивным и запоминается главным образом благодаря яркой игре актеров — Л. Целиковской и М. Жарова. Но в целом он точно воссоздает работу ложного аэродрома, когда несколько человек вводили в заблуждение противника и наносили ему пусть не прямой, но значительный ущерб.

В период оперативной паузы активизировали свою работу и политорганы. В апреле 1943-го сержанты Кожедуб и Евстигнеев торжественно, насколько позволяла фронтовая обстановка, прямо на аэродроме были приняты кандидатами в члены ВКП(б). В августе они стали членами партии.

15 мая 1943 года приказом № 0291 по Воронежскому фронту старшему сержанту Кожедубу было присвоено долгожданное звание младшего лейтенанта.

Известно, что в это время Иван Никитович с особым интересом читает «Красную звезду», «Сталинского сокола», газету 5-й воздушной армии «Советский пилот». Молодой летчик не просто знакомится с газетами — вдохновленный примером преподавателя тактики ВВС летной школы майора В.М. Гуриновича, он систематизирует описанные примеры воздушных боев, характеристики своих и неприятельских машин, знакомится с приемами сложного пилотажа, тактическими решениями в разной обстановке.

«На первом этапе вопросов было больше, чем ответов. Чего-то не знал сам, что-то путали корреспонденты, — вспоминал Кожедуб. — Но привычку эту — разбор и систематизацию воздушных боев я пронес не то что через всю войну — через всю жизнь.

Избрал я для себя и Героя. Им стал виденный мною в Борисоглебске тогда капитан Валентин Николаевич Макаров — выдающийся летчик-истребитель, один из лучших летчиков начального периода войны. Половину из своих 30 личных и 9 групповых побед он одержал в 1941—42 годах. Свою первую победу, на "ишаке" (И-16. — Н. Б.) он одержал летом 1941, а последнюю, на Як-3 — в мае 1945. Я познакомился с ним еще во время войны, позднее мы вместе учились в Академии Генштаба. Рассказал ему, что во время войны хранил его портрет в планшете, вместе с портретом Иосифа Виссарионовича.

— И он меня терпел? — удивился Валентин Николаевич.

Посмеялись мы с ним тогда».

В самый канун Курской битвы полк был отведен от линии фронта километров на восемьдесят, на восточный берег реки Оскол, в Чернянку. Продолжались нечастые боевые вылеты, в бою погиб комэск старший лейтенант А. Х. Гомолко. Был он сбит парой Ме-109 во время вылета на прикрытие своих войск северо-восточнее Белгорода. Немцы действовали в своей типичной манере — после атаки с крутого пикирования на предельной скорости и двух коротких, но точных очередей «лавочкин» комэска захлебнулся и, разматывая за собой дымный след, заскользил к

земле.

Потихоньку, тщательно анализируя свои полеты и допущенные ошибки, Кожедуб набирался опыта. К июлю 1943-го у него было 30 боевых вылетов, все на Ла-5.

Грандиозность готовящейся битвы в той или иной степени ощущалась всеми. 16 мая в состав дивизии был включен полностью укомплектованный по штату летчиками и самолетами Ла-5 193-й ИАП майора Н. Ольховского. Мощь дивизии возросла более чем на треть.

В конце мая 1943 года пополнение прибыло и в 240-й ИАП. Это были главным образом молодые летчики: П. Брызгалов, Б. Жигуленков, Е. Карпов, братья Александр и Иван Колесниковы, В. Погодин, М. Попко, В. Пронин, Я. Резицкий, И. Серeda. Среди пополнения было двое «старичков» — В. Мухин и Е. Карпов, — только что переучившихся на новую технику. Командиром дивизии была поставлена задача: срочно подготовить летчиков к боевым действиям, обучить бомбометанию и тактическим приемам уничтожения противника при вылетах пар на свободную охоту.

На Курском направлении

Курская битва была не только крупнейшим сухопутным сражением в истории войн, но и грандиозной воздушной схваткой. За период с 5 по 23 июля 1943 года советская сторона потеряла 1000 боевых самолетов. Цифра эта была названа давно и не вызывает серьезных сомнений. Погибли Герои Советского Союза Н. Алексеев, В. Залевский, А. Горовец, Г. Гуськов, Л. Борисов, П. Ратников, И. Сидоров. Были подбиты самолеты К. Евстигнеева, Д. Назаренко (впоследствии Герои Советского Союза), А. Ворожейкина, О. Беликова, В. Михалева, М. Мудрова, П. Муравьева, В. Иванова, сотен других летчиков...

Потери противника в воздухе за этот же период составили от 500 (немецкие данные) до 1500 (наша оценка) машин. Для участия в операции «Цитадель» было сосредоточено около половины всех боевых самолетов Германии (70—75 процентов машин, находившихся на Восточном фронте). В боях приняли участие самые боеспособные части люфтваффе — 3-я, 51-я, 52-я и 54-я истребительные эскадры, 1-я, 2-я, 3-я штурмовые эскадры, лучшие бомбардировочные части. В изматывающих сражениях на уничтожение, когда в воздухе одновременно находилось до трехсот самолетов, а потери каждой из сторон в отдельные дни достигали ста машин, были выбиты лучшие летчики нацистской Германии. Среди них — кавалеры рыцарского креста Б. Вутка, В. Краусс, Г. Михаэль, К. Папе, Р. Рещ, З. Россман, К. Фитцнер, Г. Шель, Г. Штрассель, Г. Шмид, В. Эвальд, Й. Йенневайн. Были сбиты в воздушном бою известные летчики Э. Хартман, В. Крупински, Г. Баркхорн, дважды подбит Г. Ралль.

2 июля летчики 240-го ИАП получили предупреждение о том, что боевые действия могут начаться в любую минуту.

— Если тревога случится ночью — немедленно на аэродром! — таков был приказ командира полка.

Но 3 и 4 июля тревогу так и не объявили. Промаявшись двое суток почти без сна, в ночь на 5 июля большинство летчиков заснуло как убитые. Ранним утром в окно хаты, где спали Кожедуб с товарищами, постучал посыльный:

— Боевая тревога!

«Вот оно — началось!» — мелькало в сознании у Кожедуба, когда он бежал к аэродрому, прислушиваясь к грозному далекому гулу.

Когда полк был построен, командир обратился к личному составу:

— Немцы перешли в наступление на нашем направлении. Боевые задачи полку пока не поставлены. Мы должны быть в повышенной боевой готовности. Установлена очередность дежурства в самолетах. Ждите команды на вылет.

Весь день 5 июля 240-й истребительный авиационный полк находился в резерве. Кожедуб почти безвылазно сидел в кабине самолета. Не было аппетита, разболелась голова, что бывало с ним очень редко.

Вечером командир полка майор С.И. Подорожный вновь собрал летчиков:

— Противник стремится захватить господство в воздухе. Летчики нашей 2-й воздушной армии ведут ожесточенные бои. Сбиты десятки вражеских самолетов. Перед полком поставлена задача — прикрыть войска на Обоянском направлении. Немедленно снять бомбодержатели. С рассветом быть готовыми к выполнению задачи. Успех будет зависеть от слаженной и четкой работы всего полка.

Свой первый вылет в ходе Курской битвы и первого сбитого противника Иван Никитович запомнил хорошо:

«6 июля мы чуть свет уже в кабинах самолетов. Готовы к немедленному вылету. Не отрываясь, смотрю в сторону КП. Вот взвились три зеленые ракеты — это сигнал на вылет нашей третьей эскадрильи.

Мы в воздухе. Принимаем боевой порядок. Нас ведет Семенов.

Гул стоит в наушниках шлемофона. Иногда раздаются чьи-то отрывистые команды:

— Атакую! Прикрой!

— Внимание, слева «мессер»! С земли доносится:

— Соколы, атакуйте! Бейте их, бейте!

Набираем высоту. Издали видна линия фронта, пожары. Горят деревни и села. Горит наша и вражеская техника.

Район изучен мною отлично. Узнаю населенные пункты Яковлевку, Завидовку, Покровку...

...Мы у линии фронта. Под нами — море огня. Дым поднимается на большую высоту: в кабине чувствуется запах гари.

Нас обстреливает зенитная артиллерия. То тут, то там появились вспышки. Враг старается расстроить наш боевой порядок — так его истребителям будет легче нас атаковать.

С земли раздается спокойный голос генерала Подгорного:

— Приближается большая группа пикирующих бомбардировщиков. Увеличить скорость. Встретить врага до линии фронта!

И на подхвате голос Семенова:

— Впереди нас более двадцати пикирующих бомбардировщиков. Атакуем!

...Стараюсь действовать точно и стремительно — как командир. Его самого я потерял из вида. Зато слышу голос:

— Бей их, гадов!

Под огнем противника снова веду самолет в атаку. Захожу "юнкерсу" в хвост. Сближаюсь. Ловлю в прицел.

По-моему, дистанция подходящая. Нажимаю на гашетки. Пушки заработали. А "юнкерс" не падает. Снова стреляю. Немецкий бомбардировщик начал маневрировать.

Забываю обо всем, что творится вокруг. Вижу лишь "юнкерс" и продолжаю стрелять. Решил так: "Не собою, буду таранить. Как Ваню Габуня".

— Бей, батя, прикрываю! — раздается уверенный голос моего побратима, Василия Мухина.

Почти вплотную сближаюсь с противником. "Юнкерс" по-прежнему маневрирует. Нет, теперь не уйдешь! Еще длинная очередь. Самолет вспыхнул и упал в районе западнее Завидовки.

— Вот тебе, фриц, за Игнатия Солдатенко!

Взмываю в сторону вверх по примеру командира. Не утерпел и по радио крикнул:

— Вася, одного кокнул!»^[7].

Так описал Кожедуб свою первую победу, одержанную в 32-м боевом вылете. Можно сказать, что успех к нему пришел с опозданием — ведь большинство асов одержали свои первые победы в годы войны в пятом — двадцатом вылетах. Было немало блестящих летчиков, которые одерживали победу, а случилось и не одну, в первом же боевом вылете.

Победа считалась подтвержденной, когда к документам полка прилагался специальный акт о сбитии. Вот акт о первой победе Кожедуба:

«Акт. 7 июля 1943 года, аэродром Чернянка.

Мы, нижеподписавшиеся, старший лейтенант Семенов, младший лейтенант Мухин и младший лейтенант Брызгалов подтверждаем, что 6.7.43 г. при выполнении боевого задания по прикрытию наземных войск в районе Покровки от нападения авиации противника, в результате воздушного боя у пункта Шопино мл. лейтенант Кожедуб сбил один Ю-87 — самолет упал в районе западнее Завидовки.

В чем и подписуемся: ст. лейтенант Семенов, п/п младший лейтенант Мухин, п/п младший лейтенант Брызгалов.

Верно: ст. серж. В. Кузнецов»^[8].

Аналогичны этому первому акту и все остальные подтверждения побед Кожедуба, меняются лишь места одержанных побед, типы сбитых самолетов, фамилии свидетелей боя. Порой, особенно по итогам вылетов на свободную охоту, свидетелем выступал только один человек. В преддверии Курской битвы и до конца войны излишние строгости для предъявляемых подтверждений были отменены.

7 июля в воздухе был легко, но болезненно ранен комэск Ф. Семенов. Кожедубу сразу пришлось заменить командира в боевых вылетах. Он стал водить эскадрилью на задания, и оказанное доверие укрепило веру Кожедуба в собственные силы. Постепенно его пилотаж становился резким и стремительным, тактические замыслы — дерзкими и неожиданными. Он научился определять в бою свое место, знал, с какой дистанции и как атаковать, как использовать облачность и солнце, умел уйти от зашедшего в хвост преследователя.

Надо заметить, что в ходе Курской битвы аэродром их полка был достаточно, на 80 километров, удален от линии фронта, что затрудняло неожиданные налеты на неприятельские аэродромы. В то же время это позволяло летчикам сохранить силы — не было тяжелой работы от рассвета и до заката, когда приходится совершать до семи боевых вылетов в день^[9].

По свидетельству многих летчиков, боевая жизнь на Курской дуге отличалась невиданной напряженностью. Вот что вспоминает В.В. Архипенко:

«Бывало, в эти дни подлетаешь к линии фронта и видишь группы немецких самолетов самых различных типов: Ю-87, Хе-111, Ю-88, Ме-109, ФВ-190... Там "сваливаются" в пике Ю-87, там отбиваются от атак наши "илы", выше, на встречно-пересекающихся курсах видны "пешки" и "хейнкели", там и тут, сверкая очередями, поодиночке и парами, звеньями и эскадрильями проносятся истребители. Горящая земля закрыта клубами гари и пыли, на многие сотни метров поднимаются в небо бесчисленные дымы, пересеченные косыми черными росчерками горящих самолетов. Выбирай кого хочешь и атакуй! Но основная задача летчиков-истребителей — не дать возможности немецким бомбардировщикам прицельно бомбить наши войска, что мы и старались выполнить»^[10].

Из боев на Курской дуге Кожедуб вышел с честью — с девятью личными победами. 22 июля 1943 года Иван Никитович был награжден орденом Красного Знамени. Он обрел кураж, к навыкам точного пилотажа

у него добавились «умение пользоваться глазами» — замечать противника раньше, чем он заметит тебя, несколько отработанных тактических приемов, безукоризненная стрельба.

А товарищ Кожедуба по школе старший лейтенант П.М. Кучеренко — опытнейший инструктор с налетом более 1000 часов, прекрасный пилотажник и исключительный стрелок, провоевав лишь месяц в 297-м ИАП в качестве комэска, стал лучшим советским асом начального периода Курской битвы. 7 июля в одном из первых своих боев он одержал первую личную победу, сбив Ю-87. С 25 июля по 4 августа он сбил 5 «рам» — ФВ-189 (4 лично, 1 в группе). 8 августа Кучеренко записал на свой счет 3 Ме-109 (2 лично и 1 в группе), а 10-го уничтожил сразу 6 неприятельских машин (3 лично и 3 в группе). Уникальный результат: 13 личных и 9 групповых побед за месяц и четыре дня боев! Этот показатель боевой «производительности» за всю историю советских ВВС позднее, в битве за Днепр, смогли превзойти только Иван Кожедуб и Кирилл Евстигнеев.

П.М. Кучеренко не вернулся из боевого вылета 11 августа 1943 года. Предположительно он был сбит зенитным огнем, а по официальной формулировке — пропал без вести. По этой причине он не был удостоен безусловно заслуженного им звания Героя Советского Союза, а был награжден лишь орденом Красного Знамени. В Манкенте у него остались жена и дочь.

Вот какие замечательные асы служили примерами для советских летчиков в Курской битве. Выдающиеся летные кадры воспитала Чугуевская военная авиационная школа!

Официально, самыми результативными летчиками по итогам Курской битвы стали С.Д. Луганский из 152-го гвардейского ИАП (18 побед), П.М. Кучеренко (13 личных и 9 групповых побед), В.И. Попков из 5-го гвардейского ИАП (13 побед), А.В. Ворожейкин из 728-го ИАП (11 личных побед и одна в группе).

Кожедуб по итогам боевой работы оказался сразу во второй десятке асов из более чем 1500 советских летчиков-истребителей, участвовавших в боях на Курской дуге.

Воздушные победы и отношение к ним

После победы под Сталинградом в Советском Союзе усилили общественный интерес к результатам боевой работы летчиков-истребителей. Военное и политическое руководство страны понимало, что массовый героизм летчиков содержит огромный потенциал для усиления пропагандистской и воспитательной работы. С книгами, статьями и стихотворениями на авиационные темы выступали крупнейшие советские писатели: М.А. Шолохов, А.Н. Толстой, Н.К. Чуковский, Б.Н. Полевой, К.М. Симонов, А.Т. Твардовский...

Заметим, что в западных странах — Германии, Франции, Англии — живой интерес к воздушным асам существовал еще со времен Первой мировой войны. Настоящее чувство национальной гордости французов вызывал лейтенант Ролан Гаррос (в честь этого человека назван крупнейший теннисный турнир Франции). В апреле 1915 года он установил на своем «моране» неподвижный курсовой пулемет, стрелявший через плоскость, ометаемую винтом, и облегчавший летчику прицеливание. Винт в нужных местах был просто защищен от пуль стальными пластинками.

Вскоре голландец Энтони Фоккер, работавший в Германии, создал и поставил на аэроплан синхронизатор, увязавший частоту стрельбы и скорость вращения винта, что позволило усовершенствовать этот принцип стрельбы. Теперь можно было обойтись без отражающих пластинок, существенно уменьшавших массу секундного залпа. Синхронизаторы спешно установили на немецкие самолеты. Летчики Антанты, пораженные эффективностью стрельбы с помощью синхронизатора, назвали эти самолеты «бич Фоккера», по аналогии с «бичом Божьим», как называли когда-то вождя гуннов Аттилу, на тысячелетие вдохнувшего ужас в Западную Европу. В Англии и Франции также началось создание самолетов с пулеметом, стреляющим через плоскость винта. Вскоре эти самолеты у англичан получили название Fighters — драчуны, а в русском языке прижилось слово «истребители».

Одновременно журналисты обратили внимание на летчиков, управлявших этими невиданными машинами. Кто-то окрестил этих летчиков картежным словом «ас», и вскоре элементы воздушной борьбы и имена отважных летчиков стали активно использоваться в военной пропаганде. Имена Иммельмана и «красного барона» Рихтгоффера, Фонка и Гинемера, Меннока и Бишопа, Баракки и Баррачини не сходили со

страниц западных газет.

С легкой руки командующего авиацией 5-й французской армии капитана Шарля де Розе была создана систематизированная система учета воздушных побед. Теперь стали именовать асами только летчиков-истребителей, официально сбивших пять и более неприятельских самолетов.

В дореволюционной России список асов насчитывал три десятка имен и возглавлял его замечательный боевой летчик подполковник А.А. Казаков. Он одержал свою первую победу, повторив, после П.Н. Нестерова, таран, всего уничтожил в воздухе свыше двадцати неприятельских аэропланов. В дореволюционной России, так же как и на Западе, активно формировался общественный интерес к боевой работе летчиков. Хотя воздушные победы, одержанные на Восточном фронте во время Первой мировой войны, были достаточно редки, в большинстве своем они подтверждались докладами наземных войск и практически были безусловными.

Все первые летчики были людьми исключительными. Сын владимирского крестьянина Иван Смирнов в начале войны был отважным пластуном-разведчиком, в бою был ранен. Находясь в госпитале, заручился поддержкой высокопоставленной персоны и переучился на летчика, сбил в боях 12 немецких и австрийских самолетов. После революции он, избежав участия в Гражданской войне, эмигрировал в Англию, потом в Голландию, стал там пилотом Королевских голландских авиалиний (KLM). В качестве пилота транспортной авиации принимал участие в сражениях с японцами во время Второй мировой войны. В одном из боевых вылетов был сбит, но сумел мастерски приземлить DC-3 на полосу прибоя, чем спас нескольких пассажиров. После войны вернулся в гражданскую авиацию, летал над Европой и Азией.

Корнет Юрий Гильшер прожил лишь 22 года, но, одержав 5 достоверных побед, успел стать русским асом. В результате катастрофы истребителя С-16 он потерял стопу левой ноги, но уже через полгода освоил протез и вернулся на фронт, где принял командование 7-м авиаотрядом. Летчик продолжил список своих побед, сбив два австрийских «бранденбурга» и австрийский «оеффаг». 20 июля 1917 года над Тарнополем Гильшер одержал свою последнюю победу и был сбит в неравном бою на глазах другого русского аса — В. Янченко.

Донат Макиенок, вступивший в командование 7-м авиаотрядом после гибели Юрия Гильшера, в приказе по отряду писал: «Да послужит всем боевым орлам этот святой геройский подвиг военного летчика корнета Гильшера как пример безграничной преданности Родине и безупречного,

святого выполнения своего долга».

Поручик В.Н. Покровский и летчик-наблюдатель (летнаб) корнет М.Н. Плонский 15 июля 1915 года на тяжелом воздушном корабле атаковали, обстреляли из пулеметов и принудили к посадке на своей территории экипаж неприятельского «авиатика». Описание этого боевого эпизода попало в газеты и журналы, его герои в числе первых авиаторов были награждены орденами Святого Георгия IV степени и стали популярнейшими в России людьми.

Весьма известным в стране человеком был и один из лучших русских асов, кавалер семи российских орденов, георгиевского оружия и пяти иностранных наград подполковник А.А. Козаков.

После революции память о первых русских асах была предана забвению.

В начале войны в Испании какой-то единой методики учета воздушных побед не было. Сначала делались попытки разделить победы на личные и парные, когда самолет, сбитый в паре, считался $\frac{1}{2}$ личной победы. С лета 1937 года победы, одержанные советскими летчиками, стали разделяться на три категории — личные, парные и звеном (иногда встречаются сбитые четверкой и группой). Это был некий компромисс между заявлениями летчиков и докладами наземных войск^[11].

Многие летчики вообще не подавали заявок на лично сбитые самолеты, а в беседах с командованием на вопрос: «Сколько вы сбили?» — нередко следовал ответ: «Личных побед не считал, группой (отрядом, эскадрильей) сбито столько-то». Примерно так отвечали А.С. Осипенко, Е.Е. Ерлыкин, А.И. Кириллов и другие летчики. Такое положение вещей привело к тому, что мы до сих пор не имеем полной картины результативности советских летчиков в Испании. Неизвестно, сколько неприятельских самолетов лично сбили Герои Советского Союза И.А. Лакеев, И.И. Евсевьев, Е.Е. Ерлыкин, Г.Н. Захаров, П.Т. Коробков, А.П. Осадчий, А.С. Осипенко, А.Б. Панов, Б.А. Туржанский (родной брат русского летчика, кавалера ордена Святого Георгия IV степени П.А. Туржанского), П.Ф. Шевцов. То же самое относится и к таким известным летчикам, как Н.Э. Глушенков, С.П. Данилов, Г.П. Плещенко, В.В. Пузейкин.

Поэтому сегодня мы можем говорить о количестве побед советских летчиков, одержанных в небе Испании, лишь предположительно. Большинство историков и специалистов по военной авиации считают, что первым среди них является Герой Советского Союза И.Т. Еременко — 9 побед. Далее следуют (по 8 побед) Герои Советского Союза А.А. Зайцев,

П.В. Рычагов и А.К. Серов. На счету дважды Героя Советского Союза С.И. Грицевца — 7 побед. Еще несколько летчиков одержали по 5—6 побед: П. Е. Агафонов, П.С. Акуленко, И.И. Копец, Е. Н. Степанов, М.А. Федосеев, В.И. Хомяков, С.А. Черных. В этот список должны попасть И.А. Лакеев, Н. Э. Глушенков, Г.Н. Захаров, П.Ф. Шевцов, В.Д. Скляр, А.М. Степанов, чья результативность точно не установлена.

Все победы немецких летчиков легиона «Кондор», противостоявших республиканской Испании и советским летчикам, были хорошо известны. На первое место здесь был поставлен В. Мельдерс (14 побед), за ним — В. Шелл манн (12 побед), третьим стал Х. Хардер (11 побед). Еще 23 летчика одержали от 5 до 10 побед.

У итальянских пилотов, численно превосходивших в Испании и советских, и немецких летчиков, все победы считались групповыми.

После того как войска Франко вошли в Мадрид, легион «Кондор» прекратил боевые действия в Испании. В нацистской Германии его летчиков встречали как национальных героев.

Заметим, что и по числу побед, и по числу наиболее результативных летчиков сведения противоборствовавших сторон в Испании еще более или менее совпадают. В боях с обеих сторон участвовало примерно одинаковое количество советских и немецких летчиков.

Поражение в Испании, изменившаяся политическая ситуация, которая, ввиду антисоветской политики Англии и Франции, потребовала от СССР сближения с Германией, заставили советское руководство отказаться от популяризации боевого опыта летчиков, участвовавших в испанской войне. Конечно, в летных частях была проведена значительная работа в этом направлении, были сделаны выводы на самом высоком уровне. Но государство тогда не поставило выдающиеся достижения советских летчиков на пропагандистские рельсы и не извлекло из них никакой пользы. Это было серьезным, но в какой-то мере вынужденным упущением.

Серьезный обобщающий труд по итогам воздушной войны в Испании появился лишь в начале двухтысячных годов^[12]. Во многом он был связан с найденным в Российском государственном военном архиве документом — «Списком лиц, вернувшихся из командировки "Игрек" в 1938 году». В этом документе содержались результаты боевых действий большинства советских летчиков-истребителей. До этого времени исследователям приходилось довольствоваться анализом отдельных статей о героях войны в Испании и воспоминаниями самих участников испанских событий, что далеко не всегда совпадало с официальными сведениями. И не всегда было

ясно, какие цифры более точны — официальные или почерпнутые из личных воспоминаний.

В ходе боев в Китае, куда осенью 1937 года группа советских летчиков была направлена для оказания помощи китайской армии в борьбе с милитаристской Японией, система зачета побед незначительно изменилась. В основном она признавала два типа побед — личную и групповую. При этом не изменилась система подтверждения воздушных побед, сводившаяся к некоему «компромиссу» между летчиком, командованием и свидетелями воздушного боя.

Результативнейшими советскими летчиками в довоенном Китае были Герои Советского Союза А.С. Благовещенский (8+2), К.К. Коккинаки (7), А.А. Губенко (7), дважды Герой Советского Союза Г.П. Кравченко (6), П.К. Козаченко (не менее 5), кавалер четырех орденов Красного Знамени Д.А. Кудымов (предположительно 5+1), Н.Г. Алифанов (5), В.М. Найденко (5).

Коренным образом изменилась система подтверждения побед в боях на Халхин-Голе. Большинство побед советская авиация одерживала над своей территорией, и подтверждения с земли стали частыми, но пока еще не обязательными документами. Тем не менее, по мнению автора, победы советских летчиков, одержанные на Халхин-Голе, наиболее достоверны из всех войн, в которых участвовала советская авиация, и имеют самый высокий коэффициент достоверности.

После первых неудачных боев на Халхин-Голе была собрана группа, куда вошли лучшие советские военные летчики-истребители, имевшие опыт боев в Испании: С. Грицевец, И. Лакеев, Н. Жердев, А. Гусев, А. Зайцев, П. Коробков,

В. С. и Б.А. Смирновы, А. Степанов, П. Смоляков. Этой группе вскоре удалось сдержать натиск, а затем и преодолеть сопротивление японцев в воздухе. Список лучших асов Халхин-Гола выглядит гораздо конкретнее испанского или китайского списков: первый — Н.П. Жердев (11 побед), второй — М.П. Нога (9 личных и 2 групповые победы), третий — С.П. Грицевец (9 побед), затем следуют В.Г. Рахов (8 личных и 4 групповые победы), С.П. Данилов (8 побед), А.В. Ворожейкин и А.А. Зайцев (по 6 побед), П.Т. Коробков и Е.Н. Степанов (по 5 побед).

В ходе финской войны, при отсутствии в ней выраженного противостояния неприятельской авиации, успехи летчиков-истребителей были малозаметны. Подтверждений с неприятельских территорий, над которыми проходили бои, ждать не следовало, и подсчет побед вновь вернулся к методу «компромисса». Большинство же потерь советской авиации (в ВВС Краснознаменного Балтийского флота — до 75 процентов)

происходило из-за слабой подготовки летного состава к полетам в сложных метеоусловиях.

В этой кампании в ВВС РККА и КБФ было всего 8—10 летчиков-истребителей, одержавших по нескольку побед. Это Герои Советского Союза А.Д. Булаев, И.И. Гейбо, В.М. Найдено, В.В. Ефремов, Ф.И. Шинкаренко, П.И. Муравьев.

В начальный период Великой Отечественной войны, когда интенсивность боевых действий приобрела невиданный размах, а ежедневные потери каждой из сторон порой превышали 100 самолетов, общепринятой системы подтверждений вновь не существовало. На различных участках фронта, а порой и в соседних армиях подсчитывали победы по-разному. В соответствии с «правилом» — «Чем сильнее тебя бьют, тем больше у тебя побед» — многие командиры рапортовали о сотнях уничтоженных вражеских самолетов. В некоторых частях, например в ВВС КБФ, была возрождена «испанская» дробная система зачета сбитых машин.

Несколько грозных приказов в корне изменили ситуацию: после них в некоторых армиях, а с 1942-го — в воздушных армиях стали требовать «шильдик с мотора сбитого самолета». Это значительно снизило число воздушных побед, значившееся в официальных документах.

Понадобилось немало времени, для того чтобы система подтверждений приняла свою законченную форму. В окончательном виде условия подтверждения воздушных побед были сформулированы в «Положении о наградах и премиях для личного состава Военно-воздушных сил Красной армии, авиации Дальнего действия, истребительной авиации ПВО, ВВС Военно-морского флота за боевую деятельность и сохранение материальной части», подписанном командующим ВВС Красной армии маршалом авиации А. Новиковым^[13] 30 сентября 1943 года:

«...Сбитие в воздушном бою или уничтожение на земле самолетов, а также нанесенный ущерб противнику засчитывать при одном из следующих показателей:

а) при наличии письменного подтверждения от наземных войск, кораблей, партизанских отрядов или донесений агентуры;

б) при наличии письменного подтверждения от местного населения, заверенного местными органами власти;

в) при наличии фотоснимков, подтверждающих сбитие самолета или нанесенный другой ущерб противнику;

г) при наличии подтверждения от постов ВНОС^[14] и других систем

наведения и оповещения;

д) при наличии письменного подтверждения двух и более экипажей самолетов, действовавших в данной группе, или экипажа, высланного с целью контролирования успешного бомбометания при условии невозможности получить другого вида подтверждения;

е) личный рапорт одиночного охотника-истребителя или штурмовика-торпедоносца по утверждению его командиром авиаполка...»

Как видим, шесть показателей «сбитая» расположены в приказе в порядке степени их надежности.

Что касается Кожедуба, то все победы ему были зачтены исключительно по показателю «д» — «при наличии письменного подтверждения двух и более экипажей самолетов, действовавших в данной группе...». Этот показатель — предпоследний по надежности, хотя известны летчики, в том числе и Герои Советского Союза, кому большинство побед зачтено по показателю «е», достоверность которого минимальна.

Очевидно, что последние показатели «сбития» весьма далеки от первого, когда самолет считался сбитым «при наличии письменного подтверждения от наземных войск, кораблей, партизанских отрядов или донесений агентуры». Еще более далеки они от маловыполнимых условий 1941—1943 годов, когда отдельные командиры требовали шильдик с мотора сбитого самолета в подтверждение «сбития». В этой связи характерно свидетельство выдающегося советского аса П.А. Гнидо: «Был у меня еще один сбитый Ю-52. Его удалось уничтожить под самый 1943 год. Добил я его на небольшой высоте, видел, как он завалился и врезался в землю. Но была такая непогода, а я представил в метели поисковую команду, внутренне поежился и решил вовсе не докладывать об этом сбитом».

В этих строках больше удивляет не сложность доказательства победы, а благородство летчика.

Сражение за Днепр в воздухе

Большинство летчиков, ветеранов Великой Отечественной войны, выделяли битву за Днепр как одно из крупнейших и самых памятных воздушных сражений. О том же свидетельствуют и документы участвовавших в битве пяти воздушных армий — 2-й, 5-й, 8-й, 16-й и 17-й, дивизии и корпуса авиации дальнего действия.

22 сентября 1943 года войска Центрального фронта при поддержке авиации с ходу форсировали Днепр. На следующий день плацдарм был расширен на глубину до 35 километров. 30 сентября советские войска форсировали Днепр в районе Дымера. Стянув большую часть авиации Восточного фронта в район переправ, противник пытался контратаками на земле и с воздуха остановить советское наступление. Развернулись тяжелые наземные и воздушные бои.

Комэски 240-го истребительного авиационного полка К.А. Евстигнеев и И.Н. Кожедуб стали героями этого сражения в прямом и переносном смысле, одержав за месяц соответственно 15 и 16 личных побед. Летчику братского 297-го ИАП младшему лейтенанту А.А. Дьячкову были записаны 14 личных и одна групповая победа, одержанные в период с 30 сентября по 23 октября 1943 года. Отличились в боях за Днепр также летчики дивизии В.Ф. Мухин (6 побед), Н.П. Белоусов (6) и Б.В. Жигуленков (5).

Среди советских летчиков других частей наиболее результативными в битве за Днепр были также известные асы Герои Советского Союза: Н.Ф. Краснов (12 побед), С.Д. Горелов (8), А.А. Губанов (7); дважды Герои Советского Союза Н.Д. Гулаев (7) и А.В. Ворожейкин (7).

Надо заметить, что при активизации действий союзников в Италии и Африке, а также при нарастающих атаках англоамериканских бомбардировщиков на немецкие города битва за Днепр явилась первым сражением, когда численность немецких самолетов на Восточном фронте стала уступать численности самолетов люфтваффе над рейхом, в Средиземноморье, в Африке и в Италии. В то же время в 1943 году в Германии было выпущено более 25 500 самолетов — на 75 процентов больше, чем в 1942-м. Продолжали выпуск крылатых машин Италия, Венгрия и Румыния. Выпуск боевых самолетов странами-сателлитами в 1943 году по сравнению с предыдущим годом увеличился почти вдвое.

После напряженнейших июльско-августовских сражений 1943 года интенсивность боевой работы в воздухе временно спала. Советские войска

быстро наступали, опрокидывая неприятельские заслоны и освобождая Восточную Украину. Командование вермахта отводило войска за Днепр, где рассчитывало укрепиться за Восточным валом — «непроходимой естественной преградой», как называл его Гитлер. Здесь, на правом, высоком берегу Днепра, немецкие инженерные части судорожно сооружали оборонительные укрепления. На работах использовались десятки тысяч военнопленных, угнанные мирные жители.

Честолюбивый Манштейн, вынужденный объяснять, почему его книга называется «Утерянные победы» (объяснения его исключительно однообразны — колоссальное численное превосходство русских, недалёковидность Гитлера и ненадежность союзников), называет оборонительные бои в августе — сентябре 1943 года, после краха операции «Цитадель», «системой мероприятий, только помогающих выйти из положения».

Одним из таких «мероприятий» была тактика «выжженной земли», когда, по словам того же Манштейна, «в зоне 20—30 км перед Днепром было разрушено, уничтожено или вывезено в тыл все... а командование германской армии приказало переправить через Днепр и местное население».

3 сентября 1943 года войска Центрального фронта освободили Шостку. Кожедуб, не раз видевший в районе Харькова и с воздуха, и на земле, как советские войска освобождают его родные места после недолгого господства там «новых хозяев», с большим волнением отправил письма отцу в Ображеевку, в Шосткинский сельсовет. По его просьбе соответствующее «официальное» письмо-запрос направил в Шостку и политотдел дивизии.

Никита Илларионович Кожедуб тоже с нетерпением ждал освобождения, ждал того момента, когда он сможет написать своему дорогому сыну, а может быть, и обнять его. Уже через несколько дней, когда Кожедуб по обыкновению возился у самолета вместе с механиком, адъютант эскадрильи принес ему сразу два письма. На конверте одного из них он с волнением узнал знакомый почерк отца:

«Дорогой сынок Ваня!

Все мы вместе желаем вам, фронтовикам, удачи, победы над врагом, боевого и смелого духа. До чего же ты обрадовал меня своим письмом! Что тебе писать о нас? Где теперь Яков и Григорий, не знаю. Григория угнали в рабство немцы. Яша с первых дней в боях. Саша тоже прислал письмо, беспокоится о тебе. Высылаю его адрес. Мотя с ребенком живы. Наше село немцы не успели сжечь. А вот родину твоей мамы — Крупец сожгли.

Односельчан наших — тринадцать человек — немцы убили. Нашего соседа, старинного друга Сергея Андрусенко, фашисты замучили в здании техникума, где ты учился. Еще замучили 800 человек.

Я знал, что немцу не быть хозяином на нашей земле, потому что наша Родина — великая сила. Радуюсь, что ты бьешь фашистов. Только, Ваня, не заносись и честно выполняй свой долг перед Родиной. Я, Ванюша, за эти тяжелые годы сильно состарился, но сейчас снова работаю, наш колхоз оказывает мне помощь. Жду от тебя письма, дорогой сынок. Передай от меня привет всем своим друзьям.

Твой родной папаша Никита Кожедуб.

Вспоминай, Ваня, мамашу,
Защищай ты страну нашу».

Второе письмо было из Шосткинского сельсовета. В письме, наряду с многочисленными пожеланиями здоровья, успехов и скорой победы, говорилось, что отец дважды орденосца героического лейтенанта Кожедуба не останется без заботы, что ему оказывается и будет оказываться неустанная помощь.

И раньше в душе нашего героя жила острая нетерпимость к врагу. Он видел, как небогато жили его близкие и односельчане, как напряженно работали, как радовались скромным успехам. И вот не из дикой степи — из благополучной Европы явился враг, чтобы отнять последнее. Волею судеб ему, еще вчера крестьянскому парню, было доверено самое современное и эффективное оружие — боевой самолет. И в его силах было доказать, что Родина не ошиблась с выбором. Ради этого он не пощадит и самой жизни.

Получив письмо с описанием тяжелых лет оккупации, он ощутил себя человеком, которому лично были нанесены кровные обиды и оскорбления. Отец, едва живой, пытается хоть что-то сделать для восстановления разоренной Ображеевки, один брат угнан в рабство, второй — воюет, и неизвестно, жив ли. Многих его земляков и родных людей убили только за то, что они жили и трудились на земле своих предков.

В его душе поселилась ненависть. Раньше воздушный бой он воспринимал как жестокую игру, соревнование на выживаемость. Теперь он знал, ради чего ведет бой.

«Первые письма из дома, где говорилось о страданиях и гибели близких, оказали на меня большое мобилизующее влияние: я стал дисциплинированнее, строже, внимательнее», — вспоминал позднее Иван Никитович.

В известной книге Б.Н. Полевого «Повесть о настоящем человеке» есть запоминающиеся строки об ощущениях летчика при управлении

самолетом: «...Вот когда Алексей с торжеством ощутил совершенное слияние со своей машиной! Он чувствовал мотор, точно тот бился в его груди, всем существом своим он ощущал крылья, хвостовые рули, и даже неповоротливые искусственные ноги, казалось ему, обрели чувствительность и не мешали этому его соединению с машиной в бешено стремительном движении...»^[15]

Нечто подобное в полете ощущает каждый летчик. «Мотор работает четко. Самолет послушен каждому моему движению. И это поддерживает. Я не один — со мной боевой друг», — вспоминал Иван Никитович. Пристегнутый ремнями к своей машине, он ощущал ее как себя, думал вместе с ней («э, нет, туда я не успею, задохнусь», или: «а здесь, с полупетли, я тебя достану»), вместе с ней напрягался, выходя на крутую горку, болезненно переживал попадания. Удивляя выдавших виды опытных механиков, он часто по одному лишь наитию выявлял неисправности, а устраняя их, мог часами напролет копаться в машине. Чистота пилотирования, плавность эволюции, столь ценимые любителями пилотажа, закладывались на земле. А ведь от их соблюдения зависели не только расход топлива, ресурс двигателя и сохранность машины. Главное — в нужный момент достать огнем нужную точку, самому уйти от вражеской очереди.

Он постоянно искал новые тактические боевые приемы, с улыбкой выслушивал искреннее восхищение друзей, понимавших всю их сложность, с удовольствием читал в газетах, несмотря на массу фактических ошибок, описания воздушных боев. Статьи из «Красной звезды», «Сталинского сокола», «Советского пилота» Кожедуб «переводил» на свой «язык», интересные сведения и схемы боев заносил в записную книжку.

К началу битвы за Днепр лейтенант Кожедуб уже имел около 600 часов налета и был в числе опытейших летчиков полка. К тому времени он совершил 90 боевых вылетов, провел 20 воздушных боев, лично сбил семь истребителей — шесть Me-109 и один ФВ-190 — и три пикировщика Ю-87.

24 сентября 1943 года 240-й и 193-й ИАП перелетели на знаменитый впоследствии аэродром под Полтавой. В полках зачитали обращение Военного совета фронта, где говорилось, что истребительная авиация обязана надежно прикрывать бомбардировщики и штурмовики, что от этого будет зависеть успех переправы через Днепр.

Противник, сосредоточивший на берегу Днепра значительные силы и резервы, имел в своем боевом составе 653 самолета. С 27 сентября в

течение десяти дней постоянно усиливалось противодействие люфтваффе. Противник направлял все силы своей авиации на бомбардировку наступающих советских войск.

29 сентября был освобожден Кременчуг. В приказе Верховного Главнокомандующего отмечалось: «Войска Степного фронта после трехдневных упорных боев сломили сопротивление противника и сегодня, 29 сентября, овладели городом Кременчуг — сильным предместным опорным пунктом немцев на левом берегу реки Днепр.

В боях за освобождение города Кременчуг отличились войска генерал-лейтенанта Жадова, генерал-лейтенанта Манагарова и летчики генерал-лейтенанта Горюнова»^[16].

В эти дни число боевых вылетов резко возросло, а число воздушных боев, напряженность боевой работы мгновенно достигли максимума. В последний день сентября Кожедуб провел один из самых памятных и драматичных своих боев. Вот как он вспоминал об этом:

«Трудно приходилось нашим пехотинцам, и мы, летчики, никогда не забывали о том, кто на земле, кто в траншее держит оборону или готовится к броску.

Помню, 30 сентября 1943 года я в третий раз повел свою эскадрилью в район Бородаевки прикрывать наш плацдарм на правом берегу Днепра. Внизу шел ожесточенный танковый бой. И получилось так, что я остался над плацдармом один. Чутье подсказывало: вот-вот должны появиться неприятельские бомбардировщики. И действительно, слышу сквозь треск в наушниках приказ с КП дивизии: "Сокол-31! Юго-западнее Бородаевки появились бомбардировщики, Немедленно атакуйте!"

Впереди, ниже меня, восемнадцать бомбардировщиков. Они вошли в пикирование. Некоторые уже начали бросать бомбы. Вражеских истребителей не видно.

Внизу пехотинцы, артиллеристы, танкисты. Конечно, они смотрят на мой самолет. Я как бы чувствую их локоть. Мой долг — быстрее помочь им. Отвесно пикирую с высоты 3500 метров, развиваю максимальную скорость, быстро сближаюсь, открываю огонь по голове колонны, врезаюсь во вражеский строй.

Фашистские стрелки открывают ответный огонь. Кидаю самолет из стороны в сторону. Появляюсь то сбоку, то вверху, то внизу.

Мои неожиданные маневры, точность, быстрота действий вызывают у врага смятение. Самолеты прекращают бомбежку, выходят из пикирования. Некоторые неприцельно сбрасывают бомбы...

У меня горючее на исходе, а противник не уходит. Надо, надо сбить

хотя бы одного! Тогда враг будет деморализован и уйдет, это уже знаю по опыту.

Быстро пристраиваюсь к одному из бомбардировщиков — подхожу снизу. В упор открываю огонь. Самолет, охваченный пламенем, падает. Остальные поспешно уходят, беспорядочно сбрасывая бомбы и отстреливаясь.

Когда приземлился на аэродроме, в конце пробега остановился мотор: бензин кончился...»^[17]

1 октября 1943 года во главе шестерки Ла-5, в районе Погребной, он последовательно атаковал две группы вражеских пикировщиков общей численностью 42 самолета. В результате решительных атак группы были рассеяны и в беспорядке сбросили бомбовую нагрузку. В ходе настойчивых атак лейтенант Кожедуб в 13.25 западнее Бородаевки сбил Ю-87, а спустя две минуты уничтожил еще один бомбардировщик противника того же типа. Факты сбития Кожедубом неприятельских самолетов подтвердили летчики П.А. Брызгалов, М.П. Мальцев и А.Я. Гопкало. Всего руководимая им группа сбила 4 вражеских бомбардировщика. Кроме Кожедуба отличились младшие лейтенанты В.Ф. Мухин и А.Я. Гопкало.

2 октября 1943 года — самый результативный день в боевой судьбе Ивана Кожедуба: ему были засчитаны сбитыми сразу 4 самолета противника — три Ю-87 и один Ме-109. За всю историю Великой Отечественной войны известно не более 30 случаев, когда одному летчику было записано 4 и более побед за один день.

А к 6 октября 1943 года на боевом счету Кожедуба уже было 20 немецких самолетов. Накануне, 5 октября, виртуозно проводит бой эскадрилья лейтенанта К. Евстигнеева. На счет комэска записывают 2 вражеских самолета — ФВ-190 и Ме-109. Еще 2 Ме-109 сбиты Амелиным, 2 — А. Колесниковым, 1 Ю-87 — Мудрецовым, 1 ФВ-190 — Жигуленковым. Не отстает и 3-я эскадрилья: 2 Ме-109 на счету Кожедуба, 1 Ю-87 — у Мухина, 1 Ме-109 — у Брызгалова, 1 Ме-109 — у Гопкало.

Свидетелем боя 5 октября стал командующий Степным фронтом, в составе которого сражался 4-й истребительный авиационный корпус, генерал армии И.С. Конев. Очень суровый и сдержанный человек, он был удивлен увиденным. Обратившись к присутствующему на КП командующему 5-й воздушной армией С.К. Горюнову, коротко кивнул в сторону неба:

— Отличившихся наградить!

Командир полка майор С.И. Подорожный, получив 5 октября «добро» от командования дивизии, подписывает наградной лист на присвоение

комэску 240-го ПАП лейтенанту Кожедубу И.Н. звания Героя Советского Союза. Вот последние строки этого документа:

«...За лично сбитые 20 самолетов противника (9 Ю-87, 10 Ме-109,1 ФВ-190), за отличное выполнение боевых заданий по разгрому немецких захватчиков и проявленные при этом мужество, стойкость и героизм в боях за социалистическую Родину — достоин присвоения звания Героя Советского Союза.

Командир 240-го истребительного авиационного полка майор Подорожный.

10 октября 1943 года».

Здесь же читаем заключения вышестоящих начальников:

«За отличное выполнение боевых заданий командования в борьбе с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм в боях за социалистическую Родину, за лично сбитые 20 самолетов противника — 9 Ю-87, 10 Ме-109, 1 ФВ-190 достоин присвоения звания Героя Советского Союза.

Командир 302 истребительной авиадивизии полковник Литвинов

16 октября 1943 года.

За отличное выполнение боевых заданий командования на фронте с немецкими захватчиками и проявленные в воздушных боях мужество и героизм, за лично сбитые 20 самолетов противника — 9 бомбардировщиков и 11 истребителей — достоин присвоения звания Героя Советского Союза.

Командир 4 истребительного авиационного корпуса генерал-майор авиации Подгорный.

19 октября 1943 года.

Достин присвоения звания "Герой Советского Союза".

Командующий 5 воздушной армией генерал-лейтенант авиации Горюнов.

26 октября 1943 года».

К наградному листу прилагаются три документа: боевая характеристика Кожедуба, подписанная майором Подорожным 10 октября 1943 года, партийная характеристика, подписанная парторгом 240-го ИАП капитаном Беляевым, и автобиография награждаемого.

«Боевая характеристика

на командира эскадрильи 240 истребительного авиационного полка лейтенанта Кожедуб Ивана Никитовича,

1920 года рождения,

уроженец: Сумская область, Шосткинский район, село Ображеевка, украинец, член ВКП(б) с 1943 года, окончил химический техникум в 1940

году, Чугуевскую ВШЛ в 1941 г., награжден орденами "Красное Знамя" в июле 1943 г. и "Красное Знамя" в августе 1943 года. Имеет боевых вылетов на самолете Ла-5 — 146. Сбито самолетов противника — 20 (9 Ю-87, 10 Ме-109, 1ФВ-190).

Предан делу партии Ленина — Сталина и Социалистической Родине. Дисциплинирован, требователен к себе и своим подчиненным, быстро растущий волевой командир, выросший за 6 месяцев боевой работы с должности пилота до командира эскадрильи. Пользуется заслуженным боевым авторитетом среди личного состава полка.

Как летчик летает отлично. Летает на самолетах: И-16, ЛаГГ-3, Як-1, Як-7, Ла-5, У-2, УТ-2, УТИ-4. Общий налет 600 час. Обладает отличной техникой пилотирования. Отлично подготовлен к полетам по маршруту, а также к полетам в трудных метеоусловиях. За время летной работы происшествий и поломок не имеет. Отлично знает материальную часть и грамотно ее эксплуатирует.

За время боевой работы произвел 146 боевых вылетов, провел 27 воздушных боев, в которых сбил лично 20 самолетов противника (9 Ю-87, 10 Ме-109, 1 ФВ-190).

В воздушных боях показал себя решительным, стойким и отважным воздушным бойцом, не знающим страха в бою с врагами.

Все боевые задания выполняет отлично, показывая свое умение в руководстве выполнением боевых заданий. Отлично выполняет боевые задания по прикрытию своих войск на линии фронта, за что имеет благодарность от командующего Степным фронтом, объявленную 4.10.43 г.

Умело руководит боевой работой вверенной ему эскадрильи. Под его руководством с 21.8 по 7.10.43 г. летчики эскадрильи произвели 165 боевых вылетов. В воздушных боях сбили 24 самолета противника (12 Ме-109, 11 Ю-87 и 1ФВ-190). Техническим составом за тот же период восстановлено 17 самолетов, поврежденных в боях. Из состава эскадрильи награждено орденами и медалями Союза ССР 12 человек.

Много работает над изучением боевого опыта с летчиками. Принимает активное участие в общественной жизни части.

Вывод: должности командира эскадрильи соответствует.

Командир 240 ИАП майор Подорожный.

10 октября 1943 года».

«Партийная характеристика

На члена ВКП(б) Кожедуба Ивана Никитовича за период с апреля месяца 1943 года по 10 сентября 1943 года.

Рождения 1920 года, из крестьян, в Красной Армии с 1940 года, член

ВКП(б) с августа 1943 года, парт, билет № 5484930, лейтенант, командир эскадрильи.

За время нахождения в парторганизации с апреля м-ца 1943 года тов. Кожедуб показал себя как дисциплинированный и растущий коммунист. Свои качества коммуниста тов. Кожедуб показал в воздушных боях с немецкими оккупантами. В воздушных боях с противником им лично сбито 20 самолетов противника.

В бою смел, решителен, показывает образцы взаимовыручки. Правительство высоко оценило его боевую работу, наградив его двумя орденами "Красное Знамя".

Работая командиром эскадрильи, правильно руководит партийной и комсомольской организацией, нацеливая их на выполнение поставленных задач перед эскадрилей.

Систематически повышает свой идейно-политический уровень путем самоподготовки, изучая "Краткий курс истории ВКП(б)" и книгу тов. Сталина "О Великой Отечественной войне Советского Союза".

Пользуется деловым авторитетом среди парторганизации. Морально устойчив, идеологически выдержан. Делу партии Ленина — Сталина и Социалистической Родине предан.

Парторг 240 ИАП капитан Беляев.

10 октября 1943 года».

На самом деле к вечеру 10 октября 1943 года Кожедубом было сбито уже 22 самолета противника. Первые 12 дней октября 1943 года оказались самыми результативными для летчика советской истребительной авиации, этим летчиком стал Иван Кожедуб. С 1 по 12 октября на его счет официально были записаны 14 неприятельских самолетов — это неповторимый и единственный результат в советских ВВС, образец наивысшей боевой производительности за 12 дней. А всего с 30 сентября по 29 октября 1943 года лейтенант Кожедуб сбил 16 неприятельских машин — 1 Хе-111, 8 Ю-87 и 7 Ме-109. Примерно тогда же, со 2 по 29 октября 1943 года, лейтенант Евстигнеев уничтожил 15 самолетов противника лично (7 Ю-87, 1 ФВ-189, 6 Ме-109, 1 ФВ-190) и 1 (Хе-111) — в группе. Это — лучшие результаты боевой производительности летчиков РККА и асов-союзников за месяц.

Стихия воздушного боя захватывала Кожедуба целиком, ни на что другое уже не хватало сил. В памяти не осталось ни подробностей быта, ни деталей человеческих отношений — только бои, во всех подробностях, всех нюансах, порой закрепленные в дневниковых схемах, запомнились ему на всю жизнь.

— Жалели, что рано смеркается, темнота не дает драться, — вспоминал Иван Никитович.

Одновременно с Кожедубом к званию Героя Советского Союза был представлен и помощник командира 240-го ИАП по воздушно-стрелковой службе капитан Ф.Г. Семенов, на счету которого числилось 8 личных и 4 групповые победы.

Другой комэск — К.А. Евстигнеев, который к утру 10 октября имел 20 личных и 2 групповые победы, к этому званию представлен не был. Существуют мнения, что этому «помешал» его жесткий и независимый характер, молодая горячность, приводившая к столкновению с командованием. Он был награжден только что учрежденным орденом Суворова III степени.

Мария Ивановна Евстигнеева, соратник, а позднее — супруга Кирилла Алексеевича, отмечала, что тому, конечно, было обидно, когда его обошли с высоким званием. Но Евстигнеев не показывал виду, а Маше говорил:

— Я буду народным героем. Как Тито.

Имя героического командира югославских партизан Иосипа Броз Тито, впоследствии маршала Югославии, не сходило в то время со страниц советских газет и в войсках было очень популярно.

Ситуация в полку между тем складывалась конфликтная. Престиж звания Героя Советского Союза был высок, а в результатах боевой работы Евстигнеев ни в чем не уступал Кожедубу. Летчики из эскадрильи Евстигнеева открыто высказывали свои претензии командованию полка. Потребовались педагогическое искусство, опыт и мудрость начальника штаба полка Я.Е. Белобородова, чтобы загасить конфликт, не дать ему перерасти в противостояние.

К.А. Евстигнеев вспоминал: «Итак, за время участия полка в битве за Днепр я выполнил 55 боевых вылетов, провел 23 воздушных боя и уничтожил 16 самолетов врага. Здесь, в Косьянах, меня наградили орденом Суворова III степени. И теперь, обращаясь ко мне, наш начштаба Яков Евсеевич Белобородов непременно и подчеркнуто любезно выговаривал мое новое "звание": "товарищ суворовский кавалер", "суворовский кавалер Евстигнеев"»^[18].

В полетах и боях

В начале ноября 1943 года, когда войска фронта, только что ставшего 2-м Украинским, вели бои в районе Кривого Рога, летчики 240-го ИАП получили приказ перебазироваться на левый берег Днепра. С.И. Подорожный, собрав комэсков и штурманов, пояснил:

— Нам дадут передышку. Там, за Днепром, обстановка спокойнее. Мы сможем привести себя в порядок — вылетов будет меньше.

Передышка совпала с нелетной погодой. И Кожедуб, и Евстигнеев вспоминают этот период, уделяя ему по несколько страниц в своих мемуарах. Иван Никитович пишет о совместной с механиками работе по подготовке машин, оба пишут о теоретической, тактической подготовке. Кожедуб замечает, что занимались много, обобщали опыт, он, «как всегда, заносил в блокнот все новое, о чем узнавал, и в тактике советских летчиков, и в тактике воздушного врага». Евстигнеев же вспоминает передышку с явным неудовольствием: «Теоретические занятия утомляют и раздражают: нет привычной напряженности, боевого возбуждения перед вылетом. Пилоты посматривают в небо, надеясь увидеть хотя бы маленькое оконце — предвестник временного прекращения ненастья. Техники и механики, наверное, в сотый раз проверяют — на глаз и на ощупь — каждую деталь, каждый винтик»^[19].

6 ноября 1943 года летчики полка были собраны в большой землянке на аэродроме. С ликованием было воспринято личным составом сообщение об освобождении Киева — «матери городов русских». Возбужденный комэск Кожедуб, путая украинские и русские слова, энергично докладывал о боевой работе полка. В это время во главе с начальником политотдела дивизии подполковником А. Е. Боевым в землянку пожаловали парторг и комсорг полка:

— Продолжайте, товарищи, продолжайте, — остановил полковник рапорт комэска.

Когда Кожедуб закончил, подполковник Боев подошел к нему и, крепко пожав руку, поздравил:

— Товарищ лейтенант! ЦК ВЛКСМ наградил вас, верного воспитанника комсомола, почетной грамотой за успешную боевую работу и 26 лично сбитых самолетов противника.

— Причитается с тебя, Иван, — не то в шутку, не то всерьез говорил за ужином Евстигнеев. — И древнюю столицу Украины освободили, и тебя

грамотой наградили, и все в один день... Я вот даже стихами заговорил... Причитается.

10 ноября 1943 года Кожедубу было присвоено звание старшего лейтенанта. Как только позволяет погода, летчики возвращаются к боевой работе. Пока это единичные вылеты самых опытных пилотов на разведку.

В конце ноября полку поставлена задача: перелететь к новому месту базирования — на аэродром Шевченково. 20 ноября 1943 года при вылете на разведку погоды по маршруту перелета полка в Шевченково в сложных метеоусловиях, столкнувшись с землей, погиб командир полка — майор Сергей Иванович Подорожный. Результативный боевой летчик, одержавший свои первые победы в 1942 году, дважды орденосец, участвовавший вместе с полком в битве на Курской дуге и в боях над Днепром. В условиях тяжелой боевой работы он сумел завоевать уважение коллектива полка, показал себя грамотным организатором, умевшим выполнить боевую задачу и не допустить чрезмерных потерь.

Должность командира полка, где воевали сразу несколько асов, была очень непростой. Она требовала от офицера и специальных знаний, и педагогического таланта, и безукоризненного мужества, и, что бывало совсем нечасто, высокого летного мастерства. Можно вспомнить проблемы с командованием 5-м гвардейским ИАП после ухода В.А. Зайцева или неудачи командиров 16-го гвардейского ИАП после А.И. Покрышкина. Есть и еще десятки примеров, когда сильные по летному составу полки имели проблемы с командирами. С.И. Подорожный прошел с полком через самые тяжелые бои, и его авторитет был незыблем. Под его началом состоялись два выдающихся аса — И. Кожедуб и К. Евстигнеев.

Теперь, после его гибели, понимая всю сложность и ответственность нового назначения, командование дивизии приняло поистине «соломоново решение»: летчикам полка был предложен командир на выбор из трех известных асов — Ф.Ф. Дахова, Н.И. Ольховского и А.Ф. Семенова.

Федор Филиппович Дахов, служивший в дивизии инспектором по технике пилотирования, был известным боевым летчиком, прекрасным пилотажником, одержавшим не менее семи личных побед и открывшим свой боевой счет еще в 1941-м, ставшим кавалером трех орденов Красного Знамени в 1942 году. В начале войны он воевал в составе 129-го истребительного авиационного полка, в числе первых преобразованного в 5-й гвардейский. В 1943 году был назначен инспектором-летчиком в 302-ю истребительную авиационную дивизию.

«Когда были отданы последние почести Сергею Ивановичу Подорожному, заместитель командира дивизии решил посоветоваться с

нами:

— Кого из трех кандидатов вы хотели бы избрать командиром нашего полка — Дахова, Ольховского или Семенова?

Наш выбор пал на Ольховского»^[20], — вспоминает в своей книге К.А. Евстигнеев.

Так в декабре 1943 года командиром 240-го ИАП был назначен майор Николай Иванович Ольховский — бывший командир братского 193-го полка, в последнее время, как и Федор Дахов, инспектор-летчик в их дивизии.

Николай Иванович был «старым» летчиком — 1909 года рождения. К началу войны он успел окончить Академию им. Н. Е. Жуковского и командовал запасным авиаполком. С января 1943 года он находился на фронте. Комэск, затем командир полка, он одержал к сентябрю 1943-го 12 побед (6 июля, 3—10 августа, 2—20 августа 1943 года). Большинство побед он одержал, летая в паре с великолепным воздушным бойцом и скромнейшим человеком — сержантом, а к концу войны гвардии капитаном Героем Советского Союза Н.П. Белоусовым.

В сентябре 1943 года с официальной формулировкой «за срыв сопровождения бомбардировщиков» Ольховский был отстранен от должности, а через месяц назначен инспектором по технике пилотирования дивизии. Думается, что истинной причиной отстранения Николая Ивановича от должности была привязанность к алкоголю. После резкого разговора с командиром корпуса И.Д. Подгорным и командиром дивизии Б.И. Литвиновым Николай Иванович дал обязательство «завязать» и в целом держал слово до самой победы.

Ольховский провел полк до конца войны, под его командованием летчики полка одержали около 160 воздушных побед (всего — 399). В боях полк потерял 42 летчика, 74 самолета.

2 июля 1944 года, когда Кожедуб был уже переведен в другую часть, 240-й истребительный авиационный полк был преобразован в 178-й гвардейский, который позднее был награжден орденами Богдана Хмельницкого II степени (14 ноября 1944 года) и Красного Знамени (17 мая 1945 года). 10 воспитанников полка стали Героями Советского Союза. По итогам боевой работы полк входит в число двадцати лучших полков советских ВВС (всего в войне участвовало почти 300 ИАП).

Заметим, что в итоге летчики 178-го гвардейского ИАП сбили в воздухе на 10 самолетов больше, а потери среди его личного состава были на 6 человек меньше, чем в 176-м «отдельном», «маршальском» гвардии ИАП, куда был переведен Кожедуб в 1944 году.

...К активной боевой работе с новым командиром полк возвратился лишь в январе 1944 года, в ходе боев на Кировоградском направлении. 9 января 1944 года 302-й истребительной авиационной дивизии, куда входил полк, было присвоено почетное наименование Кировоградская.

16 января 1944 года в составе шестерки Кожедуб возглавил боевой вылет в район Звенигородки. «Вводную» перед вылетом он выдавал прямо у самолетов.

— Ходим здесь. — Кожедуб указал на карте заштрихованный овал. — Я внизу, вы выше. Если минут через пять никого не встретим — парой уходите наверх, смотрите оттуда.

Последние слова адресовались Брызгалову.

Это был один из первых боев, в официальном описании которого отмечалось, что большую часть боевого вылета старший лейтенант Кожедуб провел на малой высоте и, «используя достигнутое преимущество», сбил вражеский истребитель. Хотя, заметим, единственным преимуществом пилотирования на такой высоте является малая заметность самолета. Зато многократно возрастает вероятность его поражения даже стрелковым оружием и, главное, риск столкновения с землей.

Вот как говорит о победе 16 января 1944 года официальный полковой документ:

«В 14 час. 40 мин. в районе Ново-Злынки от земли атаковал Ме-109, открыв огонь со 100—70 метров. Самолет противника стал разрушаться в воздухе, загорелся и перешел в беспорядочное падение. Факт сбита подтверждают младшие лейтенанты В. Мухин и А. Гопкало».

В боевой аттестационной характеристике, подписанной командиром полка 17 января 1944 года, указано, что старший лейтенант Кожедуб имеет 173 боевых вылета на самолете Ла-5, провел 52 воздушных боя, в которых лично сбил 25 самолетов противника. «Общий налет 777 часов, из них 177 час. 03 мин. боевой налет».

30 января 1944 года Кожедуб совершил 4 боевых вылета в район Звенигородка — Шпола, все — с боями. В тяжелых воздушных сражениях в этот день полк потерял двух молодых, но сильных летчиков: одного из братьев-близнецов — А. Колесникова и А. Кальянова.

«В этот же день моей эскадрилье представился случай отомстить за друзей, — вспоминает Кожедуб в своей книге. — По приказу командира я вылетел в четвертый раз в тот же район. Облака затянули белесое небо, видимость была неважная. На фоне снежного покрова внизу отчетливо виднелись воронки — по ним нетрудно определить линию фронта.

Внезапно я заметил белые самолеты. Они появились неожиданно, ниже нас. По белому фону разбросаны черные пятна: зимний камуфляж. Насчитываю 27 "юнкерсов". Звено летит за звеном. Они готовятся к бомбометанию по деревне Журовка, где было скопление наших танков.

Передаю товарищам:

— Иду в атаку.

Противник, очевидно, понял, что мы его обнаружили. "Лапотники" начали удирать: рассчитывали скрыться на фоне снега и воронок. Быстро отправляю одного на землю.

— Вот тебе, гад, за Сашу Колесникова!

Смотрю — Мухин в удобном положении. Передаю ему:

— Бей! Прикрываю!

И Мухин стремительно атакует и сбивает фашистский бомбардировщик. За Сашу Кальянова»^[21].

В этот день, судя по наградным документам и по справке на сбитые самолеты противника, Кожедубу были засчитаны два сбитых самолета: Ю-87 и Ме-109.

В наградных документах факты уничтожения неприятельских самолетов отражены так: «30.1.1944 года прикрывал район Капитановка — Лебедин группой 6 Ла-5. При встрече с 9 бомбардировщиками противника рассеял их и не допустил к цели. Сбил лично один самолет Ю-87, а его группа сбита 4 самолета противника Ю-87. Во втором воздушном бою сбил 1 Ме-109».

В справке на сбитые самолеты противника, подписанной новым начальником штаба 240-го ИАП майором Шахматовым, указано:

«27. 30.1.44 г. в 11.17 сбил самолет противника типа Ю-87, который упал в районе западнее Липовка. Подтверждают экипажи летчики, участвовавшие в этом воздушном бою: младшие лейтенанты Мухин Василий Филиппович, Пуршев Михаил Иванович.

28. 30.1.44 г. в 11-05 (?) сбил самолет противника типа Ме-109, который упал в районе восточнее 4 км Нечаевка. Подтверждают экипажи летчики, участвовавшие в этом воздушном бою: младшие лейтенанты Филиппов Павел Павлович, Мухин Василий Филиппович и Гопкало Андрей Яковлевич».

По всей видимости, в справке неверно указано время второго результативного воздушного боя и поражения 28-го неприятельского самолета. Очевидно, случилось это не в 11.05, а позднее.

4 февраля 1944 года в жизни Ивана Кожедуба, тогда старшего лейтенанта, — памятный день. Вот как запомнил знаменательный момент

он сам:

«Утром 4 февраля я, как обычно, пошел на КП узнать об обстановке и о прогнозе погоды. По дороге встретил Ольховского, Семенова и Беляева. Они о чем-то оживленно разговаривали. "Чему они радуются?" — удивился я. До меня донеслись слова Беляева:

— Вот все наши три героя в сборе.

Когда я подошел к ним, командир пожал мне руку:

— Сердечно поздравляю вас с присвоением вам высокого звания Героя Советского Союза.

Беляев добавил:

— Высокое звание присвоено майору Ольховскому, капитану Семенову и вам, товарищ старший лейтенант. В нашей боевой семье теперь три Героя.

Уж не ослышался ли я? Да нет: весть уже молнией облетела аэродром. Ко мне подбежали летчики эскадрильи, механик Иванов. Друзья качают Ольховского и Семенова, качают меня. С трудом вырываюсь.

— Да подождите, ребята. Как-то не верится! Все смеются, и я снова лечу вверх»^[22].

18 февраля 1944 года прошло перебазирование полка в район Шполы. Перебазирование проводилось по приказу и личному примеру командира корпуса генерал-майора авиации И.Д. Подгорного, прилетевшего на старый аэродром на Ла-5 и на нем же взлетевшего с накатанной снежной дороги.

В тот же день в небольшом одноэтажном здании столовой был накрыт П-образный торжественный стол. В полк опять прибыл Подгорный. Весь личный состав полка собрался в столовой. Зачитав Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении званий Героев Н. Ольховскому, В. Семенову и И. Кожедубу, он подошел к каждому, получившему звание, и прикрепил к гимнастерке орден Ленина и Золотую Звезду.

Командир полка поблагодарил командование, партию, правительство, боевых товарищей, всех однополчан за высокую награду. Говорил о том, что награда заставляет быть еще более непримиримыми к врагу, еще отважнее и настойчивее освобождать родную землю от захватчиков.

Предельно смущенный, не привыкший выступать на людях, Кожедуб срывающимся голосом произнес лишь несколько слов. Он сказал, что в схватках с врагом только общими усилиями можно добиться победы, благодарил фронтовую семью, обещал еще крепче, не щадя жизни, бить врага.

Сказал тост и командир корпуса генерал-майор авиации Иван Дмитриевич Подгорный. Высокий, подтянутый, с волевым тонким лицом, в

безукоризненно сидящей летной форме с четырьмя орденами, говорил он проникновенно, мягким от природы голосом:

— Счастлив я, дорогие друзья, что вы продолжаете и приумножаете славные традиции наших великих предков — героев Куликова поля и Полтавской битвы, Бородинского сражения и обороны Севастополя! Рад за награжденных. Уверен, их боевые успехи будут расти, счет сбитых самолетов увеличится, а ваша дружная боевая семья пополнится новыми кавалерами Золотой Звезды.

Между тем авиация противника стала проявлять активность даже в условиях относительной непогоды. 14 марта 1944 года в 17.10 Кожедуб во главе шестерки — своей четверки, усиленной парой Тернюка из второй эскадрильи, — покатыл по лужам на взлет для прикрытия наведенных переправ через Южный Буг. Расстояние было предельным для «лавочкиных» — почти 300 километров (при заявленной дальности самолета около 700 километров). А ведь возможен бой, маневрирование, вывод машины на предельные режимы...

Командир понимал всю сложность задачи и не приказывал — просил виноватым голосом:

— Расстояние большое, а прикрыть надо, пехотинцы просят. Да и командование... Хоть показаться.

— Надо так надо. Будет исполнено! — уверенно козырнул Кожедуб, забирая со стола свою карту.

Задачу летчикам Кожедуб ставил предельно кратко:

— Летим сюда, — он указал точку на карте, — к Бугу. Будем драться накоротке. Наверняка с «лаптями». Немцы упорно пытаются бомбить переправы... Не теряйте ориентировку, метеобстановка сложная... К зоне подходим и барражируем на малой высоте. Будьте внимательны. Я внизу... При столкновении мы, — он указал на себя и Брызгалова, — парами в атаку. Ты, Леша, — обращается он к Тернюку, — оглянись и прикройешь. Если кто оторвется в районе боя, группу не искать. Немедленно возвращаться. Все. Пошли.

Минут через 25 лета через ряды то редющих, то выстраивающихся замысловатыми фигурами, краснеющих на закате облаков он заметил впереди действующую переправу. Переведя самолет в пикирование и разогнав скорость, он вывел машину на высоте 50 метров, прошел над переправой вдоль Буга, внимательно оглядываясь по сторонам. Над лесом развернулся, пошел обратно.

— Командир, слева, — царапнул ухо голос Тернюка, ходившего выше, на полутора тысячах. Но Иван уже и сам заметил в западной части

горизонта то появлявшиеся, то исчезающие за облаками растущие точки. Он еще больше снизил высоту и плавно развернул машину на встречный противнику курс.

— Атакуем в лоб снизу, — передал Иван летчикам, прибавляя газу и беря ручку на себя. Через секунды он поднырнул под встречный «юнкерс», сверкавший длинными очередями выстрелов. Тут же дал ногу и потянул самолет на боевой разворот, стараясь зайти «лаптежнику» в хвост. Стрелок огрызался короткими злыми очередями, вражеский летчик тянул машину к спасительному облаку. Но дойти до облака он не успел, «лавочкин» сблизился с ним метров до ста и грохотнул точной серией выстрелов. «Юнкерс» дрогнул и, запарив тонким белым дымом, устремился к земле.

Иван между тем «доставал» свой самолет из-под очередей другого «юнкерса», оказавшегося в хвосте. Вновь, теперь уже полупетлей, он развернул машину, оказался в хвосте у противника и послал в него точную очередь.

— Паша! Добей! — кричит он Брызгалову.

Но Брызгалов «танцует» с другим. Он уже атакует его, но в последний момент пикировщик скрывается в спасительном облаке. Из-за Брызгалова выскакивает его ведомый — Никитин и накрывает раненый «юнкерс» длинной очередью.

Первая группа бомбардировщиков противника рассеяна, кто-то сбит, кто-то ушел в облака, кто-то скрылся на бреющем. Но подходит еще как минимум такая же по численности группа.

— Собраться, собраться в кулак, — кричит Кожедуб. — Атакуем вместе!

И вновь четверка Кожедуба врезается во вражеский строй. Вновь, рассчитывая на испуг противника, проносятся наши истребители в считанных метрах от неприятельских машин, вновь уходят на боевой разворот и атакуют сзади. Но немецкие летчики упрямы: их строй не разбит, лишь чуть нарушен боевой порядок.

Иван вновь в атаке, за ним в 30 метрах, в левом пеленге, верный Вася Мухин.

Вот «лапоть» в прицеле, палец уже давит на гашетку, но противник вдруг шарахается влево.

— Вася, б-е-е-й!

Василий точен. Он сбивает противника с близкого, метров в 50—60, расстояния. На «юнкерсе» что-то взрывается, отлетают и крутятся в воздухе крупные листы обшивки.

Точной очередью завершает свою атаку и Брызгалов. Противник

деморализован, сломлен. Вражеские самолеты рассеиваются и ретируются.

Бой успешен, но затянулся. Указатели топлива сигнализируют: давно пора домой. А пока они над вражеской территорией. Иван ложится на курс — назад по прямой. Пролетают над позициями противника, без маневра минуют рассеянный зенитный огонь, линию фронта.

Километрах в семи за линией фронта, на нашей стороне, виден пустынный аэродром с одиноким брошенным «аистом» — «Физлером-Шторхом» на нем. На связь выходит Брызгалов:

— Топливо — ноль. Сажусь, — слышится его спокойный голос.

Паша выпускает шасси и идет на посадку. Самолет тянет на нос, тормоза на грязи не эффективны, и самолет Брызгалова медленно, как в кино, переворачивается на пробеге на спину.

Иван сразу ставит свою машину в глубокий вираж, делает резкий круг над распластанным самолетом Брызгалова. Надо садиться, выручать друга. Кожедуб смотрит на бензомер, стрелка вздрагивает у самого нуля. До своего аэродрома километров 40 — не дойти.

— Мухин! Никитин! Садимся. Тернюк! Дойдешь? — Тернюк, бывший в прикрытии и истративший меньше топлива, доложил, что дойдет.

Кожедуб пошел на посадку. Шасси он не выпускает и словно на глиссере скользит в самолете по грязи. За ним, столь же «мягко», садится Мухин. Никитин, тоже без шасси, приземляется чуть поодаль, прямо на дороге.

Иван, сдвинув фонарь и выпрыгнув из самолета, бежит, увязая в грязи, к опрокинутому самолету.

— Паша! Живой? — еще издали кричит он.

Из перевернутого «лавочкина» доносятся глухие звуки — что-то отвечает Паша. Еще бы, после длинного перелета и тяжелого боя он совершает аварийную посадку и уже минут пять висит в кабине вниз головой. На помощь подбегает Вася Мухин. Однако и вдвоем они бессильны: самолет приподнять не удастся. Но удача любит смелых. Невесть откуда невдалеке показывается солдат с топором, наверное, сапер. Кожедуб зовет солдата, хватает спасительный топор и легко прорубает в деревянном борту большую дыру. Через эту дыру они общими усилиями извлекают целого и невредимого Пашу.

— О! Паша! Тебе на пользу пошло, ты как будто литр выпил, — смеется Кожедуб, видя иссиня-красное лицо друга.

Рядом, в деревне, расположился штаб пехотной дивизии. Кожедуб браво доложил командиру дивизии о вынужденной посадке группы. Тот, одоблив его действия, распорядился сообщить в полк, что четверка жива,

села на вынужденную, и велел накормить летчиков. Летчиков разместили на ночлег, дали им возможность обсушиться, что было весьма кстати, особенно для Кожедуба и Мухина, промокших насквозь в беготне по аэродрому, в хлопотах по вызволению Брызгалова.

Рано утром им дали верховых лошадей, провизии на дорогу, и ребята тронулись в путь.

«Мы молча ехали гуськом, держась обочины, на усталых фронтовых лошадях. Они брели, спотыкаясь, по грязному месиву. Навстречу двигались и двигались к переправам войска, машины, обозы. По обеим сторонам дороги на каждом шагу виднелась немецкая техника, брошенная врагом при отступлении», — вспоминал Иван Никитович.

Фронтвой народ, шедший к передовой, был скор на шутку, весел (шло наступление) и награждал четверку кавалеристов, двигавшихся в направлении тыла, десятками эпитетов и самых разных характеристик. Герои наши, хорошо отоспавшиеся после тяжелого дня и плотно подкрепившиеся при пехотном штабе, от смеха едва держались на лошадях. Проехать пришлось около 100 километров, путь занял целый день, и у самого аэродрома лошадь под высоким Никитиным пала. Ему пришлось подсесть на лошадь Брызгалова. Это послужило поводом для новых хохм и шуток:

— Пара в одну лошадиную силу.

— Летно-кавалерийское рыцарство.

— Подводные ледчики — вам на подводах да лед подвозить! Мухин и Брызгалов от природы были очень сдержанными людьми, Миша Никитин удручен потерей коня. Поэтому главным юмористом в этой необычной ситуации был Иван Кожедуб.

Апогеем веселья стал момент прибытия четверки на родной аэродром.

— Вот молодцы! Все же не безлошадными остались, верхом с задания приехали. Чудо-богатыри! — встречали возвращавшихся летчиков полковые зубоскалы.

Здесь же выяснилось, что и Тернюк с напарником из-за недостатка топлива не смогли долететь до своего аэродрома — благополучно сели на соседнем и теперь уже были дома.

22 марта полк поменял аэродром, перелетев под Умань. Здесь, на уманьском аэродроме, Кожедуб впервые ощутил сильную стреляющую боль в ухе. Вынужденная посадка, долгая беготня по брошенному сырому аэродрому, почти сутки верхом в непогоду не прошли даром.

Летчиков разместили в крестьянских домах по соседству с аэродромом. Ребята были обеспокоены жалобами и стонами своего обычно

«железного» командира. Врача рядом нет — санитарная машина батальона аэродромного обеспечения ожидалась только через несколько дней. Кто-то предложил везти Ивана в тыл. Но добрая пожилая украинка, в хате которой оставили занемогшего комэска, успокаивает летчиков:

— Идите отдыхать, сынки, я его вылечу. С легкой душой ступайте — наутро он поправится.

Разогрев в печи чугуна с картошкой и ухватом выставив его на стол, она предложила Ивану наклониться ухом к пару, а сама накрыла его голову теплым платком. Обливаясь потом, задыхаясь и жалуясь, Кожедуб перенес процедуру стоически. Старушка повторила ее несколько раз.

«Спустя день я уже чувствовал себя хорошо, утром и вечером летчики эскадрильи докладывали мне о новостях. Вылетов все не было — мешала непогода. Навещали меня много друзей — летчики и техники из других эскадрилий. По вечерам в хате становилосьлюдно и шумно. Хозяйка всех радушно встречала, для всех у нее находилось ласковое слово.

На второй день вечером товарищи сообщили радостную новость: форсирован Днестр. Ожидается хорошая погода, и полк, очевидно, будет вылетать на прикрытие переправ.

Утром я почувствовал себя совершенно здоровым»^[23].

Но гайморит, а именно такой диагноз был поставлен Кожедубу позднее, невозможно было излечить в условиях прифронтового аэродрома. Осложнения от заболевания гайморовых и ушных полостей мучили его всю жизнь. Думается, причина здесь была не только в простуде, но и в специфике летной работы, вызывавшей при резком наборе самолетом высоты гипоксемию — пониженное содержание кислорода в крови и недостаточное содержание углекислоты. Это также порой приводило к сильным болям в придаточных пазухах. Такое явление в медицине носит название высотной, или горной, болезни. Ну, а простуда привела еще и к воспалительным процессам в носоглотке, еще больше обострила болезнь, сделала ее хронической. Надо заметить, что своеобразный, «высотный», гайморит характерен для очень многих пилотов, тем более тех, кто летал с большими перегрузками в негерметичных кабинах.

«14.3.1944 года в составе 6 Ла-5 прикрывал переправу через Южный Буг. Активной атакой рассеял 19 бомбардировщиков Ю-87. Не допустил их к цели. Руководимая им группа сбила 4 вражеских бомбардировщика, а лично тов. Кожедуб сбил 1 Ю-87» — так описан бой, после которого пришлось совершить вынужденную посадку, чтобы выручить друга, в представлении Кожедуба ко второй медали «Золотая Звезда».

В этом же документе читаем: «11 апреля 1944 года в районе Тыргу-

Фрумос (Кожедуб) встретил один ПЗЛ-24 под прикрытием 2 Ме-109. Атаковал его и сбил». Так же кратко описан этот бой в формуляре полка. В справке на сбитые самолеты противника указывается:

«11.4.44 года в 17.50 сбил самолет противника типа ПЗЛ-24, который упал в районе Сырка. Подтверждают... летчики, участвовавшие в этом воздушном бою: младшие лейтенанты Мухин Василий Филиппович, Никитин Михаил Кузьмич и лейтенант Брызгалов Павел Александрович».

В своих воспоминаниях Иван Никитович никак не вспоминает эту победу, а в списке сбитых самолетов противника с пометками самого аса марка ПЗЛ-24 тщательно зачеркнута рукой нашего героя и заменена на Ме-109. Еще бы! ПЗЛ — известная польская марка, самолеты этого типа вступили в бой с нацистами в 1939 году, а Польша до перестройки числилась в друзьях СССР, была одной из стран Варшавского договора.

19 апреля 1944 года во главе четверки (Кожедуб — Мухин, Гопкало — Никитин) Иван Никитович вылетел на прикрытие наземных войск в район Вултурул.

«В районе прикрытия встретили до 16 Хе-111 под прикрытием 6-ти Ме-109. В воздушном бою сбил 1 самолет противника Хе-111», — из представления капитана Кожедуба к званию дважды Героя Советского Союза.

«19.4.44 в 14-35 сбил самолет противника типа Хе-111, который упал в районе севернее Ясс. Подтверждают летчики, участвовавшие в этом воздушном бою — младшие лейтенанты Гопкало Андрей Яковлевич и Мухин Василий Филиппович» (из «Справки на самолеты противника сбитые... капитаном Кожедуб Иваном Никитовичем»).

«Хейнкель-111» среди советских летчиков считался, наверное, самым дорогим воздушным трофеем. Это было связано как с его боевой мощью, так и с относительно высокой себестоимостью. (Мы не говорим здесь о единичных победах над гораздо более редкими и дорогими машинами: До-217, Ю-188, Хе-177, ФВ-200.) Четвертый по своей численности в люфтваффе (Хе-111 было выпущено, по некоторым данным, 6068 штук, однако, возможно, их было произведено более 7000)^[24], он не часто становился добычей советских асов.

6 машин этого типа лично и одну в группе уничтожил Герой Советского Союза майор А.Н. Дергач.

Также 6 Хе-111 сбил лейтенант 86-го гвардейского ИАП Митрофан Федорович Манулин, в 1942—1943 годах уничтоживший не менее 16 самолетов противника (из них 7 двухмоторных бомбардировщиков). Он погиб в бою в октябре 1943 года, так и не удостоенный звания Героя

Советского Союза.

6 Хе-111 (из 19 неприятельских самолетов) на боевом счету Героя Советского Союза комэска 402-го ИАП майора Г С. Балашова.

По 5 машин этого типа на счету выдающихся асов — Ш. М. Абдрашитова, Г.А. Баевского, А.М. Бастрикова, П.А. Гнидо. Комэск 15-го ПАЛ капитан А.М. Бастриков, имеющий на своем счету более 24 лично сбитых самолетов противника и погибший в 1943 году в землянке от случайного выстрела из пистолета, был награжден за свой героизм единственным орденом — Александра Невского. Кстати, ни одной машины этого типа нет на счету великого А.И. Покрышкина.

Хе-111 был двухмоторным универсальным самолетом, сочетавшим качества пассажирского лайнера, транспортной машины и бомбардировщика. Мощность двигателей «хейнкеля», выпускавшегося с 1935 по 1944 год, постоянно возрастала, а вместе с мощностью росли скорость и взлетный вес. К 1944 году взлетный вес Хе-111 модификаций Н-16, Н-18 и Н-22 достигал 14,8 тонны (для сравнения: Ю-88 — 14 тонн, Ил-4 — 10,5, Пе-2 — 8,5), при номинальной бомбовой нагрузке 2500 килограммов и дальности в 2000 километров. Важной особенностью этой машины было великолепное оборонительное вооружение (5—9 точек), позволявшее обстреливать практически любой сектор окружающей самолет сферы. Рабочие места стрелков — подфюзеляжная и надфюзеляжная gondолы — были удобны и хорошо продуманы. Эта замечательная машина в варианте пассажирского самолета выпускалась в Испании до 1956 года.

...28 апреля 1944 года Кожедуб повел шестерку Ла-5 на прикрытие наземных войск в район Ясс.

«В районе прикрытия наведен на группу немецких бомбардировщиков в количестве 30 Ю-87 под прикрытием 16 Ме-109 и 7 ФВ-190. Стремительной атакой ломает боевые порядки бомбардировщиков противника, которые в беспорядке сбрасывают бомбовую нагрузку. Сбил один самолет противника Ю-87» (из представления Кожедуба к званию дважды Героя Советского Союза).

Факт сбития самолета Ю-87, который упал в районе южнее Вултурул «28.4.44 г. в 16.43... подтверждают летчики, участвовавшие в этом воздушном бою: младшие лейтенанты Мухин Василий Филиппович и Никитин Михаил Кузьмич» (из справки на сбитые самолеты противника).

«29.4.1944 года 6 Ла-5 под командой капитана Кожедуба прикрывали наши наземные войска в районе севернее Яссы. В районе прикрытия встретили 10 Хш-129, сопровождаемых 4 Ме-109. Атакуя самолеты противника, капитан Кожедуб сбил 2 Хш-129 и не допустил их к цели» (из

представления к званию дважды Героя Советского Союза).

Хш-129 — небольшой двухмоторный немецкий штурмовик с бронированной тесной одноместной кабиной, выпущенный в количестве не менее 858 штук и активно применявшийся немцами против советских танков. Штурмовик этот оснащался парой семисотсильных французских моторов «Гном-Рон» 14М, в некоторых отечественных изданиях ошибочно называемых трофейными. Моторы эти выпускались по договоренности нацистов с вишистским правительством Франции.

«Хеншель» нес самые разные системы вооружений — чаще всего 30-мм пушку под носовой частью фюзеляжа, 2 пушки по 20 мм, 2 пулемета и до 350 кг бомб. На некоторые типы этих машин устанавливалась 37-мм и даже 75-мм (!) пушка ВК 7.5, пламегаситель которой выступал почти на 4 метра от носа самолета. Некоторые эскадрильи «хеншелей» вооружались гладкоствольной безоткатной кассетой с шестью снарядами, стрелявшими автоматически назад-вниз при появлении на земле крупных металлических объектов: танков, броневых автомобилей, грузовиков.

Этот самолет относительно редко попадал в списки сбитых советскими асами. Три уничтоженные машины этого типа записаны только Кожедубу и летчику 43-го ИАП старшему лейтенанту И.Ф. Черненко. Последний открыл свой список тремя сбитыми Хш-129 (всего у него было 15 побед, но так и не был удостоен звания Героя Советского Союза). Два «хеншеля», сбитых лично, и один в группе на счету гвардии старшего лейтенанта Е. В. Василевского.

21 мая 1944 года командир 240-го ИАП Герой Советского Союза майор Ольховский подписал представление командира эскадрильи полка капитана Кожедуба Ивана Никитовича к званию дважды Героя Советского Союза. 22 мая представление подписал командир дивизии подполковник Зиновьев, 23 мая — командир 4-го истребительного авиакорпуса генерал-майор Подгорный, 25 мая — командующий 5-й воздушной армией генерал-полковник авиации Горюнов. Командующий 2-м Украинским фронтом генерал армии Малиновский и член Военного совета 2-го Украинского фронта генерал-лейтенант танковых войск Сусайков наложили на представление свои визы 7 июля 1944 года, спустя полтора месяца после командующего 5-й воздушной армией. Кожедуб воевал безупречно и сбил к тому времени еще 7 самолетов противника. Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении капитану И.Н. Кожедубу звания Героя Советского Союза был подписан 19 августа 1944 года. Свою вторую Золотую Звезду он получил через девять месяцев — в начале мая 1945 года.

Именной самолет

2 мая 1944 года командир полка Ольховский вызвал Кожедуба на КП и распорядился:

— Летишь вместе с Брызгаловым на У-2 в Бельцы. При полном параде — там начальство и корреспонденты. Пригоните оттуда новый самолет — Ла-5. Подробности узнаете на месте. Вылетайте немедленно, там не задерживайтесь.

До Бельцев было недалеко — полчаса лета. Кожедуб при перелете на У-2 был максимально собран и внимателен. Вражеская активность в воздухе была высокой. Хорошо знакомый еще по первым полетам, но теперь показавшийся непривычно тихходным и уязвимым самолет он прижимал к земле, шел по оврагам, между холмами. Брызгалов, в роли стрелка, внимательно следил за задней полусферой, грозно поводя ШКАСом из стороны в сторону. Несколько раз встретили группы и пары советских истребителей. На знакомом аэродроме Иван еще с воздуха заметил отдельно стоящий новенький, сверкающий свежей краской Ла-5.

У «лавочкина» их ждали. Здесь было два-три офицера из штаба дивизии, несколько знакомых летчиков, военные корреспонденты. Среди корреспондентов были А. Лесс, журналист «Комсомолки» С. Крушинский, фотокорреспондент И. Шагин. Именно Шагин сделал известные снимки, где наш герой запечатлен у своего нового самолета.

Кожедуб подошел к старшему по званию, отдал честь, представился, сообщил, что прибыл для получения нового самолета. Корреспонденты защелкали фотоаппаратами. Начальник политотдела дивизии майор А. Е. Боев тепло приветствовал Кожедуба и, указав на боевую машину, сказал:

— Шестидесятилетний колхозник-пчеловод Василий Викторович Конев из колхоза «Большевик» Бударинского района Сталинградской области внес свои средства для приобретения этого самолета и просил передать его лучшему летчику фронта. — Последние три слова Боев произнес подчеркнуто медленно. — По просьбе колхозника самолету присвоено имя Героя Советского Союза подполковника Конева — племянника Василия Викторовича, павшего смертью храбрых в 1942 году. Машина прислана в распоряжение командования нашего авиасоединения. Командование решило передать ее вам, товарищ капитан. Примите также письмо от старика. Поздравляю! Желаю успеха!

Один из фотокорреспондентов, а это был Александр Лесс, также

пожал руку Кожедубу и рассказал, что знал подполковника Конева, командира гвардейского полка, еще в то время, когда тот сражался под Сталинградом и летал на Ла-5 с тактическим номером 33.

Даже стихотворение о подполковнике Коневе запомнил:

Конев отважно дерется с врагом
За Родину, Сталина, за отчий дом,
Если над краем передним летал,
Каждый боец тут его узнавал.
Ну-ка, товарищ, зорче смотри!
Кажется, мчится вдали «33»...

Кожедуба попросили залезть в кабину машины, сесть, затем встать в ней, опереться на борт. Его несколько раз сфотографировал фотокорреспондент «Комсомольской правды» И. Шагин. Фотографии, сделанные тогда на аэродроме в Бельцах, стали, наверное, самыми известными фотографиями Героя. Покорно исполнив все просьбы корреспондентов и широко улыбаясь (дело-то действительно было радостное), Иван обошел вокруг новой машины, прочитал надписи, сделанные на ее бортах яркими красными буквами. «Имени Героя Советского Союза подполковника Конева» — было написано на левом борту, «От колхозника Конева Василия Викторовича» — на правом. После осмотра Кожедуб стал прощаться:

— Извините, не могу задерживаться — приказ.

Он крепко пожал руку Александру Лессу, с которым позднее у него завяжутся товарищеские отношения. Тепло попрощался с Иваном Шагиным

— Ну, Паша, летим домой, — обратился он к Брызгалову. — Я на этом, ты на У-2. Смотри, «мессов» не прозевай.

По пути Иван Никитович аккуратно «попробовал» машину в воздухе — заложил несколько виражей, прошелся змейкой. Сложный пилотаж решил не крутить. Пусть сперва посмотрят свои техники-механики.

Для Кожедуба этот подарок был особенно ценен. Вечером того же дня он написал пчеловоду Коневу письмо:

«Дорогой Василий Викторович!

С радостью сообщаю вам, что ваш самолет мне вручили сегодня, 2 мая 1944 года, на прифронтовом аэродроме. Это новый, прекрасный наш отечественный самолет "лавочкин" с надписями, которые вы просили

сделать.

Позвольте заверить вас, Василий Викторович, что я буду бить врага на вашем самолете так, как приказывает великий Сталин. Сейчас у меня на счету тридцать семь сбитых немецких самолетов. Но это только начало мести врагу за убитых и замученных советских людей, за разрушенные врагом села и города. О каждой своей победе над врагом буду вам сообщать. Вас же прошу — пишите о своем житье-бытье. Хочется знать об успехах в вашем колхозе "Большевик", о том, кто из ваших близких находится на фронтах Отечественной войны.

Желаю вам здоровья и успехов.

С боевым приветом, Герой Советского Союза Иван Кожедуб».

Виктор Иванов, техник Кожедуба, детально осмотрев новую машину и опробовав мотор на разных режимах, остался аппаратом доволен. На вопрос Кожедуба, заглянул ли тот дареному коню в зубы, он засмеялся и, показав большой палец, доложил:

— Мотор работает отлично. Каждый винтик ощупал. Кое-что подправил. Отличный самолет, товарищ командир.

Не откладывая проверку самолета в долгий ящик, Иван Никитович испытал «дареного коня» в воздушном бою. Вылетев шестеркой к линии фронта и встретив ниже, на встречных курсах, большую вражескую группу — до 30 машин ФВ-190, Кожедуб, наученный опытом предыдущих схваток, приказал в бой не вступать, но быть готовыми к атаке. Ждать пришлось недолго. Вскоре метров на 500 ниже появилась группа Ю-87, которой «фоккеры» предполагали расчистить путь.

— Атакуем! Все вдруг, — подал Кожедуб команду, опрокидывая самолет на пикировщиков противника. С ходу, славировав в строю «юнкеров», Иван вышел в хвост ведущему и с тридцати метров ударил из пушек. Тут же потянул самолет на боевой разворот и устремился в новую атаку. Подошедшие «фоккеры» вступили было в бой, но из-за недостатка горючего вскоре оставили сферу сражения. Строй Ю-87 был сломлен, три машины противника, в том числе самолет, атакованный Кожедубом, были сбиты. Боевой счет на новой машине был открыт.

В этом бою парой «мессеров»-охотников был сбит самолет Брызгалова. К счастью, летчик сумел выброситься с парашютом и на следующий день возвратился в часть. На память от того боя у Павла Александровича на всю жизнь остался глубокий шрам на подбородке — вражеская пуля прошла под челюстью, не задев кость.

...Ответ Василия Викторовича Конева не заставил долго ждать. Он обратился с письмом к командованию части с просьбой отпустить

Кожедуба к нему на побывку. Командир ответил колхознику приветливым письмом, извинялся, что летчика отпустить не может, ссылаясь на напряженную боевую работу. Она действительно была сложной и лишь изредка прерывалась нелетной погодой. А в конце мая разыгралось напряженное воздушное сражение под Яссами.

В начале лета Иван Никитович кратко рапортовал колхознику Коневу: «Дорогой Василий Викторович! Спешу сообщить, что на Вашем самолете я сбил восемь самолетов врага, из них пять хваленых "Фокке-Вульф-190".

Теперь на моем счету сорок пять сбитых самолетов врага.

Позвольте закончить это письмо уверением, что мой боевой счет будет все время расти.

С боевым приветом капитан Кожедуб».

Письмо это было написано 7 июня, когда Кожедуб одержал на подарке Конева восьмую победу. Среди сбитых машин были 1 Хш-129, 2 Ю-87, 1 Ме-109 и 4 ФВ-190.

Важно заметить, что именно, с приметными надписями самолет в бою был источником повышенной опасности для летавшего на нем летчика. Настырные немецкие асы, зачастую не имевшие конкретных боевых задач и воевавшие в режиме «свободной охоты», старались сбить «раскрашенный» самолет во что бы то ни стало.

«Не только наши летчики, но и немцы сразу замечали самолеты ведущих с подобными надписями и старались сбить. Поэтому я и летчики эскадрильи теперь должны были действовать в бою еще продуманнее и решительнее, быть еще осмотрительнее»^[25], — писал Кожедуб.

Можно привести десятки примеров, когда индивидуальные раскраски машин удалялись при согласии самих летчиков, сознающих повышенную опасность боевой работы на таких самолетах. Тот факт, что Кожедуб, а за ним Брызгалов и Евстигнеев активно воевали на «раскрашенном» истребителе в течение года, говорит о высочайшем мастерстве советских летчиков, об их боевой дерзости.

Кожедуб сбил на подаренной машине 8 самолетов противника. Один неприятельский самолет уничтожил на ней Брызгалов (Хш-123 — 22.8.44), 6 вражеских машин сбил Евстигнеев (2 ФВ-190-7 и 15.10.44; Ме-109-16.11.44; 2 Ю-52 -16.1.45; ФВ-190- 17.2.45).

17 февраля 1945 года, вылетев на «самолете Конева» во главе четверки на доразведку аэростатов заграждения в район северо-западнее Комарно (Венгрия) и сбив два из них, Евстигнеев был вынужден принять лобовую атаку истребителя-бомбардировщика ФВ-19Ю, по всей видимости, типа

А-8. Эта самая массовая машина Германии того времени была вооружена четырьмя 20-мм пушками МГ-151 и двумя крупнокалиберными пулеметами. Самолет противника в этой атаке был сбит, но и Ла-5ФН Евстигнеева получил три попадания, не позволивших выйти правой стойке шасси. Проявив исключительное самообладание и мастерство, летчик сумел приземлить машину на одно колесо, на узкой полосе между двумя метровыми снежными брустверами. Он подломил вышедшую стойку и успешно закончил пробег «на брюхе».

«При осмотре было обнаружено попадание трех бронебойных снарядов: один пронзил крыло и стабилизатор, два других, пройдя центроплан, нарушили систему выпуска и уборки шасси. Угодив в стойку, они заклинили шток цилиндра. Вот почему все мои старания выпустить ее ни к чему не привели. Машина подлежала серьезному ремонту. Жаль расставаться с испытанным боевым другом, сжились мы с ним»^[26] — так вспоминал об этом случае Евстигнеев.

...После войны Иван Никитович Кожедуб и Василий Викторович Конев встречались три или четыре раза. Колхозник даже хотел познакомиться со своей племянницей и очень сожалел, что Гименей уже распорядился иначе. Коварные планы колхозника вызвали искреннее возмущение и неприязнь Вероники Николаевны...

Воздушная битва под Яссами

Преследуя в ходе Уманско-Ботошанской операции отступающего противника, в ночь на 27 марта 1944 года государственную границу СССР с Румынией перешли бойцы 3-й гвардейской воздушно-десантной дивизии и 206-й стрелковой дивизии 27-й армии генерал-майора С.Г. Трофименко. Впервые с начала войны боевые действия были перенесены из пределов родной страны на территорию агрессора. Это событие стало новым рубежом, преодоленным советскими войсками. Изменялся сам ход войны: Красная армия становилась армией-освободительницей. 2 апреля 1944 года советское правительство выступило с заявлением, что оно не преследует целей приобретения какой-либо части румынской территории или изменения существующего общественного строя Румынии.

Германское командование, конечно, сознавало ненадежность своего румынского союзника. Освобождение советскими войсками Румынии грозило немецкой военной машине невозполнимыми материально-экономическими потерями.

Спешно разработав совместно с диктатором Румынии Антонеску и его штабом контратакующую операцию (а румынская армия насчитывала в то время 31 кадрированную дивизию), германо-румынские части 30 мая 1944 года нанесли Красной армии встречный удар.

В советской исторической литературе боевые действия в Румынии порой назывались боями местного значения. Это делалось по строго соблюдаемым в годы социализма правилам «дружбы и пролетарского интернационализма». Конечно же сражения в Румынии по своей политической и военной сути «боями местного значения» не являлись. Их накал был значительно выше.

Для проведения контрнаступления в районе Ясс Германия и Румыния сосредоточили 10 полноценных дивизий, в том числе 4 танковых, мощную авиационную группировку, включавшую более 1000 самолетов люфтваффе и ВВС Румынии. Частям вермахта и румынским вооруженным силам ставилась главная задача — откинуть русских за реку Прут.

ВВС Румынии в годы войны имели самолеты десятков типов из семи стран мира. По неполным оценкам, их число в мае 1944 года достигало 672 боевых машин. Среди них были: немецкие ФВ-190А, Г-3 и Ф-8, Ме-109 Ф, Г-2, Г-5 и Г-6, Хе-112Б, Ю-87, Д-3, Д-5, Ме-110 Г и К, Ме-410А-3, Хш-129 Б-2 и Б-3, Ю-88 А-4, А-5, Г-7 и С-1, Хе-111, Х-3, Х-6, Х-16, До-17М,

ФВ-189 А-3, Ю-52, итальянские СМ.55, СМ.62, СМ.79, Кант 501, Джияйэс 79Б; польские ПЗЛ П.И, ПЗЛ П.24, ПЗЛ П.37, румынские ИАР-37, ИАР-39, ИАР-80, ИАР-81, Джиэрэс 79Б, французские бомбардировщики Потез 543, Потез 633А-3, Б-2 и Си-2, Блох 210, английские бомбардировщики Бристоль «Бленхейм» Мк.1, истребители «Харрикейн» Мк. 1. И это еще неполный список типов самолетов Румынской королевской авиации (FARR), воевавшей главным образом на Восточном фронте. В пестроте многообразия своей авиации ВВС Румынии уступали лишь люфтваффе, ВВС Великобритании и США.

Позже румынские ВВС заявят, что уничтожили за войну 1500 советских самолетов. Американцы потеряли над Румынией 399 самолетов, англичане — 44, до 40 самолетов потеряли немцы (с августа 1944 года Румыния повернула оружие против Германии). Румынские ВВС потеряли убитыми 972 человека и пропавшими без вести 838. Такая убыль летного состава говорит о потере румынами около 2500 самолетов.

В битве под Яссами румынская армия предприняла свою самую решительную попытку контрнаступления. 30 мая 1944 года после мощной артиллерийской подготовки и массированного налета авиации неприятель атаковал позиции 52-й и 27-й армий. В первом эшелоне атаку вели 40-й немецкий танковый корпус генерала фон Кнобельсдорфа и 4-й румынский армейский корпус. Самолеты люфтваффе, скрытно нарастив силы, совершили в этот день более 2000 боевых вылетов, румынские самолеты — 476. Самолеты противостоявшей им 5-й воздушной армии совершили 30 мая только 703 боевых вылета.

В течение семи дней советские войска отражали целенаправленные и настойчивые атаки немецких танковых частей. По данным, почерпнутым из советских источников, противник потерял свыше 27 тысяч солдат и офицеров, более 500 танков и штурмовых орудий, 366 самолетов^[27]. Советские войска потеряли здесь более 16 тысяч человек убитыми. К середине июня фронт в Румынии стабилизировался западнее Рэдуэци-Пашкани и севернее Ясс. Наступление противника выдохлось, и одной из причин этого была нехватка авиации.

Части 5-й воздушной армии ВВС РККА, сражавшиеся под Яссами, — 4-й и 7-й истребительные авиационные корпуса, 1-й гвардейский штурмовой авиакорпус, 2-й штурмовой авиакорпус, 2-й гвардейский бомбардировочный авиакорпус, 312-я ночная бомбардировочная авиадивизия — имели в своем распоряжении 1338 самолетов, из них 1103 боеготовых. Почти половину от общего числа советских самолетов — 584 составляли одномоторные истребители Ла-5, «аэрокобра», Як-1, Як-7Б и

Як-9. В мае—июне 1944 года в ходе боев под Яссами был сбит 221 самолет 5-й воздушной армии ВВС РККА, а ее небоевые потери составили 53 самолета^[28].

Еще 1 мая 240-й истребительный авиационный полк в спешном порядке перебазировался на аэродром Табэра, который находился уже на румынской земле. Летчиков разместили в выбеленных хатах городка, утопающего в садах. Кожедуб, как всегда в последнее время, жил в одной комнате с Брызгаловым. Рядом, по-соседству, жили Мухин и Амелин. Разумеется, большинство личного состава полка за фаницей оказалось впервые и изо всех сил острило: «Курица — не птица, Румыния — не заграница, Чучаев — не офицер». Летчик 2-й эскадрильи Чучаев — младший лейтенант из последнего пополнения, веселый мальчишечка-блондин невысокого роста — был самым молодым офицером в полку.

Советских летчиков поразила крайняя бедность и забитость местного населения. Румынские крестьяне, запуганные нацистской пропагандой, первоначально прятали от русских своих жен и дочерей, а потом, когда выяснилась надуманность угрозы, приветствовали и угощали бойцов от всей души, всячески выказывали свои симпатии. Конечно, не везде отношения с мирными жителями складывались так благополучно, но в целом ситуация была мирной.

Во время битвы под Яссами — одним из крупнейших воздушных сражений Второй мировой войны — 240-й ИАП и 12 других истребительных авиационных полков сражались на относительно узком участке фронта. Здесь действительно собрались лучшие из лучших: Кожедуб, Евстигнеев, Покрышкин, Гулаев, Полбин — с одной стороны, кавалеры высших германских наград Хартман, Баркхорн, Батц, Рюдель — с другой.

Подорванная боевая, в том числе и военно-авиационная, мощь Германии уже не позволяла немцам проводить последовательные, с использованием большого опыта когда-то успешные воздушные операции. Теперь речь могла идти только о более или менее эффективных контрударах, о сдерживании, о кратковременном, максимум на одну-две недели, захвате инициативы. Несмотря на отсутствие господства в воздухе, люфтваффе в последний раз за войну активно пыталось применять свои знаменитые пикировщики Ю-87.

Кожедуб как воздушный боец к моменту битвы под Яссами находился в расцвете сил. Приняв воздушное боевое крещение в ходе сражения на Курской дуге, он прошел великолепную боевую школу в составе хорошо слетанного полка с сильным летным составом. В битве на Днестре Иван

закрепил достигнутое, пополнил арсенал технических приемов. Здесь он узнал особенности поведения своей машины на критических режимах, мог точно предугадать, какого предельного маневра можно ждать от противника, мог минутами «жечь глаза на солнце», высматривая начало вражеской атаки.

К тому времени он выработал и уже не раз результативно применил свой «фирменный», предельно опасный для исполнителя прием атаки — снизу, с высоты нескольких десятков, а порой нескольких метров. Он пытался пропагандировать этот прием, еще не понимая, что успех последнего — в его, Кожедуба, исключительной летной одаренности, что сложный пилотаж в боевых условиях на сверхмалых высотах по зубам единицам, а вот желающих его освоить будет много, особенно среди молодежи, а плата за промах — за пределами.

В отношении опыта летчика-истребителя, его неуязвимости в воздушном бою очень интересны слова выдающегося советского аса Ф.Ф. Архипенко:

«Когда я совершил более 150 боевых вылетов и сбил десяток неприятельских самолетов, мне стало ясно, что истребителю в бою меня не взять. Не раз встречал в воздухе опытные немецкие пары: по маневрированию, по тому, что они позволяли и чего нет, становилось ясно — на победу рассчитывать не приходится, а при необходимой осмотрительности и те останутся с носом. Иной раз наши новые эволюции были настолько ожидаемыми, что мы расходились, качнув друг другу крыльями.

Другое дело — хорошо вооруженный бомбардировщик: когда строишься ему в хвост, то получить от хитрого стрелка пулю между глаз очень даже возможно».

Вновь и вновь применял Иван атаку с бреющего полета — высшее проявление мастерства летчика-истребителя, особенно эффективное на прикрытии своих войск. Такой способ боя исключал собственное преимущество в скорости и относительную безопасность стремительных атак с высоты, чаще других применявшихся немецкими асами. Преимущество атаки с бреющего полета — в ее неожиданности, в небольшой дистанции атаки, в малой заметности атакующего самолета на фоне земли. Оно заключалось также в том, что подвергался нападению неприятельский бомбардировщик или штурмовик, уже находящийся на боевом курсе и потому наиболее опасный для наземных войск, но и уязвимый, поскольку все внимание неприятельского экипажа в эти секунды приковано к объекту атаки. Атака от земли низколетящих Ю-87

противоречила всему, чему учила тактика воздушного боя, всему опыту немецких летчиков. Сам бреющий полет в боевых условиях требовал от летчика максимальной концентрации и мог быть осуществлен далеко не всеми пилотами. Это самый рискованный элемент пилотажа. Риск этого элемента и на учебном, и на боевом уровне практически одинаков. Еще более возрастает уровень риска в сложных метеорологических условиях, когда этот способ воздушного боя становится чуть ли не единственно эффективным.

Высокий риск при выполнении — вот главная причина того, что этот прием практически не изучался в авиационных школах. В значительной степени его элементы были разработаны и обобщены на полковом уровне Иваном Кожедубом. Обобщений на более высоком уровне не последовало из-за крайне высокой цены ошибки, избежать которую могли только особо одаренные летчики.

Вот как описал эти бои наш герой в своей первой книге:

«Еще в конце ноября я пришел к мысли вести бой на бреющем полете.

Самолет трудно пилотировать на небольшой высоте, трудно распределять внимание в воздухе: ориентироваться, вести бой и одновременно следить, как бы не врезаться в землю, — надо контролировать каждое свое действие и соизмерять движения. В то же время враг ведет бешеный зенитный огонь. Необходимо владеть безукоризненной техникой пилотирования, чтобы искать врага на бреющем, маскируясь на фоне местности.

Я сам учился и учил летчиков моей эскадрильи сложному пилотажу на такой высоте. Как только враг показывался из-под кромки облаков, мы неожиданно появлялись снизу, словно отделялись от земли, и наносили немецким самолетам стремительный, внезапный удар в "брюхо". Противник терялся. Мы летели так низко, что иной раз чуть не сшибали макушки деревьев. Этот тактический прием был для немцев неожиданностью»^[29].

Одаренность Кожедуба, как и десятков других боевых летчиков, проявлялась именно в проведенных им воздушных боях. Бои эти были не похожи один на другой, но все они, подобно мастерским эпиграммам, были творчески выстроены и точно проведены. Но они были возможны только в предельно собранном и внутренне дисциплинированном коллективе летчиков-истребителей, техников, мотористов, оружейников, которых не смущало даже неважное качество поступавших с завода самолетов. Творческими усилиями русских «левшей» — технарей и механиков — эти сырые, грубоватые машины доводили до состояния первоклассных боевых

истребителей, не уступавших «мессерам» и «фокам», сделанным на заводах Германии.

Все остальное, кроме боя и подготовки к нему, меркло, не имело для Кожедуба значения. Не важно было, где устроен ночлег — нередко это была землянка с топчаном и матрасом, набитым сеном, не важно было питание — хотя почти всегда, даже в условиях возникавших иногда форс-мажорных обстоятельств, летчиков кормили хорошо. Особенно запомнилась многим консервированная американская колбаса и сгущенное молоко, которые некоторые летчики видели впервые.

Первостепенное значение имел окружающий Кожедуба боевой дух, та атмосфера, которая отличала лучшие части советской истребительной авиации времен войны. К ним можно отнести:

5-й гвардейский ИАП (в полку воевали дважды Герои В.А. Зайцев и В.И. Попков, 20 Героев Советского Союза; летчики полка сбили в воздухе 656 и уничтожили на земле 83 самолета противника);

9-й гвардейский ИАП (здесь воевали дважды Герои А.В. Алелюхин, С. Амет-хан, П.Я. Головачев, В.Д. Лавриненков, 24 Героя Советского Союза; на счету полка 558 сбитых в воздухе самолетов противника);

16-й гвардейский ИАП (полк прославили трижды Герой А.И. Покрышкин, дважды Герои А.Ф. Клубов и Г.А. Речкалов, 13 Героев Советского Союза; всего одержано 618 воздушных побед);

178-й гвардейский ИАП (здесь воевали трижды Герой И.Н. Кожедуб, дважды Герой К.А. Евстигнеев, 8 Героев Советского Союза: А.С. Амелин, П.А. Брызгалов, Б.В. Жигуленков, В.Ф. Мудрецов, В.Ф. Мухин, Н.И. Ольховский, Ф.Г. Семенов, И. Е. Середа; на счету полка было 399 сбитых вражеских самолетов)

176-й гвардейский ИАП (ему принесли известность трижды Герой И.Н. Кожедуб, Герои Советского Союза Е. А. Азаров,

В. П. Александрюк, А.С. Амелин, С.В. Ачкасов, О.С. Беликов, А.Ф. Васько, В.А. Громаковский, А.А. Караев, Е. А. Кривошеее, А.С. Куманичкин, Н.С. Руденко, командир полка П.Ф. Чупиков, И.И. Щербаков, С.М. Крамаренко, Г.И. Гесь, С.П. Субботин; в ходе Великой Отечественной войны и войны в Корее сбито 445 самолетов противника);

402-й ИАП (11 Героев Советского Союза; 810 самолетов противника уничтожено в небе и на земле).

К результативнейшим полкам советских ВВС также относятся 15-й ИАП (580 сбитых самолетов противника), 32-й гвардейский ИАП (523), 812-й ИАП (505 сбитых), 728-й ИАП (дважды Герой А.В. Ворожейкин, 6 Героев Советского Союза: А.А. Вахлаев, А.И. Выборное, Н.П. Игнатъев,

И.Е. Кустов, С.И. Лазарев, А.Е. Новиков; 504 сбитых), 100-й гвардейский ИАП (дважды Герой Д.Б. Глинка, 9 Героев Советского Союза; 502 сбитых), 129-й гвардейский ИАП (дважды Герой Н.Д. Гулаев, 9 Героев Советского Союза: Ф.Ф. Архипенко, М.Ф. Бекашонок, В.И. Бобров, Н.И. Глотов, В.А. Карлов, Е.П. Мариинский, М.В. Лусто, П.П. Никифоров, В.А. Фигичев; около 500 сбитых самолетов).

В морской авиации самыми результативными были летчики 4-го гвардейского ИАП ВВС Краснознаменного Балтийского флота (9 Героев Советского Союза: А.Ю. Байсултанов, Л.Г. Белоусов, М.Я. Васильев, командир полка В.Ф. Голубев, П.П. Кожанов, А.И. Кузнецов, А.М. Селютин, Г.Д. Цоколаев, Е.Т. Цыганов; 434 уничтоженных вражеских самолета).

Необходимо отметить, что во главе лучших истребительных полков стояли выдающиеся авиационные командиры: в 5-м гвардейском ИАП — Ю.М. Беркаль, дважды Герой Советского Союза В.А. Зайцев, Герой Советского Союза В.П. Бабков; в 9-м гвардейском — Герой Советского Союза Л.Л. Шестаков, Герой Советского Союза А.Ф. Ковачевич, дважды Герой Советского Союза В.Д. Лавриненков; в 16-м гвардейском — Герой Советского Союза Н.В. Исаев, дважды Герой Советского Союза Г.А. Речкалов, Герой Советского Союза И.И. Бабак, трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин занимал должность помощника командира полка по ВСС, а затем сразу стал командиром 9-й гвардейской дивизии, куда входил полк; в 402-м ИАП — Герой Советского Союза П.М. Стефановский, выдающийся летчик-испытатель и летчик-истребитель К.А. Груздев, впоследствии, после реформирования полка — Герой Советского Союза А.Е. Рубахин; в 32-м гвардейском — Герои Советского Союза И.И. Клещев, В.И. Давидков, А.Ф. Семенов, В.А. Луцкий; В.И. Сталин; в 129-м гвардейском — Герои Советского Союза В.А. Фигичев и В.И. Бобров.

...Свою первую победу в битве под Яссами Иван Никитович одержал 31 мая 1944 года, сбив с дистанции 200—150 метров истребитель-бомбардировщик ФВ-190.

1 июня 1944 года Кожедуб совершил два боевых вылета. Около 9 часов утра он вылетел во главе группы из 20 самолетов на прикрытие наземных войск и провел три боя. Первый бой — с группой ФВ-190, второй — атаковав группу Ю-87. Вот как Иван Никитович вспоминает об этом: «... Оказываемся сзади и выше бомбардировщиков. Их хвост остается неприкрытым, так как истребители выдвинулись вперед. На скорости со стороны солнца атакуем "юнкерсов". Не успеваю переносить огонь с одного самолета на другой: некогда следить, сбил ли, нет ли...»

В этом бою был подбит самолет А.С. Амелина, но ко-мэск-3 сумел приземлить его на своей территории. Кожедуб тем временем замечает новую большую группу Ю-87 (до 30 самолетов) и, пройдя сквозь боевой порядок противника, принимает свой третий воздушный бой за вылет:

«Решаю набрать высоту в стороне. Направляюсь к небольшому облаку. Стрелка высотомера показывала 4000 метров. Не успел как следует осмотреться — снова раздалась команда с земли. Слышу голос командира корпуса:

— Ястребы, ястребы, приближается третья группа бомбардировщиков противника! Приказываю сбить ведущего!

Понятно: только так сорвешь налет! Сбить ведущего не просто. Но приказ надо всегда выполнять немедленно, а сейчас тем более. Передаю по радио:

— Понял вас. Иду в атаку!

Решаю атаковать в лоб. Сзади подойти к "юнкерсам" трудно: выше них сзади "мессершмитты".

Внимательно осматриваюсь: главное, чтобы враг не зашел в хвост. Лечу навстречу противнику, маскируюсь небольшим облаком. Ведущий — впереди группы. Вижу его отчетливо. Со снижением иду на одну высоту. Бомбардировщики молчат. Отлично знаю уловки противника. Конечно, фашисты давно уже заметили надписи на борту моего самолета. Выжидают. Но вот мы на одной высоте. Открывать огонь еще рано. Зато мимо меня вдруг полетели десятки трасс. Немцы не выдержали и открыли ураганный огонь.

А мне открывать огонь еще рано. Еще несколько секунд. Раз, два, три — и вот дистанция подходящая. В перекрестье прицела уже четко вижу ведущего.

Бью в упор. Впритирку проношусь над ним — он словно нырнул под меня. Теперь надо на встречных курсах проскочить сквозь боевой порядок врага и сразу, с разворотом на 180 градусов, в свое расположение.

Сквозь строй "юнкерсов" я проскочил чудом — ни с одним не столкнулся. Разворачиваюсь на 180 градусов. Беру курс к своим. И тут мимо меня пронесли "фокке-вульфы". Вот они начали снижаться. Стремительно разворачиваются. Один пристроился к хвосту моего самолета метрах в пятидесяти. Пара прикрывает его сзади. А еще дальше их целый рой — хвост кометы из истребителей. Вот когда они решили взять реванш!

Мне стало страшно: сейчас в упор расстреляют. Передаю по радио:

— Веду бой один. Прошу помощи.

— Крепись! Сейчас наши подойдут, — слышу взволнованный голос Борового.

Напрягаю всю свою волю. Приказываю себе: "Страху не поддаваться! Вырваться!"

Рокот мотора подбадривает. Самообладание ко мне вернулось. Прodelываю каскад фигур высшего пилотажа. А тем временем ведущий вражеской тройки яростно обстреливает мой самолет.

Теперь все зависит от моего морального состояния, от физической силы и умения пилотировать. Очевидно, силы противника на исходе. Мне тоже приходится нелегко. Но я еще могу продержаться.

"Фокке-вульф" ко мне присосался. Когда немецкий летчик старался упредить меня и выносил нос самолета, я отчетливо видел его голову, шлемофон, даже различал злое, напряженное выражение лица. Много раз трассы проходили совсем рядом. Слышно было, как попадает в хвостовое оперение. Скорее бы боеприпасы у стервятников кончились.

Выжимаю из самолета все, что он может дать. И отрываюсь. Теперь-то вряд ли им удастся сбить меня! Но неприятно, когда за спиной фашисты.

Еще стремительнее бросаю самолет из стороны в сторону. И вдруг гитлеровцы повернули назад — им вдогонку мчались "яки"...

Зато как же я обрадовался, когда, благополучно приземлившись на аэродроме, увидел, что все мои товарищи вернулись домой. И только тут почувствовал, до чего устал... Тревожила мысль, сбил ли я ведущего первой группы "юнкеров"?»^[30]

Этот «юнкерс» по решению командира полка был записан на счет Кожедуба и стал его сороковым сбитым самолетом. Кроме того, это была его 18-я победа над машиной подобного типа. А такая «специализация» иногда тоже учитывалась.

Например, среди Героев Советского Союза около десяти человек имеют на своем личном счету только истребители и истребители-бомбардировщики — Ме-109 и ФВ-190 (В.М. Зиборов — 20 из 20 сбитых машин, В.И. Колядин — 16 из 16, И.Ф. Рубцов — 14 из 14, В.И. Федоренко — 13 из 13, В.В. Харчистов — 10 из 10). Полсотни асов сбили за войну 10—20 истребителей и 1—3 бомбардировщика или разведчика. Большинству же записаны победы над самолетами четырех-пяти типов (как правило, Ме-109, ФВ-190, Ю-87, ФВ-189, Ю-88), причем 70—80 процентов сбитых нашими асами машин — одномоторные истребители. Лишь несколько Героев Советского Союза (в основном летчики ПВО) имеют на своих счетах одни лишь бомбардировщики: В.И. Афанасьев (12 лично сбитых бомбардировщиков Ю-88), Г.А. Григорьев (все 15 лично сбитых самолетов

— двухмоторные бомбардировщики, 2 сбитых в группе — разведчики Хш-126). Капитан В.Н. Залевский, погибший в первый день Курской битвы и имевший к тому времени 17 личных и 23 групповые победы, лишь две победы одержал над одномоторными истребителями Ме-109, остальные — над двухмоторными бомбардировщиками (11 лично сбитых Ю-88 и 1 До-215), двухмоторными истребителями (2 лично сбитых Ме-110) и разведчиками-корректировщиками (1 лично и 2 в группе сбитых Хш-126). Это исключительные результаты.

Нескольким выдающимся летчикам-истребителям — В.Ф. Голубеву, К.А. Евстигнееву, В.И. Попкову, Г.А. Речкалову, П.Т. Тарасову, Н.В. Харитонову — были записаны победы над самолетами десяти различных типов.

Удивителен результат Героя Советского Союза гвардии капитана В.И. Афанасьева: из 15 личных и 3 групповых побед — 12 личных и 2 групповые победы над двухмоторными бомбардировщиками Ю-88. Это был самый массовый немецкий бомбардировщик (всего их было выпущено около 15 100 штук), и по тиражности он уступал только истребителям Ме-109 и ФВ-190. Напомним, что «восемьдесят восьмой» в модификациях S и G выпускался в качестве тяжелого истребителя и истребителя-перехватчика, то есть имел отменные скоростные и пилотажные характеристики. Стрелковое вооружение самолета имело от четырех до восьми пулеметов и пушек (Ю-88С-2 — пять 7,92-мм пулеметов и три 20-мм пушки). Развивавший скорость до 500 км/час в модификации G и до 600 км/час в модификациях S, этот самолет был грозным воздушным противником.

На счету Кожедуба были самолеты шести типов: 2 Хе-111, 3 Хш-129, 18 Ю-87, 18 Ме-109, 21 ФВ-190, 1 ПЗЛ-24. Он непревзойденный лидер по числу записанных на личный счет Ю-87. Лишь у нескольких летчиков по 11—13 записанных побед над машинами этого типа (К. А. Евстигнеев — 13 личных и 1 в группе, В.А. Зайцев и А.И. Покрышкин — 12 личных, Ф.Ф. Архипенко — 11 личных и 2 в группе, Г.А. Речкалов и П.И. Чепинога — по 11 личных).

Эта уникальная боевая машина была непревзойденной по точности атак наземных целей, по своей маневренности, скорости и разнообразию способов перехода в атаку, своей живучести и неприхотливости во фронтовых условиях. Именно их широкое и настойчивое применение в первые месяцы войны навсегда отразилось в памяти противостоявших германской агрессии советских людей. Они унесли жизни десятков тысяч беженцев, солдат и офицеров.

Основной особенностью «штуки» была превосходно разработанная силовая и конструктивная схема самолета, обеспечивавшая необходимую прочность при минимальном весе. В известной отечественной справочной литературе этот факт не отражен и вес пустого самолета указан неверно — 3940 кг или 4100 кг. На самом же деле вес пустого Ю-87 В-1 и Д-1 составлял всего 2750 кг и позволял набирать взлетный вес до 6585 кг. Ю-87 «штука» при невысокой скорости (до 410 км/ч) и небольших размерах несла значительную бомбовую нагрузку (до 1800 кг), был оснащен совершенным для своего времени универсальным бомбовым прицелом. Он был способен с крутого пикирования положить бомбу в круг диаметром 3 метра. Высоко поднятый фонарь давал прекрасный обзор, низкий (относительно продольной оси) центр тяжести облегчал и сокращал время ввода машины в пикирование с ходу. За свои неубирающиеся шасси в казавшихся массивными обтекателях Ю-87 получил прозвище «лаптежник» (или «лапоть»).

Летчики этого немецкого пикирующего бомбардировщика, отличавшиеся в целом относительно высоким уровнем летного мастерства, любили атаки с малых высот, где вероятность поражения огнем зенитных орудий и истребителем существенно снижалась, а эффективность атак повышалась. Кожедуб, являясь мастером рискованной боевой работы на предельно малых высотах, именно поэтому и стал лидером ВВС РККА по числу сбитых «лаптежников».

Ю-87 был пятым или шестым по своей тиражности самолетом люфтваффе: их было выпущено, по разным оценкам, от 4881 до 5709 машин. Налетом этих самолетов на Польшу 1 сентября 1939 года в 4 часа 26 минут началась Вторая мировая война. Именно с этой машины лейтенант Ф. Нойберт очередью из курсовых пулеметов в тот же день открыл счет сбитым в этой войне самолетам. За штурвалами этих боевых машин сидели такие известные летчики Германии, как Х. У. Рюдель, О. Бёрст, Г. Байер, К. Лау, К. Пленцат...

«Штуки» особенно эффективно действовали по боевым кораблям. В начале 1941 года их пилоты тяжело повредили английский авианосец «Илластриес», крейсер «Саутгемптон». Позднее, в апреле—мае 1941 года, у побережья Греции они потопили еще один крейсер, восемь эсминцев, большое число транспортных судов, повредили линкор, авианосец, два крейсера и два эсминца.

В 1941 году «штуками» были потоплены несколько советских кораблей — лидер «Минск», эсминцы «Стерегущий» и «Фрунзе», был тяжело поврежден и частично лишился боеспособности флагман

Балтийского флота линкор «Марат». 6 октября 1943 года экипажи Ю-87 потопили лидер «Харьков», эсминцы «Способный» и «Беспощадный».

Сталин, возмущенный нераспорядительностью командования Черноморского флота, приказал убрать корабли 1-го и 2-го ранга в Батуми и Поти, где их не могли достать немецкие пикировщики, и тяжелые корабли Черноморского флота участия в боевых действиях больше не принимали до конца войны.

Таким образом, пикировщики Ю-87 потопили почти половину боевых кораблей 1-го ранга из потерянных СССР в ходе Великой Отечественной войны.

...1 июня 1944 года под Яссами, в тот день, когда Кожедуб сбил свой 18-й и последний Ю-87, совершил 2000-й боевой вылет на Ю-87 и провел один из своих тяжелейших воздушных боев лучший немецкий летчик — Ганс Ульрих Рюдель. За этот вылет он был позднее награжден Герингом золотым с бриллиантами знаком «За боевые вылеты», став единственным летчиком люфтваффе, получившим его. Он был награжден и высшей наградой нацистской Германии — Рыцарским крестом с золотыми дубовыми листьями, мечами и бриллиантами. Вот как видел он Ла-5, самолет, на котором летал и Кожедуб, из своей кабины:

«...Я вылетаю в район между Коштнице и Григориополем, где в большом количестве прорвались советские Т-34. Меня сопровождают два самолета с бомбами — лейтенанта Фикеля и еще одного обер-фельдфебеля. Истребители прикрытия должны встретить нас над целью.

Мы приближаемся к Днестру, который в этом месте делает большую петлю. Внизу я вижу истребители и, как оптимист, думаю, что это наши. Мы входим в район, я начинаю искать русские танки и уже скоро понимаю, что это были не наши истребители, а советские. Машина обер-фельдфебеля подбита и, горя как факел, уходит на запад. Лейтенант Фикель передает, что у него пробоина, и тоже поворачивает обратно.

У меня сзади один Ла-5, а вслед за ним, на некотором расстоянии, — еще несколько других. Он старается держаться точно за мной, выпустив при этом закрылки, чтобы снизить свою скорость. Я лечу, используя низины, чтобы заставить его также снизиться. Страх столкновения с землей мешает ему хорошо прицелиться. Но вот он несколько поднимается, и очередь проходит рядом с кабиной. Мой стрелок Гадерман кричит, что он сейчас нас собьет.

Я резко ухожу в сторону. "Ла" по-прежнему держится сзади. Очередь проходит внизу почти вплотную к нашей левой плоскости. Гадерман кричит: "Все!" Я кричу ему в ответ: "Еще нет!" — и до упора тяну ручку

управления на себя. Я не знаю, как долго это может продолжаться. На лбу у меня капли пота. Я "тяну" и "тяну", под плоскостями снова пролетает очередь. Делая очередной резкий вираж, я вижу напряженное лицо русского летчика.

Другие истребители прекратили преследование и, по-видимому, ждут успеха своего товарища. Полет на высоте 10—15 метров с внезапными резкими разворотами не для них. Вдруг я вижу на склоне холма немецких солдат, которые машут нам, и не понимаю, в чем дело. Тут же слышу, как Гадерман кричит: " 'Ла' упал!" Сбил ли его Гадерман из своего пулемета или он сам врезался в землю на одном из разворотов? Мне сейчас это все равно. В наушниках я слышу много криков на русском языке, кажется, они тоже видели произошедшее...

Данные радиоперехвата, полученные вечером, говорили о том, что тот Ла-5 пилотировал известный советский летчик-истребитель, неоднократно Герой Советского Союза. Надо отдать ему должное, летал он хорошо»^[31].

Ганс Ульрих Рюдель совершил 2530 боевых вылетов (большинство на Ю-87 Г, около 100 — на ФВ-190), сам был сбит 30 раз, 5 раз ранен, но ни разу не согласился с тем, что был сбит неприятельским истребителем. В качестве причины своих вынужденных приземлений Рюдель признавал только зенитный огонь. Под Яссами он совершил около 40 боевых вылетов, в них он потерял двух своих ведомых. 8 февраля 1945 года, атакуя советские танки, Рюдель был сбит и ранен в правую ногу. Ее пришлось ампутировать, но уже в конце марта он с протезом вернулся в кабину «штуки» и до конца войны продолжал участвовать в боевых вылетах. Рюделю записано уничтожение 519 советских танков.

Занимаясь после войны спортом, в 1949 году он принял участие в чемпионате мира по горнолыжному спорту, где занял четвертое место. Пораженный этим чемпион мира Стейн Эриксен назвал тогда Рюделя «сумасшедшим немцем с деревянной ногой». Он совершил также сложнейшие горные восхождения, покорив несколько высочайших вершин Южной Америки. Умер Г. У. Рюдель 22 декабря 1982 года в возрасте 66 лет, оставив после себя книгу «Пилот "Штуки"», изданную в десятках странах мира, в том числе и в России.

Что касается рассказа Рюделя о гибели «неоднократного Героя Советского Союза», то заметим, что в битве под Яссами, несмотря на всю ее напряженность, не погиб ни один летчик — Герой Советского Союза. А вот немецкая истребительная авиация недосчиталась там своего второго аса — гауптмана Герхарда Баркхорна, кавалера Дубовых листьев и мечей к

Рыцарскому кресту. Он был сбит, ранен и выбыл из строя на четыре месяца. Позже стараниями американских апологетов люфтваффе он был записан в «Клуб трехсот» как летчик, одержавший 301 победу. С большой степенью вероятности можно предположить, что Герхард Баркхорн был сбит товарищем Ивана Кожедуба — Федором Архипенко. День, время и место победы одного и поражения другого совпадают. Совпадают также указанные соперниками типы самолетов — «аэрокобра» и Me-109Г-14.

Дело было так. 31 мая 1944 года в начале шестого вечера командир 1-й эскадрильи 129-го гвардейского ИАП гвардии капитан Федор Архипенко повел свою шестерку на прикрытие наземных войск в районе Тыргу-Фрумос. Это был его четвертый вылет за день. На обратном пути парой он набрал высоту более 4000 метров. После очередного разворота километрах в трех справа, полутора тысячами метров ниже, на попутно-параллельных курсах он заметил группу «лаптежников». По бокам и сзади «юнкерсов» шли истребители прикрытия. Как и было оговорено на земле, Королев и Мариинский остались наверху — в прикрывающей паре, а пары Архипенко — Бургонов и Лусто — Глотов, пикируя, устремились в атаку.

За несколько мгновений скорость истребителя превысила 700 км/час. Машину начало трясти, она рыскала носом, стремясь увеличить угол пикирования. Архипенко сосредоточил все свое внимание на пилотировании. К моменту прицеливания важно было иметь хорошо управляемый истребитель. Секунд через пять пикирования ведущий пары «мессеров» словно сам лег в прицел, и когда он «вспух» там, палец, уже чуть надавивший гашетку, двинул ее дальше. Самолет ощутимо задрожал от выстрелов пушки и пары крупнокалиберных пулеметов.

Так запомнил атаку с пикирования Архипенко. А вот как вспоминал последние секунды своего неудачного вылета Г. Баркхорн:

— Я получил сообщение, что русские истребители близко, но очень устал и был равнодушен ко всему на свете. Не было сил даже оглянуться. На моем счету тогда были 273 победы. Я, помню, думал, что скоро достигну 275, а позднее, возможно, и 300. Следующей победой стал я сам!
[\[32\]](#)

И все же советская истребительная авиация понесла под Яссами тяжелый урон. 30 мая 1944 года штурман 129-го гвардейского ИАП Герой Советского Союза гвардии капитан Н. Гулаев во главе шестерки вылетел «на прикрытие наземных войск». Его шестерка попала под разящий удар с пикирования группы немецких самолетов. В результате три «кобры» было сбито, две — подбито, а самолет Гулаева подбит и приземлился на аэродроме штурмовиков. Гвардии младший лейтенант С.В. Акиншин

погиб, а младший лейтенант Н.И. Громов попал в плен.

Кто сбивал самолеты из шестерки Гулаева, понять невозможно, поскольку на победы претендуют сразу четыре десятка немецких и несколько румынских летчиков, которым было засчитано более 100 побед. Лейтенанту В. Вольфруму в этот день записали 11 побед, а капитану В. Батцу аж 15 — всего на четыре меньше, чем было сбито в тот день советских самолетов всех типов: 30 мая 1944 года 5-я воздушная армия потеряла в воздушных боях 19 самолетов. Коэффициент достоверности побед немецких асов в этих боях — менее 0,2.

В отношении поражения группы Гулаева Архипенко пишет: «И сегодня главную ошибку Н.Д. Гулаева, допущенную тогда, вижу в том, что он взял с собой сразу трех молодых, вовсе необстрелянных летчиков, которые и были сбиты в первом же своем бою»^[33].

Гулаеву записали тогда сразу четыре победы, но, судя по всему, моральный урон от поражения того дня был слишком значительным. Поэтому в августе он был направлен на учебу в академию ВВС. К этому времени дважды Герой Советского Союза гвардии майор Н.Д. Гулаев имел 57 личных и 3 групповые победы, был первым по результативности в ВВС РККА. Но, думается, в планы командования никак не входило считать первым асом летчика, воюющего на американской «аэрокобре».

...В своем втором боевом вылете 1 июня 1944 года Кожедуб во главе восьмерки провел еще один сложный и красивый бой — вместе с комэском-1 Евстигнеевым. Тот, вспоминая о нем в своей книге, оставил нам одно из лучших описаний воздушных боев в мемуарной литературе:

«И мы ринулись на фашистов. Гитлеровцы ведут бой осторожно, не рискуют. Наверное, поняли, что перед ними не просто противник, а бойцы, способные сражаться не щадя своей жизни. "Фоккеры", разбившись по парам, периодически заходят в облака и оттуда тоже начинают атаки.

Чтобы избавить группу от всяких неожиданностей, внезапности нападения, я даю команду одной четверке снизиться метров на пятьсот, а сам остаюсь под нижней кромкой облаков. Видя это, "фоккеры" отказались от своего тактического маневра. Поняли наш замысел...Бой с ФВ-190 еще не закончился, как появляется восьмерка Me-109, за ней — Ю-87. Предупреждаю летчиков:

— Быть внимательней! Новая группа врага. Грек! Набери высоту, подойди поближе. Экономьте снаряды! — А сам думаю: "Откуда берутся гады, будет ли этому конец?"

Вдруг в эфире нежданной радостной вестью неторопливый голос Ивана Кожедуба:

— Кирилл! Держись, иду на подмогу!

Ликование охватило меня — сил словно прибавилось. Помощь пришла в самые трудные минуты боя, когда и горючего, и снарядов осталось совсем немного, а силы были столь не равны!

— Иван, наваливайся на "лапотников" — их две девятки! — передаю боевому другу краткую информацию о составе врага. — А я займусь "сто девятыми"!

И почти на встречных курсах мы сближаемся с подходящими "мессершмиттами". Они открывают огонь — отвечаем тем же. Проходят считанные мгновения, а "лавочкины" и "мессершмитты", словно по единой команде развернувшись на 180 градусов, закручиваются в одну спираль. Мимо нас проносится восьмерка Кожедуба и своими атаками, как тараном, разит подоспевших бомбардировщиков.

Немцы растерялись: они пытаются ринуться к эскадрилье Кожедуба, чтобы защитить бомбардировщики, но мы не даем им свободы выбора. И "сто девятыя", связанные боем, не могут оказать существенной помощи "лапотникам".

Минут через семь бой закончился. Немецкие бомбардировщики, сбросив бомбы куда попало, беспорядочно уходят в западном направлении. Сопровождавшие их истребители последовали за своими подопечными.

Возвращаясь в свой район, наши группы приняли прежний боевой порядок. Выше нас — восьмерка Кожедуба. А в моей не хватает одного самолета. Кого же?

Спрашиваю Тернюка:

— Грек, кого нет? Отвечает Середа:

— Шпынова. Он подбитый вышел из боя. В разговор включается Иван Кожедуб:

— Мы троих кокнули. Остальные как?

— Держимся, — отвечаю я товарищу. — У меня горючее на исходе.

— Не задерживайся, уходи, — советует Иван.

Весь остальной путь летим молча. Все ребята очень устали. Скорость повышенная — аэродром близко. Надо запросить, как добрался Шпынов и дома ли он?

Мою тревогу рассеивает ровный голос командира полка:

— Жив-здоров. Вас ждет не дождется. Волнуется парень»^[34] ...Среди побед Кожедуба под Яссами — Хш-129, сбитый

2 июня 1944 года. Самолет этот шел замыкающим штурмовой группы противника, и Кожедуб, заметивший его в разрыве облачности, мгновенно атаковал и сбил с пикирования, поразив очередью со 150—100 метров.

Хш-129 был хорошо вооруженным бронированным штурмовиком с неудобной, тесной кабиной. Этих самолетов было выпущено немного, всего 858, и потому представляется возможным проследить заявленную победу по имеющимся спискам потерь^[35]. 2 июня 1944 года, в 15 километрах западнее Ясс, действительно значителен «сбитым неприятельскими истребителями» Хш-129 Б-2, пилотируемый флигером (рядовым) Бруно Ниндлером. Заметим, что быть сбитым неприятельским истребителем — самая нелюбимая причина в любых штабах, для любых летчиков, и в списках потерь эта причина редко превышает 10—15 процентов.

3 июня Кожедуб совершил четыре боевых вылета с воздушными боями, и ему были записаны сразу три победы — все над ФВ-190. Два «фоккера» были сбиты им утром, в первом боевом вылете. (За весь период своей боевой работы Кожедуб трижды одерживал по три победы в день (12.10.44, 03.06.44, 12.02.45) и однажды — четыре (02.10.43). В пяти боях им было сбито по 2 самолета противника.) В этот день самолеты 4-го истребительного авиационного корпуса поднимались в воздух 201 раз, тогда как 2 июня совершили 85, а 1-го — 88 боевых вылетов.

4 июля 1944 года появилось обращение командования 4-го истребительного авиационного корпуса к личному составу:

«Товарищи летчики, техники и вооруженцы!

...На нашем участке фронта завязались ожесточенные воздушные бои. За три дня воздушных сражений — 1, 2 и 3 июня — только летчики 240-го ИАП уничтожили 20 самолетов противника без потерь со своей стороны.

Герой Советского Союза капитан Кожедуб за два дня боев сбил 4 самолета противника. Это его 43-я победа. Мастер воздушного боя — капитан Евстигнеев сбил 5 самолетов противника — теперь на его счету 44 сбитых фашистских самолета. Младший лейтенант Брызгалов сбил 2 самолета, старший лейтенант Жигуленков — 2 самолета. Уничтожили по вражескому самолету отважные и умелые летчики — Тернюк, Мудрецов, Карпов, Шпынов...

Деритесь и бейте врага так, как бьют его летчики 240-го полка...»

В этих боях удалось наладить взаимодействие постов, оснащенных радиолокационными станциями «Редут» (поступили на вооружение в корпус в мае 1944 года), и дежурных истребителей корпуса. Отмечалось, что одна из станций сумела обеспечить работу 29 групп Ла-5 302-й истребительной авиационной дивизии и сорвать прицельное бомбометание 290 бомбардировщиков и штурмовиков противника. Среди указанных 29 групп несколько раз водил в бой свою эскадрилью и наш герой. Но по-

прежнему основной формой прикрытия наземных войск оставались воздушные дежурства по заранее составленному плану, со сменой истребителей в воздухе.

Ясская операция продолжалась всего десять дней. Но это были дни, до предела наполненные боевой работой, дни победные, но тяжелые, потому что часть и сама несла тяжелые потери. Недаром К.А. Евстигнеев вспоминает, что накал воздушной битвы был столь высоким, так ощущался всеми, что командир полка даже дал команду выносить перед вылетами полковое знамя. «Делалось такое в исключительных случаях, когда складывалась настолько тяжелая обстановка в воздухе, что добиться победы в бою можно было, только рискуя жизнью. Командир полка, заместитель по политической части, начальник штаба собирались на старте, и знаменосцы выносили знамя части, ее святыню. Летчики перед вылетом на задание становились у знамени на одно колено, целовали полотнище и уходили в небо с клятвой: бить врага, не щадя жизни. Надо сказать, они были верны слову — дрались самоотверженно и непреклонно... В труднейшие моменты схватки, когда весь ты напряжен до предела и усталость дает о себе знать не только ошибкой, но порой и безразличием к себе, алое знамя выплывало из глубин памяти, напоминая о клятве, данной тобой»^[36].

Кстати, вынос знамени — это древний ритуал, существующий тысячи лет. С незапамятных времен он использовался в Индии и Китае, государствах Древнего Востока. Мы знаем, с каким пиететом относились к своему орлу, венчающему штандарты, римские легионеры, помним сказания о легендарной силе французской Орифламмы. Боевые знамена поднимали дух войск перед началом сражений или в самые решающие минуты битв. Так было под Бувином и на Куликовом поле, под Грюнвальдом и Азенкуром, под Полтавой и Аустерлицем.

...5 июня 1944 года старший лейтенант К.А. Евстигнеев сбил под Яссами три неприятельских истребителя: два ФВ-190 и Ме-109. В этот день не вернулся на свой аэродром из боевого вылета в район Ясс ФВ-190 Вольфганг фон Рихтгоффена — сына генерал-фельдмаршала Вольфрама фон Рихтгоффена, племянника легендарного аса Первой мировой войны Манфреда фон Рихтгоффена (80 побед). В 1944 году Вольфрам Рихтгоффен командовал 2-м воздушным флотом Германии, а в 1943-м совмещал командование 2-м и 4-м флотами. Тяжело переживая гибель сына и военное поражение Германии, плененный американцами, он умер 12 июля 1945 года.

Кожедуб, захваченный непрерывной чередой вылетов и воздушных

боев, чувствовал себя прекрасно. Он в совершенстве овладел машиной, знал большинство нюансов управления. Будучи физически очень крепким человеком, с великолепным от природы вестибулярным аппаратом, он даже в самом сложном бою очень точно чувствовал предел возможностей и прочности своего самолета. Конечно, это тоже приходило с опытом — дважды или трижды он возвращался на машине с необратимыми деформациями хвоста и фюзеляжа. Повреждения эти не были прямым результатом воздействия противника, они явились следствием хотя и вынужденных, но его собственных ошибок.

В воздушных боях с разными самолетами он умел превзойти противника, используя приемы самого сложного пилотажа, навязать ему свою волю. Эта способность доставляла ему огромное удовольствие, понятное далеко не всем летчикам. Большинство из них относилось к боевой работе как к тонкому, но опасному и сложному делу. Иван же каждый раз вступал в воздушный бой с необъяснимым удовольствием, и его искренне удивляло, что кто-то им восхищается, а начальство одаривает вниманием и не скупится на награды. При этом зависти к себе других летчиков, которая часто сопутствует успеху, он никогда не замечал. Когда же его предупреждали об этом, он или не верил и смеялся, или расстраивался.

Воздушные бои часто снились ему. Иногда он видел большое облако и чувствовал, что там, в облаке, затаился противник, готовый обрушиться на него разящий огонь. Он преследует врага, но не заходит под облако, а, задрав нос, внакидку выпускает по нему короткую точную очередь...

7 июня Кожедуб стремительно и точно атаковал от солнца «мессер», летчик которого, скорее всего, так и не заметил сбивший его истребитель. Очередь пришлась по кабине и по консоли. Плоскость, искромсанная снарядами, отвалилась, и самолет перешел в стремительное вращение. От многократно превышенных нагрузок на крыло вскоре отделилась и вторая плоскость, и бескрылый «мессер», подобно ракете, прочертил дымом по небу гигантскую дугу и исчез из вида.

Свою последнюю победу под Яссами Кожедуб одержал 8 июня 1944 года, в последний день битвы. Он пытался тогда прорваться к заходящим на цель «лаптежникам», но вовремя заметил заходящую в атаку пару «мессеров». Косой петлей с набором высоты он зашел на самолеты противника, но вспугнул их. Кожедуб и вместе с ним Мухин повторили маневр, но немцы опять были внимательны. Так продолжалось несколько раз. Кожедуб при этом пытался вести огонь по противнику с больших дистанций. В конце концов немецкая пара, форсируя моторы, с

пикированием вышла из боя, но за одним из самолетов противника, а это были Me-109 Г-6, наши летчики наблюдали дымный след.

Кожедуб вошел в первую пятерку самых результативных асов воздушной битвы под Яссами. Наилучших успехов здесь добился К.А. Евстигнеев. Он совершил 19 боевых вылетов и сбил 11 самолетов противника: 3 Me-109; 5 ФВ-190; 2 Ю-87 (1.6 и 2.6) и Хш-129. Вторым стал А.Ф. Клубов (впоследствии дважды Герой Советского Союза) из 16-го гвардейского ИАП, сбивший на «аэрокобре» 9 вражеских самолетов. И.Н. Кожедуб, Н.Д. Гулаев из 129-го гвардейского ИАП и А.А. Егоров из 212-го гвардейского ИАП одержали под Яссами по 8 воздушных побед. Кожедуб совершил здесь 22 боевых вылета, сбил 4 ФВ-190 (31.05, три-03.06); Ю-87 (01.06); Хш-129 (02.06.44); 2 Me-109 (07.06. и 08.06). Всего же летчикам 240-го ИАП под Яссами было зачтено 48 воздушных побед. Потери полка составили 2 летчика и 5 самолетов.

С 30 мая по 8 июня 1944 года летчики и члены экипажей 5-й воздушной армии совершили 5751 боевой вылет зафиксировали 9544 пролета самолетов люфтваффе и ВВС Румынии. В немецких документах говорится о потере 78 самолетов. Но, зная немецкую систему подсчета потерь, которая, как правило, занижает их, потери румынской авиации, можно утверждать, что напряженные бои под Яссами стоили противнику не менее 100—110 самолетов^[37].

В приказе войскам 2-го Украинского фронта № 084 от 10 июня 1944 года, подписанном командующим войсками фронта генералом армии Малиновским, членом Военного совета генерал-лейтенантом танковых войск Сусайковым и начальником штаба фронта генерал-полковником Захаровым, было объявлено, что в честь годовщины 5-й воздушной армии командир эскадрильи 4-го ИАК Герой Советского Союза капитан Кожедуб вместе с другими наиболее отличившимися в майских и июньских боях летчиками награждается ценным подарком — часами. Он был назван первым в числе лучших сталинских соколов фронта, а через два месяца, 19 августа 1944 года, награжден второй Золотой Звездой Героя.

К 8 июня наземное наступление немцев и румын выдохлось, а части 27-й и 52-й армий восстановили исходное положение. Значимые события произошли на Западном фронте: 4—5 июня англо-американские войска вступили в Рим, а 6 июня, с началом операции «Оверлорд» — высадкой союзников в Нормандии, над Германией нависла катастрофа. Тающие силы люфтваффе перебрасывались на защиту немецкой территории от бомбардировок.

На советско-германском фронте наступил короткий период

оперативной паузы. А тем временем в Румынии, в течение трех лет воевавшей с Советским Союзом, началось национальное восстание. 24 августа 1944 года Румыния объявила войну Германии.

Новое назначение

В начале июля 1944 года капитан Кожедуб неожиданно получил от заметно растерянного Ольховского приказ немедленно вылететь в Бельцы.

— Вроде отзывают тебя от нас. Растили, растили, и на тебе! — Ольховский устало выругался.

Кожедуб, безуспешно перебиравший в уме варианты нового назначения, передал эскадрилью своему заместителю П. Брызгалову, распрощался с расстроенными предстоявшей разлукой боевыми друзьями — летчиками, техниками, вооруженцами, механиками. Особенно трудно было расставаться со своим «третьим крылом» — авиационным механиком старшиной В.Н. Ивановым. Ведь он, по словам Кожедуба, «обеспечил ему половину побед». Позднее он поддерживал связь с ним на протяжении многих лет. Виктор Николаевич был скромен и никогда ни о чем Кожедуба не просил. После войны он овладел гражданской профессией и проработал остаток жизни на одном из незаметных предприятий.

Передо мной — живая история 240-го ПАП: многочисленные пометки, сделанные рукой Кожедуба 28 октября 1963 года. Отзывы о боевой работе летного состава, рапорты о сбитых самолетах противника, штатно-должностной список... На развороте тетради, рукой Ивана Никитовича, — список летчиков полка, отмеченных наградами в 1943 году. Три орденами в 1943 году были награждены командир полка С.И. Подорожный, летчики А.С. Амелин и К.А. Евстигнеев, двумя — И.Н. Кожедуб, Ф.Г. Семенов, П.А. Брызгалов и В.Ф. Мухин. И ниже — еще одна фамилия, подчеркнутая двумя линиями: «Иванов Виктор Николаевич, авиац. механик, старшина, медаль "За отвагу" 25.4.43 и "Кр. Звезда" 10.12.43».

...Наутро, в день отлета из полка, он тайно, чтобы никто не видел и не задавал глупых вопросов, распрощался со своим боевым самолетом. И на У-2 вместе с Брызгаловым, взявшимся проводить своего командира, вылетел в Бельцы.

В штабе дивизии Кожедуб получил предписание прибыть в Москву, в главный штаб ВВС, за новым назначением. Ли-2 стоял уже «под парами», с прогретыми моторами — ждали только его. Скоротав три часа лета в пыльных самолетных чехлах, обычно хранившихся в хвосте, Иван оказался в Москве.

Улыбчивый и предупредительный капитан встретил Кожедуба прямо у трапа и на новеньком «додже» быстро домчал по пустынной Москве на

Пироговку, прямо в Главный штаб ВВС. Здесь его ожидал генерал-майор авиации А.С. Шацкий. Кожедуб так описывает эту встречу:

«Генерал, еще совсем молодой человек, тепло встречает меня, расспрашивает о товарищах, о наших боевых делах. Отвечаю, все время думая о том, зачем же меня вызвали.

Он неожиданно спрашивает, пристально глядя на меня:

— Скажите, товарищ капитан, а что если вас переведут в другой полк, на другой фронт?

Отвечаю, что до дня окончательной победы мой долг остаться в полку, воспитавшем меня. И тут я узнаю, что меня направляют на 1-й Белорусский фронт, в полк, который выполняет задачу способом свободной охоты.

В ту ночь я не сомкнул глаз. Все раздумывал о том, как убедить генерала, что я обязан вернуться в свою боевую семью. Утром явился к нему и решительно сказал, что я все обдумал: мое место — в старом полку. Снова внимательно выслушав меня, он ответил так:

— Понимаю и разделяю ваши чувства, товарищ капитан. Но командование ВВС сочло необходимым назначить вас заместителем командира авиаполка, о котором я говорил вам вчера. Он сейчас сражается в Белоруссии. На вас есть приказ. Командир части, полковник Павел Федорович Чупиков, уже вас ждет. Однако вы не сразу полетите туда. Дело в том, что ваши новые однополчане ведут бои на самолетах Ла-7, и вам придется переучиться. Освойте Ла-7 и полетите в часть.

Разговор был закончен...»^[38]

Командир 176-го гвардейского авиационного полка Павел Чупиков

Командиром 19-го истребительного авиационного полка (впоследствии 176-го гвардейского) после гибели в воздушном бою 13 марта 1944 года полковника Л.Л. Шестакова был назначен подполковник П.Ф. Чупиков.

Гибель 29-летнего Героя Советского Союза Шестакова — одного из самых ярких командиров ВВС РККА — потрясла и летчиков, и «шефа полка» Главного маршала авиации А.А. Новикова. Ветеран Испании, герой обороны Одессы, командир образцового 9-го гвардейского ИАП, в котором сражались 28 Героев Советского Союза, в том числе четыре дважды Героя. Кто сможет заменить его? Эта мысль не давала покоя Новикову, прилетевшему к летчикам полка после гибели Льва Львовича.

Гвардии полковник Шестаков сумел завести в полку особенный порядок и дисциплину. Здесь строго соблюдался офицерский этикет: летчики всегда были подтянуты, в отутюженном обмундировании, не садились за стол в отсутствие командира. Были до мелочей расписаны правила изучения и система зачетов по уставам, по изучению местности, по знанию техники. Но главная заслуга Шестакова — он умел создавать среди летчиков особую атмосферу, победный настрой, который был далек от шапкозакидательства и основан на всесторонней летной подготовке, детальной проработке выполняемых заданий.

Первостепенное внимание Шестаков уделял авиационному тренингу. Будучи сам прекрасным летчиком и воздушным бойцом, человеком исключительной летной культуры, он мог доходчиво объяснить подчиненным, как следует вести себя в той или иной ситуации, быстро принять верное решение. Его отличали чувство юмора и доброжелательное отношение к людям. В то же время он был нетерпим и суров к трусам, считал, что они размывают летную среду и один-два таких отщепенца могут снизить боеспособность полка в несколько раз.

Лев Львович нашел и привел в полк неординарных людей, которые помогли ему сплотить коллектив. Но при этом из своего старого полка он не взял ни одного летчика — считал себя не вправе ослаблять его. Зато из других частей, пользуясь своей исключительной осведомленностью относительно личного состава истребительной авиации страны, он пригласил в полк нескольких выдающихся летчиков: А.А. Караева, Г.П.

Орлова, Н.С. Руденко, П.И. Маслякова и других.

Среди людей, лично подобранных Шестаковым, были и техники, и вооруженцы, и мотористы, и повара. Именно он привел в полк и такого необыкновенного человека, каким был В.А. Фомин — способный музыкант, игравший на многих инструментах, прекрасный певец и композитор, одаренный поэт. Он имел младшее офицерское звание и был назначен адъютантом эскадрильи. Позднее о нем с неизменной теплотой писали все офицеры полка, оставившие свои воспоминания. Заметим, что с Кожедубом Виктора Андреевича связывала особенно крепкая дружба. В послевоенное время он бескорыстно помогал Ивану Никитовичу при подготовке рукописей, часто работал в связи с этим в военных архивах, выполнял другие его просьбы и поручения.

Памяти Шестакова посвящены несколько книг. Одну из лучших книг о нем — «Сокол-1» — оставил бывший комэск его полка, впоследствии дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В.Д. Лавриненков.

Подполковник П.Ф. Чупиков стал достойным преемником Шестакова. Павел Федорович родился 8 (21) декабря 1913 года в Ташкенте в семье рабочего. В 1929 году окончил семь классов. Работал на Ташкентском паровозоремонтном заводе. В РККА пришел добровольно в мае 1931 года. В 1932 году окончил Вольскую военную школу авиационных техников. Служил авиатехником в строевых частях ВВС (в Украинском военном округе и на Дальнем Востоке). В должности инженера авиаэскадрильи участвовал в боях у озера Хасан в августе 1938 года. В 1939 году обучался в Читинской военной авиационной школе летчиков, в 1940 году окончил Качинскую военную авиационную школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС Одесского военного округа.

В начале войны заместитель комэска, а затем штурман 170-го истребительного авиационного полка старший лейтенант Чупиков совершил около двадцати боевых вылетов на И-16 — на штурмовку неприятельских позиций. В сентябре 1941-го, переучившись в Ростове-на-Дону на ЛаГГ-3, он принимал участие в боях на Западном фронте, где одержал свои первые победы. В июле 1942 года капитан Чупиков был назначен командиром 40-го (с февраля 1943-го — 41-го гвардейского) истребительного авиационного полка. В ноябре 1943 года подполковник Чупиков стал заместителем командира 8-й гвардейской истребительной авиационной дивизии, а в марте 1944 года — командиром 19-го (с 18 августа 1944 года — 176-го гвардейского) истребительного авиационного полка.

Как видим, на должность командира «маршальского» 19-го ИАП Чупиков был назначен с понижением. Но, как истинный летчик, он согласился на нее, не торгуясь, не ставя каких-либо условий. Это назначение предваряла доверительная беседа, которую провел с ним Главный маршал авиации Новиков.

П. Ф. Чупиков воевал на Западном, Южном, Сталинградском, Северо-Кавказском, Закавказском, Воронежском, 1-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах. Всего за войну он совершил более 500 боевых вылетов на истребителях И-16, ЛаГГ-3, Ла-5 и Ла-7, в воздушных боях сбил лично 16 и в группе — 3 самолета противника, а также, в составе пары, подстерег и сбил шестнадцатиместный немецкий планер, шедший на задание с десантниками. Среди памятных побед капитана Чупикова — 2 бензовоза Ю-52, сбитые под Сталинградом осенью 1942 года. «Один сгорел ярким факелом, а другой вспыхнул так, что, казалось, раскололось полнеба. Каждый из этих трехмоторных самолетов вез по 2 тонны горючего окруженной армии Паулюса», — вспоминал П.Ф. Чупиков.

На счету этого выдающегося командира и отличного воздушного бойца вражеские машины семи типов: Хе-111, Ю-88, Ю-52, Ю-87, ФВ-189, Ме-109, ФВ-190. Сам Чупиков в боях 1942 года был дважды сбит и покидал машину с парашютом.

После войны Павел Федорович продолжал командовать 176-м гвардейским ИАП, затем 324-й истребительной авиационной дивизией (до Кожедуба), авиационным корпусом Группы советских войск в Германии. В числе первых он освоил реактивные боевые машины. Во главе пятерки МиГ-15 участвовал в 1949 году в демонстрации группового пилотажа на празднике Дня Воздушного флота СССР.

В 1954 году генерал-майор авиации Чупиков окончил Военную академию Генштаба. В 1954—1959 годах он командовал 22-й воздушной армией (Северный военный округ), в 1959—1960 годах был начальником Управления боевой подготовки ВВС, в 1960—1962 годах командовал 34-й воздушной армией (Закавказский военный округ). До 1962 года пилотировал реактивные и сверхзвуковые боевые машины — от Як-15 до МиГ-21. В 1962—1976 годах генерал-полковник авиации П.Ф. Чупиков вступил в свою последнюю должность — стал генерал-инспектором Главной инспекции ВВС МО СССР.

П.Ф. Чупиков — Герой Советского Союза, награжден четырьмя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, пятью орденами Красного Знамени, орденом Суворова III степени, двумя орденами Отечественной войны I степени, четырьмя орденами Красной Звезды,

медалями. По числу боевых орденов — 18 — он, вместе с Кутаховым, уступал только Байдукову и Покрышкину.

Под руководством П.Ф. Чупикова выросла целая плеяда выдающихся асов. Среди них один из самых заметных — генерал-майор авиации А.С. Куманичкин. Александр Сергеевич оставил воспоминания, которые под названием «Чтобы жить...» были включены в сборник, выпущенный издательством «Молодая гвардия» в 1987 году. Несколько страниц он посвящает в них своему командиру. Вот некоторые из них:

«Произошло это осенью 1943 года. Мы стояли тогда в Пирятине. На стоянке нашего 41-го гвардейского полка неожиданно появился комдив. Он отдал срочный приказ находившемуся тут же командиру полка П.Ф. Чупикову.

— Взлететь на прикрытие аэродромов Борисполь, Гоголев, Бровары, куда накануне перебазировались два полка — 88-й и 40-й гвардейские.

— Задачу понял! Есть! — ответил Чупиков. — Приступаю к выполнению.

Я внимательно следил в это время за Павлом Федоровичем. Времени на подготовку к вылету оставалось мало, так как темнело рано, а опыта ночных полетов у нас не было. К тому же приказано было поднять в воздух все наличные силы полка, и это требовало дополнительных усилий, а значит, и времени. Мне казалось, что комполка будет возражать, но Павел Федорович не стал приводить комдиву никаких разумных, с моей точки зрения, доводов. Он лишь сказал:

— Просьба — приготовить прожектор для посадки самолетов. И тут же стал отдавать распоряжения:

— Вылетаем в следующем порядке: я в паре с капитаном Кулешовым и шестерка капитана Куманичкина — ударная группа. Летим первым эшелоном. С превышением в 600 метров справа идет эскадрилья капитана Лобанова в составе 6 самолетов. Это второй эшелон ударной группы. Группа прикрытия — с превышением в 1000 метров — 6 самолетов 1-й эскадрильи во главе с капитаном Павловым. Всем сверить часы. Вылетаем через 30 минут. Сбор над аэродромом. На выполнение задания отобрать лучших летчиков, самых опытных, в первую очередь тех, кто когда-либо летал ночью. Перед вылетом разобрать с летчиками особенности посадки в темноте. По местам!

Четко была поставлена задача — точным было и ее выполнение. Мы вылетели вовремя. Сбили в бою двух "мессеров". Посадку, как и предполагал командир, пришлось совершать ночью. Нам подсвечивал обещанный прожектор и несколько костров. Все сели благополучно. Да и

сам вылет обошелся без потерь. Но надо себе в полной мере представить меру ответственности командира полка за этот вылет. Ведь даже те из летчиков, кто имел опыт ночных полетов, никогда на Ла-5 ночью не летали, а некоторые даже в учебных условиях ни разу не совершали ночных вылетов.

Позже, спустя примерно год, я спросил у Павла Федоровича, что он чувствовал в тот момент, когда ставил перед нами задачу на этот вылет. Был ли он уверен, что мы сядем ночью благополучно, не искалечив машин?

Павел Федорович ответил быстро:

— Конечно, я мог бы отказаться от этого вылета, сославшись на объективные причины, более того, я просто обязан был бы это сделать, потому что летчики наши в большинстве своем были незнакомы с техникой ночного пилотирования. А те, кто летал когда-то ночью, все равно постоянной практики не имели. И, следовательно, тоже были не готовы к выполнению такого задания. Но, дорогой Александр Сергеевич, сам посуди, как была поставлена задача: во-первых, вы, командиры эскадрилий, присутствовали при разговоре с комдивом, во-вторых, здесь же находились многие летчики. Представь себе, какой бы подал я вам пример, отказываясь от выполнения приказа в вашем присутствии. Нет, я не беспокоился, что в воздухе может случиться что-то непредвиденное. Но вот за посадку в темноте я волновался и рассчитывал только на богатейший опыт летного состава.

Не раз за годы войны приходилось мне наблюдать Павла Федоровича Чупикова в самых разнообразных и сложных ситуациях, и я не мог не поражаться его спокойствию, его умению находить в любой момент — самый драматический — единственно правильные решения. Я не помню случая, чтобы командир полка повысил голос, не сдержал себя. Павел Федорович терпеть не мог суеты, шума. Он требовал от своих подчиненных четких, продуманных решений, сам являл образец точности...

В 41-м полку я сразу же почувствовал крепкую руку командира, стал свидетелем четкой организации вылетов, точной постановки задач на день. В работе штаба, в деятельности всех служб полка, в заботе о жизни и быте летчиков ощущалось постоянное влияние Павла Федоровича. И, конечно, основное внимание — летному составу. Дерешься в воздухе с врагом хорошо — тебе почет и уважение. И сразу же имя твое известно всему полку. Несмотря на загруженность боевой работой, Чупиков находил время после особо удачно проведенных операций и боев выстроить полк и отметить, после краткого разбора, отличившихся. И каждый знал, что к

вечеру в штабе все документы на отличившегося уже готовы, оформлены. Мне и моим товарищам, перешедшим в 41-й полк из другой части, — Кочеткову, Хорольскому, Арсеньеву, — такая организация вначале казалась необыкновенной, но потом мы поняли, что во всем этом прослеживается определенная позиция нашего командира — его безграничное уважение к летчику, его вера в возможности каждого пилота.

Слово Павла Федоровича было законом для всех нас не только потому, что это было слово командира, но и потому, что оно исходило от самого опытного и самого уважаемого среди нас человека. Чупиков умел не только отличить лучшего. Если бой был неудачным, если кто-то из командиров допускал ошибку по собственной вине, Павел Федорович не читал нотаций, не ругал — молча слушал провинившегося. И когда тот начинал объяснять, почему именно так, а не иначе все получилось, приводя при этом немало "объективных" причин, командир полка так иронически смотрел на говорящего, что у того мгновенно иссякал весь поток красноречия.

— Лучше бы уж он отругал меня или наказал, чем так смотреть, — рассказывал потом летчик товарищам. — А то смотрит и, представляете себе, ни слова не говорит.

Авторитет командира полка был огромен. Он определялся не только качествами Чупикова-руководителя, но и мастерством Чупикова-летчика. Когда воздушная обстановка становилась сложной, Павел Федорович поднимался в небо — сражался с врагом. Богатейший опыт личных воздушных боев позволил нашему командиру разработать четкую систему организации боя, предложить много тактических новинок.

Так было, в частности, в 176-м полку, где Павел Федорович явился одним из организаторов нового типа группового боя свободных охотников. Это по его инициативе охотники сосредоточивались в одном районе для атаки численно превосходящего противника и так запутывали врага своими неожиданными маневрами, что в результате тот не мог даже точно определить, на чьей же стороне в данный момент превосходство в силах. Характерно, что в однажды предложенную схему боя Павел Федорович неоднократно вносил коррективы, опираясь на свой собственный опыт и на опыт летчиков полка...

— Учтите, — неоднократно напоминал нам Павел Федорович, — любая тактическая новинка хороша тогда, когда летчик опирается на собственное мастерство. На товарища надейся, да сам не плошай. Маневр, огонь, дисциплина — вот что принесет успех.

Жизнь неоднократно подтверждала правоту слов нашего командира. В

поиске пары действовали большей частью самостоятельно, и успех приходил только тогда, когда каждый из нас работал с максимальной отдачей.

В августе 1944-го грудь нашего командира украсила Звезда Героя. В полку ходила о нем добрая слава, но Павел Федорович, казалось, ничего этого не замечал. Быстрый, энергичный, он появлялся неожиданно то у машин, то в домах, где располагались летчики, и сразу же вокруг него образовывался тесный кружок — всем было интересно послушать своего командира. Надо сказать, Павел Федорович никогда и ни с кем не был запанибрата. Какие бы отношения ни связывали его с окружающими (мы, скажем, были с ним дружны еще с начала 1943-го года), Павел Федорович со всеми был ровен, приветлив, внимателен и всегда принципиален. Он мог собрать командиров эскадрилий после боя в узком кругу, чтобы отметить победу или чей-нибудь день рождения, и мы чувствовали себя в этот момент легко и свободно. Но утром начинался новый рабочий день, и все становилось на свои места: дружба — дружбой, а служба — службой. И у нас, комэсков, даже мысли такой не было — обратиться к командиру не по уставному, пользуясь его к нам благосклонностью. Павел Федорович создавал вокруг себя неповторимую "чупиковскую" атмосферу...

Я думаю, что и 176-й полк было поручено возглавить Павлу Федоровичу Чупикову не случайно. В большинстве своем летчики этого полка были признанными асами: у каждого свой характер, свой "летный" гонор, свой опыт ведения боя, свои привычки. Павел Федорович сумел из десятков первоклассных истребителей создать первоклассную боевую единицу — полк. Опыт каждого из нас в отдельности он превратил в опыт всего полка. Личная храбрость, личное мужество пилота стали составными частями общего дела — новой тактики, требующей мужества и храбрости».

Капитан, вернее, гвардии капитан Кожедуб, как поправил его командир при первом представлении, попал уже в 176-й гвардейский Проскуровский ордена Александра Невского истребительный авиационный полк, через несколько дней после присвоения полку гвардейского звания. В сентябре, когда для вручения полку гвардейского знамени прибыл член Военного совета армии заместитель командующего по политчасти генерал-майор авиации А.С. Виноградов, Кожедуб был назначен в знаменную группу — знаменосцем, а летчики Е. Азаров и Д. Титаренко были ассистентами.

Кожедуб вспоминает:

«В торжественной тишине раздался голос генерала, прочитавшего указ о присвоении полку звания гвардейского.

...Командир принял знамя и благоговейно поцеловал его, опустившись

на одно колено. Громко, прочувствованно сказал, что мы будем как зеницу ока хранить гвардейское знамя — символ чести, доблести, героизма, пронесем его сквозь бои до полного разгрома врага. Он передал мне знамя. И знаменосная группа прошла перед всем строем. Каждая эскадрилья встречала знамя ликующим "ура". Оно перекатывалось от эскадрильи к эскадрилье, и у меня мурашки по спине бежали, сжимало горло от волнения.

Да, это были прекрасные минуты. Мы почувствовали еще большее единение, знамя нас сплотило еще крепче. Готовы были выполнить любой приказ Родины».

Во время напряженных и продолжительных боевых действий многое зависит от того, что собой представляет командование части. В истории Великой Отечественной войны можно найти десятки примеров, когда лучшие истребительные полки теряли боевую мощь при неверном назначении командира. Павел Федорович с задачей руководства вверенными ему частями справлялся блестяще. Об этом в своих мемуарах свидетельствуют Г.А. Баевский, А.И. Покрышкин, И.И. Бабак и многие другие.

У Чупикова не было привычки к мелочной опеке летчиков, не было в полку и серьезных нарушений дисциплины. Он старался создать условия, когда летчики возвращались из вылета в полк, как в родной дом, где чувствовали заботу и помощь, где могли нормально отдохнуть. На высоком уровне была профессиональная подготовка, поэтому и командный, и летный состав полка в подавляющем большинстве сочетал высокие качества пилотажников и умелых воздушных бойцов.

Внешне эффектный, подтянутый и подвижный, в хорошо подогнанной форме, Чупиков успевал всюду. Но самой любимой была для него тропка к своему самолету. Здесь, в кабине «лавочкина», отгороженный от всего мира, он становился другим человеком: сознание словно растекалось по машине, он ощущал каждый ее элемент, каждый стрингер, видел в небе любой самолет противника, чувствовал, когда наступало время для атаки.

«Он жил воздушным боем, видел в нем и свой долг, и свою судьбу, и свое счастье», — вспоминал о Чупикове Кожедуб.

«Батя летал замечательно, у него всегда было чему поучиться», — таким запомнился командир молодому летчику-истребителю 176-го гвардейского ИАП Александру Александровичу Щербакову, ставшему впоследствии выдающимся летчиком-испытателем, Герою Советского Союза, испробовавшему на штопор 22 типа советских боевых самолетов (каждое испытание на штопор — это 30—40 опаснейших полетов).

«Все важно в летчике — от сбитых самолетов до надраенных сапог», — любил повторять Павел Федорович. Прекрасно зная возможности подчиненных, он строил боевые задания с учетом их склонностей: знал, кого поставить в ударное звено, а кого в прикрывающее, точно оценивал способность летчика к мгновенному удару, использовал мастерство пилотажника, растворявшего себя в непредсказуемых фигурах маневренного боя.

Добавим, что внук выдающегося аса Сергей Чупиков также стал военным летчиком, летал на Су-27. Именно он предоставил автору копии бесценных документов — страницы летной книжки, наградные листы, магнитную запись рассказов Павла Федоровича.

Летчики нового полка

В составе 176-го гвардейского ИАП воевало немало известных асов. Самым результативным из них, после Кожедуба, был Куманичкин, которому была записана 31 личная воздушная победа и 1 групповая. Еще один самолет — американский «тандерджет» он сбил в 1951 году в Корее, будучи заместителем командира дивизии. Неровный по настроению, временами грустный, но чаще — веселый и взрывной, любитель всевозможных розыгрышей, он преображался в воздушном бою, становился образцом точности, сдержанности, расчета, его воздушные атаки отличались настойчивостью и осмотрительностью.

Наличном счету Куманичкина, помимо бомбардировщиков Хе-111, Ю-88, семи Ю-87, были три сбитых «рамы» ФВ-189 — результат исключительно редкий. В соответствии с «Положением о наградах и премиях для личного состава ВВС РККА...» летчики истребительной авиации представлялись к званию Героя Советского Союза за 10 лично сбитых самолетов-бомбардировщиков (разведчиков) или за 15 лично сбитых самолетов других типов, к званию дважды Героя Советского Союза — за 30 лично сбитых самолетов всех типов. Таким образом, Куманичкин был достоин награждения второй Золотой Звездой. Но ее он так и не получил, кстати, как и еще несколько летчиков-истребителей Героев Советского Союза (Ф. Ф. Архипенко, И.И. Бабак, С.Г. Глинкин, П.А. Гнидо, Н.А. Зеленое, М.С. Комельков, Н.Ф. Краснов, А. М. Кулагин, И.Д. Лихобабин, В.Н. Макаров, С.Н. Моргунов, К.А. Новиков, М. Е. Пивоваров, А.М. Решетов, В.Г Серов, И.В. Федоров, Ф.М. Чубуков).

С. М. Крамаренко, получивший звание Героя Советского Союза за бои в Корее, летавший с Куманичкиным в качестве ведомого более полугода, вспоминает:

«Прибыв в полк, Куманичкин быстро вошел в строй и стал своим среди остальных летчиков нашего полка. Сначала он летал ведомым с командиром полка Павлом Федоровичем Чупиковым, но после нескольких вылетов Чупиков убедился, что Куманичкин летает прекрасно, и предложил ему летать самостоятельно на свободную охоту, а ведомым порекомендовал взять меня. Так с осени 1944 года я стал ведомым штурмана полка Героя Советского Союза Александра Сергеевича Куманичкина».

Думается, Чупикову не было нужды долго проверять летные качества Куманичкина — он их прекрасно знал, именно он подписывал его

представление к званию Героя. И в 176-й гвардейский ИАП Куманичкин был переведен по просьбе Чупикова из 41-го гвардейского полка, где они вместе воевали более года.

Далее С.М. Крамаренко пишет:

«Будучи крупным военачальником, он в душе оставался юным, увлекающимся весельчаком и спортсменом. Он был неистощим на шутки, веселое озорство, "гусарские выходки". Простого их перечня набралось бы на целую главу».

В Корее А.С. Куманичкин был заместителем командира 303-й ИАД, а в сентябре 1951-го, когда Г. А. Лобова назначили командиром 64-го истребительного авиационного корпуса, он стал командиром этой дивизии. Боевая работа 324-й «кожедубовской» и 303-й ИАД считалась в Корее самой успешной (всего там воевало 10 советских дивизий). Дивизия, которой командовал полковник Куманичкин, состояла из трех полков — 18-го гвардейского, 17-го и 523-го истребительного. На ее счет были записаны 318 самолетов противника, сбитых в воздушных боях (на счет двухполковой 324-й дивизии — 216). За бои в Корее он, как и Кожедуб, был награжден орденом Красного Знамени. 10 человек из состава дивизии были удостоены званий Героев Советского Союза.

В 1954 году генерал-майор авиации А.С. Куманичкин окончил Академию Генерального штаба и был направлен на должность начальника Липецкого авиационного центра. Летал на сверхзвуковых боевых машинах МиГ-19 и МиГ-21, готовил на них летчиков строевых полков.

Была в 176-м полку и пара уникальных летчиков, боевых друзей — В.И. Александрюка и А.Ф. Васько. Это были старые знакомые Кожедуба, однокашники по Чугуевскому училищу. Большинство боевых вылетов они совершили в паре на МиГ-3, Ла-5 и Ла-7. Вместе воевать начали еще в 171-м ИАП в июне 1941 года. Формально ведущим считался В. Александрюк, но благодаря высочайшему взаимопониманию, разработанному ими набору сигнальных эволюции пара проводила бой очень гибко, всегда атаковал тот, кто находился в более выгодном для этого положении. На счет Александрюка была записана 21 личная победа и 5 групповых, на счет Васько — 15 личных и 2 групповые. Еще 3 личные победы Васько одержал в небе Кореи на МиГ-15, где его напарник уже не воевал.

Виктор Ильич Александрюк был очень твердым и независимым человеком. Чего стоит хотя бы тот факт, что он, Герой Советского Союза с 1943 года, так и не стал членом партии. Это единственный случай среди всех летчиков-истребителей — Героев Советского Союза, переживших Великую Отечественную войну.

Вот что писал об этой замечательной паре однополчанин, впоследствии Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР А.А. Щербаков:

«Виктор и Александр начали воевать с 1941 года... Оба были опытными боевыми летчиками. Обоим неоднократно предлагали повышения в должности, но они их упорно отклоняли, так как тогда была бы нарушена их пара. Это не были ведущий и ведомый, старший и младший, командир и подчиненный. Это был единый боевой организм.

Они эффективно, хорошо воевали, но забота о жизни напарника в бою была основой их успеха. Когда представлялась возможность, ведущий уступал ведомому решающий удар».

Среди ветеранов полка, наверное, наиболее известным был гвардии майор Е. А. Азаров, 1914 года рождения, тоже выпускник Чугуевского военного авиационного училища, участник боев с белофиннами. Удостоенный звания Героя еще в августе 1944 года, сбивший лично 14 самолетов противника и 6 в группе, он свои первые победы одержал под Ленинградом, воюя в составе 153-го, затем 440-го ИАП (на И-153, а с сентября 1941 года — на МиГ-3). К концу августа 1941 года ему были записаны 3 Ме-109 как сбитые лично и 2 Ме-110 — в группе. Это был счет, который к тому времени имели лишь несколько известных летчиков! За первые шесть военных месяцев он совершил 251 боевой вылет.

В феврале 1942 года старший лейтенант Азаров был переведен на должность комэска в 19-й ИАП. Здесь он сразу заявил о себе как о воздушном бойце незаурядной силы и мужества. В одном из мартовских боев на Волховском фронте он, уже на ЛаГГ-3, сбивает один Ю-88, затем второй, но получает от стрелка бомбардировщика тяжелое ранение в голову. Напрягая волю, периодически теряя сознание, он чудом приземлился на аэродром свою машину. В свой полк он возвратился лишь под Новый, 1943 год, а к апрелю 1943-го довел число личных побед до десяти.

На счету Евгения Азарова самолеты семи типов: Ме-109, Ме-110, Ю-52, Ю-88, Хш-126, ФВ-189 и ФВ-190. 21июля 1944 года гвардии капитан Азаров таранным ударом своего Л а-7 сбил истребитель противника Ме-109. Столкновение было сильным, оба самолета буквально рассыпались в воздухе. Азаров сумел раскрыть парашют и остался жив, но вновь получил тяжелые травмы. Из госпиталя он вернулся фактически инвалидом, но с квалификацией «годен к летной работе без ограничений»: сказала его обходительность с врачами. Воюя с тяжелыми ранениями, он сумел сбить еще три самолета, последний — в апреле 1945-го под Берлином.

В неповторимом по своей выразительной немногочисленности

орденском наборе Азарова помимо Золотой Звезды, ордена Ленина и трех орденов Красного Знамени редкий для летчика орден Суворова III степени.

Раны, конечно, давали о себе знать, и вскоре после войны Азаров уволился из Вооруженных сил. Он жил в Пушкине Московской области, работал ювелиром в артели инвалидов войны «Московский часовщик». Своим примером он еще раз подтвердил, что настоящий летчик-истребитель, как правило, человек одаренный. Броши и серьги, выполненные Азаровым, по мнению жен знаменитых летчиков В.Н. Кожедуб и М.К. Покрышкиной, отличали безусловный вкус, тонкость и изящность выполнения.

Последствия его восьми ранений (них четыре — в голову) были слишком тяжелыми, и Евгений Александрович Азаров ушел из этого мира 26 января 1957 года.

Старейшим летчиком полка был гвардии капитан Дмитрий Степанович Титаренко. Именно он одержал первую победу полка 6 июля 1941 года, когда без приказа взлетел на перехват, атаковал и сбил вражеского разведчика Ю-88. Самолет, сбитый на глазах тысяч ленинградцев, упал в предместьях города. «Старик» с 1944 года занимал должность начальника воздушно-стрелковой службы полка, но продолжал летать на задания. На счету Титаренко более 400 боевых вылетов, 6 личных и 8 групповых побед. Соратники вспоминали о нем как о человеке неторопливом, спокойном и незлобивом. Он философски сносил все «приколы» неутомимых летчиков, отвечал изредка, но очень точно.

Надежный и внимательный в бою, он, несмотря на свои тридцать лет — возраст весьма преклонный для летчика-истребителя, был прекрасным ведомым. До прихода в полк Куманичкина он летал ведомым у командира полка Чупикова, затем стал ведомым Кожедуба, совершив с ним 40 боевых вылетов.

Подполковник Титаренко был начальником ВСС 324-й ИАД в Корее, хотя на боевые задания уже не летал — летать ему запретил лично Кожедуб. Этот отважный летчик и скромный человек погиб при совершении ночного полета на МиГ-15 в марте 1953 года. Иван Никитович помнил «Старика» всю жизнь.

Еще одним ветераном 176-го гвардейского был гвардии капитан О.С. Беликов, так же, как и Азаров, награжденный орденом Суворова III степени. Одновременно с Азаровым Указом от 19 августа 1944 года он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Олег Степанович Беликов был приглашен в состав 176-го гвардейского ИАП П.Ф. Чупиковым (ранее под его руководством он сражался в составе

41-го гвардейского ИАП). Беликов начал войну на Южном фронте в 1941 году, принимал участие в боях за Ростов, Армавир, Невинномысск. 5 апреля 1942 года во время штурмовки колонны войск противника его шестерка подверглась атаке истребителей противника. Беликов уверенно принял бой, сумел выйти из-под удара, немедленно контратаковал и в последовательных атаках сбил два Ме-109. Еще два истребителя противника были сбиты летчиками его группы.

В день начала Курской битвы в сорокаминутном маневренном бою он сумел сбить четыре самолета противника: Хе-111, Хш-126 и 2 Ме-109. К началу 1944 года он был уже признанным асом с тремя орденами Красного Знамени на груди и десятью победами на личном счету. 3 мая 1944 года во главе шестерки Ла-5 он решительно атаковал группу Ю-87. Несмотря на истребительное прикрытие, группа была рассеяна, а шесть «штук» было сбито. За этот «победный бой, проведенный с меньшими, чем у противника, силами», он и был награжден орденом Суворова III степени.

Несколько старше по возрасту остальных летчиков, очень сдержанный и серьезный, но, как и большинство летчиков Чупикова, с хорошим чувством юмора, гвардии капитан Беликов воевал в 176-м гвардейском истребительном полку на должности комэска. Он совершил более 700 боевых вылетов на И-16 и «лавочкиных», лично сбил 21 и в группе — 14 самолетов противника. Свою последнюю победу он одержал в небе над Берлином в апреле 1945 года. В боях был дважды сбит, тяжело ранен.

Сразу после войны гвардии капитан Беликов демобилизовался. Он жил и работал в Харькове, где и умер 28 февраля 1982 года.

Третьим по результативности, одержавшим 29 личных и 2 групповые победы, в 176-м гвардейском ИАП был гвардии старший лейтенант Н.С. Руденко. Свой победный счет этот летчик открыл под Сталинградом, где познакомился с Шестаковым. В одном из боев он был сбит и тяжело ранен. Шестаков не забыл Руденко и, став командиром 19-го ИАП, пригласил его в свой новый полк. Гибель Шестакова сильно повлияла на Руденко. Пытаясь отомстить за своего командира, он вскоре одержал свою первую двойную победу.

И в дальнейшем, до самого конца войны, он сбивал вражеские самолеты с завидной регулярностью. В 1945 году он уничтожил пять ФВ-190 и стал одним из лучших летчиков того времени. В июне 1945 года Руденко был удостоен звания Героя Советского Союза.

После войны он продолжил службу в ВВС, затем оказался в авиации флота, но в 1954 году ушел в запас в звании майора. Работал в Борисоглебске электромонтером.

Командиром второй эскадрильи был известнейший во время войны летчик, гвардии майор Андрей Яковлевич Баклан. Одержавший свои первые, но не записанные ему победы еще летом 1941 года, он прошел всю войну. Воевал на Западной границе и на Калининском фронте, под Сталинградом и на Украине, в Польше и Германии. Звания Героя Советского Союза он был удостоен в 1942 году. Этот летчик совершил более 700 боевых вылетов, ему были записаны лично сбитыми 22 самолета противника и 23 — в группе. В мае 1945 года Баклан был назначен командиром полка и направлен на войну с Японией.

Так же как Азаров, Беликов и командир полка Чупиков, он был кавалером ордена Суворова III степени. Кстати, за всю войну этим орденом было награждено около 60 летчиков. Из советских асов двумя орденами Суворова II степени награжден только Герой Советского Союза С.И. Миронов, орденами Суворова II и III степеней — Герой Советского Союза П.П. Крюков, орденами Суворова II степени — В.И. Давидков, Л.И. Горегляд, Г.В. Зимин, М.П. Нога, И.Д. Подгорный, А.И. Покрышкин, Е. Я. Савицкий.

Еще одним комэском «маршальского» полка был гвардии капитан А.А. Караев. Возрастной летчик (1915 года рождения), он состоялся как воздушный боец еще в 1941 году, в составе 5-го гвардейского ИАП. Но в полку у него не сложились отношения с некоторыми летчиками, и он перешел в 19-й ИАП. Здесь в режиме «свободной охоты» он пережил свое «второе рождение», и в 1945 году, в День Красной армии, за 16 лично сбитых в воздушных боях самолетов противника стал Героем Советского Союза. В берлинском небе во второй половине апреля он сбил четыре ФВ-190 и поставил победную точку 22 апреля 1945 года, доведя число личных побед до 20. Еще одну победу он одержал в группе.

Очень сдержанный, строгий, он держал себя несколько отчужденно, не участвовал в «гусарских» полковых мероприятиях, предпочитая уединиться с книгой.

Командиром 3-й эскадрильи в полку был гвардии капитан И.И. Щербаков, ровесник Караева. Иван Иванович имел большую летную практику, так как долгое время работал летчиком-инструктором в Вязниковской военной авиационной школе летчиков.

А. А. Щербаков — также ветеран 176-го гвардейского ИАП, однофамилец и ученик И.И. Щербакова — вспоминал, что Иван Иванович долго просился на фронт. Ему обещали, что его просьба будет выполнена тогда, когда он подготовит «студента» — своего однофамильца. Бывший студент иняза Саша Щербаков стал летчиком по просьбе отца —

начальника Главного политического управления РККА А.С. Щербакова. Иван Иванович подготовил своего однофамильца очень неплохо: впоследствии Александр Александрович, как мы уже упоминали, тоже стал Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР.

В сентябре 1943 года Александр Александрович Щербаков получил квалификацию летчика-истребителя, а Иван Иванович Щербаков — направление в 19-й ИАП. Здесь с мая 1944 года по апрель 1945 года он совершил 123 боевых вылета, в 20 воздушных боях лично сбил 15 немецких истребителей — 3 Ме-109 и 12 ФВ-190. В октябре 1944 года лейтенант А.А. Щербаков был переведен в 176-й гвардейский ИАП, стал гвардии лейтенантом и несколько боевых вылетов совершил в паре со своим бывшим наставником.

В мае 1946 года гвардии капитану И.И. Щербакову было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны он продолжил службу в ВВС, летал на реактивных боевых машинах. Ушел в запас в 1957 году в звании полковника. Жил и работал в Кременчуге Полтавской области.

К числу сильнейших летчиков полка принадлежал и гвардии лейтенант Георгий Прокофьевич Орлов, погибший в бою над плацдармом на западном берегу Одера 12 февраля 1945 года. В нем участвовали три пары 176-го гвардейского ИАП — Кожедуба, Куманичкина и Орлова, на счет которых были записаны 8 сбитых самолетов противника. В этом бою Кожедубу записали сбитыми три ФВ-190.

Г.П. Орлов воевал с осени 1942 года в составе 263-го ИАП. В июле 1943 года, уже став асом, он был переведен в 19-й ИАП. Вскоре он был назначен командиром звена. К моменту гибели на счету Орлова было 12 лично сбитых самолетов противника.

В паре с Орловым воевал один из ветеранов полка, гвардии лейтенант Андрей Емельянович Стеценко. На тяжелых «харрикейнах» он участвовал в боях под Ленинградом, а осенью 1942 года был переведен в состав 19-го ИАП. А.Е. Стеценко довел свой счет до 14 личных побед, был назначен командиром звена, войну закончил в звании гвардии старшего лейтенанта.

Еще одним Героем Советского Союза в полку был товарищ Стеценко, гвардии старший лейтенант Владимир Александрович Громаковский. В боевых действиях он участвовал с лета 1942 года. Воевал на Як-1 в составе 896-го ИАП. В октябре вместе со Стеценко он был направлен в 19-й ИАП. Громаковский рос постепенно и как атакующий летчик сформировался к концу войны. На его счету — И «фоккеров», сбитых в 1945 году. Более полутора десятков вылетов он сделал в паре с Кожедубом. «Обеспечил» Кожедубу сбитие восьми самолетов (в том числе трех — 12 февраля 1945

года). Кожедуб оценивал его как надежного, внимательного, но немного горячащегося летчика. Громаковский, как большинство асов, специализировался на истребителях, их у него насчитывалось 14 из 15 самолетов, сбитых к концу войны. Еще один самолет противника был сбит им в группе.

Выдающимся летчиком-истребителем был командир звена 176-го ИАП гвардии капитан Павел Иванович Масляков. Свои первые победы этот летчик одержал еще летом 1941 года. В 1942—1943 годах он работал летчиком-испытателем в НИИ ВВС. С испытательной работы он стремился на фронт и был приглашен в полк Л.Л. Шестаковым. С января 1944 года воевал в составе 19-го ИАП. На счету Павла Ивановича не менее 13 самолетов противника, сбитых лично, и 9 — в группе. Почти половина сбитых им самолетов — двухмоторные и даже четырехмоторные машины. На счету П.И. Маслякова и последняя победа полка — Me-109, сбитый им 29 апреля 1945 года.

«Замечательный летчик, храбрый, опытный пилот, — вспоминает о нем А.С. Куманичкин. — У Паши был неповторимый номер: "Два медведя, два слона" — грандиозный коронный танец, без которого не обходился ни один наш вечерний концерт после разбора. Танец этот был придуман самим исполнителем, который топтался с ноги на ногу, широко раскинув руки и качая головой на восточный манер. Номер этот вызывал бурный восторг летчиков».

Этот мужественный и скромный человек погиб в авиакатастрофе 24 марта 1949 года.

Гвардии лейтенант Кирилл Кириллович Бачило имел на своем счету не менее 12 личных побед. В одном из вылетов, перевоза в люке истребителя своего грузного, под 100 килограммов, техника, он заметил и атаковал неприятельский разведчик — Ю-88. Подкравшись на утяжеленном «лавочкине» снизу, точной очередью по кабине он сбил двухмоторную машину.

Гвардии старший лейтенант Михаил Федорович Тараканов, командир звена 1-й эскадрильи, имел на своем счету не менее восьми личных побед. В одном из вылетов зимой 1945 года он был вынужден в одиночку принять бой с шестеркой неприятельских самолетов. Он сбил три вражеских машины, но сам был подбит, при посадке скапотировал и раненый пролежал под самолетом более суток. После излечения в госпитале вернулся в полк и воевал до конца войны.

Не менее десятка боевых вылетов Кожедуб совершил с Д.М. Нечаевым. Очень собранный, надежный и точный летчик, — вспоминал о

нем С.М. Крамаренко. На счету гвардии лейтенанта Нечаева было 5 официальных личных побед.

Каждый летчик полка, за исключением двух-трех человек и летчиков последнего, мартовского пополнения 1945 года, был результативен.

Николай Савин — опытный и отважный летчик был постоянным ведомым комэска-один — А. Баклана.

Андрей Григорьевич Громов был постоянным ведомым Евгения Азарова. На его официальном счету было 7 личных и несколько групповых побед. Азаров не отличался остротой зрения, и Громову приходилось быть «глазами» этой успешной пары.

Гвардии лейтенант П.А. Богданов имел на своем счету не менее четырех сбитых самолетов противника. Один из ветеранов полка, он был дисциплинированным и надежным летчиком. После войны Павел Александрович работал на производстве, жил в Туапсе. Он автор десятков статей в периодической печати и биографической книги «Маршал Новиков», изданной в 2006 году.

Л. Л. Шестаков, а за ним и П.Ф. Чупиков при поддержке главкома Главного маршала авиации А.А. Новикова создали великолепный летный ансамбль, которому не страшны были никакие немецкие асы, имен которых во время войны советские летчики даже и не знали. Этот сплоченный коллектив точно выполнял поставленные задачи, умело вводил в бой молодых летчиков, наносил тяжелые поражения противнику. Спокойная, дружеская атмосфера в полку, отменный технический состав и передовая отечественная авиационная техника позволяли летчикам быстро расти в тактическом отношении.

В боях Великой Отечественной войны летчики полка совершили 8422 (по другим данным — 9450) боевых вылета, на их счет было записано 389 сбитых самолетов противника и 56 (по другим документам — 55) вражеских самолетов, уничтоженных на аэродромах. Потери полка составили 53 летчика и 119 самолетов, из них 15 самолетов отнесены к небоевым потерям.

С января 1944 года полк был перенацелен исключительно на ведение свободной охоты. За этот период было проведено 4016 самолето-вылетов, 224 воздушных боя, записано на счет летчиков полка 267 сбитых самолетов противника. При этом полк потерял 10 своих летчиков. Для сравнения отметим, что в боях под Ленинградом в 1941—1942 годах полк провел 415 воздушных боев, записал на свой счет 76 сбитых самолетов, потеряв 36 летчиков и 57 самолетов.

Конечно, таких полков было немного, и они заметно выделялись на

общем фоне^[39]. Благодаря их усилиям ВВС РККА переломили хребет люфтваффе и в 1944—1945 годах, завоевав господство в воздухе, обеспечили победное наступление советских войск и освобождение Европы.

Командировка

Свои первые победы в составе 176-го гвардейского ИАП гвардии капитан Кожедуб одержал, находясь на усилении войск 3-го Прибалтийского фронта, в составе 14-й воздушной армии. Приказ «об усилении десяткой летчиков-асов частей ВВС 14-й ВА для борьбы с вражескими охотниками» был отдан командующим ВВС РККА Главным маршалом авиации А.А. Новиковым. В составе 14-й воздушной армии был не один десяток блестящих асов и несколько сильных истребительных полков, но командующий с подчеркнутым вниманием относился к «своему» 176-му гвардейскому. Собственно, поэтому он и был прозван «маршалским».

«В боях за освобождение Прибалтики участвовала группа истребителей под командованием прославленного воздушного бойца дважды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба. Летчики его группы занимались "свободной охотой" и хорошо помогали нам в уничтожении вражеских самолетов», — писал впоследствии командующий 14-й воздушной армией Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации И.П. Журавлев.

В сентябре 1944 года Кожедуб сбил 3 истребителя-бомбардировщика ФВ-190. Два самолета ему удалось уничтожить 22 сентября и один — 25-го, северо-западнее Валмиеры. Командование люфтваффе делало ставку на эти машины, считая, что, отработав по наземным целям как штурмовик, сбросив бомбы и став намного легче, он мог действовать как истребитель. ФВ-190 как истребитель был хорошо вооруженной (до семи точек), достаточно скоростной, но перетяжеленной машиной (более чем на тонну тяжелее «лавочкина»). Да и хороших летчиков для новых машин люфтваффе подготовить уже не успевало. Главный недостаток малоопытных летчиков-истребителей — невысокую осмотрительность — сполна использовали асы ВВС РККА и союзников. Кожедуб чаще атаковал эти машины из задней полусферы, от солнца, предельно разгоняя свою машину. Был у Кожедуба, как уже отмечалось, и свой «фирменный» прием, когда он атаковал самолет противника снизу, от земли, с короткой дистанции. Такие атаки бывали самыми опасными для противника, но требовали от летчика исключительных навыков в пилотировании машины на предельно малой высоте и самообладания. Не случайно, что впоследствии ни командиры Кожедуба, ни он сам не афишировали этот

способ боя, ясно представляя его повышенную опасность для атакующего.

В самом конце сентября 1944 года, возвращаясь парой с Д. Титаренко из безрезультатного вылета в район Риги, Кожедуб заметил ниже, на высоте около 4500 метров, двухкилевый самолет, принятый им первоначально за Пе-2. Однако, приглядевшись, разглядел тупой нос, длинный фюзеляж и характерный боковой контур машины. Это был редкий гость До-217. Резко развернувшись, Кожедуб опрокинул истребитель в атаку. Вот как он вспоминал об этом:

«Разведчик продолжает снижаться. Вот высота уже около 1000 метров. Скорость нашего полета превышает предельную. Расстояние между нами и разведчиком быстро сокращается. Впереди — Рижский залив. Всматриваюсь: истребителей противника нет. Даю команду товарищу:

— Атакую! Прикрой!

Подлетаю к разведчику почти вплотную. Стрелки открывают сильный огонь. Трассы осыпают мой самолет.

Нажимаю на гашетки. Очередь. Но тут мой самолет вздрогнул, и не успел я разобраться, в чем дело, как он перевернулся на спину.

Напрягаю все силы и выравниваю самолет.

— Ты ранен? — слышу испуганный голос Дмитрия.

— Да нет. Видно, в спутную струю от "дорнье" попал. А где же он?

— Впереди нас ковыляет, подбит.

Делаю попытку снова атаковать. Увеличиваю скорость, но самолет опять переворачивает на спину. С трудом его выравниваю.

— Да что с тобой? — снова тревожно спрашивает Титаренко.

— Переворачивает, Дима!

Сбавляю скорость, стараясь удержать самолет в горизонтальном положении.

Противник уходит. Не могу дать команду Титаренко добить: бензин у нас на исходе....

Все взвесив, иду на посадку и я. Самолет касается земли. Заруливаю к своей стоянке. И тут "лавочкин" останавливается. Сбежались товарищи, разглядывают плоскость. Вылезая из кабины, слышу слова техника Васильева:

— Да, повреждение серьезное. Как только самолет держался в воздухе, не перевернулся?! Да вы не волнуйтесь, товарищ командир, починим быстро...

За несколько дней наша группа уничтожила 12 вражеских самолетов. А главное, нам удалось нанести моральное поражение немецким асам, и они стали уклоняться от боев. Задание было выполнено»

Всю жизнь Кожедуб, словно азартный охотник, жалел, что ему не удалось тогда добить эту относительно редкую на Восточном фронте и очень скоростную машину. В модификации Р — высотного бомбардировщика и разведчика — она развивала фантастическую для винтомоторного бомбардировщика скорость — до 780 км/ч. Самолеты этой модификации несли два двигателя ДБ603А по 1750 л. с, но три мотора. Третий мотор — ДБ605Т применялся для привода турбокомпрессора. До-217 было построено более 1700 штук, и он имел 40 (!) модификаций. Такой самолет был крайне редким трофеем среди советских асов и союзников. А они оставили подбитого разведчика с дымом над морем, на относительно небольшой высоте. Возможно, истребитель Кожедуба был подбит тогда из пары неподвижных пулеметов МГ81, устанавливаемых в самом хвосте, позади стабилизатора, на некоторых модификациях До-217. Такое же необычное расположение вооружения несли также некоторые Хе-111.

В отдельном, гвардейском, «маршальском»

В октябре 1944 года активность авиации на советско-германском фронте заметно снизилась. Наступила оперативная пауза. 19 ноября Павел Федорович Чупиков вызвал к себе Кожедуба и, зачитав приказ главкома ВВС, объявил ему о присвоении звания майора. Командир тепло поздравил летчика и подарил ему майорские погоны.

— Теперь мы на одной дорожке. — Павел Федорович, носивший в то время звание полковника, указал на просвет своего погона и на новые погоны Кожедуба. — Догоняй!

Воспользовавшись затишьем, командование 16-й воздушной армии собрало в городе Бяла-Подляска слет бывалых летчиков. Из 176-го гвардейского ИАП помимо Кожедуба были приглашены командир полка П.Ф. Чупиков, штурман полка А.С. Куманичкин, комэски Н.С. Руденко, И.И. Щербаков. Свидетельствует командующий 16-й воздушной армией С.И. Руденко:

«В конце декабря 1944 года командование и политотдел воздушной армии провели слет лучших летчиков-истребителей и штурмовиков. Обсуждались тактика воздушного боя и взаимодействие с наземными частями в предстоящей операции. Присутствовало 110 воздушных асов, в их числе 18 Героев Советского Союза. Они делились опытом, обсуждали, как лучше действовать в будущем. Яркие карты и схемы, рисунки отдельных характерных вылетов подчеркивали серьезность и деловитость, царившие здесь...

Когда на трибуну поднялся Иван Никитович, в зале воцарилась тишина. На одном боевом вылете, когда были сбиты три вражеские машины, бывалый истребитель показал, как нужно использовать для внезапности удара солнце, облака, рельеф местности, каково значение первой атаки, которая должна быть губительной для врага.

— С самого начала войны, — сказал дважды Герой, — у меня хранится записная книжка. На первых ее страницах — заповеди легендарного полководца Александра Васильевича Суворова русским воинам. Одна из них гласит: "Никогда не отбивайся, а всегда сам бей! Одними отбивками врага не одолеешь". И еще: "С толком, но смело лезь вперед!" Сила истребителя, — продолжал Кожедуб, — как раз и состоит в дерзости и расчете. Много ли проку от храбрости, если ты бросишься на врага и тебя тут же уничтожат? Началу атаки всегда предшествует быстрый

и точный расчет. Надо оценить силы противника, разгадать его замысел, найти в этой обстановке самое слабое его место — и уж тогда, не раздумывая, дерзко, внезапно нанести первый удар, чтобы ошеломить врага, не дать ему опомниться, расстроить его боевой порядок, и тут же — опять атаковать. Такой бой, как правило, короткий, но до предела напряженный. В него надо вложить все свое мастерство, слиться воедино с машиной, мобилизоваться. Каждым мускулом своего тела нужно стремиться к победе, и только к победе».

В начале января 1945 года погода не радовала летчиков. Сырость, низкая облачность, ограниченная видимость. Зато порадовали инженеры и снабженцы: в полк прибыла первая партия фотокинопулеметов (ФКП) американского производства, устанавливаемых на истребитель. Они включались на съемку той же гашеткой, что приводит в действие пушки. ФКП позволяли заснять цель в момент ее поражения. Позднее анализ кадров ФКП стал необходимым условием подтверждения победы.

— Освоили их быстро, — вспоминает Кожедуб. — Результаты получались замечательные. Фотоконтроль еще больше подтягивал летчиков.

Надо заметить, что в советских ВВС аналог ФКП применялся еще в финляндскую войну. В ряде случаев он позволял получать четкий снимок подбитого самолета.

Кожедуб в то время чувствовал себя очень одиноким человеком. Грусть навевали воспоминания о семье, оставшейся где-то далеко, на Восточной Украине. С братьями он связь потерял: один из них пропал без вести под Сталинградом, другой переменил место службы. Друзья, с которыми сроднился, остались на соседнем фронте. Правда, новые товарищи — известные боевые летчики — относились к нему с заметным уважением. Свое одиночество Иван скрашивал тем, что писал, наверное, сотни писем — родным, друзьям детства, товарищам по училищу, фронтовым друзьям по 240-му ИАП, отвечал незнакомым людям на письма из тыла.

В новом полку он познакомился с худеньким пятнадцатилетним мальчишкой, одетым в застиранную солдатскую форму. Это был Давид Хаит, 1928 года рождения, уроженец Риги, бежавший в 1941 году от нацистских репрессий, но потерявший в Риге всю свою семью. Изуверы убили его мать, отца, сестер. Мальчишка был с характером, он несколько раз сбегал на фронт из советских детприемников и детских домов, полуголодного, его ловили и возвращали обратно. Наконец ему повезло — он попал в «маршальский» полк, где его поставили на довольствие и

«назначили на должность» сына полка. Давид был парнем одаренным и смелым, немного знал немецкий язык. Освоив мотоцикл, он вовсю старался быть полезным и успеть везде — помочь техникам, сгоняв к соседям за хитрой «приспособой», наглушить рыбы летчикам, перевести показания пленного со сбитого самолета. Все летчики 176-го полка, оставившие мемуары, запомнили Давида, все отмечали его мальчишескую отвагу в случившихся стычках с «бродячими» немцами и диверсантами.

На Кожедуба печальная судьба парня произвела сильное впечатление. Почувствовав в нем родственную душу, он был к нему подчеркнуто внимателен, дружелюбен, часто беседовал с ним, делился нехитрым угощением, рассказывал о воздушных боях, ставил посильные задачи.

Надо сказать, что и после войны Иван Никитович всячески опекал Давида. Он устраивал его на учебу, ходатайствовал за него в институте, а позднее рекомендовал на работу в КГБ. Однако после «маршальского» полка найти себе место в мирной жизни повзрослевшему Давиду оказалось непросто. В конце концов он в начале 80-х годов уехал в Израиль. Этого Иван Никитович не простил Хаиту. В «рабочем» экземпляре книги, которую он готовил для переиздания, всякое упоминание о Хайте было вычеркнуто.

...С ноября 1944 года в 176-м гвардейском полку на стажировке находился майор Я.В. Филиппов. Из-за непростых погодных условий ему долго не удавалось побывать в воздушном бою. 16 января 1945 года сквозь ключья туч выглянуло голубое небо, и Кожедуб, с согласия командира полка, тут же поднял свой Ла-7 в небо, прихватив с собой и стажера. Перелетев линию фронта южнее Варшавы, пара на малой высоте прошла над несколькими вражескими аэродромами, не заметив хорошо замаскированных и рассредоточенных самолетов. На обратном пути на подходе к линии фронта Кожедуб заметил в стороне группу из 12 барражирующих неприятельских самолетов. Бросив ведомому привычное: «Атакую, прикрой!», Кожедуб перевел запас высоты в скорость и, наметив для себя цель, с расстояния 200—100 метров, со стороны солнца, сзади-сверху-слева атаковал ведущего крайней четверки ФВ-190, идущей в строю левого пеленга. Длинной очередью он поджег самолет противника, который упал в районе Студзяна. Из атаки истребители вышли левым боевым разворотом. ФВ-190 преследовали их на протяжении 20—30 километров. Вторично вступать в воздушный бой наши самолеты не могли — кончалось горючее, были израсходованы почти все боеприпасы.

Стажер, но в то же время опытный летчик, был в восторге от боя, от мастерства своего ведущего, от точности его действий. На земле он долго

тряс Кожедубу руку, который с трудом скрывал свое смущение.

10 февраля 1945 года в 11 часов 55 минут на свободную охоту в район переправ через Одер вылетела пара Кожедуб — Александрюк. На высоте 4000 метров они встретили одинокого ФВ-190, который, заметив советские истребители, сразу сбросил бомбы и попытался уйти под облака. Кожедуб атаковал с полупереворота, под ракурсом 2/4. Противник вышел из-под атаки и стал уходить с набором высоты. Александрюк, нарастив скорость, настиг противника и с дистанции 100—70 метров сбил его точной очередью. Самолет противника перешел в беспорядочное падение. Случилось это в районе населенного пункта Лечин, в 20 километрах северо-западнее Кюстрина.

В тот же день около 16 часов 15 минут пара Кожедуб — Титаренко в районе аэродрома Морин была наведена на одиночный ФВ-190, пытавшийся подкараулить идущие на посадку советские самолеты. Заметив неприятельский самолет на высоте 300 метров, Кожедуб немедленно нарастил скорость и, стремительно сблизившись с ним, открыл огонь с 50 метров. Самолет противника после атаки потерял устойчивость и упал на лес северо-западнее аэродрома. Летчик выбросился с парашютом и был взят в плен.

Вот как описывает тот бой сам Кожедуб:

«10 февраля Титаренко и я возвращались с охоты без добычи.

Перелетели Одер. Слышу по радио свои позывные. Узнаю голос командира полка. Чувствую — он встревожен. Сообщает, что над аэродромом появились два немецких самолета, как будто "мессеры". Так случилось, что наших самолетов в воздухе не было, а поднять на перехват нельзя: на взлете враг мог сбить. Увеличиваю скорость и вижу два самолета незнакомых очертаний: нос напоминает "Мессершмитт-109", а хвост — "фоккера". Ясно — это и есть немецкая новинка.

С ходу атакую ведущего. Открываю огонь. От "фоккера" что-то отлетело, и за ним потянулся широкий белый шлейф. Очевидно, пробита водосистема. Второй скрылся в облаках.

Подбитый самолет пошел к земле в стороне от аэродрома. Но вдруг снова стал набирать высоту: видимо, летчик рассчитывал дотянуть до своих — ведь линия фронта рядом.

Нет, тебе не уйти! Даю вторую очередь. Вспыхнул мотор. Самолет стал падать. И вдруг от него снова что-то отделилось.

В воздухе появился белый купол парашюта. Его несло к нашему аэродрому.

Первым ко мне на аэродроме подбежал Куманичкин:

— Поздравляю с пятидесятым: сбил, как говорят, с доставкой на дом! Фашист приземлился невдалеке от аэродрома, попытался уйти в лес, да наши техники мигом его поймали.

Мы с Куманичкиным и Титаренко отправились на КП, где командир вел допрос гитлеровского летчика. Хаит бойко переводил показания пленного — белобрысого, в белой замшевой куртке, измазанной грязью. Под правым глазом у аса красовался внушительный фонарь.

Фашист пытался сдерживать дрожь. Поглядывая на нас исподлобья, с важностью сообщил, что он — сын знатного немецкого барона, недавно переброшен в числе других фашистских асов с Западного фронта, где сбил 8 англоамериканских самолетов. Сынок барона поинтересовался, кто его сбил. Узнав, вдруг стал заискивающе улыбаться, протянул мне руку и что-то залопотал: оказывается, поздравлял с победой. Его заискивание было мне противно, и я резко повернулся к нему спиной».

Можно предположить, что незнакомой машиной, встретившейся Кожедубу, был длинноносый ФВ-190 Д-9 с рядным двигателем Юмо-213, позволявшим в режиме водометанолового форсирования резко, на 25 процентов, увеличивать мощность. «Доры», как именовали этот тип «фоккеров», поступали в войска с августа 1944 года. Они имели скорость более 700 км/час и предназначались прежде всего для перехвата американских тяжелых бомбардировщиков. Этих машин было выпущено около 700. Имелась и еще более «продвинутая» модификация длинноносого «фоккера», названная в честь генерального конструктора Курта Танка Та-152 и развивавшая скорость около 750 км/час. Но таких машин было построено всего 67 штук. Длинноносого «фоккера» и «лавочкина» роднило то, что эти машины были результатом коренной модернизации самолетов, с заменой одного типа двигателя на другой.

12 февраля 1945 года в 18.30 пара гвардии майор И.Н. Кожедуб — гвардии лейтенант В.А. Громаковский вылетела на прикрытие переправ через Одер. Западнее Кинитца под облачностью, на высоте 400—500 метров, они встретили группу до тридцати ФВ-190, готовившуюся атаковать советские наземные войска. Кожедуб, вызвав две другие пары, находившиеся в воздухе, резко снизился и от земли атаковал группу сзади, с дистанции 100 метров. В результате был сбит истребитель-бомбардировщик противника. Еще один «фоккер» сбил его ведомый Громаковский. В этот момент к месту боя подошла пара С.А. Куманичкин — С.М. Крамаренко. Куманичкин с ходу атаковал противника и на малой высоте сбил ведущего. Другая пара — гвардии лейтенант А.Е. Стеценко — гвардии лейтенант Г.П. Орлов дружным ударом сзади-сверху сбита два

ФВ-190. На выходе из атаки под удар четырехпушечного «фоккера» попал «лавочкин» Орлова. Одна из длинных очередей накрыла его, и советский истребитель вместе с двумя падающими немецкими машинами врезался в землю. Неприцельно сбросив бомбы, немецкие самолеты ушли с набором высоты. Кожедуб на вертикали легко догнал тяжелого «фоку» и с 30 метров накрыл его точной очередью. Еще один «фоккер» попал под удар Владимира Громаковского. Короткий трехминутный бой был окончен. Потеряв одного истребителя, гвардейцы сбили восемь самолетов противника.

Советские пехотинцы, на головы которых вот-вот должны были посыпаться немецкие бомбы, были не только спасены от опасного удара, но и стали свидетелями напряженного боя, большая часть которого прошла на малой высоте прямо над ними. Они были поражены красотой и динамикой схватки. Среди наблюдавших этот бой был командующий 5-й ударной армией генерал-полковник Н.Э. Берзарин^[40]. Отзывчивый и честный, великолепный военачальник, он был восхищен увиденным и немедленно прислал в полк радиogramму:

«По мастерству, красоте, спаянности этот бой является триумфом нашей авиации. Поражен мастерством и отвагой летчиков. Берзарин».

Столь похвальный отзыв уже сам по себе был для летчиков высокой наградой.

Для Ивана Никитовича этот бой был памятен по нескольким причинам. Во-первых, это был его единственный бой, по результатам которого Кожедубу были записаны сразу три победы. Во-вторых, запомнились радиogramма Берзарина, восторженные статьи во фронтовой газете, «Сталинском соколе» и «Красной звезде», безусловное подтверждение сбитых самолетов. А в-третьих, осталось горькое чувство от потери, понесенной в бою группой Кожедуба. На своем боевом пути Кожедубу лишь трижды довелось терять товарищей в воздушных боях, и утраты эти отдавались болью в душе на протяжении всей его жизни.

В 176-м гвардейском полку «стоял на довольствии» забавный, но опасный зверь — медвежонок Зорька. Историю его появления в части описывает А.Я. Баклан:

«В последних числах июля 1944 года к нам на аэродром Зосин, неподалеку от Варшавы, прилетел на "дугласе" Главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза А.А. Новиков. В дар полку он привез "живой талисман" — медвежонок. Медвежонок был маленький, тощий и совершенно дикий. Он всего на свете боялся, не давался в руки, на всех рычал, отчаянно царапался и кусался. От любой еды (а уж чего только ему

не предлагали!) отказывался...

Но нашелся все же в нашей 3-й эскадрилье человек, который добровольно вызвался ухаживать за маленьким дикарем. Этим человеком был летчик Дима Нечаев. Наверняка он очень любил животных, а уж упорству и терпению Димы можно было только позавидовать!»^[41]

Благодаря стараниям Нечаева зверек поправился, осмелел, перестал дичиться. На всю жизнь запомнил любимца полка и Кожедуб:

«Оглядываюсь — к нам подбегает косматый круглый медвежонок. Глазки у него весело блестят. Он переваливается и посапывает. Я от удивления останавливаюсь. Летчики хохочут.

— Это наш любимец, баловень, — говорит Чупиков, поглаживая медвежонка по широкому лбу.

...Титаренко, Шебеко и я пришли в свою комнату, зажгли свет. На одной из постелей кто-то лежит, накрывшись с головой одеялом. Посмотрели — да это Зорька! Положила голову на подушку и крепко спит.

Мы так хохотали, что прибежали летчики из других комнат. Стали будить медвежонка. Он ворчит, лапами отмахивается и ни с места. Осторожно стащили его и положили под койку. Зорька поворчала-поворчала, видит — делать нечего, и снова заснула».

В своих книгах Иван Никитович припоминает десяток эпизодов с участием медвежонка. Вспоминают о нем и другие авторы военных публикаций из числа летчиков полка. Между тем зверь вырос и стал опасен. Несколько летчиков уже носили на теле шрамы от его когтей и зубов.

Однажды Зорька, прогуливаясь в окрестностях аэродрома, выскочила прямо на проходившую колонну войск, напугав нескольких солдат. Медвежонок был убит автоматной очередью — к общему огорчению личного состава «маршальского» полка.

Первые боевые реактивные...

27 августа 1939 года, за четыре дня до начала Второй мировой войны, немецкий летчик-испытатель фон Охаймб совершил первый в истории полноценный (со взлетом и посадкой) полет на реактивном самолете. Полет этот, по понятным причинам окутанный атмосферой глубокой секретности, был выполнен на новой машине конструкции Эрнста Хейнкеля — Хе-178. Ровно через год под восторженный шум, поднятый в прессе, поднялся в воздух итальянский реактивный самолет «Капрони-Кампини». 15 мая 1941 года взлетел английский реактивный самолет «Глостер-Уиттли», а 1 октября 1941 года на самолете «Белл-Аэрокомет» полетел американец Роберт М. Стенли.

В Советском Союзе первый реактивный «подлет» — после буксировки на высоту 2800 метров, когда запускался жидкий реактивный двигатель (ЖРД), — выполнил 28 февраля 1940 года летчик-испытатель В.П. Федоров. Полет этот был совершен на специально спроектированном планере-ракетоплане конструкции С.П. Королева с ЖРД конструкции В.П. Глушко. Общий вес самолета составлял 656,8 килограмма, назывался он ракетоплан РП-318-1. Программа эта, несмотря на очевидную перспективность, была нелюбимым дитятей и у руководства Реактивного института, где она проводилась, и в Наркомате авиационной промышленности, и у военных. Главные конструкторы ракетоплана и двигателя будущие творцы советских баллистических ракет и выдающейся космической техники — С.П. Королев и В.П. Глушко — находились в то время «в местах, не столь отдаленных», а без них развить конструкцию не смогли. Ракетоплан выполнил всего три полета (28 февраля, 10 и 19 марта 1940 года), был перевезен в Москву и в августе 1941 года сгорел при налете немецкой авиации.

Первым советским реактивным самолетом, совершившим относительно полноценные, но смертельно опасные полеты, был истребитель-перехватчик БИ-1, сконструированный в ОКБ В.Ф. Болховитинова. Начав разработку по собственной инициативе, конструкторы А.Я. Березняк и А.М. Исаев в начале войны предложили Болховитинову подать проект постановления о создании нового самолета. Предложение получило поддержку, только самолет предписывалось выпустить не через три месяца, как просили конструкторы, а через 35 дней. ОКБ Болховитинова было объявлено «на казарменном положении», и к

сентябрю 1941 года первый экземпляр самолета был готов и отправлен на испытания.

Для пилотируемого самолета машина имела небольшие размеры: 6,935 метра составляла его длина, 6,6 метра — размах крыльев. Взлетная масса — 1650 кг. Двигатель — 48-килограммовый ЖРД Д-1А-1100 (последняя цифра — величина тяги двигателя в килограммах) Л.С. Душкина. На истребителе устанавливались две пушки ШВАК.

Испытывали БИ-1 опытные летчики-испытатели, ставшие также и выдающимися боевыми летчиками, — Г.Я. Бахчиванджи и К.А. Груздев. 15 мая 1942 года, опять-таки ровно через год после полета английского «Глостера-Уиттли», капитан Г.Я. Бахчиванджи совершил первый полет на БИ-1 и затем выполнил еще пять. Один полет в декабре 1942 года совершил подполковник К.А. Груздев. В полете была достигнута скорость порядка 800 км/час, скороподъемность — 82 м/с, продолжительность полета — 7 минут. Полет на этом маленьком и быстром летательном аппарате был исключительно рискованным не только из-за очевидного несовершенства конструкции и неважной управляемости самолета. Он осложнялся еще течами и испарениями азотной кислоты, подававшейся в кабину.

27 марта 1943 года при совершении седьмого испытательного полета, когда, предположительно, была достигнута скорость 900 км/час, траектория полета неожиданно изменилась — из горизонтального полета самолет перешел в пологое пикирование и столкнулся с землей. Пилотировавший его капитан Г.Я. Бахчиванджи погиб. Посмертно он был удостоен звания Героя Советского Союза.

В. Б. Шавров — авиаконструктор и автор фундаментального трехтомного труда «История конструкций самолетов в СССР» — называет причиной катастрофы БИ-1 затягивание в пикирование, что характерно для самолетов с прямым (нестреловидным крылом) на скоростях около 900 км/час и выше.

Была построена фронтовая серия из восьми самолетов, получивших название БИ-2. Восьмой и единственный полет на БИ-2 совершил с Люберецкого аэродрома летчик-испытатель Б.Н. Кудрин. В войска эта машина не пошла. Официальная причина — крайне малый радиус (дальность) полета. Летные испытания самолета больше не проводились.

Первыми советскими реактивными самолетами после БИ-1 и БИ-2 стали МиГ-9 и Як-15, взлетевшие уже в мирное время в один день — 24 апреля 1946 года (МиГ-9, пилотируемый А.Н. Гринчиком, взлетел на три часа раньше). На них были установлены трофейные апробированные немецкие двигатели: два БМВ-003 с тягой по 850 кг каждый — на МиГ-9 и

ЮМО-004 (тяга 900 кг) — на Як-15.

В годы войны немецкие наука и промышленность позволили создать целый ряд реактивных и главным образом турбореактивных машин. Некоторые из них выпускались серийно. Это — «Арадо-234» (построено 214 штук), «Хейнкель-162» (построено около 300), «Хейнкель-280», совершивший первый и третий в истории полет 2 апреля 1941 года, «Хеншель-132», «Бэйхем-349», «Блом унд Восс-40» и 155, «Мессершмитт-163» (построено 370 штук), «Мессершмитт-263», «Мессершмитт-328» и конечно же великолепный Me-262 (в варианте истребителя и бомбардировщика построено по одним данным 1433, по другим — 1294 штуки). Среди этих машин выделялись вертикально стартующий, похожий на «Буран» «Бэйхем-349» и «летающее крыло» — Me-163. Ну а Хе-162 «Саламандра» современно выглядит и сегодня. Немецкие реактивные самолеты-снаряды ФАУ-1 и ФАУ-2 фактически являются крылатыми и баллистическими ракетами.

Большинство их создателей — крупных ученых и инженеров, включая доктора Липпиша, Зенгера, Вальтера, Вернера фон Брауна, работали после войны на аэрокосмическую и военную промышленность США. В Советском Союзе трудились далеко не лучшие немецкие специалисты — в большинстве своем те, кто не смог бежать на Запад, хотя специальные программы спецслужб по обеспечению их «эмиграции» существовали и в США, и в Англии. Совсем небольшую часть среди этих людей составляли те, кто приехал в СССР по идеологическим причинам, пронеся свои убеждения вопреки нацистской пропаганде.

Реактивные немецкие самолеты работали главным образом на Западном фронте, пытаясь защитить Германию от массированных бомбардировок американцев и англичан. Здесь они и понесли основные потери.

...Во второй половине дня 14 февраля 1945 года на охоту отправилась пара Чупиков — Куманичкин. В районе Одера они заметили незнакомый самолет и немного приблизились, но тот резко ускорился и вскоре исчез за облаками. Чупиков успел включить ФКП и, хотя дистанция была около 700 метров, произвел съемку. После проявления пленки на снимках распознали немецкий турбореактивный истребитель Me-262 А-1а «Швальбе». Возможно, что это был бомбардировщик Me-262 А-2 «Штурмфогель» — о различных модификациях Me-262 советские летчики и разведка тогда еще не знали.

В различной литературе о Кожедубе иногда ошибочно утверждается о сбитии им в феврале 1945 года реактивного Me-262, причем даты

приводятся разные. Но в числе сбитых им самолетов Me-262 наш герой никогда не называл. Очевидно, речь идет совершенно о другом типе реактивных машин. Вот как рассказывает об этом случае сам Кожедуб в своей книге «Служу Родине» (очень похоже он описывает этот бой и в более позднем издании — «Верность Отчизне»):

«24 февраля я вылетел в паре с Титаренко на свободную "охоту".

Внимательно слежу за воздухом. Вижу из-за дымки, на высоте трех тысяч пятисот метров, появляется самолет. Не замечая нас, он идет вдоль Одера на скорости, предельной для наших "лавочкиных". Всмотриваюсь: это, безусловно, реактивный самолет. Быстро разворачиваюсь, даю мотору полный газ и начинаю его преследовать. Летчик-фашист, очевидно, и не смотрел назад, надеясь на большую скорость своего самолета. Я опасаюсь, что, заметив нас, он, по обыкновению, уйдет. "Выжимаю" из машины максимальную скорость, стараясь сократить дистанцию и подойти под вражеский самолет.

Мой напарник не отстает от меня. Зная его горячность, предупреждаю, чтобы он не терял хладнокровия, не начинал действовать без моей команды.

Хочется подробно, поближе рассмотреть реактивный самолет и, если удастся, открыть по нему огонь.

Снижаюсь и подхожу под немца со стороны хвоста на расстояние двухсот метров. Удачный маневр, быстрота действия плюс скорость моего самолета — все это позволило приблизиться к реактивному самолету.

И вдруг в него неожиданно для меня полетели трассы — мой напарник не выдержал! Я был уверен, что "старик" испортил план моих действий, и в душе нещадно ругал его. Но, оказывается, его трассы неожиданно улучшили мое положение. Самолет врага стал разворачиваться влево, в мою сторону, и на мгновение подставил мне свою "спину". В этот миг, развив предельную скорость, которую только может дать мой самолет, я сблизился с врагом. Вот нас уже отделяет совсем короткая дистанция. С волнением открываю огонь. Реактивный самолет, разваливаясь на части, стремительно падает вниз, на территорию врага.

Через несколько дней собралась фронтовая конференция для обсуждения тактики ведения борьбы с реактивными самолетами. Было приглашено несколько летчиков нашей части, в том числе Титаренко и я. В своем сообщении о реактивном самолете я постарался проанализировать и проведенный мною бой, и все, что мне было известно о тактике действий новых немецких самолетов»^[42].

А вот что говорится в отчете о боевой работе 176-го гвардейского

истребительного авиационного полка:

«17.2.45 в 11.20—12.10 пара гвардии майора Кожедуба вылетела на свободную охоту в район переправ у пункта Целлин. На Н — 2700 м встретили Me-109 предположительно с реактивным мотором. Майор Титаренко атаковал сзади-снизу под ракурсом 1/4 с Д=150—80 м. Противник, уходя из-под атаки ведомого полупереворотом, подставил себя ведущему, чем тот и воспользовался. Атаковал Кожедуб сверху-сзади под ракурсом 1/4 с Д= 100-60 м.

После атаки Кожедуба самолет противника стал разваливаться в воздухе и упал в 2 км восточнее н/п Альтфридланд»^[43].

Как видим, речь идет о Me-109, и опытные летчики не могли перепутать столь известный тип машины с иным. В то же время в 1945 году реактивная авиация становится основой люфтваффе, а реактивные ускорители применяются на разных самолетах. Они вполне могли быть установлены и на Me-109. Правда, в достаточно обширной литературе по истории немецкой авиации в годы Второй мировой войны сведений об этом нет.

Самым распространенным ракетным ускорителем в то время был «Вальтер НВК-109-509А» с мощной тягой в 1700 килограммов. При его применении два 300-литровых бака с окислителем и горючим вешались под крылья. Его часто использовали летчики тех же Me-262, но на Me-109 подобный ускоритель установить невозможно. Для этого самолета вполне подходил небольшой ракетный ускоритель BMW-109-718 с тягой в 350 кг, который мог значительно, на 120—140 км/час, увеличить скорость машины, почти вдвое, до 1700 метров в минуту, увеличить ее скороподъемность.

Относительная простота при установке ускорителя на действующий истребитель отмечена многими авиационными специалистами, а авиаконструктор Е. Г. Адлер в своей книге «Земля и небо» практически описал последовательность действий при его установке на Як-3. Вместе с тем все специалисты отмечали крайнюю рискованность применения ЖРД-ускорителей при полетах.

Думаю, что немецкие техники по согласованию с летчиком могли поставить один из ускорителей на истребитель. Сравнений делать не будем, но доработки и переделки боевых самолетов практиковали во многих советских частях. Это касается прежде всего и имитации вооружений, и установки новых боевых точек на самые разные типы машин.

Специалист по истории авиации В.Р. Котельников высказал предположение, что в февральском бою противником пары Кожедуб —

Титаренко мог быть Me-109 поздних серий G и K с крупным наплывом на капоте сверху-слева. Там размещалось устройство GM-1 для впрыска в цилиндры закиси азота или устройство MW-50 для впрыска смеси воды и метанола. Названные устройства позволяли существенно, хотя и кратковременно повышать мощность двигателей. При включении подобных устройств, что должен был сделать немецкий летчик после атаки Титаренко, двигатель часто выбрасывал большой сноп искр, что, возможно, и ввело в заблуждение советских летчиков. Тем более что разговоры о реактивных немецких самолетах были в то время на слуху, и многие воздушные бойцы мечтали встретиться с невиданной немецкой диковинкой.

Замечу, что позднее решением командования и при согласии Кожедуба эта победа была отнесена на счет майора Титаренко и не значится ни в наградных документах нашего героя, ни в официальном списке его побед, хранящемся в ГУКе.

В своих книгах Кожедуб не раз вспоминает, что был участником фронтовой конференции 27 февраля 1945 года, где обсуждалась тактика ведения борьбы с реактивными самолетами. Название ее было вполне в духе времени — «Слет бывалых летчиков 16-й ВА». В нем приняли участие и выступили выдающиеся летчики-истребители. Стенограмма выступлений представляет несомненный интерес не только для любителей авиации, поэтому привожу ее здесь практически полностью:

«Секретно Экз. № ...

Выступления участников слета бывалых летчиков 16 ВА по вопросу борьбы со скоростными самолетами немецких воздушных сил 27 февраля 1945 г.

Вступительное слово командующего 16 ВА генерал-полковника авиации РУДЕНКО

Цель нашего совещания — послушать вас и дать вам некоторые указания по борьбе с немецкими реактивными самолетами, имеющими реактивные моторы или с дополнительными реактивными моторами.

Нам необходимо найти общий язык, как лучше повести борьбу с реактивными самолетами противника, выработать правильный взгляд, правильное направление для более эффективной борьбы с ними.

Некоторые товарищи из вас, присутствующих на этом совещании, встречались уже с такими самолетами в воздухе, видели их. Я хотел бы, чтобы эти товарищи поделились своими впечатлениями, рассказали, как выглядят эти самолеты в полете, какую необходимо избрать тактику, чтобы лучше их поражать и сбивать, а те, кто еще не встречался с такими

самолетами, выскажут свои соображения также — как, по их мнению, вести с ними борьбу, как их лучше ловить в воздухе и уничтожать.

Кто желает говорить по этому вопросу? Прошу.

Выступление помощника ком-ра 3 ИАКпо ВСС подполковника НОВИКОВА

При выполнении задания по свободной охоте в р-не переправ через р. Одер сев. Франкфурт, при облачности 6—8 баллов, высота облачности 300 метров, я с напарником и командир корпуса генерал-лейтенант Савицкий с группой патрулировали в р-не переправ.

После 20—25 минут полета над переправой я заметил самолет, силуэт которого для меня был незнаком. Мне не приходилось видеть подобных самолетов ни на нашем вооружении, ни в немецкой официальной литературе.

Самолет имеет длинный утонченный хвост и удлинненную носовую часть с низкой подвеской двух гондольных установок под крыльями самолета и отнесенным назад килем.

Встреча произошла на встречно-пересекающихся курсах. Самолет противника быстро проскочил около меня и скрылся из вида. При поиске я снова встретил его и пошел на сближение. Летчик, вероятно, заметил меня и снова быстро оторвался и ушел. В третий раз я встретил его на том же курсе, что и в первый раз, развернувшись, набрал скорость 570 км/час и пошел на сближение. Самолет противника быстро ушел от меня, в это время его атаковал генерал Савицкий. Атака была безрезультатна, самолет противника со скоростью 750—800 км/час ушел и был нами потерян. При отрыве от нас самолета следов работы реактивных двигателей я не замечал, т. к. была сильная дымка.

Как бороться с такими самолетами?

Лучше всего применять метод внезапности со стороны солнца. Не следует пренебрегать атакой в лоб под ракурсом $\frac{1}{4}$. Прицел наш соответствует для ведения огня по такому скоростному самолету, как тот, который я встретил. Считаю, что пересчитывать и реконструировать наш прицел не следует, т. к. прицел соответствует ведению прицельного огня при ракурсе $\frac{2}{4}$ на скорости 800 км/час. Стрельбу при ракурсах $\frac{3}{4}$ и $\frac{4}{4}$ прицел не обеспечивает да и стрелять под такими ракурсами по таким скоростным самолетам — безумие.

Применять примитивные прицелы не следует, т. к. современное оружие наших самолетов требует точного прицеливания.

Командующий:

— Как, по-вашему, он вас будет атаковать, как вы это предполагаете?

Ответ:

— Для того чтобы он нас не атаковал и не мог вести прицельного огня, необходимо использовать маневр своего самолета, не допускать его на боевую дистанцию, делать резкий горизонтальный маневр. Тем самым мы лишаем его возможности вести прицельный огонь.

Считаю, что боевая дистанция для такого самолета будет 800 метров. С этого момента надо начинать делать маневр. На такую дистанцию допускать его возможно, с такой дистанции вести огонь он не будет, т. к. на таких самолетах летают опытные летчики, которые ведут огонь с коротких дистанций и бьют наверняка. Если он вас атакует, необходимо делать отворот: на большой скорости он будет обгонять (проскакивать), после чего делать доворот и вести по нему огонь вслед. Даже на больших дистанциях это будет эффективно, если на вооружении самолета 37 или 45-мм пушка. Пулеметный огонь по такому самолету будет малоэффективен.

Такие самолеты, я считаю, действовать в группе не смогут — ввиду больших скоростей будет затруднен маневр. Они будут действовать одиночно.

Сбивать "яки" они не смогут, т. к. повторить маневра Як-3 не смогут, а отсюда, ему будет трудно вести бой с "яками".

Командующий:

— А если такой самолет будет навязывать вам бой, тогда как строить нашу тактику?

Ответ:

— Нашу тактику необходимо строить на взаимодействии в паре и маневре пар...

Выступление командира 176-го ИАП подполковника МАКАРОВА В.

При прикрытии наземных войск на северном плацдарме реки Одер по наведению радиостанции "Штык" я встретил подобный самолет, вначале признал его за "раму", но когда развернулся и пошел для атаки, то убедился в том, что это не "рама", а незнакомый мне самолет. Под его плоскостями были подвешены гондольные установки, вероятно с реактивными двигателями, т. к. при его атаке мною из этих гондол шел беленький дымок, самолет быстро удалился от меня и был потерян.

Считаю, что для того чтобы сбить такой самолет, необходимо применять тактику внезапности, иначе его не собьешь, необходимо применять хитрость, использовать облака, солнце, местность. Голой техникой его не возьмешь. Нужно использовать его отрицательные стороны: то, что у него плохой обзор, особенно нижняя полусфера плохо просматривается. Прицелом нашим можно пользоваться под малыми

ракурсами, а под большими ракурсами стрелять бессмысленно. Посылать группы нужно небольшие — 4 самолета, пара, иначе себя только стесняешь в управлении. Лучше посылать несколько таких групп, чем одну большую, — они маневреннее. При полете большой группой меньше смотришь за воздухом и обстановкой, чем за своей группой, уделяя много внимания управлению ею.

При сопровождении штурмовиков и бомбардировщиков необходимо группы истребителей сопровождения ставить так, чтобы не дать возможности противнику внезапно атаковать их. Группы сопровождения необходимо усилить, одну из групп оттянуть назад и выше, для защиты передней полусферы поставить группу или пару вперед.

Выступление командира АЭ 233-го ИАП капитана ЯШИНА

В воздухе мне не приходилось встречаться с такими самолетами, о которых здесь говорят товарищи, но с земли я видел, как при атаке наших истребителей самолет противника быстро оторвался и ушел от них. Я еще подумал — бомбардировщик, а еще так уходит от преследования истребителей. Самолет, за которым я наблюдал, имел длинные узкие крылья, сходящиеся к консолям, gondолы моторов много выдаются назад, за заднюю кромку плоскостей, фюзеляж длинный, тонкий.

Полагаю, что для борьбы с ними необходимо посылать несколько самолетов. Между четверками должна быть радиосвязь, чтобы можно было информировать друг друга, при встрече с противником взаимодействовать.

Атаку производить внезапно, если он нас атакует в лоб, то не бояться лобовой атаки, а самому производить по нему атаку в лоб и под небольшими ракурсами, примерно 1—2 четверти. Уходить от него переворотом.

Выступление дважды Героя Советского Союза гв. майора КОЖЕДУБА (зам. командира 176 ГИАП)

Борьба со скоростными самолетами противника нами ведется с начала Отечественной войны. В начале Великой Отечественной войны мы встретились с самолетами-истребителями Me-109, требовалось от нас умение их сбивать на таких истребителях, как И-16 и "Чайка". Мы этому научились, били их и не плохо.

Скоростной самолет требует в полете особого напряжения. В полете на больших скоростях самолет становится недостаточно маневренным, с трудом выполняется задуманный маневр. Мы сейчас получили также скоростную материальную часть, и летный состав наш стал притуплять бдительность за задней полусферой, за что иной раз расплачивается очень дорого. На большой скорости очень трудно производить атаку под

большими ракурсами, а потому летчики на скоростных самолетах всегда желают производить атаки сзади, в хвост под 0/4 или 1/4 ракурса, чем пользуюсь и я. Недавно так сбил Me-109Ф.

Мне кажется, что летчики, летающие на таких самолетах, которые появились на нашем фронте, будут применять такую же тактику. Я по обыкновению стреляю при ракурсе 1/4 — 2/4, беру упреждение 50—60—70 тыс., в этом положении под огнем всегда находится основная масса самолета. Не так давно, барражируя над плацдармом, мне пришлось атаковать один самолет, потом наземные войска подтвердили, что летчик из него выпрыгнул, но где упал самолет, я не видел.

Однажды я видел самолет, похожий на Ю-88, но гондолы моторов очень вынесены вперед, этот самолет летел на очень большой скорости. Я полагаю, что гоняться за такими самолетами много не следует, это приводит к напрасной трате моторесурса, увлекаешься погоней и подвергаешь себя риску. Лучше бросить гоняться за противником. Уйти вверх, выжидая удобный момент, свалиться на него сверху и сбить его.

Лобовую атаку по появившимся самолетам применять надо умеючи и первому открывать прицельный огонь. Иначе он вас собьет своим мощным огнем. Если прозевал занять выгодную позицию и время открытия огня, то нужно уходить в сторону, не давая противнику вести прицельный огонь.

Выступление заместителя командира 53 ГИАП майора КОБЫЛЕЦКОГО

Появление этих скоростных самолетов напоминает, как мы дрались в Китае, когда там появились два назойливых разведчика, которые не удавалось сбить. Командующий приказал уничтожить их.

Как мы тогда их сбили? Организовали общую завесу по высотам, попарно. На это, конечно, было поднято большое количество истребителей. Эта операция была заранее продумана. Изучили их маршрут, в какое время они прилетают на разведку. И вот, когда все это было изучено, подняли самолеты и одного из них сбили, а второй потом уже не стал летать.

Я полагаю, что появившиеся самолеты также можно сбить, установив, когда они летают и где. Выслать большой наряд истребителей и сбить.

Выступление старшего летчика 176 ГИАП старшего лейтенанта РУДЕНКО

Мне известно, что у них еще есть скоростной самолет Me-163 — летающее крыло с малой посадочной скоростью порядка 65 км в час и максимальной скоростью 800—900 км/час.

Эти самолеты, имеющие такой большой диапазон скоростей, наверное, будут взаимодействовать с появившимися скоростными самолетами,

имеющими реактивные моторы, но обладающими меньшим диапазоном скоростей. А потому, когда ведешь коллективный бой, нужно строить свой маневр так, чтобы он тебя терял из поля зрения (не видел), а ты его видел, что очень важно в воздушном бою.

Необходимо обратить внимание на отработку стрельб с больших дистанций, особенно, когда на самолете стоит 37 или 45-мм пушка. Нам нужно уметь вести стрельбу на дистанциях порядка 600—700 м.

Выступление командира эскадрильи 402 ИАП капитана ДУГИНА

Успех воздушного боя зависит во многом, насколько внезапно проведена атака.

Мне рассказывали, как наши летчики встретили скоростной самолет, и лейтенант Алексеенко, который здесь присутствует, атаковал этот самолет. Когда открыли по нему огонь из пушек, то сразу задымил правый мотор, но самолет на большой скорости ушел, по-видимому, он включил реактивный мотор^[44].

Как его атаковать? Лучше всего производить атаки не в лоб, а давать ему возможность заходить в хвост. Когда он на большой скорости атакует нашего истребителя, то делать небольшой отворот, не давая ему вести прицельный огонь, а когда он проскочит, делать быстро доворот и атаковать его сзади в хвост, ведя по нему огонь на действительной дистанции наших пушек.

Другую атаку можно делать так: иметь всегда преимущество в высоте, за счет высоты нагонять его и расстреливать.

Строй нужно рассредоточить так, чтобы можно было взаимодействовать парами. Это увеличит шансы на успех, т. к. можно будет производиться атаки с двух сторон, т. е. взять в клещи.

Выступление помощника командира 519 ИАП Героя Советского Союза майора БАШКИРОВА В.А.

Многие летчики сейчас думают: обеспечивает ли наш прицел прицельное ведение огня по скоростным самолетам? Наш прицел рассчитан так, что он вполне обеспечивает ведение прицельного огня по самолетам, имеющим скорость около 800—850 км/час, при ракурсе цели 1/4 — 2/4. Надо еще учитывать то, что скоростные самолеты не всегда летают на максимальных скоростях, а используют максимальную скорость только в критических случаях. Следовательно, для того, чтобы атаковать его, необходимо его первому заметить и произвести атаку, когда скоростной самолет летит на крейсерской скорости. Преимущество нашего прицела еще и в том, что он рассчитан на смещение головы, без нарушения линии прицеливания. В нем всегда видна сетка и цель, что дает возможность

увеличивать упреждение для стрельбы по самолетам, как мы это делаем при стрельбе по конусам под большими ракурсами.

Кроме того, нужно иметь в виду то, что наше нынешнее вооружение позволяет стрелять с больших дистанций, когда обеспечивается прямое попадание до 700—800 м. Нужно вести огонь обязательно только прицельно, иначе упустишь момент, а на авось стрелять — напрасно тратить боеприпасы.

Поиск противника производится в расчлененных боевых порядках и отдельными малыми группами. При встрече с противником и ведении воздушного боя этим группам обязательно взаимодействовать между собой. Лучше всего боевой порядок строить этажеркой. По-моему, это самый эффективный порядок для поиска воздушного противника и взаимодействия.

Командующий;

— Прошу высказать свое мнение, как построить прикрытие бомбардировщиков и штурмовиков в связи с появлением таких скоростных самолетов? По-видимому, немцы этот скоростной истребитель используют для борьбы с бомбардировщиками и штурмовиками в первую очередь, т. к. они ходят группами и по назначению более важные цели. Поэтому летчиков-истребителей, летающих на прикрытие, прошу высказать свое мнение: как же лучше прикрывать группы бомбардировщиков и штурмовиков, какие приемлемы будут боевые порядки?

Выступление командира эскадрильи 56 ГИАП капитана ХАРИТОНОВА Я.В.

Появившиеся скоростные истребители, конечно, прежде всего, будут действовать по бомбардировщикам и штурмовикам, поэтому и тактика прикрытия должна быть изменена.

Истребителей прикрытия нужно несколько оттянуть назад, но не выпускать из виду бомбардировщиков или штурмовиков, не бросать их. Я думаю, что летчик на таком самолете, имея хороший обзор вверх, будет атаковать бомбардировщиков или штурмовиков снизу. Следовательно, лучше их отсекают сверху под небольшими ракурсами и углами прикрытия.

Сопровождение нужно строить обязательно двумя группами — непосредственное прикрытие должно следовать на одной высоте с бомбардировщиками или штурмовиками и отсекают истребителей противника в лоб или под ракурсами 1/4 — 2/4. Ударная группа должна следовать сзади-сверху.

Выступление командира эскадрильи 55 ГИАП капитана ДУБЕНОК Г.С.

Мы уже обсуждали вопрос построения прикрытия с бомбардировщиками, которые сейчас взаимодействуют с нами. По-моему, прикрытия нужно выделять усиленное, состоящее из непосредственного прикрытия и ударной группы. Кроме того, высылать пару вперед, которая должна охранять бомбардировщиков с нижней передней полусферы и расстреливать истребителей противника, которые при атаке бомбардировщиков на большой скорости будут проскакивать вперед.

Командующий:

— Вот эта пара и должна будет сыграть свою роль в истреблении этих самолетов, когда истребитель противника, проскакивая бомбардировщиков, выходит из атаки. Эта пара и должна будет воспользоваться моментом.

Капитан ДУБЕНОК:

— Лучше всего, конечно, атаки производить под ракурсами от 0/4 до 2/4. Атаки в лоб будут малоуспешны, т. к. они очень скоротечны. Эти истребители всегда, по-видимому, будут стремиться сбивать ведущих групп, а поэтому необходимо и строить свою тактику так, чтобы этого не допустить.

Выступление зам. командира 15 ИАП майора СУВИРОВА

Некоторые выступающие здесь говорили, что атаки по скоростным истребителям с реактивными моторами нужно производить в лоб. Это, конечно, неверно, т. к. расчеты говорят, что это сделать будет невозможно.

Разворот на 180 градусов на самолете Як-3 занимает 8 сек., если это время умножить на свою скорость и скорость противника, получаются большие величины, и поэтому атака в лоб по видимому самолету с разворотом на 180 просто невозможна, т. к. его теряешь из вида.

Считаю, что при сопровождении бомбардировщиков или штурмовиков необходимо вести атаки на отсечение. Для борьбы с такими скоростными самолетами необходимо выделить специальных охотников или группы охотников.

Охотники должны летать только парами. Пара малозаметна в воздухе, подвижна и эффективна, она может атаковать такие самолеты противника.

Командующий:

— Есть случаи, когда немцы практикуют буксировку планеров или ФАУ. Так вот, истребителям нужно подумать, кого поражать, что нужно уничтожать: самолет или планер, который буксирует самолет.

Подполковник НОВИКОВ:

— Конечно, уничтожать нужно самолет. Когда уничтожишь самолет, некому будет буксировать тогда и планер, и ФАУ. Они останутся

неиспользованными.

Командующий:

— Совершенно правильно. Необходимо в первую очередь уничтожать самолет-буксировщик.

Выступление начальника ВСС армии полковника БАСОВА

Многие интересуются, какие самолеты в Германии с реактивными моторами. Мы имеем данные некоторых самолетов:

Хе-280 — с максимальной скоростью 780 км/час;

Хе-219 — с максимальной скоростью 725 км/час;

Ме-262 — с максимальной скоростью 800 км/час;

Ме-163 — с максимальной скоростью 800—900 км/час;

ФВ-190 — с мотором жидкостного охлаждения, максимальная скорость 700—750 км/час.

Такие самолеты используются как разведчики и истребители. Вооружение на этих самолетах большое и сильное, но встреча на лобовых атаках желательно на 1/4 ракурса.

Как обстоит дело с прицелами?

Наши прицелы рассчитаны на скорость цели 400 км/час, 2/4 ракурса — малое кольцо и 400 км/час, 3/4 ракурса — большое кольцо прицела.

Я сделал расчеты на прицелы, которыми вооружены наши истребители, на новые скоростные самолеты немецкой армии. Приближенные расчеты сделаны на скорость противника 800 км/час и для собственной скорости самолета 150 мет/сек...

...Прицел наш вполне обеспечивает стрельбу по самолету со скоростью 800 км/час при 1/4 — 2/4. При ракурсе 3/4 — 4/4 поправки большие и стрельба очень малоэффективна и малоприемлема, а если учесть еще и скорострельность пушки ОКБ-16, то вовсе бесполезна.

Тактика складывается из техники и накопленного опыта воздушных боев, поэтому я считаю, что основными направлениями атак будут атаки сверху-сзади или спереди-снизу, под ракурсом 1/4.

Заключительное слово командующего генерал-полковника авиации Руденко

Заканчивая нашу работу здесь, я хочу, чтобы вы подумали над вопросами, которые здесь были поставлены, вынесли их на широкое обсуждение в частях, выработали свою тактику для борьбы с самолетами, имеющими реактивные моторы и большие скорости, с тем чтобы было достигнуто общее мнение о возможности уничтожения этих самолетов.

Самолеты с реактивными моторами не могут все время летать на больших скоростях, и полную мощность своих реактивных моторов

используют для достижения максимальных скоростей в необходимых случаях: догнать цель или удрать от истребителей. Противник их будет применять, прежде всего, по авиации, наносящей удары по живой силе и технике, т. е. по наступательной авиации — по бомбардировщикам и штурмовикам.

Какую можно ожидать тактику в применении этих самолетов? Это короткие удары по группам и одиночным зазевавшимся самолетам. Перед нами стоит задача выработать тактику уничтожения этих самолетов той техникой, которую мы имеем сейчас на вооружении.

Вы имеете большой опыт, поэтому надо работать в частях не только самим, но и передавать свой опыт молодому летному составу.

Сейчас немцы решительного превосходства в воздухе создать уже не могут, но на отдельных участках еще могут проявлять активность. Мы должны им так наломать холку, чтобы они не чувствовали себя свободно, а помнили, что мы их били, бьем и будем бить, как били их под Сталинградом и на других фронтах.

Важно сейчас найти путь уничтожать их теми средствами, которые у нас имеются. О прицелах и дистанциях ведения огня полковник Басов здесь изложил правильно. Вы же должны это применить на практике.

Нужно вести огонь прицельно и бить противника прицельно, а не навскидку, как учит французская школа. Нужно изучить хорошо свой прицел, угловые перемещения цели и вести огонь, учитывая угловое перемещение. Почему так? Потому что стрельба по линейному упреждению дает большие ошибки, т. к. линейное упреждение трудно определить.

Вы, как передовой отряд летного состава нашей армии, должны стать проводниками тех мероприятий, которые мы проводим для уничтожения немецких воздушных сил.

Дальность огня, т. е. дистанция открытия огня, должна быть не только 50—200 метров, но и 500—600 метров, что считается дальнейшим огнем для вооружения самолетов. Нужно уметь вести огонь с больших дистанций или стремиться к этому.

Появление новых скоростных самолетов требует от нас умения вести огонь с дальних дистанций. Нужно вести огонь и тогда, когда есть хоть один процент вероятности попадания. Ведение огня на больших дистанциях тоже будет дисциплинировать немецких летчиков и не позволит им ходить свободно.

Прикрытие бомбардировщиков и штурмовиков должно вестись эффективно.

Командиры частей, выполняющих эти задачи, обязаны сейчас думать о том, как построить прикрытие, какие применить боевые порядки, какую избрать тактику, имея перед собой противника, вооруженного в основном истребителями ФВ-190, Ме-109 плюс появившиеся новые скоростные самолеты-истребители.

Сейчас необходимо хорошо изучить силуэты самолетов наших союзников, т. к. союзники много летают в наших районах и есть случаи, когда они на подбитых самолетах садятся на наших аэродромах.

Чтобы не путать самолеты союзников с самолетами противника, необходимо хорошо изучить силуэты самолетов немецких ВВС.

Я уверен, что мы, имея богатый опыт борьбы с немецкими самолетами, применяя его на практике, также выработаем новую тактику борьбы со скоростными самолетами с реактивными моторами.

...Верно: ст. пом. начальника ОБП 16 ВА по ИА майор Ваценко.

Отп. 22 экз.

15.3.45 г. № 123».

В слете наряду с командованием принимали участие около 60 боевых летчиков, инженерный и штабной состав ВВС.

Материалы слета, хранящиеся в архиве, содержат ряд неточностей, поэтому автор позволил себе минимальную редакционную правку этих документов. В стенограмме не указаны высокие звания выступавших (за исключением В.А. Башкирова и Н.И. Кожедуба), что, кстати, положено по уставу. А ведь Героями Советского Союза в то время уже являлись и выступавшие на слете В.Н. Макаров, А.И. Новиков, В.Н. Яшин, Н.В. Харитонов, Г.С. Дубенок, В.И. Сувилов да и сам командующий 16-й воздушной армией, тогда — генерал-полковник С.И. Руденко. Замечу, что и И.И. Кобылецкий, и Н.С. Руденко, и Н.Д. Дугин — летчики, выступавшие на конференции, впоследствии были удостоены званий Героев Советского Союза.

Н. Д. Дугину, смертельно раненному в воздушном бою, но приведшему на свой аэродром и посадившему Як-3 (умер в кабине самолета после посадки), высокое звание было присвоено посмертно.

Характерно выступление Кожедуба, в котором явно переоцениваются возможности некоторых отечественных самолетов и просматриваются шапкозакидательские настроения. Очевидно, пронизанная поверхностным пафосом, его речь была призвана вселить в товарищей уверенность в своих силах, а заодно согреть души некоторых авиационных начальников.

Справедливо и своевременно прозвучало замечание заместителя командира 15-го ИАП, опытного аса майора В.И. Сувилова,

сомневающегося в возможности лобовой атаки по реактивной машине.

Конференция состоялась через десять дней после победы Кожедуба и Титаренко над «Me-109 предположительно с реактивным мотором», и, думается, именно этот самолет имеет в виду Кожедуб, говоря о недавней победе над Me-109Ф.

Заметим, что в выступлении начальника ВСС армии в перечне самолетов «с реактивными моторами» ошибочно назван поршневым истребителем Хе-219 с максимальной скоростью не более 680 км/час и реактивный боевой самолет Хе-280, который так и не поступил на вооружение. В то же время ни слова не было сказано об удачной немецкой конструкции «народного истребителя» Хе-162 или о разведчике в модификации Б-1 (бомбардировщик в модификации Б-2) Ар-234, совершавшем с сентября 1944 года разведывательные вылеты, в том числе и на Восточном фронте (всего построено не менее 214 штук).

Учитывая высокий уровень проводимой конференции, можно говорить о существенных упущениях в работе советской разведки на этом ответственном направлении.

Общеизвестно, что реактивная авиация в основном применялась нацистской Германией на Западном фронте против американских и английских бомбардировщиков. На Восточном фронте появление турбореактивных истребителей Me-262 составляет скорее исключение. Оттого и известный автору перечень советских асов, одержавших победы над реактивными самолетами, довольно короткий. Это Герои Советского Союза Г.А. Мерквиладзе (27.04.45 — здесь и ниже указаны даты побед над Me-262), В.А. Егорович (апрель 1945), И.А. Кузнецов (30.04.45), молодой летчик из 812-го ИАП лейтенант Л.И. Сивко (22.03.45), успевший стать асом в боях 1945 года и погибший в одном из последних боев. Пишет о своей незасчитанной победе в берлинском небе над реактивным «Арадо» дважды Герой Советского Союза А.В. Ворожейкин.

«В счет будущей войны...»

Победа была в нескольких шагах, до нее оставались считанные бои. Советская армия к 1945 году достигла невиданной мощи, и ей было под силу решить любую, самую сложную задачу. Вооруженная технологичной и эффективной отечественной военной техникой — танками Т-34-85 и ИС-2, самоходками Су-100 и ИСУ-152, самолетами Ла-5, Ла-7, Як-3, Ту-2, Ил-4, артиллерийскими орудиями ЗИС-3, Д-1, БС-3, она была в состоянии нанести поражение любому противнику.

Германия — страна великих инженеров, со старейшими научными и производственными традициями в «войне моторов» проиграла вчерашней крестьянской стране, которая еще совсем недавно не производила ни танков, ни самолетов. Фактически вся промышленность Европы, за исключением лишь Великобритании и отчасти Швеции, противостояла вновь организованной, эвакуированной на Восток промышленности Советского Союза. Конечно, строительство новых цехов и заводов, рудников и шахт, мартенов и домен требовало от народа огромного напряжения сил, самопожертвования, трудового героизма. Но советские люди с честью выдержали эти титанические испытания.

В тяжелое время создавалась колоссальная мощь Красной армии. Почувствовав силу, некоторые солдаты и офицеры рассуждали: «Что нам Берлин? Даешь Париж!» Подобные лозунги в какой-то момент стали появляться на боевой технике, на захваченных зданиях, в расположениях советских войск. Политическое и военное руководство страны сразу оценило опасность подобных настроений и повело с ними последовательную и твердую борьбу. Ведь каждый день, приближавший советского солдата к великой победе, каждый пройденный на запад километр оплачивался самой высокой ценой — человеческими жизнями.

...11 марта 1945 года в 17.05 в район Грайфенхаген вылетели на свободную охоту 4 самолета Ла-7 во главе с гвардии майором Кожедубом. Около 17.25 они встретили группу до 20 ФВ-190 и 16 Ме-109 на высоте 3—4 тысячи метров.

Из архивных документов 176-го ГИАП:

«Самолеты противника с бомбами вываливались из облачности по 3—6 единиц и пытались бомбардировать наши войска. Кожедуб последовательно атаковал двух ФВ-190 сзади-снизу, но безрезультатно. Третью атаку он произвел с D=70—50 м и сбил ФВ-190, который упал

севернее Брюнхен. При четвертой атаке Кожедуб был контратакован на встречных курсах и подбитым вышел из боя. Ведомый Кожедуба лейтенант Нечаев, отражая атаку пары "фоккеров" от ведущего, был атакован другой парой ФВ-190. Нечаев пошел на высоту и на Н — 3000 м, прикрываясь облачностью, оторвался от противника. Разогнав скорость, заметил пару ФВ-190, причем ведомый пристраивался к ведущему и находился ниже. Нечаев атаковал его и с D=150—70 м зажег. Самолет противника упал в районе Куров»^[45].

Самолет Кожедуба в этом бою получил попадания в капот и в основание правого крыла. Снаряды «фоккера» прошли в полуметре от летчика...

Видно, не зря повторял Иван Никитович: «Думать о поражении в период боевых действий — преступно».

...18 марта 1945 года в 13.35 южнее Морина заградительной очередью Кожедубу удалось отогнать пару немецких истребителей, пытавшихся атаковать «летающую крепость» — Б-17. Через несколько секунд его Ла-7 был атакован истребителями прикрытия — американскими «мустангами».

«Кому огня? Мне?! — Спустя полвека с возмущением вспоминал Иван перипетии того воздушного боя. — Очередь была длинной, с большой, в километр, дистанции, с яркими, в отличие от наших и немецких, трассирующими снарядами. По количеству истребителей в эскорте я уже понял, кто это. Из-за большого расстояния было видно, как конец очереди погибает вниз.

Я перевернулся и, быстро сблизившись, атаковал крайний истребитель. Увидел на нем разрывы снарядов. Потом в его фюзеляже что-то взорвалось, он сильно запарил и пошел со снижением в сторону наших войск. Полупетлей выполнив боевой разворот, с перевернутого положения, я атаковал следующего. Мои снаряды легли очень удачно — самолет взорвался в воздухе. В ходе обеих атак меня надежно прикрывал Дмитрий Нечаев.

Когда напряжение боя спало, настроение у меня было совсем не победным. "Устроят мне баню, по первое число", — думал я, заходя на посадку.

Но все обошлось. В кабине "мустанга", приземлившегося на нашей территории, сидел здоровенный негр. На расспросы подоспевших к нему ребят: "Кто тебя сбил?", — вернее, когда эти вопросы кое-как сумели перевести, он отвечал: "'Фокке-вульф' с красным носом". Не думаю, что он тогда подыгрывал; не научились еще союзники смотреть в оба...

Вскоре проявили пленки. На них главные моменты боя были

зафиксированы четко. Их смотрело и командование полка, и дивизии, и корпуса. Командир дивизии Савицкий, в оперативное подчинение которому мы тогда входили, после просмотра с иронией сказал: "Эти победы — в счет будущей войны".

Слова Е. Я. Савицкого в чем-то оказались пророческими.

Павел Федорович Чупиков, наш командир, вскоре отдал мне эти пленки: "Забери их себе, Иван, и никому их не показывай"^[46].

Это было одним из нескольких боевых столкновений советской и американской авиации, случившихся в 1944—1945 годах. Первое столкновение, оказавшееся самым трагичным, произошло 7 ноября 1944 года, в день главного советского праздника. Тогда большая группа американских самолетов «лайтнинг» (58 машин) подвергла бомбово-штурмовой атаке находящийся на марше пехотный корпус 37-й армии генерал-лейтенанта Г.П. Котова. Несколько специально выделенных «лайтнингов» блокировали аэродром 866-го ПАП и сбили два взлетающих «яка». Советские войска понесли потери в живой силе и технике, при штурмовке был убит генерал Г.П. Котов.

Восьмерка Як-3, ведомая Героем Советского Союза капитаном А.И. Колдуновым, находилась на боевом дежурстве в воздухе. Она была наведена на атакующих по радио и с ходу нанесла удар по увлекшимся штурмовкой истребителям-бомбардировщикам. В первой же атаке группа Колдунова сбила 3 «лайтнинга», а сам командир, пройдя сквозь паутину трасс, сблизился с американским лидером на 8—10 метров, сверкнул пушечной очередью над самой его кабиной, затем уравнивал скорости и повернул машину вокруг продольной оси, показывая «брюхо», а вместе с ним и звезды на крыльях. После этого Колдунов «провалил» свой «як», зашел к «лайтнингу» с другой стороны и вновь повторил маневр. Оперативные документы, опубликованные в американской военно-исторической литературе, показывают, что названное столкновение произошло из-за навигационной ошибки и, по-видимому, не носило провокационного характера.

Двухбалочный «лайтнинг» чаще всего был пятиточечной машиной (пушка и четыре крупнокалиберных пулемета), имел прекрасные летно-тактические характеристики (скорость до 670 км/час, рекордная для истребителей Второй мировой войны дальность) и при ограничении дальности мог нести до полутора тонн бомб.

...К боевой мощи авиации союзников генерал Савицкий, командир 3-го истребительного авиакорпуса, в состав которого в то время был включен 176-й гвардейский ИАП, относился без всякого пиетета, даже с некоторой

бравადой. Это, по всей вероятности, нравилось и высшему генералитету, и Василию Сталину, мнением которого тогда генерал особенно дорожил.

Интересный эпизод произошел с Е. Я. Савицким в июне 1945 года, когда он принял и успешно провел условный воздушный бой с английским летчиком на «спитфайере». О происшествии было доложено И.В. Сталину. Савицкий для дачи показаний был вызван в кабинет маршала Жукова и рассказал Сталину по телефону о своем условном бое. Он доложил также, что никаких инцидентов не было, высоко отозвался о боевых и летных качествах Як-3. Возможно, эта информация была приятна Сталину, поскольку из многих не связанных друг с другом источников он получал сведения о неудовлетворительном качестве советских самолетов.

Сталин знал Савицкого и раньше, а после «пилотажа пяти реактивных истребителей Як-15 в строю, клин вокруг оси ведущего» 18 августа 1948 года, где ведущим был генерал Савицкий, сам поздравил всех пятерых с наградами (ордена Красного Знамени), а Савицкого назначил командующим авиацией ПВО страны.

Чрезмерное презрение к противнику, на словах и на деле активно демонстрируемое генералом, а впоследствии — маршалом авиации Савицким, тенденциозная оценка людей и техники, жесткость в отношениях с подчиненными впоследствии, в корейских боях, сыграло недобрую роль.

Последние бои

Из оперативных документов 176-го ГИАП:

«22.3.45 в 18.25—19.20 две пары Ла-7, ведущие пар майоры Кожедуб и Куманичкин, вылетев на свободную охоту в район Зеелов, встретили до 30 ФВ-190, идущих двумя эшелонами на Н — 3000 и 800—1000 м. Кожедуб зашел со стороны солнца сзади в хвост верхней группы из 4 ФВ-190, атаковал и сбил 1 под ракурсом 1/4 с D = 90—50 м. Летчик покинул самолет с парашютом в 5—6 км севернее Зеелова. Ведомый майор Титаренко атаковал и сбил второго ФВ-190 с D = 200—150 м, сзади, под ракурсом ¼. Из атаки вышли левым боевым разворотом и заметили на Н=1000 м вторую четверку ФВ-190. Кожедуб сзади-сверху под ракурсом 1/4 атаковал и с D=100—80 м сбил одного ФВ-190, который упал в 6—7 км восточнее Гузов»^[47].

После этого боя на счету гвардии майора Кожедуба оказались записаны сбитыми 60 самолетов противника. Необходимый уровень в 50 побед, оговоренный в «Положении о наградах...», подписанном Главкомом ВВС РККА, был значительно превзойден. Командир 176-го ГИАП П.Ф. Чупиков подписал представление на гвардии майора Кожедуба И.Н. к званию трижды Героя Советского Союза. В представлении, в частности, говорилось:

«В Отечественной войне участвует с 13 марта 1943 года по май 1944 года на Воронежском, Степном, 2-м Украинском фронтах в составе 240 ИАП и с августа м-ца 1944 года на 3-м Прибалтийском, 1-м Белорусском фронтах в составе 176 ГИАП КОАНП.

За весь период боевых действий произвел 326 боевых вылетов, из них: на разведку войск противника — 14, на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков — 116, на прикрытие своих войск в районе поля боя — 109, на перехват самолетов противника — 8, на свободную охоту — 79.

В процессе выполнения боевых заданий на свободную охоту произвел 16 штурмовок по ж. д. эшелонам и скоплениям живой силы противника.

Провел 117 воздушных боев, в ходе которых сбил лично 60 самолетов противника: 17 Ю-87, 2 Хе-111, 3 Хш-129, 18 Ме-109, 19 ФВ-190 и 1 ПЗЛ-24. Сам сбит не был.

Материалы, подтверждающие факты сбития самолетов противника, хранятся в штабе полка.

22.7.43 г. за 3 лично сбитых самолета противника и 28 успешных

боевых вылетов награжден орденом "Красное Знамя".

30.9.43 г. за 3 лично сбитых самолета противника и 48 успешных боевых вылетов награжден орденом "Красное Знамя".

4.2.44 г. за 20 лично сбитых самолетов противника удостоен звания "Герой Советского Союза".

19.8.44 г. за 34 лично сбитых самолета противника удостоен звания "Дважды Герой Советского Союза".

7.2.45 г. за 8 лично сбитых самолетов противника представлен к ордену Суворова III степени — награды не получил.

15.2.45 г. за 8 лично сбитых самолетов противника представлен к ордену "Красное Знамя".

Выполняя боевые задания на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, показал себя умеющим отлично организовывать их прикрытие над целью. Несмотря на неоднократные стремительные атаки больших групп истребителей противника, штурмовики и бомбардировщики имели возможность беспрепятственно выполнять боевые задачи, не имея своих потерь.

В воздушных боях тов. Кожедуб проявил себя смелым, решительным, бесстрашным и мужественным, не знающим страха в боях за Социалистическую Родину, героически сражающимся с количественно превосходящими силами противника, проявляющим исключительное умение и находчивость в поиске врага, вследствие чего большинство вылетов на свободную охоту заканчивается встречей и боями. Яркими примерами бесстрашия, умения побеждать врага являются следующие характерные воздушные бои:

9.7.43 г. в составе 4 Ла-5 атаковал 15 самолетов противника — 9 Ю-87, 4 Ме-109 и 2 Фв-190, из которых один самолет противника, Ме-109, сбил при первой атаке. В другом воздушном бою против 7 самолетов противника, 5 Ме-109 и 2 Фв-190, сбил еще один Ме-109.

14.8.43 г. под командой Кожедуба 6 Ла-5 сопровождали разведчики Пе-2. 10 истребителей противника Ме-109 завязали воздушный бой. Из воздушного боя вышла победителем группа Кожедуба, где он лично сбил два самолета Ме-109, не имея своих потерь.

16.8.43 г., прикрывая наземные войска в районе Рогань в составе 10 Ла-5, встретили группу бомбардировщиков: 10 Ю-87, 30 Хе-111 под прикрытием до 20 Ме-109. Стремительными атаками строй бомбардировщиков был нарушен, некоторые сбросили в беспорядке бомбы вне цели. Кожедуб атаковал и сбил одного Ю-87 и в паре с ведомым зажег одного Хе-111.

1.10.43 г. в районе западнее Погребная 6 Ла-5, ведущий Кожедуб, атаковали две группы бомбардировщиков Ю-87 до 40 самолетов. Смелыми атаками нарушили строй, и противник в беспорядке сбросил бомбы вне цели. В этом бою руководимая им группа сбила 4 Ю-87. Лично Кожедуб сбил два Ю-87.

2.10.43 г. 9 Ла-5 под командой Кожедуба вели воздушный бой с группой до 27 бомбардировщиков под прикрытием 6 Ме-109. Первую атаку произвели по ближней группе немецких бомбардировщиков, в результате противник сбросил бомбы в беспорядке. Подходящую вторую группу активными атаками обратили в бегство. Подходящая третья группа, заметив истребителей, не дойдя до цели, сбросила бомбы на головы своих войск. В этом бою Кожедуб лично сбил два самолета противника, один Ю-87 и один Ме-109, а руководимая им группа сбила 7 самолетов противника, не имея своих потерь.

4.10.43 г. группа 14 Ла-5 под командой Кожедуба атаковала 60 самолетов противника Ю-87 под прикрытием 12 истребителей Ме-109. Первой атакой боевой порядок бомбардировщиков был расстроен. Командуя шестеркой Ла-5, произвел атаку по 20 Ю-87, не допустил их к цели, преследуя их, заставил сбросить бомбовую нагрузку на свои войска. В проведенном бою лично сбил 1 самолет противника Ме-109.

29.4.44 г. 6 Ла-5 под командой Кожедуба прикрывали наземные войска в районе севернее Яссы, где встретили 10 Хш-129, сопровождаемых 4 Ме-109. Атакуя самолеты противника, Кожедуб сбил два Хш-129 и не допустил их к цели.

3.6.44 г., прикрывая войска севернее Яссы, 8 Ла-5, ведущий Кожедуб, встретили 8 Фв-190, которые бой не приняли и ушли на юг. Пришедшие вслед за ними 30 Ю-87 под прикрытием 4 Ме-109 и на бреющем полете до 8 Хш-129 были атакованы нашими истребителями. Кожедуб атаковал Ю-87 и был связан боем с парой Фв-190. Развернувшись левым боевым разворотом, зашел одному Фв-190 в хвост и сверху под ракурсом 1/4 с дистанции 100 м сбил его. Самолет упал в районе Горшечий. Выйдя из атаки правым боевым разворотом, атаковал Фв-190, довернувшись вправо, Кожедуб зашел ему в хвост и, когда противник потерял скорость, сзади под ракурсом 1/4 открыл огонь и сбил. В этом бою группа сбила 3 самолета противника.

22.9.44 г. Кожедуб в паре с лейтенантом Шараповым вылетел накрытие переправ на участке Рамныэки, Даксты. В районе 10—15 км сев. зап. переправ на Н — 2000—3000 м встретили и вели воздушный бой с 14 Фв-190 группами по 4—8 самолетов. Кожедуб, зайдя в хвост левому

ведомому из группы ФВ-190 с бомбами, с дистанции 150 м сзади-сверху атаковал и сбил. Самолет противника перевернулся на спину и отвесным пикированием врезался в землю в районе 10—15 км сев. зап. Стрельчи. Остальные самолеты этой группы сбросили беспорядочно бомбы и с переворота пикированием ушли на запад. Продолжая выполнять задание на Н — 1500 мтр., обнаружили группу до 6 ФВ-190 на встречных курсах, зайдя с полупереворота в хвост ведущему сверху-слева под ракурсом 1/4 с Д=150—50 мтр. Кожедуб атаковал и сбил его, самолет упал в районе 8—10 км ю.-з. переправ. Во время выхода из атаки ведомый был подбит 3А. В дальнейшем бой вел с 4 ФВ-190 Кожедуб один. Произвел несколько атак по самолету противника, в результате чего подбил самолет ведущего. При ведении воздушного боя экипажи были обстреляны сильным огнем 3А.

10.2.45 г., возвратившись с задания, над аэродромом встретил одного ФВ-190. Кожедуб атаковал сзади-слева и с Д=70 м сбил его, самолет противника загорелся и упал на окраине аэродрома. Летчик, выбросившийся с парашютом, был взят в плен.

12.2.45 г. пара майора Кожедуба, вылетев на прикрытие переправ через р. Одер, запад, переправы у Кинитц, на Н — 400—500 м под облачностью встретила группу до 18 ФВ-190 с бомбами. Кожедуб атаковал сзади-снизу и сбил один ФВ-190, самолет противника врезался в землю в районе боя на глазах наземных войск.

При последующих атаках сбил еще два ФВ-190, которые упали в том же районе.

Вторую атаку произвел по другому ФВ-190 под ракурсом 3/4 и с Д=100 м, зажег его, самолет противника упал в том же районе. В районе 10—12 км ю.-з. Кинитц Кожедуб преследовал и атаковал третьего ФВ-190 с бомбами, который сбросил бомбы на своей территории, но был настигнут Кожедубом, атакован и сбит. Самолет противника горящим упал в 16 км ю.-з. Кинитц. При атаке Кожедубом первого фоккера другой вывалился из облачности и пытался зайти ему в хвост, ведомый отсекая атаку с Д=50 м сбил его, ФВ-190 загорелся и упал у пункта Лечин (10 км ю.-з. переправы Кинитц). При второй атаке Кожедуба ведомый обнаружил ниже одного ФВ-190 и, убедившись в отсутствии опасности для ведущего, сверху-сзади атаковал его и сбил. Самолет противника с пикирования врезался в землю и упал в 4 км западнее Лечин.

11.3.45 г. 4 экипажа, ведущий майор Кожедуб, вылетев на свободную охоту сев.-вост. Грайфенхаген, вели воздушный бой с группой ФВ-190 и Ме-109. Самолеты противника с бомбами вывалились из облачности и пытались бомбить наши войска. Кожедуб последовательно атаковал двух

ФВ-190, которые сбросили бомбы на своей территории, ушли снова в облачность. Третью атаку произвел с $D=70-50$ м и сбил ФВ-190, который упал севернее Грунха. При четвертой атаке Кожедуб был контратакован на встречных курсах и подбит. Ведомый Кожедуба, отражая атаку пары фоккеров, был сам атакован двумя ФВ-190 и пошел на высоту. Разогнав скорость, заметил пару ФВ-190, атаковал ведомого с $D=75$ м и зажег его. После атаки, пристроившись к ведущему, встретил одного ФВ-190, ведомый сделал одну атаку, место падения не наблюдал, т. к. был скован боем. В результате стремительных смелых атак четверки, ведомой Кожедубом, самолеты противника, пытавшиеся бомбить наши войска, вынуждены были в беспорядке сбрасывать бомбы и, прикрываясь облачностью, уходить на свою территорию.

18.3.45 г. майор Кожедуб в паре вылетел на перехват истребителей противника, которые преследовали самолеты союзников южнее Морин на $H = 5000$ м. Кожедуб атаковал сзади-снизу ФВ-190 и с $D=80$ м зажег его, самолет горящим упал в 8—10 км сев. Кюстрин. Второго ФВ-190 атаковал и сбил на встречных курсах, самолет противника упал в 5—6 км сев. зап. Кюстрин.

22.3.45 г. пара майора Кожедуба, вылетев на свободную охоту в районе Зеелов, встретила до 30 ФВ-190, идущих двумя эшелонами на $H = 3000$ м и $H = 1000$ м. Майор Кожедуб зашел со стороны солнца сзади в хвост верхней прикрывающей группе из 4-х ФВ-190, атаковал и сбил одного ФВ-190. Летчик покинул самолет с парашютом в районе 5—6 км сев. Зеелов. Ведомый атаковал и сбил второго ФВ-190 из этой же четверки, после атаки вышли левым боевым разворотом и на $H = 1000$ м заметили вторую четверку ФВ-190. Кожедуб сзади-сверху с $D = 180$ м атаковал и сбил второго ФВ-190, который упал в 5—6 км восточнее Гузов.

Являясь отличным воздушным снайпером и мастером летного искусства, тов. Кожедуб проявил себя отличным организатором и руководителем в деле ведения групповых боев, организации и сколачивания летного и технического состава на выполнение поставленных задач командования».

После подписания этого наградного листа на счет Кожедуба были записаны еще две победы.

Во время вылета 22 сентября 1944 года огнем немецкой зенитной артиллерии был сбит ведомый Кожедуба лейтенант Виктор Шарапов. Он выпрыгнул с парашютом над территорией, занятой противником, и попал в плен. В апреле 1945 года Шарапов был освобожден из концлагеря советскими войсками и вернулся в свой полк. Позднее, в 1949 году, по

вопросу пребывания в плену вместе с С. Крамаренко он был на приеме у командующего ВВС Московского военного округа В. Сталина. Поскольку летчики 176-го гвардейского полка привлекались для участия в парадах над Москвой и Красной площадью, он был откомандирован в авиационный полк на Дальний Восток «за невозможностью использовать на парадах».

Иван Никитович до Конца дней помнил об этой потере и искренне сожалел о ней, хотя никак не мог предотвратить ее, как не мог предотвратить в свое время попадание случайного зенитного снаряда в свою машину и сам летчик.

23 марта 1945 года, в день подписания представления к третьей Золотой Звезде, Кожедуб совершил три боевых вылета, дважды вступал в воздушные бои, по результатам которых ему был записан сбитым ФВ-190. Вот как описан этот бой в архивных документах:

«Пара Кожедуба в районе ст. Вербич вступила в бой с тремя ФВ-190 из группы прикрытия. Кожедуб атаковал ФВ-190, находящийся ниже и сзади-сверху под ракурсом 1/^[48] с Д=300 м сбил его. Самолет противника загорелся и упал в районе боя. При выходе из атаки Кожедуб был атакован парой ФВ-190, находившейся выше, но безрезультатно. Пара Руденко, находившаяся выше, прикрывала атаки Куманичкина и Кожедуба.

В результате воздушного боя сбито 4 ФВ-190. Все наши самолеты вернулись на аэродром.

Расход — 232 снаряда ШВАК»*.

Конечно, сбить «фоку» с 300 метров было мудрено, но в принципе возможно. При этом снаряд (а при точной стрельбе с такой дистанции в цель из-за отдачи и взаимного перемещения попадал, как правило, только один 20-мм снаряд) должен был убить или тяжело ранить летчика, либо перебить патрубки топливной системы, либо, взорвавшись в бензобаке, вызвать на самолете пожар.

С 28 марта по 13 апреля 1945 года, в соответствии с отчетом о боевой работе полка, «проводились наземные занятия, в ходе которых от летного состава были приняты зачеты по штурманской подготовке, знанию района боевых действий, по эксплуатации материальной части, вооружению и радионавигации. Технический состав проводил регламентные работы на всей матчасти, после чего комиссией были осмотрены все самолеты и обнаруженные недостатки устранены. Вся материальная часть была подготовлена к боевой работе».

В первой половине апреля невысока была активность и авиации противника. Пик ее деятельности был отмечен в период с 16 по 23 апреля, причем 18 апреля еще наблюдалось как-то организованное сопротивление

немецкой авиации. Затем оно стало беспорядочным. По советским данным, в этот день силами нашей авиации было проведено около 250 воздушных боев, сбито в воздухе до 200 самолетов противника. Всего за апрель, по неполным данным ПВО 1-го Белорусского фронта, отмечено свыше 3750 самолето-пролетов противника, из них 830 — ночью.

16 апреля 1945 года войска 1-го Белорусского фронта под командованием Г.К. Жукова были фактически остановлены на подступах к Берлину, на Зееловских высотах. Жуков имел тяжелый разговор с И.В. Сталиным, обеспокоенным задержкой наступления на главном направлении и четко представлявшим себе возможные политические проблемы при задержке взятия Берлина. Ценой колоссальных усилий 18 апреля Зееловские высоты были взяты, а 21 апреля части 3-й ударной, 2-й гвардейской танковой, 47-й и 5-й ударной армий ворвались в Берлин.

На второй день решающего наступления Красной армии на Зееловских высотах, 17 апреля 1945 года, напряженная боевая работа выдалась и у летчиков «маршальского» полка. В тот день пара Кожедуб — Титаренко совершила четыре боевых вылета. Видя напряженную обстановку на земле и в воздухе, Кожедуб вновь попросил вылет.

«Командир отпустил нас неохотно, — вспоминает он. — Это был наш пятый вылет, и обстановка была сложная. День уже подходил к концу. В воздухе стояла густая дымка от пожаров: иной раз с самолета ничего не было видно буквально за несколько метров. А у немцев, как и прежде, под вечер было преимущество: они летели с запада, когда нас слепили лучи заходящего солнца.

Со всей строгостью предупреждаю Титаренко:

— Дима, внимательно следи за всеми моими действиями. Вылет сложный, тем более оба мы устали. Ни на секунду не ослабляй внимания. Не горячись и смотри в оба!

— Слушаюсь! — отвечает Старик.

Вылетели. Молча пересекаем линию фронта на высоте 3500 метров. Я мельком посмотрел вниз в сторону Зеелова: там шел ожесточенный бой. Подлетаем к северной части Берлина. Напряженно вглядываюсь в даль на запад. Почти ничего не видно. Мешает мгла, пронизанная лучами солнца. Да и облака появились. И вдруг я отчетливо увидел группу "Фокке-Вульф-190" с бомбами. Они летели навстречу. Ясно — собираются совершить налет на наши войска.

Обычно я издали замечал противника и строил маневр. А сейчас из-за плохой видимости встретился с ним неожиданно, чуть ли не в лоб. Летим на встречных курсах.

Фашисты тоже увидели нас и открыли огонь. В воздухе промелькнули трассы.

Надо разобраться в обстановке, выяснить, сколько летит вражеских самолетов, а потом уж вступать в бой. Резко отворачиваю на 90 градусов. С набором высоты отлетаю в сторону—в тыл фашистов. Прикрываюсь небольшим облаком.

Считаю самолеты. Передаю по радио на КП:

— В районе северо-западнее Берлина встретил около сорока "фокке-вульфов" с бомбами. Курс на восток. Высота 3500 метров.

Противник, очевидно решив, что наша пара ушла, спокойно продолжает полет. Соотношение сил явно не в нашу пользу. Незначительный просчет — и все будет кончено. Наш долг — сорвать налет, и я принимаю единственно возможное решение: атаковать.

— Готов к бою, Дима? — спрашиваю Титаренко.

— Готов, — отвечает он.

Не знаю, что он чувствовал в ту секунду, но голос у него был ровный, уверенный.

Разворачиваемся. На предельной скорости сзади-сверху приближаемся к хвосту колонны со стороны солнца. Я подлетел вплотную к ведомому последней пары. Почти в упор открыл огонь. И самолет, разваливаясь в воздухе, рухнул на окраину города.

Фашисты заметались. Некоторые начали бросать бомбы, торопясь освободиться от груза. Боевой порядок врага нарушен. Проскакиваю мимо вражеских самолетов. Резко взмываю вверх. Титаренко — за мной. Кладу самолет на крыло, смотрю вниз. В задних рядах "фокке-вульфы" мечутся, ходят "змейками": видно, разбираются, кто же начал их бить. Несколько "фоккеров" поворачивают на запад. Но большая часть продолжает полет. Как же им помешать? На помощь приходят опыт и умение. Решение найдено: надо вклиниться в боевой порядок фашистов, расстроить его. Передаю ведомому:

— Держись, Старик!

Ввожу самолет в пикирование. На предельной скорости проносимся между вражескими самолетами. Стремительно атакуем их то справа, то слева. Как часто бывало в таких случаях, фашисты, конечно, вообразили, будто нас много. В суматохе сбрасывают бомбы, строятся в оборонительный круг. Но вот немцы опомнились — очевидно, заметили, что в воздухе всего два советских самолета, — и начали нас атаковать.

В хвост к моему самолету пристраивается "фоккер". Титаренко стремительно отбивает его атаку. Вражеский самолет вспыхивает в воздухе.

Спас меня боевой друг.

Внимательно осматриваю воздушное пространство. Вижу группу наших истребителей. Товарищи летят к нам на помощь. Они вступают в бой с врагом, обращают его в бегство. Теперь мы с Титаренко можем спокойно лететь домой. Поворачиваем к линии фронта. Но, по обыкновению, продолжаем искать врага и после боя. И не напрасно: впереди ниже нас показывается "фокке-вульф" с бомбой. Очевидно, он отделился от группы и держит курс к нашим войскам. Экипажу явно хочется получить крест: сейчас, в конце войны, Гитлер, не скупясь, награждал фашистских летчиков крестами за каждый уничтоженный советский самолет, за бомбежку войск.

Передаю ведомому:

— Смотри-ка, у нас попутчик! Атакую!

Настигаю фашиста. Очевидно, экипажу сообщили по радио о погоне. Враг сбрасывает бомбу на берлинский пригород и, маскируясь на фоне местности, старается уйти. В упор расстреливаю его, когда он выводит самолет из пикирования. "Фокке-вульф" взрывается в воздухе.

Бой закончен, и первая моя мысль — о ведомом. Оглянулся: он здесь. Затем — о самолете. Посмотрел на плоскости: пробоин не видно. Взглянул на бензомер: горючее кончалось. Осмотрелся: ни одного вражеского самолета нет.

Я вздохнул, расслабил мускулы. Как всегда, после напряженной схватки чувствую нервную дрожь. Голова горит, мучит жажда. Главное теперь — прийти на аэродром. Беру себя в руки, внимательно слежу за обстановкой. А это нелегко: дымка стала сгущаться еще больше.

— Ну как дела, Дима? — спрашиваю я.

— Все в порядке. Только горючего мало, — отвечает он охрипшим голосом.

— Не беспокойся: идем на аэродром точно.

Когда мы приземлились, оказалось, что баки у нас почти сухие.

Первым ко мне на аэродроме подошел командир. И сейчас же нас окружили однополчане. Они знали, что мы вдвоем вели бой с четырьмя десятками вражеских самолетов, и ждали нас с тревогой. Товарищи обнимали нас, засыпали вопросами. В этом бою Дмитрий Титаренко увеличил личный счет сбитых вражеских самолетов; я же сбил шестьдесят первый и шестьдесят второй самолет. Нам помог добиться этой трудной победы тот неудержимый наступательный порыв, который охватил в эти дни всех советских воинов».

В этом бою Кожедуб сполна оправдал звание лучшего летчика-

истребителя страны-победительницы. За три недели до конца войны он без раздумий поднялся в пятый боевой вылет за день, когда и три вылета за сутки на «лавочкине» считались перебором. Он принял сложный воздушный бой с многократно численно превосходящим противником, самоотверженно ворвался в центр ядовитого клубка хорошо вооруженных «фоккеров», резкими маневрами сумел расстроить их боевой порядок, смутить неприятельских летчиков...

А вечером, как ни в чем ни бывало, он шутил с товарищами, тайком играл в карты, с нетерпением ждал нового боевого дня.

Но день 17 апреля 1945 года оказался для великого воздушного бойца последним днем его ратного подвига в воздушных сражениях Великой Отечественной войны, и провел он его достойно: на его счет были записаны еще два ФВ-190, упавшие в районе Врицена и Кинитц. Это были 20-й и 21-й самолеты этого типа, сбитые Кожедубом.

ФВ-190 был одним из самых массовых самолетов Германии, выпускавшимся более чем в пятидесяти модификациях: истребителя, истребителя-перехватчика, штурмовика, истребителя-бомбардировщика, торпедоносца, учебно-тренировочного самолета. Всего было выпущено более 20 тысяч различных ФВ-190, включая 67 Та-152 — лучший винтомоторный истребитель нацистской Германии (а на то время, возможно, и мира), развивавший скорость до 760 км/час. Самолеты типа ФВ-190 при высокой технологичности отличались высокими боевыми характеристиками — не только скоростью, но и скороподъемностью, маневренностью, несли до семи пушек, в том числе пушки МК 103 или МК 108 калибром 30 мм — при бомбовой нагрузке до 1800 кг и разнообразной, существенно различавшейся в модификациях броневой защите пилота и двигателя.

Кожедуб стал вторым в ВВС РККА по числу официально засчитанных ФВ-190 (первым — по числу засчитанных Ю-87). Герою Советского Союза комэску 402-го ИАП капитану М. Е. Пивоварову было засчитано сбитыми 22 ФВ-190. У В.Г. Серова — 20 ФВ-190 сбитых лично и 1 в группе, у И.Д. Лихобабина и Н.М. Скоморохова по 19 сбитых ФВ-190.

В боях 1945 года Ивану Никитовичу были засчитаны 14 официальных побед — один из лучших результатов в Военно-воздушных силах страны.

Абсолютно лучшим летчиком-истребителем в 1945 году был комэск 866-го ИАП майор А.И. Колдунов, впоследствии Главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза, — 21 официальная победа. У комэска 31-го ИАП майора Н.М. Скоморохова, впоследствии маршала авиации, также дважды Героя, — 19 официальных побед. У Героев Советского Союза:

комэска 402-го ИАП капитана М.Е. Пивоварова 16 личных и 1 групповая победы, командира звена 116-го ИАП лейтенанта П.М. Долгарева 16 побед, комэска 15-го ИАП капитана С.Н. Моргунова, командира звена 866-го ИАП старшего лейтенанта Н.Г. Сурнева, комэска 611-го ИАП майора А.П. Чурилина, комэска 32-го ИАП капитана Я.В. Шишкина по 15 побед. У командира звена 233-го ИАП старшего лейтенанта А.М. Ершова и комэска 15-го ИАП капитана Е. Ф. Тужилина также по 15 побед в 1945 году.

Примечательно, что все десять лучших летчиков 1945 года не являлись представителями гвардейских частей.

Победа

В канун победы, 27 апреля 1945 года, Кожедубу было приказано уехать в Москву, чтобы выступить по Всесоюзному радио и получить наконец вторую Золотую Звезду — ведь с момента опубликования указа о присвоении ему звания дважды Героя Советского Союза прошло уже более восьми месяцев. Вручать высокую награду на фронте не хотели, тем более что за это время Кожедуб был переведен в другую часть и на другой фронт.

В политуправлении фронта с ним были согласованы примерные тезисы его выступления по радио. Были рассмотрены и прорепетированы варианты выступлений различной длины: от 30 секунд до 5 минут. Пятиминутная репетиция иссушила Кожедубу горло, на глазах наворачивались слезы, на лбу выступил пот. В нормальное расположение духа его вернули только фронтовые «100 грамм», предложенные на родном аэродроме. Повеселев и быстро собрав чемоданчик, распрощавшись с командиром, друзьями и однополчанами, на попутном Ли-2 Иван Никитович вылетел в столицу.

В столице Иван сразу же позвонил Александру Лессу, с которым познакомился на аэродроме в Бельцах весной 1944 года. Скромно именовавшийся фотокорреспондентом Лесс был типичным представителем московской богемы, завсегдатаем лучших ресторанов и театров, поддерживал связи и дружбу со многими известными людьми.

Оценив потенциал и значимость своего «старого друга», Лесс «вывез» Кожедуба «в свет», представил не умевшего толком себя держать дважды Героя (пока еще носившего только одну Золотую Звезду) своим многочисленным знакомым. Что-то, а перед лоценой молодежью Иван Никитович не ударил в грязь лицом. Узнав, что бутылка водки в ресторане стоит аж 200 рублей — целую зарплату, он предложил присутствующим пить ее «по-летному» и, понизив голос, сообщил, что готов поделиться «секретным оружием летчиков и технарей», для чего попросил принести ему сифон с баллончиком. (Трофейные сифоны были в то время в Москве очень модны и популярны.) Кожедуб залил в сифон бутылку водки, привернул к аппарату баллончик и, услышав бульканье распространяющегося в жидкости газа, встряхнул сосуд.

— Ну, кто смелый?

Нажав на ручку крана, Кожедуб наполовину наполнил подставленные стаканы. Алкоголь, насыщенный газом, быстро проникал в кровь, столь же

быстро вызывая опьянение. Совсем скоро малознакомая компания заметно потеплела, а наименее стойкие ее члены даже частично утратили пространственную ориентацию. Иван Никитович единодушно и громогласно был признан «душой компании».

Более полувека спустя Вероника Николаевна очень возмущалась и разгулом Ивана в те майские дни, и его богемной компанией, и Александром Лессом:

— Он с ними пропил все деньги за сбитые самолеты. Все, до копейки!

...Поздно вечером 30 апреля 1945 года Иван Кожедуб, очень волнуясь, впервые выступил перед огромной страной по радио. Говорил он с мягким южнорусским акцентом. Вспомнил бои на Курской дуге, огненное небо Днепра и сражение на Пруте, бои в Прибалтике и на подступах к Берлину.

От имени воинов 1-го Белорусского фронта он благодарил Родину, партию и великого Сталина за неустанную заботу о фронтовиках, поздравлял слушателей с близкой победой.

— При выступлении волновался, как никогда в жизни, — вспоминал Иван Никитович.

3 мая гвардии майор Кожедуб был вызван в Главное политическое управление РККА, где ему была вручена вторая Золотая Звезда.

— Награда нашла героя... — шутили знакомые. Заметим, что ни одна из центральных газет страны не

опубликовала ни слова о вручении Кожедубу второй Золотой Звезды.

В день Победы счастливый Кожедуб, охваченный всенародным ликованием, оказался без сопровождающих на московских улицах. Несколько раз москвичи замечали дважды Героя, подхватывали его на руки, начинали качать. На всю жизнь он запомнил просветленные, искренние, счастливые лица полуголодных москвичей.

— Это передать невозможно. Надо было видеть, как счастливы были люди, — со слезами вспоминал старый маршал.

Когда очередная группа качальщиков поставила его на землю, Иван Никитович, хватив поднесенной кем-то сорокаградусной, чудом ускользнул от рук новой группы ликующих горожан. Он забежал за угол, снял с кителя Звезды, завернул их в платок и убрал в глубокий карман.

Побывал Иван в тот день и на охваченной ликованием Красной площади. Хотя Звезды были сняты, летная форма выдавала фронтовика, и Кожедуб еще несколько раз попал в крепкие руки москвичей.

— Качать летчика! Ура сталинским соколам! Ура нашей авиации!

10 мая гвардии майор Кожедуб возвратился на «Дугласе» в свой полк.

«На нашем аэродроме непривычно спокойно и тихо. Нет напряженной

суеты и оживления, которые царили здесь еще две недели назад, хоть и по-прежнему снуют бензозаправщики, хлопочут механики, пробегают к своим машинам летчики. В линейку стоят боевые самолеты. Идет мирная учеба.

Ищу глазами свой самолет. Около него возится техник Васильев.

Меня встречают однополчане. Куманичкин, Титаренко обнимают меня. Командир крепко жмет руку и тоже обнимает. Хаит от меня не отходит. Поздравляем друг друга с победой. Лица у всех довольные, веселые.

Вечером еще раз все вместе празднуем победу.

Чупиков рассказывает о последних днях войны. Счет сбитых вражеских самолетов почти у всех моих однополчан увеличился. Немцы сами залетали на наш аэродром, в панике не зная, куда им садиться», — вспоминал Иван Никитович свое возвращение в часть.

В тот же день состоялся разговор с Чупиковым, которому тогда Иван не придавал значения, а позднее не раз вспоминал. Павел Федорович в присутствии начальника штаба подполковника Я.П. Топтыгина, перейдя на официальный тон, сказал:

— Товарищ гвардии майор! Как вы знаете, война окончилась. По числу сбитых самолетов противника — 62 — вы лучший летчик-истребитель антигитлеровской коалиции. Нами направлено на вас, — Чупиков пальцем торжественно указал в небо, — представление к третьей Золотой Звезде. Его поддержал командующий фронтом маршал Жуков.

Сколько на самом деле сбил Кожедуб, сказать сложно, да и не важно. Сам он писал о 63 лично сбитых самолетах, позднее говорил о 70. Главное — Иван Никитович обладал всеми необходимыми качествами летчика-истребителя: незаурядной отвагой, мужеством, выдержкой и настойчивостью, от природы был наделен исключительным летным зрением, в совершенстве владел искусством воздушной стрельбы. Коэффициент достоверности его побед достаточно высок. Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В.В. Решетников на встрече в Доме журналистов в феврале 2009 года говорил о том, что официально принятый счет числа сбитых самолетов — это победы, значащиеся в наградных листах или аттестационных документах офицера.

В первых строках аттестации на заместителя командира 176-го гвардейского истребительного авиационного Проскуровского Краснознаменного ордена Александра Невского полка дважды Героя Советского Союза гвардии майора Кожедуба Ивана Никитовича сказано:

«В Отечественной войне участвует с 15.3.43 по 9.5.45 на Воронежском, Степном, 2-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах. Летает на самолетах

По-2, УТ-1, УТ-2, И-16, Ла-5, Ла-7. Общий налет на всех типах самолетов 936 час. 31 мин. 3804 посадки. За период участия в Великой Отечественной войне произвел 325 боевых вылетов на прикрытие боевых порядков наземных войск, свободную охоту, штурмовку живой силы противника. Общий боевой налет на самолетах Ла-5 и Ла-7 218 час. 40 мин. В проведенных воздушных боях, как правило, с численно превосходящим противником лично сбил 62 самолета противника: 21 ФВ-190, 18 Ю-87, 17 Ме-109, 3 Хш-129, 2 Хе-111, 1 ПЗЛ-24». В конце аттестации — вывод:

«Занимаемой должности заместителя командира полка вполне соответствует. Достоин присвоения очередного воинского звания "подполковник"». И заключает документ подписью: «Командир 176-го ГИАПКОАНП Герой Советского Союза гвардии полковник Чупиков. 10 июня 1945 года».

Необходимо заметить, что в официальный зачет летчика-истребителя идут победы, утвержденные на уровне дивизии, корпуса и выше. В представлении Кожедуба к третьей Золотой Звезде говорится, что он сбил 60 самолетов противника, после представления официально было засчитано еще два сбитых самолета. ФВ-190, заявленный как сбитый с дистанции 300 метров 23 марта 1945 года и записанный в формуляр полка, засчитан не был. А вот боевых вылетов на счету Кожедуба, исходя из подсчета цифр в документах, как минимум 336, при этом он участвовал в 125 воздушных боях.

...11 мая 1945 года командир полка Чупиков направил Кожедуба, Куманичкина и Титаренко в дом отдыха, организованный в Шёнвальде, в сохранившемся богатом немецком имении на берегу озера и неподалеку от аэродрома, где была самая западная точка базирования 176-го гвардейского полка. Кожедуб очень просил Павла Федоровича добавить в их компанию инженера полка Костю Зарицкого, но Чупиков твердо отказал, зная его предприимчивый и непоседливый характер. Отказ мотивировал тем, что по приказу свыше отдых может быть предоставлен только летному составу.

Отправляясь на отдых, Иван долго прощался с Константином, приглашая того посетить их в доме отдыха. Кожедуба и Зарицкого сближало то, что, во-первых, они были земляками (Зарицкий также жил до войны в Сумской области), а во-вторых — партнерами по преферансу. Интерес к этой игре возник у Кожедуба вскоре после его перевода в 176-й ГИАП и, несмотря на все его зарюки, сохранялся практически всю жизнь.

Вечером через день или два «к отдыхающим» пожаловал Зарицкий, который с трудом приволок с собой громадный бредень. Тяжело переводя дыхание и утирая платком пот со лба (он был полноват), сообщил:

— Приехал я нелегально. Павел Федорович узнает — оторвет мне башку!

После ужина друзья отправились на рыбалку. Руководил рыбалкой майор Зарицкий. Наловив за час сотню карасей, друзья сложили добычу в корзину, прихваченную хозяйственным Титаренко.

Между тем слухи о рыбалке распространились среди местных жителей — женщин, стариков и детей. Шли первые послевоенные дни, и вопросы снабжения продуктами питания мирного населения Германии еще стояли очень остро. Стесняясь, голодные люди приблизились к летчикам и жадно смотрели на выловленных карасей.

— Рус, дай рыбов, рус! Дай!

Кожедуб взглянул на них, подмигнул товарищам и скомандовал:

— Подходи по одному!

В течение двух минут они раздали всю наловленную рыбу.

О деталях этой рыбалки рассказывает в своих мемуарах «Чтобы жить...» А.С. Куманичкин.

17 мая 1945 года гвардии майор Кожедуб был вновь вызван в Москву — для подготовки и участия в параде Военно-воздушных сил. Павел Федорович Чупиков отрядил в столицу и гвардии майора Куманичкина:

— Покажи Кожедубу столицу, ты же москвич!

Через неделю Куманичкин уехал из Москвы, а Кожедуб чередовал подготовку к параду с празднованием победы то в компании знакомых фронтовых летчиков, то в богемном обществе Александра Лесса.

К сожалению, из-за нелетной погоды парад был отменен и мир никогда не увидел пролета над Москвой боевых самолетов страны-победительницы, ведомых ее лучшими летчиками.

Глава третья
МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ

В Академии ВВС

С победой приходят награды. В 1945 году Кожедуб был награжден сразу тремя орденами — двумя орденами Красного Знамени (приказы командующего 16-й ВА от 29.3.45 и 29.6.45) и орденом Александра Невского (приказ командующего 16-й ВА от 31.7.45). Напомню, что в 1944 году орденами Кожедуб не награждался вообще, зато были указы о присвоении ему звания Героя Советского Союза, а через полгода — дважды Героя.

Один орден, к которому был представлен, — орден Суворова III степени — Иван Никитович так и не получил. Представление было отклонено, поскольку было не совсем точно составлено — описание подвига (за шесть лично сбитых самолетов противника) не соответствовало статуту ордена, который предполагал «умелую организацию и осуществление победного боя с меньшими, чем у противника, силами». Хотя, по сути, Кожедуб провел десятки, если не целую сотню победных боев «с меньшими, чем у противника, силами». Другой причиной отклонения могло быть то, что в 176-м гвардейском ИАП было сразу четыре летчика, награжденных орденом Суворова III степени, тогда как во всех советских ВВС их было не более пятидесяти.

В июне 1945 года 176-й гвардейский истребительный авиационный Проскуровский краснознаменный ордена Александра Невского полк был награжден последним боевым орденом — орденом Кутузова III степени.

В День авиации 18 августа 1945 года Кожедуб находился в Москве, на подмосковном аэродроме Теплый Стан, куда к тому времени из Германии был переведен его родной полк. Встав рано утром и включив радио, он услышал два указа, которые все газеты страны опубликовали 19 августа. Первый из них гласил:

«За образцовое выполнение боевых заданий Командования и геройские подвиги на фронте борьбы с немецкими захватчиками, дающие право на получение звания Героя Советского Союза, — наградить Героя Советского Союза гвардии майора Кожедуб Ивана Никитовича третьей медалью "Золотая Звезда" и в ознаменование его геройских подвигов соорудить бронзовый бюст с изображением награжденного и соответствующей надписью и установить на постаменте в городе Москве.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. Горкин.

Москва, Кремль, 18 августа 1945 г.».

Вторым указом пяти летчикам присваивались звания дважды Героев Советского Союза:

«За образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, дающее право на получение звания Героя Советского Союза, наградить Героев Советского Союза второй медалью "Золотая Звезда", соорудить бронзовые бюсты и установить их на постаментах на родине награжденных:

1. Капитана Ефимова Александра Николаевича
 2. Майора Рязанова Алексея Константиновича
 3. Капитана Сивкова Григория Флегонтовича
 4. Капитана Скоморохова Николая Михайловича
 5. Майора Степаненко Ивана Никифоровича
- Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. Горкин. Москва, Кремль, 18 августа 1945 г.».

После оглашения указов по радио Кожедуб сразу же попадает в объятия боевых друзей — Титаренко, Куманичкина, Александрюка, Васько, Белякова, Азарова...

Уже 20 августа 1945 года газета «Правда» вышла с большой статьей Ивана Кожедуба «За Родину, с именем Сталина», где он вспоминал о своем пути в авиацию, рассказывал несколько боевых эпизодов, подводил итоги своей боевой работы.

По непонятным причинам бюст в Москве был сооружен уже в постсоветское время, после смерти Кожедуба. Его автором стал вездесущий скульптор З. Церетели, а установлен он в Музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе. Скульптор напутал в наградах, лишив маршала второго ордена Ленина, но «в целом», по мнению чиновников, с задачей справился — «похож» — и получил сдержанно-одобрительную оценку.

Третья Звезда была первой наградой, которую наш герой получал в Кремле. Кожедуба поразила царящая в нем особая, олицетворяющая связь времен духовная атмосфера, величавая сдержанность Соборной площади, знаменитая Царь-пушка, внутреннее убранство Большого Кремлевского дворца... Как и многих других фронтовиков, приглашенных в Кремль, Кожедуба конечно же волновало, будет ли присутствовать Сталин. Но тот от подобных церемоний настойчиво уклонялся. Удивительно, что И.В. Сталин — человек, глубоко знавший авиацию, ни во время войны, ни после никогда лично не встречался с выдающимися военными летчиками: ни с Покрышкиным, ни с Кожедубом, ни с Молодчим.

Из десятков летчиков, лично знакомых ему до войны, в живых осталось немного: М.М. Громов, В.К. Коккинаки, П.М. Стефановский, С.П. Денисов, В.С. Гризодубова... Пали в боях дважды Герои Советского Союза С.П. Супрун, Г.П. Кравченко, И.С. Полбин, Герои Советского Союза Д.Л. Калараш, С.Н. Поляков, В.П. Трубаченко... Погибли при испытаниях В.П. Чкалов, Ю.Н. Пионтковский, Э. Ю. Преман, С.А. Степанченко, Т.П. Сузи... В летных происшествиях погибли М.С. Бабушкин, А.М. Бряндинский, С.И. Грицевец, А.А. Губенко, Н.П. Жердев, С.А. Леваневский, М.М. Раскова, А.К. Серов, П.Д. Осипенко, В.И. Хользунов... Были расстреляны П.В. Пумпур, И.И. Проскуров, П.И. Рычагов, Э.Г. Шахт, С.А. Черных... Застрелился в первый день войны командующий авиацией Западного особого военного округа Герой Советского Союза, один из асов Испании генерал-майор авиации И.И. Копец.

24 августа 1945 года в Большом Кремлевском дворце из рук заместителя председателя Президиума Верховного Совета СССР и председателя Президиума Верховного Совета Эстонской ССР, известного эстонского поэта Й.Я. Вареса, Кожедуб принял свою третью Золотую Звезду. Он запомнил живой и заинтересованный взгляд этого необычного человека, его крепкое рукопожатие.

Здесь же вторую медаль «Золотая Звезда» получил летчик-штурмовик гвардии майор М.Т. Степанищев, совершивший на Ил-2 222 боевых вылета. Еще двум десяткам офицеров были вручены Золотые Звезды и грамоты о присвоении звания Героя Советского Союза.

Среди новых кавалеров Золотой Звезды был старый боевой друг Кожедуба, однокашник по училищу и соратник по 176-му ГИАП В.И. Александрюк, летчики-истребители Е.П. Мариинский, Г.А. Мерквиладзе...

В тот же день Кожедуб получил специальный талон на посещение Центрального военторга. Такой талон давался всем Героям Советского Союза, получавшим Звезду в Москве.

Александр Лесс составил Ивану компанию, и по льготным ценам они приобрели столько водки, коньяка и американской тушенки, что едва смогли унести — выручила машина, пригнанная Лессом. Кожедубу казалось, что кое-что из этого богатства от сумеет отвезти в свой старый полк, к ребятам, куда он собирался, но и выпивка, и закуска кончились «со скоростью истребительной авиации». Гостинцы для боевых друзей пришлось покупать по коммерческим ценам. Ходить в магазин «при звездах», как советовали некоторые и что сулило значительную скидку, Иван отказался наотрез.

Вскоре после вручения награды гвардии майор И.Н. Кожедуб получил

извещение о зачислении в Академию ВВС в Монине. С 22-м приемом (в Академии ВВС и выпуски считались по номеру приема) он стал слушателем академии.

Вместе с Иваном Никитовичем поступили в академию дважды Герои Советского Союза летчики-истребители Н.Д. Гулаев, А. Е. Боровых, С.Д. Луганский, штурмовики Т.Я. Бегельдинов и Л.И. Беда. Всего же среди новых слушателей более пятидесяти человек были Героями Советского Союза. Три выпускника из числа слушателей 22-го приема стали маршалами авиации (Кожедуб, Кирсанов, Силантьев), 44 — генералами.

Заметим, что в следующем, 23-м приеме было 111 Героев и дважды Героев Советского Союза! В этом отношении он стал рекордным и получил шуточное название — «Золотая орда».

В то время Герой Советского Союза, впоследствии генерал-полковник авиации и командующий дальней авиацией СССР в течение пятнадцати лет, Василий Васильевич Решетников разрывался между занятиями на курсах командиров полков в академии и соблазнами мирной жизни: «Учился я без особого рвения — рядом была Москва. Голодноватая, неустроенная, но веселая, неунывающая. Бушевала богема, влекла к себе задиристой вольницей и беззаботностью».

В.В. Решетникова всегда отличало великолепное чувство юмора и завидный слог, его литературный талант был отмечен еще Алексеем Фатьяновым и Михаилом Светловым. Он впервые увидел Кожедуба в ДК Монинской академии в сентябре 1945 года:

«Мы смотрели какой-то приключенческий фильм, и в передних рядах кто-то постоянно вскакивал, хлопал сиденьем, порой выбегал к экрану, громко, с применением, как сегодня принято говорить, "неформальной лексики" удивлялся увиденному и в избытке чувств, столь же громко, комментировал его.

На мой вопрос соседу:

— Что это за чудак? — мне кратко ответили:

— Кожедуб!»

В сентябре 1945 года Иван Кожедуб совершил долгожданную поездку на родину. Несмотря на объективные сложности послевоенного быта, на предельную разруху и бедность, поездка на Украину стала для него памятной. Встречи были очень теплыми, радушными и, насколько это было возможным, хлебосольными.

Тогда Иван Никитович посетил Киев, Чугуев, Харьков, Шостку, родную Ображеевку. В Ображеевке, как и в других местах, к встрече готовились заранее. Выписали для этого продукты, раздали национальную

одежду, приодели оставшихся в живых родственников и знакомых.

В Киеве Кожедуб посетил спецшколу ВВС, где обучались ребята из Киевской, Житомирской и ряда других областей Центральной Украины. Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР А.С. Бежевец, прошедший впоследствии сложнейшие испытания МиГ-25 и МиГ-27 (за испытания МиГ-27К он был удостоен Государственной премии), в 1945 году был 16-летним курсантом Киевской спецшколы № 13 и участвовал в памятной встрече с прославленным летчиком:

«Хочется вспомнить еще один приятный эпизод, который произошел в 1945 году. Руководство школы организовало встречу всех учеников с трижды Героем Советского Союза майором Кожедубом И.Н. Встреча происходила во дворе спецшколы. Кожедуб находился на некотором возвышении, на крыльце. Конечно, я сейчас не помню, что он тогда говорил, но нам очень понравился его внешний вид. Несмотря на свои большие военные заслуги, выглядел он очень молодо, разговаривал без всякой напыщенности и показного превосходства над нами. Роста он был среднего. Казалось, сними с него китель со звездами, он мало чем отличался бы от нашего брата.

К сожалению, больше таких встреч с прославленными асами Великой Отечественной войны не было. А жаль! Безусловно, они прививали любовь к авиации, воспитывали чувство патриотизма».

Вскоре изменения произошли и «в кабине». 8 ноября 1945 года Иван Кожедуб встретил в монинской электричке красавицу десятиклассницу Веронику. Вот как вспоминала Вероника Николаевна свои первые встречи с будущим мужем, о том, как она вышла замуж:

«Однажды в электричку напротив меня сел молодой майор в летной шинели. Он краснел, ерзал, тихонько покашливал, в общем, хотел заговорить, но стеснялся. Чувствовалось, что он хочет познакомиться. Трусов я никогда не любила и старательно читала какую-то книгу. Так и не заговорив со мной, он вышел на станции Монино, сказав на прощание: "До свидания". В следующий раз я увидела его в той же электричке, продиравшегося через плотно стоявших людей. Как Иван впоследствии рассказал мне, он искал меня в электричке несколько раз, проходя ее из конца в конец. При нашей второй встрече он был более решителен — краснея, назвал свое имя и после нескольких слов пригласил меня на танцы в монинский гарнизон. Надо сказать, что в кавалерах, тем более на этом монинском направлении, проблем тогда не было. Но танцы в монинском гарнизоне были вещь весьма заманчивой для молодой девчонки, и я, совсем немного поломавшись, согласилась.

Мне уже довелось бывать на танцах в Монине с подружками — кто-то из них доставал приглашения, и я помнила, что добирались мы с трудом, по дороге несколько раз показывая документы и приглашения часовым. На сей раз все было гораздо проще — часовые козыряли моему кавалеру и становились во фрунт.

"Ну, — с удивлением думала я, — не иначе самого коменданта подцепила".

Пришли в Дом культуры, в фойе. Он помог мне снять пальто, при этом я ловко и незаметно сняла и убрала в сумочку маленькую розетку, прикрывавшую на моей груди необычную красивую брошь. Я была в новом, с большими нашими с мамой трудами пошитом платье и старательно ловила заинтересованные взгляды. Остановившись у зеркала, чтобы поправить прическу, я осматривала фойе и зал, стараясь отыскать знакомых. В зеркало я увидела Ивана, снимавшего шинель, и тут заметила, как сверкнули три звезды на его кителе. Человек он был тогда уже известный, я не раз видела его портреты в газетах и журналах и, не узнав его сразу, разглядела теперь.

"Так вот с кем выпало познакомиться", — подумала я, теряя интерес ко всем другим людям и чувствуя, как все подчиняется одной цели...

Вскоре Иван сделал мне предложение, и 2 января 1946 года в Монине мы расписались. Отметить событие поехали к Ивану в полк, в Теплый Стан. Шофер тогда, помню, очень спешил домой — догулять праздники — и нас не довез — то ли мы его отпустили, то ли сложно было проехать. Высадил километрах в 3-х от аэродрома — позади, в стороне Москвы, виднелось одинокое здание ВЦСПС — там, где оно стоит и сегодня. С немалым трудом, под шутки Ивана (а каково было мне, в туфельках) мы добрались до аэродромных зданий, где нас горячо и искренне поздравили Павел Федорович Чупиков, Саша Куманичкин, Дима Титаренко, несколько других офицеров. Организовали веселую дружескую вечеринку.

А через год у Ивана Никитовича и Вероники Николаевны родилась дочь, которую назвали Наташей.

Искреннюю любовь к Веронике Николаевне, своему «главному адъютанту и помощнику», своей «четвертой Золотой Звезде», Иван Никитович пронес через всю жизнь. Женщина необыкновенной красоты, очень энергичная, изящная, легкая, она была способна непринужденно поддерживать любую беседу и успешно торговаться на рынке, участвовать в многокилометровых заплывах в море и классно водить автомобиль, запоминать сотни встреченных ею людей, их имена, лица, привязанности, привычки. Она умела прекрасно играть на гитаре и петь, собирала

произведения живописи, дружила со многими известными художниками, любила с фантазией готовить, помнила десятки смешных анекдотов и могла резко, но не грубо оборвать потерявшего чувство такта собеседника.

Вероника Николаевна гордилась тем, что когда-то помогла выдающемуся художнику А.И. Лактионову решить его квартирный вопрос. С большой семьей тот скромно жил в маленькой комнате, а писал в чужих мастерских по договоренности, если там было место. Вероника Николаевна вспоминала, как на одном из приемов она подошла вместе с ним к председателю Исполкома Моссовета и посетовала на то, что наблюдается противоречие между размерами картины и размерами квартиры художника. Речь тогда шла о новой великолепной картине Лактионова «Письмо с фронта». Остроумие было оценено, соответствующие обещания были даны, свидетелей было много. Вскоре Лактионов получил новую просторную квартиру с мастерской, за что был благодарен Веронике Николаевне долгие годы.

...Учеба в Академии ВВС поначалу давалась Кожедубу нелегко — отвлекали бесконечные приглашения на вечера, праздники, юбилеи, проезжавшие через Москву — Монино многочисленные друзья. По натуре добрейший человек, он был не в состоянии, как Покрышкин, твердо кому-то отказать, напомнить в ответ на надоевшие приглашения, что он «боевой офицер». А ведь даже у волевого Покрышкина в этом отношении были проблемы.

Изредка приезжали однополчане — молодые, веселые, сильные. Надо ли говорить, что большинство этих встреч заканчивались выпивкой, нередко весьма серьезной. Большим любителем выпить был Н.И. Ольховский — Герой Советского Союза, бывший командир Кожедуба. Встречи с ним сразу принимали определенную направленность и заканчивались далеко за полночь.

Одно время Николай Иванович служил преподавателем в Монино, потом уволился и устроился в области на работу крановщиком башенного крана. Человек скромный и работящий, он сумел освоить эту непростую профессию. Находясь на своем рабочем месте, в крановой кабине, Ольховский шутил, что не расстался с небом. На работе он никому поначалу не рассказывал, что был летчиком-истребителем, командиром прославленного гвардейского полка. Никто и не подозревал, что он кавалер Золотой Звезды и семи боевых орденов. Пока на празднование Дня Победы он не явился в клуб с женой «при параде». Удивлению окружающих не было предела. Его, конечно, тут же посадили в президиум, предоставили слово и наперебой поздравляли. Потом, опять-таки наперебой, угощали.

...Двухэтажный дом, где жил Кожедуб с семьей, и сейчас стоит неподалеку от входа на территории монинского гарнизона. Здесь, на втором этаже, молодожены занимали комнату в двухкомнатном блоке. Никакого душа в номере не было, мыться ходили в санпропускник. В блоке была крохотная кухня с дровяной плитой. Позднее специальным решением коменданта им разрешили пользоваться электроплиткой.

Проходную комнату в том же блоке занимал дважды Герой Советского Союза летчик-истребитель А.Е. Боровых. Ему выпала военная судьба, сходная с судьбой Ивана, но культуры поведения иногда ему не хватало, и однажды он смутил Веронику Николаевну нескромным подарком. Впрочем, Андрей Егорович был прост, не заносчив и уважал своего товарища.

— Когда Ивана не было дома, я даже несколько раз просила его погулять с Наташей, на что он охотно соглашался, — вспоминала Вероника Николаевна.

— Да, — с улыбкой рассказывала Наталья Ивановна, — позднее он любил называть себя моим то вторым, то посаженным, то смежным (поскольку жил в смежной комнате) отцом.

Отец Ивана Никитовича — Никита Илларионович Кожедуб умер 17 мая 1945 года, так и не дождавшись сына после войны, мать — Стефанида Ивановна ушла в мир иной еще раньше, в 1936 году. У Вероники Николаевны в живых оставалась мама — Мария Александровна, с утра до ночи занятая на работе. Была у нее также сводная младшая сестра Лерка, Валерия Семеновна. Отсутствие родительского внимания, совета в столь сложном положении, в какое попал окруженный славой Кожедуб сразу после победы (а ведь ему тогда еще не было двадцати пяти), конечно же сказывалось. В какой-то степени функции его наставника принял было на себя маршал авиации Ф.Я. Фалалеев, в то время начальник ВВА. Он, как мог, ограждал Ивана Никитовича от многочисленных приглашений и чересчур назойливых друзей, дал команду не пускать в академию визитеров к нему. Заметим, что и академию в Монине Иван Кожедуб выбрал в июне 1945 года после откровенной беседы с маршалом — ведь некоторые советовали ему идти в Академию имени Фрунзе, куда поступили несколько известных асов — трижды Герой Советского Союза Покрышкин, дважды Герои Алелюхин и Лавриненков.

Но у Фалалеева, к сожалению, не было главного — здоровья. Он подорвал его на тяжелой и ответственной службе, причем в годы войны в его обязанности как заместителя командующего входили доклады лично Сталину о боевой работе ВВС. В своих мемуарах, изданных небольшим

тиражом, Ф.Я. Фалалеев вспоминает, как последний раз видел Сталина у Мавзолея, в 1952 году:

— Что-то вы похудели, товарищ Фалалеев, — заметил Сталин.

— Так ведь это гражданские толстеют в мирное время, военные худеют, — нашелся тот.

Умер Федор Яковлевич в 1955 году.

Конечно, огромные затраты нервной энергии, серьезные и длительные перегрузки в боях на вертикалях, испытания после войны «медными трубами» отразились на здоровье Ивана Никитовича: у него появились проблемы с носоглоткой, с сердцем, с почками...

Но были у него и другие проблемы.

— Часто приезжали за ним на роскошных легковых машинах (я одно время даже коллекционировала их названия), а часа в 3—4 ночи привозили домой роскошно одетые фифочки. Учиться не давали, — с неудовольствием вспоминала Вероника Николаевна.

«Конечно, Ивану мешала учиться слава, постоянные приглашения... От многих из них вполне можно было отказаться, — вспоминал Герой Советского Союза, впоследствии — генерал-лейтенант авиации, а тогда — однокашник по академии А.Ф. Ковачевич.

— Завалят тебя, Иван, — не раз говорил я ему.

Так вот он и учился, иной раз получая "два за знание, три за звание"».

Военно-воздушная Краснознаменная академия давала полноценные для вуза своего времени знания. Здесь были собраны лучшие преподавательские силы РККА, а с 1946 года — Советской армии. Среди преподавателей выделялись полковник Г.И. Игнациус, первым в академии защитивший диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук (тема — «Бомбометание с пикирования»), генерал-лейтенант А.А. Самойло, генерал-майор А.С. Колесов, полковники Л.И. Агеев, А.И. Ершов, А.В. Тарбеев, подполковник Б.Г. Ратц...

В наборе дисциплин были стандартные предметы: общественные дисциплины, общая тактика, тактика ВВС, оперативное искусство, военная география, история войн, тыл ВВС, военная администрация, служба связи, аэрофотослужба. По большинству предметов Кожедуб имел оценку «хорошо», а по оперативному искусству, службе связи и аэрофотослужбе — «отлично».

Правда, была одна «тройка», выставленная в 1-м семестре за... тактику ВВС! Надо было быть очень смелым и принципиальным преподавателем, чтобы поставить такую оценку по этому предмету трижды Герою, одному из лучших военных летчиков страны, применявшему и

создававшему эту самую тактику в сложнейших боевых условиях.

Иван отличался выразительным языком, начитанностью и литературной образованностью, чем во многом был обязан и Веронике Николаевне. Еще в первый год после женитьбы, ужаснувшись его русским языком, она заставила его перечитать десятки «школьных» книг — Пушкина, Лермонтова, Гоголя, Достоевского, Толстого, Чехова, Маяковского, Шолохова, Фадеева. Некоторые из них, например комедию Гоголя «Ревизор», они прочли вместе, поделив роли.

— Никогда я столько не смеялась, как при домашнем чтении «Ревизора». Ивану особенно удавался конечно же городничий, — вспоминала позднее Вероника Николаевна.

— Во время учебы в академии Ивана ставили знаменосцем на парадах. Это было незабываемо: прямо цирк, — смеялась жена. — В центре — Иван, а ассистенты — дважды Герои, высокорослый и мощный Дмитрий Глинка и крошечный герой-штурмовик Талгат Бегельдинов.

Здесь, в академии, для Ивана Никитовича как для летчика произошло историческое событие: он освоил принципиально новый для себя тип самолета, только что появившийся реактивный Як-17. Впервые поднять в воздух эту машину ему довелось на летной практике в июле 1948 года. Тем летом он выполнил семь коротких (по 5—12 минут) полетов.

— Удивляло, что не было видно диска вращающегося винта, были мягкость в пилотировании и ощутимо более высокая скорость, особенный, не такой резкий, свистящий звук, — вспоминал Иван Никитович.

Як-17, легкий реактивный истребитель, вооруженный двумя пушками, отличался от Як-15 тем, что третье колесо из хвостового стало у него носовым. Вес машины увеличился, и ее летные качества незначительно упали.

Як-15 был наскоро создан на базе поршневого Як-3 сотрудником А.С. Яковлева авиационным инженером Е. Г. Адлером. Евгений Георгиевич предложил установить трофейный двигатель ЮМО-004 в носовой части фюзеляжа, с небольшим наклоном к продольной оси самолета. Этими турбореактивными двигателями оснащались серийные немецкие самолеты Me-262 и «Арадо-234». Конечно, переделка привела к значительной реконструкции машины, прежде всего носовой и задней нижней части фюзеляжа, где от реактивной струи прогорала обшивка. Но уже через несколько месяцев — 24 апреля

1946 года — самолет совершил свой первый полет, а еще через полгода, к воздушному параду в честь 29-й годовщины Великой Октябрьской революции (воздушный парад не состоялся из-за погодных

условий), были готовы 15 реактивных Як-15.

Незаметно для семьи Кожедуба прошла денежная реформа 1947 года, когда деньги обменивались в соотношении 1:10. При проведении реформы были отменены продовольственные карточки.

Средняя зарплата по стране в то время составляла 800—1000 рублей. Летчик, без надбавок, получал около 2000 рублей, командир полка — около 3000, командир дивизии — около 4000. Килограмм ржаного хлеба стоил в то время 3 рубля, сахара — 15 рублей, сливочного масла — 64 рубля, литр молока — 3—4 рубля, десяток яиц — 10—16 рублей, пол-литра «Московской» — 60 рублей.

С 1 января 1948 года в СССР были отменены денежные выплаты за ордена и медали. Для Ивана Никитовича, в то время носившего на груди три Золотые Звезды и шесть орденов, это была существенная потеря (450 рублей в месяц). Особенно была расстроена этим Вероника Николаевна. Иван Никитович лишь посмеивался:

— Мы свое еще заработаем.

Командный факультет Военно-воздушной академии Иван Кожедуб окончил в 1949 году, получив отличную оценку за дипломную работу: «Действия ИАП с реактивными двигателями способом "охоты" при обеспечении ввода в прорыв и действий в оперативной глубине механизированной армии».

В аттестации от 29 апреля 1949 года, подписанной начальником курса гвардии подполковником Максименко, и. д. начальника командного факультета генерал-майором авиации Смирновым и заместителем начальника академии генерал-лейтенантом авиации Шкуриным, говорится:

«Учебная успеваемость в Академии хорошая — по 32 экзаменам общий средний балл 4,02.

Государственные экзамены сдал: по основам марксизма-ленинизма — хорошо, по тактике ВВС — отлично, по общей тактике — отлично.

Академию окончил и получил диплом.

ВЫВОД: Может быть назначен командиром истребительного авиационного полка».

Ниже — заключения и отзывы старших начальников (аттестационных комиссий):

«1. Целесообразно назначить заместителем командира истребительной авиационной дивизии.

2. Может быть послан в оккупационные войска».

И в заключительном решении «утверждающего аттестацию» значится: «Утверждаю. Может быть назначен зам. командира ИАД».

После окончания Военно-воздушной академии майор Кожедуб получает назначение на должность заместителя командира 31-й истребительной авиационной дивизии, дислоцированной в Насосной, под Баку.

Примерно в то самое время, когда Кожедуб защищал свою дипломную работу, в Советском Союзе произошло историческое событие: 29 августа 1949 года в 7 часов утра под Семипалатинском было взорвано первое советское атомное устройство РДС-1 мощностью в 22 килотонны. Американская монополия на ядерное оружие, настраивающая наиболее последовательных и решительных «борцов с Советами» исключительно на военный лад, канула в Лету.

Ну а первая «настоящая» отечественная атомная бомба, под названием ЗДС-3, была сброшена с Ту-4 в самый разгар войны в Корее — 18 октября 1951 года. Взрыв был произведен на высоте 380 метров и, как считают некоторые историки и аналитики, не дал войне в Корее перерасти в третью мировую войну.

Назначение

Не успел Иван Никитович отбыть в Насосную — получил приказ В.И. Сталина занять должность помощника командира 324-й истребительной авиационной Свирской краснознаменной дивизии.

В течение суток был решен и квартирный вопрос — семья Кожедуба получила трехкомнатную квартиру в Москве, на Чистых прудах.

В декабре 1949 года Кожедуба назначают заместителем командира дивизии. Командиром дивизии после перевода в Германию П.Ф. Чупикова был назначен известный военный летчик Герой Советского Союза полковник В.А. Луцкий (впоследствии генерал-лейтенант авиации). Во время войны он успешно воевал в составе 32-го гвардейского Виленского орденов Ленина и Кутузова III степени истребительного авиационного полка. Замечу, что это один из двух истребительных авиаполков, награжденных орденами Ленина. В воздушных боях Луцкий одержал 16 личных побед, сбил пять немецких самолетов под Сталинградом, был ведомым командира полка, одного из известнейших летчиков 1942 года, Героя Советского Союза Ивана Клецева. Войну он закончил командиром этого прославленного полка.

За иссиня-черную шевелюру, которая отличала Луцкого в молодости, от своих товарищей по полку он получил прозвище Абрек.

Вероника Николаевна вспоминала, как однажды в Кубинке, в явно нелетную погоду, Ивана Никитовича долго не было дома.

— Мне надоело ждать, и я пошла его искать. Нашла их с Луцким в столовой уже в весьма наклюканном состоянии. Решительно их развела: я вообще, когда злюсь, становлюсь очень решительной и жесткой.

В 1949 году в дивизию поступила новая машина МиГ-15 — «самолет-солдат», едва ли не самый известный истребитель советских ВВС. Первые машины, поставленные на вооружение, имели двигатель РД-45Ф (роллс-ройсовский «Нин-11») с тягой в 2270 кг. На первых машинах не было автоматики управления, тормозные щитки были недостаточных размеров, гидроусилители рулей отсутствовали.

Позднее, в начале июня 1951 года, уже на аэродроме Аньдун летчики дивизии получили МиГ-15 «бис» — машину, имевшую целый ряд положительных отличий. Прежде всего, на ней стояли усовершенствованный двигатель ВК-1 с более высокой тягой в 2750 кг и более мощный в форсированном режиме, пушка НР-23 с 80 снарядами

вместо 40 у пушки НС-23 на МиГ-15. Бустера и ножи на элеронах и задней кромке крыла уменьшали «валежку», более эффективными были увеличенные воздушные тормоза. Увеличились (на 3—5 процентов) скорость, потолок и дальность полета. Замена на новые машины еще не была тогда элементом перевооружения, а их получение стало результатом многочисленных просьб, согласований, объяснений командира дивизии.

В мае 1950 года в составе советской молодежной организации Кожедуба направили в только что провозглашенную (в декабре 1949 года) Китайскую Народную Республику.

Создание КНР явилось следствием победы Коммунистической партии Китая, возглавляемой Мао Цзэдуном, над гоминьдановцами Чан Кайши. Первый международный договор КНР — о дружбе и взаимопомощи — был подписан с Советским Союзом 13 февраля 1950 года, но еще раньше начались работы по созданию и приведению в боевую готовность так называемой Шанхайской группы войск (сформированной по типу корпуса ПВО). Командующим группой был назначен решительный и энергичный генерал-лейтенант, впоследствии Герой Советского Союза (1965) Маршал Советского Союза (1968) П.Ф. Батицкий.

В Китае наш герой посетил Пекин, Порт-Артур и Шанхай. В ходе поездки он побывал на Великой Китайской стене, в Императорском дворце, прошел по незабываемым столичным паркам, посетил Пекинский университет, искупался в Желтом море.

Иван Никитович с интересом вглядывался в незнакомую жизнь огромной страны, отмечал в письмах жене нищету и отсталость значительной части населения. В то же время он видел огромное трудолюбие народа, чувствовал революционный настрой молодежи.

Вероника Николаевна рассказывала, что из своей пятнадцатидневной командировки муж прислал ей две дюжины писем, которые, к сожалению, не сохранились.

Под Шанхаем в это время разворачивалась настоящая воздушная война: гоминьдановская авиация, действовавшая с острова Чжоушань (120 км юго-восточнее Шанхая), регулярно совершала разведывательные полеты и наносила бомбовые удары по городам Юго-Восточного Китая. Все чаще оставляли на небосводе дымные следы горящие самолеты, все накаленнее становилась международная обстановка.

В Шанхае Кожедуб стал свидетелем ночного боя, когда гвардии капитан Шинкаренко сбил гоминьдановский бомбардировщик Б-24, пилотируемый командиром полка.

В книге Ю. Тепсуркаева и Л. Крылова приведен рассказ В.Н.

Шалфеева, в то время старшего лейтенанта, адъютанта 2-й эскадрильи 29-го гвардейского ИАП, воевавшего под Шанхаем, о встрече летчиков полка с Кожедубом:

«Ночи в Шанхае южные, темнеет рано и быстро. Личный состав полка уже собирался отдыхать, когда вдруг снова сыграли боевую тревогу. Мы бросились к машинам, но заместитель командира полка по политчасти полковник Фионов всех направил в кинозал. Начали крутить фильм "Первая перчатка". Все в недоумении шептались и недовольно ворчали. Вдруг в зале зажегся свет, и мы увидели в дверях кинозала Ивана Кожедуба в парадной авиационной форме, при кортике, орденах и медалях. Из-за его спины выглядывали женщины и с любопытством разглядывали зал.

Оказалось, что 11 мая Иван Кожедуб был в Шанхае с молодежной делегацией. Они были застигнуты воздушной тревогой и наблюдали за всем происходящим в небе около какого-то зала, где собирались дать концерт китайской молодежи. Естественно, что выступление там сорвалось. И Кожедуб предложил артистам выступить перед "китайскими" летчиками, которые только что на их глазах давали страшный и захватывающий концерт в воздухе, высвеченный, как в кино, зенитными прожекторами. Артисты, как выяснилось позднее, восприняли это предложение без энтузиазма. И тревога их напугала, да и устали они уже — время-то было где-то между одиннадцатью и двенадцатью ночи. Но Кожедуб есть Кожедуб. Он все-таки уговорил артистов. И когда наш зал дружно, без команды взревел "Ура Кожедубу!" на русском языке, то взаимопонимание установилось моментально. До четырех часов утра молодежная делегация давала нам концерт. А мы, в свою очередь, наградили их хорошим ужином-завтраком и подарками. Подарками были в основном часы, которые мы успели купить на юани... Притом подарки были не от командования или парткома, а каждый желающий выходил на сцену, да не по одному, а по несколько человек сразу, и вместо цветов, которых у нас не было, вручал исполнителям свои часы. Так что каждый исполнитель получил не менее чем по полудюжине часов хороших марок... часы те мы покупали для себя, барахло не брали. А при встрече с земляками в чужом краю русская душа не жалеет ничего...»

После возвращения из поездки Кожедуб вновь с головой окунулся в летную работу, в подготовку к «сдаче на класс».

Вероника Николаевна всегда «с ужасом» вспоминала «жуткое лето 1950 года» в Кубинке, когда Иван Никитович включился в освоение новой машины. Его налет на МиГ-15 в 1950 году составил 36 часов (69 посадок), 7 часов 40 минут (18 посадок) он налетал ночью. Почти 100 часов (104

посадки) составил его налет на других типах самолетов, в том числе на Як-17.

«Почти все лето Иван уходил в 10 утра, а приходил в 6. Я женщина неробкого десятка, но резкий свистящий звук низколетающих реактивных самолетов оказывал действие на всех. Мы, женщины, стали сдержаннее, меньше общались, больше спешили. Даже дети перестали капризничать. Иван в то лето похудел, потерял аппетит, забросил свою гирю. А тут еще погиб Саша Шишкин^[49], оставил вдову и двух крошечных девочек. Тогда я впервые попросила Ивана перестать летать», — так вспоминала Вероника Николаевна горячие будни «реактивной эры».

Приказом Военного министра СССР от 20 октября 1950 года № 00217 подполковнику Кожедубу И.Н. было присвоено звание «Военный летчик 1-го класса».

В начале ноября 1950 года Иван Никитович и Вероника Николаевна, оставив дочку с мамой Вероники Николаевны, отправились в короткий отпуск в Кисловодск, в санаторий Министерства обороны «Красные камни». Прекрасный санаторий, роскошные горные виды, великолепный воздух радовали молодых лишь два дня. На второй день вечером в комнату постучали. Вероника Николаевна открыла и, вздрогнув, отшатнулась. В дверях стояли два офицера в «особистских» фуражках с голубыми околышками.

— Товарищ Кожедуб! Собирайтесь. Проедете с нами. «Именно так, — вспоминал Иван Никитович. — Так и не сказали, с..., зачем вызывают. Ситуация, по рассказам, была знакомая, и в машине я судорожно думал — за что? Вспоминал, какие анекдоты рассказывал, кому? Больше сажать было вроде не за что. Ребята пижонили, в разговор не вступали, смотрели в сторону. Наконец приехали. Меня пропустили вперед, я мимо часового вошел в какое-то здание, в комнату, разделенную перегородкой. При моем появлении сидевший за перегородкой майор вскочил. У меня сразу отлегло.

— Товарищ подполковник, с вами будет говорить командующий ВВС Московского военного округа генерал-майор авиации Василий Иосифович Сталин.

Он нажал какие-то кнопки и, сказав в телефон: "Подполковник Кожедуб!", — передал мне трубку.

— Слушай, Ваня, кончай отдыхать, есть дело, срочно вылетай!

Я даже не успел ничего сказать, а трубка уже издавала короткие гудки. К обеду следующего дня, промучившись в Ли-2 пять часов, я уже был в Москве, в штабе МВО. Жена была недовольна».

17 ноября 1950 года Кожедуб был назначен командиром 324-й ИАД.

Его заместителем по дивизии был определен подполковник Чупрынин, начальником воздушно-стрелковой службы — старый друг и соратник, ветеран 176-го гвардейского ИАП подполковник Титаренко, штурманом — подполковник Калмыков, начальником штаба — подполковник Малёванный, замполитом — полковник Петухов, инспектором по технике пилотирования — подполковник Вишняков.

К моменту назначения Иван Никитович уже знал, что дивизия вот-вот будет отправлена в Китай, где должна принять участие в подготовке корейских летчиков, а также, с большой вероятностью, в обороне воздушных рубежей Китая и Северной Кореи.

Последняя война советских асов

В Северной Корее к тому времени началась война. Хотя официальной датой ее начала считается 25 июня 1950 года, фактическое противостояние СССР и США началось здесь сразу после окончания Второй мировой войны. Военное столкновение между Северной Кореей, где к власти пришел коммунистический режим Ким Ир Сена, и Южной, где правление осуществлялось под руководством «демократически избранного» американского гражданина корейского происхождения миллионера Ли Сынмана, «вернувшегося» из США, где он жил безвыездно 30 лет, первоначально носило характер гражданской войны. Преимущество левых идей для большинства населения страны, освобожденного от колониального владычества, было очевидно и сразу проявилось в военных успехах северян — Корейской народной армии. В течение двух недель после начала боевых действий ее воины освободили 90 процентов территории Южной Кореи, вышли на рубеж реки Рактон.

США, умело воспользовавшись дипломатическим промахом СССР, провели через ООН резолюцию, осуждающую Северную Корею, и сформировали «коалицию ООН» из своих ближайших союзников. ВВС США, постепенно наращивая силы, немедленно приступили к проведению воздушных операций против Северной Кореи. Американский генерал Макартур отдал приказ о проведении операции «Интердикшн», в котором были и такие фразы: «Остановить все, что движется. Привести в движение все, что замерло. Любого человека мужского пола следует рассматривать как правомерную цель».

Американцы, несказанно обогатившиеся в годы Второй мировой войны, создали мощные, основанные на последних технических достижениях, высоковариативные военно-воздушные силы. Если ВВС, ПВО и ВМФ СССР имели на вооружении к концу войны до 20 типов самолетов (не считая нескольких иностранных типов), то ВВС и ВМФ США — более 70. Вершиной авиационных разработок американцев стал В-29 — тяжелый четырехмоторный стратегический бомбардировщик, апробированный в годы Второй мировой войны на Тихоокеанском театре военных действий. Этот тип самолета непрерывно совершенствовался, что касалось и конструкции, и материалов, из которых он изготавливался, и вооружений, и систем управления, и энерговооруженности, и десятков других нюансов.

16 сентября 1950 года в бой вступили крупные силы американской армии: в районе Инчхона высадился морской десант, одновременно началось наступление с Пусанского плацдарма. Наступательные операции велись при активной и постоянной поддержке авиации, в условиях полного господства в воздухе.

Корейская народная армия была разгромлена, потеряв значительную часть личного состава, большую часть артиллерии, танков и самолетов (это были винтомоторные самолеты, в основном советского производства — У-2, Як-9, Ил-10, Ли-2). Американские войска вышли на корейско-китайскую границу. Положение северокорейского правительства оказалось катастрофическим.

Ким Ир Сен обратился за помощью к Сталину, тот предложил Мао Цзэдуну: «Следовало бы немедленно двинуть к 38-й параллели хотя бы 5—6 дивизий. Китайские дивизии могли бы фигурировать как добровольные».

12 октября Мао Цзэдун выделил для этого сразу девять общевойсковых армий (около 1 миллиона человек!), и китайцы двинулись к северокорейской границе. Однако без прикрытия с воздуха рассчитывать на успех было сложно. Китай, а тем более Корея не располагали реактивной авиацией, которую использовали США. Требовалось вмешательство Советского Союза. В срочном порядке были переформированы 151-я гвардейская и 28-я истребительные авиадивизии, на аэродромах Ляодуньского полуострова вновь формировалась 50-я ИАД. Каждая дивизия была двухполкового состава, причем с неполным составом полков.

25 октября 1950 года китайские части, противопоставляя налетам американской авиации так называемую траншейную борьбу, основанную на исключительном трудолюбии и жертвенности китайских солдат, повели мощное наступление по всему фронту.

В те дни, когда Кожедуб был со своим первым визитом в Китае, в бой вступили 28-й и 72-й гвардейские истребительные полки 151-й гвардейской ИАД. Позднее к ним присоединились летчики 139-го гвардейского ИАП 28-й ИАД. 11 мая 1950 года Иван Никитович и стал свидетелем одного из первых результативных боев МиГ-15 с гоминьдановским бомбардировщиком.

Армия США насчитывала на корейском театре почти 1000 самолетов: около 150 реактивных Ф-80, остальные — «мустанги», «твин мустанги», «инвейдеры». К этому числу надо добавить более 400 самолетов («корсары», «скайрейдеры» и несколько реактивных пантер — Ф-9Ф) из состава 7-го морского флота США, базировавшихся главным образом на авианосцах.

Первую победу в корейских боях, по всей видимости, одержал гвардии лейтенант Ф. Чиж из эскадрильи Героя Советского Союза гвардии майора Н.В. Стройкова, сбив на МиГ-15 в 13.10 1 ноября 1950 года Ф-51 «мустанг», упавший северо-восточнее Аньдуна.

В тот же день около 14.30 в бой вступила четверка А. З. Бордуна из 72-го гвардейского ИАП на МиГ-15 (майор Бордун, лейтенанты Хоминич, Сухов, Есюнин). Из архивных документов: «Лейтенант Хоминич, передав по радио о противнике, с левым разворотом сверху-сзади под ракурсом 2/4 со стороны солнца атаковал головную четверку Ф-80. В результате атаки 1 Ф-80 был сбит. Огонь открывался с дистанции 800 м. Прекращение огня на 200 м, длина очереди 3 секунды. Выход из атаки лейтенант Хоминич произвел резким набором высоты с последующим разворотом влево».

По докладу пункта управления, истребитель противника упал в 25 км юго-восточнее города Аньдун.

Семен Федорович Хоминич, вероятно, стал автором первой воздушной победы реактивной эры, когда реактивный самолет Ф-80 был сбит пушечным огнем с реактивного самолета МиГ-15. Американцы признают в этот день потерю одного Ф-80, но только в другое время суток от зенитного огня. Зная, однако, как штабы полков любой авиационной страны часто не любят указывать настоящую причину — «сбит неприятельским истребителем», эту информацию можно принять к сведению, но никак нельзя считать истинной.

Большинство западных историков называют автором первой победы, состоявшейся 8 ноября 1950 года, пилота Ф-80 лейтенанта Р. Брауна из 16-й авиаэскадрильи 51-й авиагруппы ВВС США. Но победа Брауна абсолютно недостоверна — ни один из советских полков, принимавших участие в боях, потерь в этот день не понес, а китайцы или корейцы на МиГ-15 тогда еще не летали.

Но вернемся к дивизии Кожедуба. 19 ноября 1950 года летчиков 324-й авиадивизии собрали в Кубинке, в зале клуба. Перед ними выступил заместитель командующего ВВС МВО генерал Редькин. С командованием дивизии встретился командующий ВВС МВО В.И. Сталин. Напутствуя летчиков, напоминали о славных боевых традициях, об агрессивности империализма, об интернациональном долге. Командующий подчеркнул, что ни в коем случае нельзя уронить высоко поднятое знамя советской авиации.

Уже в неофициальной части, когда Иван Никитович сосредоточенно и серьезно произнес что-то типа: «Ну, на "мигах" мы им холку намнем», Василий Иосифович плавно, как умел только он, перешел на официальный

тон и твердо сказал:

— Вам, товарищ подполковник, придется там воевать по-другому, не так, как вы воевали в минувшую войну. Используйте опыт, военную хитрость, приобретенные знания, новую технику. Самостоятельные боевые вылеты запрещаю.

Для Кожедуба это был удар. Отстранение от полетов по какой бы то ни было причине всегда болезненно для летчика, тем более для летчика, имеющего лучший официальный счет в минувшей войне, боеготового, с солидным налетом на новой боевой машине. Ведь боевая работа настоящим летчиком-истребителем расценивается как главное дело жизни, а все остальное — вторично.

Настоящие способности летчика-истребителя проявляются только в ходе боевых действий. А классный пилотажник далеко не всегда становился хорошим истребителем. Очень точно выразил суть проблемы Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации летчик-истребитель П.В. Базанов: «Вся разница здесь в толщине нервов — у пилотажника они должны быть тоньше нити, а у воздушного бойца — толщиной в руку».

Кроме того, летчик-истребитель должен обладать искусством точной стрельбы в воздухе, по положению своего самолета в пространстве, по положению слившегося с машиной тела чувствовать, когда надо нажать гашетку — открыть огонь. Замечу, что все известные мне летчики-истребители были прекрасными стрелками из личного оружия, а снайперские качества некоторых из них (Кожедуба, Пепеляева, Ковачевича) были просто удивительны.

П.А. Щербина, известный летчик-инструктор, соратник Кожедуба по Чугуевскому училищу, вспоминал, что, приехав в Сейм, в запасной авиаполк, за новым самолетом, Кожедуб удивил его и других летчиков, когда с расстояния примерно в 50 метров, старательно прицелившись, разбил из пистолета бутылку, стоявшую в импровизированном «тире» не первый день и давно ждавшую своей пули.

Прекрасно стреляли из личного и охотничьего оружия выдающиеся летчики-истребители А.И. Покрышкин, К.А. Евстигнеев, Е.Г. Пепеляев, П.И. Муравьев, Г.А. Баевский, А.И. Выборное, А.Ф. Ковачевич, В.Ф. Голубев, И.И. Цапов. При этом летчики никогда стрельбой не занимались и кроме как с правилом «задержать дыхание при выстреле» не были знакомы с ее достаточно сложной техникой.

Стрельба из боевых машин в воздухе куда как более сложна и многогранна, но, за исключением теории стрельбы (книга Г.П. Ничика «Стрельба в воздухе») и нескольких специальных диссертаций, доступ к

которым ограничен, она не получила должного освещения.

Другим важнейшим качеством летчика-истребителя является особенный дар, когда в бою летчик точно и безошибочно выполняет целый комплекс необходимых действий: пилотирование в требуемом режиме, максимальная осмотрительность, мгновенный переход в нужной точке и в нужное время в атаку, открытие огня с оптимальной дистанции, выход из атаки в соответствии с обстоятельствами. Если летчик не обладает хотя бы одним из требуемых качеств, он не может стать истребителем высокого класса. Свидетельств тому в ходе Великой Отечественной войны, да и в корейских боях, можно насчитать десятки и сотни.

По свидетельству Ф.Ф. Архипенко, один из известных летчиков-испытателей, впоследствии Герой Советского Союза, в первый год войны через самострел пытался уклониться от боевой работы. «Я летчик, я не могу башкой во все стороны вертеть как сорока!» — расстроено отвечал он на вопросы товарищей. К счастью, дело тогда замяли, и суровая кара не коснулась выдающегося впоследствии летчика-испытателя.

Приказ В.И. Сталина, запрещающий Кожедубу личное участие в боевой летной работе, был не единичен. Он повторялся впоследствии и командиром 64-го истребительного авиационного корпуса генерал-майором авиации Беловым, и командующим ВВС Дальнего Востока генерал-полковником авиации Красовским, и даже Военным министром Маршалом Советского Союза Василевским. Сасложившимся положением вещей его мирило то, что он был женат, у него была любимая женщина и росла дочь.

Вероника Николаевна вспоминала проводы мужа, которые состоялись 5 декабря 1950 года в их московской квартире на Чистых прудах. Среди приглашенных была чета Покрышкиных и актер Борис Андреев со своей женой Галей. Борис Федорович Андреев тогда еще не был народным артистом СССР, но, снявшись в двадцати фильмах, пользовался огромной популярностью. «В СССР, кроме нас с Алейниковым, столь же популярен был разве что Чарли Чаплин», — шутил артист в те годы.

В тот вечер подвыпивший Андреев обещал Веронике Николаевне всяческое покровительство и то, что скучать ей не дадут. Иван Никитович перед самым отъездом, вдруг смутившись, наедине попросил Веронику Николаевну не встречаться с Андреевым без него.

7 декабря 1950 года Кожедуб с группой офицеров на Ли-2 вылетел из Кубинки в Китай. А неделей ранее специальным эшелоном в Китай отправились и летчики его дивизии. Самолеты были разобраны (отстыкованы крылья и еще некоторые узлы) и упакованы в деревянные контейнеры. Знаки различия — погоны и петлицы офицеры спорили и, как

замечал впоследствии Б.В. Бокач, «мы стали похожи, в лучшем случае, на демобилизованных поваров».

В то же время это упрощало общение летчиков, и за время долгого пути они сдружились еще крепче.

На дальневосточной станции Отпор, что у самой границы, в сорокаградусный мороз летчики и техники с помощью подручных средств и смекалки перегрузили узлы и агрегаты МиГ-15, некоторые из которых весили до 800 кг (пустой МиГ-15 весил 3270 кг), с ширококолейных российских платформ на узкоколейные китайские.

25 ноября 1950 года под бомбами американской авиации в Северной Корее, в штаб-квартире главкома Китайской добровольческой армии Пэн Дэхуая, погиб старший сын Мао Цзэдуна Аньин, добровольно ушедший в армию. Мао Цзэдун тяжело переживал его гибель.

28 декабря (по другим документам — 25 декабря) личный состав дивизии прибыл в город Дунфын, что в китайской провинции Гирин. Людей поселили в просторные дома «сарайного типа». Через несколько дней прибыл и эшелон с самолетами. Тогда же в Дунфыне появился и Кожедуб. Он сразу же поставил перед личным составом дивизии следующие задачи:

1. Собрать и облетать самолеты, пристрелять оружие, проверить пилотажное и навигационное оборудование;
2. Изучить район полетов;
3. Подготовить к обучению полетам и боевой работе на МиГ-15 60 корейских и китайских летчиков;
4. Изучить летно-тактические данные самолетов противника, их тактику действий;
5. Подготовить летчиков к боевым действиям днем и нести боевое дежурство в готовности № 2 одним звеном МиГ-15.

Закипела учебно-тренировочная работа. С.М. Крамаренко вспоминал, что для корейских летчиков не было иных оценок, кроме «хорошо» и «отлично». Тот, кто получал «удовлетворительно», объявлялся их товарищами чуть ли не предателем. Это, конечно, вносило в учебный процесс дополнительную напряженность.

Он же вспоминает, что однажды после полетов им была предоставлена возможность осмотреть Мукден. В городе запомнилась приветливость местного населения к людям, одетым в форму Китайской народной армии, магазины, содержащиеся русскими эмигрантами, и беспросветная, бросающаяся в глаза нищета. Григорий Гесь, впоследствии Герой Советского Союза, окруженный толпой нищих, раздал все свои деньги и на

рикше повез ее хозяина домой. Китайцы были поражены чудачествами «большого капитана».

12 февраля 1951 года приказом командира 64-го ИАК 324-я ИАД перебазировалась на аэродром Аньнан для прикрытия территорий Северо-Восточного Китая от налетов вражеской авиации. За три с небольшим месяца с аэродромов Дунфын и Аньшан летчики дивизии налетали по 40—55 часов на самолетах МиГ-15. Большинство летчиков на новом истребителе имело тогда по 300—500 часов налета.

При подготовке к ведению боевых действий проводились полеты по боевой слетанности в плотных и боевых порядках пары, звена, эскадрильи. Полеты были насыщены учебными воздушными боями и стрельбами из фотокинопулемета (ФКП) по маневрирующей воздушной цели с дистанции 150—200 метров. Особое внимание было уделено преодолению особых случаев в полете (валежка, штопор, сваливание).

Говоря официальным языком отчетов, «все летчики дивизии были подготовлены и летали по 2-му классу. 30 процентов летчиков соответствовало требованиям 1-го класса».

В отношении подготовки китайских и корейских летчиков И.Н. Кожедуб отзывался так:

«— Вначале это было страшно. Они же строя не могли держать!

Быстро нашли причину. Питание китайских летчиков было очень скудным — горсточка риса, кусочки моркови. Но недели за три их хорошенько подкормили, и дело пошло на лад. Хотя, по сравнению с нашими, они были, конечно, намного слабее».

Ниже был и образовательный уровень китайских летчиков — большинство из них имело образование на уровне 4—5 классов. Сказывался и разный подход командиров при пилотировании в критических ситуациях: наши советники прежде всего стремились сохранить жизнь летчика, китайцы же в первую очередь ставили вопрос о спасении машины. Кроме того, из-за языкового барьера оказалось невозможным наладить привычное взаимодействие в воздухе. Нехватка переводчиков сказывалась и при проведении наземных занятий.

Подготовкой китайских летчиков был недоволен И.В. Сталин. В телеграмме от 13 июня 1951 года генерал-полковнику авиации Красовскому — главному военному советнику в Китае он, в частности, писал:

«По нашим данным, наши летчики обучают китайцев очень медленно и спустя рукава. Вы и генерал Белов, видимо, думаете сделать из китайских летчиков профессоров... Нужно поставить дело так, чтобы китайцы на фронте рассчитывали только на свою авиацию. Исполнение донести.

Филиппов»^[50].

Кожедуб как мог разнообразил тренировочные вылеты. Нередко вступал в учебные воздушные бои с летчиками своей дивизии. Отнюдь не всегда победа доставалась прославленному асу, но, как настоящий боец, он был далек от обид, скорее радовался за условного противника. Тогда же он ввел за правило детально разбирать полеты и учебные бои, делать выводы, исправлять ошибки, отрабатывать «фирменные» приемы. Став командиром дивизии, он уже не предлагал летчикам свою отработанную в годы войны атаку снизу (понимая ее исключительную рискованность), для проведения учебных воздушных боев приказывал уходить на высоту 5—7 тысяч метров и выше. Позднее, в сентябрьских боях, американцы вынудили Кожедуба вновь применить свой излюбленный прием. Атакуя американские штурмовики на малых высотах, летчики его дивизии сбили тогда 10 самолетов противника.

1 апреля 1951 года полки дивизии еще раз перебазировались с аэродрома Аньшан на 150 км к юго-востоку, на аэродром Аньдун, находившийся в непосредственной близости от китайско-корейской границы.

Кожедуб сформулировал новые боевые задачи:

- 1) прикрыть от ударов с воздуха гидроэлектростанции на реке Ялуцзян;
- 2) прикрыть железнодорожный мост через реку Ялуцзян;
- 3) осуществитькрытие главных дорог снабжения китайских добровольцев и войск КНДР в междуречье Ялуцзян и Анею.

Командир 196-го ИАП полковник Пепеляев в своей книге пишет: «После приземления самолетов МиГ-15 196-го и 176-го авиаполков не более чем через два часа остатки экипажей 151-й авиадивизии срочно покинули аэродром Аньдун». Летчики 151-й гвардейской ИАД (командир дивизии генерал-майор авиации И.В. Белов, с февраля 1951 года, когда он стал командиром 64-го истребительного авиационного корпуса, дивизией командовал гвардии полковник А.Я. Сапожников) вели боевую работу в Китае и Корее в течение 82 суток, провели 993 боевых вылета, 47 групповых воздушных боев. Им было засчитано 39 сбитых самолетов противника при своих потерях в 5 летчиков и 6 самолетов.

Напомним, что 151-я гвардейская ИАД сменила в Китае 50-ю ИАД (командир дивизии Герой Советского Союза полковник А.В. Пашкевич), летчики которой воевали здесь 68 дней, провели 1196 боевых вылетов, 42 групповых воздушных боя. Им был засчитан 61 самолет противника при своих потерях в 5 летчиков и 6 самолетов. До начала декабря 1950 года

вместе с летчиками 50-й ИАД действовали летчики 28-й ИАД (командир дивизии дважды Герой Советского Союза полковник А.В. Алелюхин), но позднее полки дивизии были переведены вглубь Китая, в провинцию Шаньдун. Летчики 28-й ИАД участвовали в боях 30 дней, провели 151 боевой вылет, 7 групповых воздушных боев, им было засчитано 16 сбитых самолетов противника (из них 6 В-29) при своих потерях в 2 летчика и 2 самолета.

Поспешный развод убывающих и прибывающих полков был связан с нехваткой аэродромов у китайско-корейской границы, готовых для приема реактивных самолетов. В то же время поспешность, с которой летный состав прибывающих полков приступал к боевым действиям, была очевидной ошибкой и командования корпусом, и вышестоящих командиров. Это стало причиной относительно высоких потерь именно в первых боях. Удивительно, но, как и в начале Великой Отечественной войны, в Корейской войне преемственности боевой работы почти не существовало — она оставалась на уровне случайного личного общения пилотов между собой. Достижения и ошибки — тактические приемы, военные и летные хитрости — редко обобщались даже на уровне эскадрилий, еще реже — на уровне полков.

В годы Великой Отечественной войны, когда требовалось предельное напряжение сил, максимальная концентрация, в лучших полках и дивизиях эти недостатки были устранены. Молодежи давали возможность облетать машины, опробовать оружие, постепенно втянуться в боевую работу, ее посылали на боевые задания в составе опытных групп, предупреждали о тактических ухищрениях противника, предлагали различные способы выполнения заданий. Задачи эти решались на государственном уровне — «Красная звезда», «Сталинский сокол», газеты воздушных армий, армейские совещания и конференции пропагандировали боевой опыт, рекомендовали способы решения поставленных задач.

Но здесь, на корейской границе, где ход воздушной борьбы коренным образом отличался от боев Великой Отечественной войны, вновь были повторены старые ошибки. Отсутствие преемственности боевого опыта имело место до конца боевых действий в Корее, что конечно же приводило к новым потерям, снижало уровень боеготовности частей. Причина такого положения видится прежде всего в жестком режиме секретности, покрывавшем корейскую командировку. Это наложило отпечаток и на издание специальной литературы, и на проведение семинаров и конференций, и даже на общение летчиков по темам воздушной борьбы. О боях говорить открыто они могли только в общезнанных, столовых, домиках

отдыха и на рулежных дорожках аэродромов.

Жили советские летчики в авиагородке аньдунского аэродрома, находившегося в полутора-двух километрах к северу от аэродрома, по дороге в город Аньдун. Летчики размещались в общих комнатах на 10—12 человек, в добротном и красивом двухэтажном доме, в котором еще лет шесть назад жили японские летчики. Неподалеку на возвышении стоял еще один двухэтажный дом. В нем размещалась просторная столовая и конференц-зал. Все дома в авиагородке были построены в японском стиле — легкие, но прочные и надежные. В авиагородке китайцы сохранили заведенный порядок: между домами были проложены аккуратные дорожки, их обрамлял бордюр, за ним, на равных расстояниях, росли ухоженные деревья.

Здесь же было еще полтора десятка небольших одноэтажных двухкомнатных домиков. В одном из них разместили командира дивизии И.Н. Кожедуба и его замполита Н.В. Петухова, в другом — подполковника Чупрынина и начальника ВСС дивизии подполковника Д.С. Титаренко, в третьем — штурмана дивизии подполковника Калмыкова и инспектора по технике пилотирования подполковника С.Ф. Вишнякова. Семь домиков были отданы командиру корпуса генерал-майору авиации И.В. Белову и его штабу. Похожие, но только однокомнатные домики стояли на краю аэродрома. В них размещались летчики в ожидании вылета.

КП Кожедуба располагался в сопке, на западной стороне аэродрома. В одном-двух километрах от аэродрома стояли антенны радиотехнических станций П-3. Станции позволяли обнаруживать самолеты противника, летящие на высоте 3500—5000 метров, на расстоянии 100—150 км, а цели, шедшие на больших высотах (в ясную погоду до 11—12 тысяч метров) на удалении от аэродрома до 240 км. Наличие станций исключало скрытный подход и неожиданную атаку самолетов противника. В то же время иногда с радиотехнических станций поступала неверная информация о типах и количестве атакующих самолетов противника, поскольку разрешающая способность станций была тогда сравнительно невелика.

Тип атакующих машин, высоту полета цели, ориентировочное количество самолетов в группе определяли по характеру импульсов. Операторы РТС одновременно контролировали до девяти целей в различных азимутах. Характеристики целей передавались планшетистам, которые их вели. По данным планшетистов принимали решения командир корпуса и командиры дивизий. После команды на вылет в течение нескольких минут уточнялся курс, высота и тип самолетов противника, и соответствующие команды поступали ведущим групп истребителей.

На предшествующем атаке последнем этапе процесса наведения очень много зависело от командиров групп истребителей. Как правило, это были командиры полков и комэски. От их действий зависела результативность первой атаки и, как следствие, всего воздушного боя. Е.Г. Пепеляев и С.Ф. Вишняков выстраивали свои атаки очень расчетливо и точно, хорошими ведущими показали себя С.П. Субботин, А.И. Митусов, Б.В. Бокач, Н.К. Шеламонов.

Однажды, когда не было погоды и полетов, Пепеляев и Кожедуб, беседуя, прохаживались по краю мокрой взлетной полосы. Кожедуб вдруг указал на задумавшегося летчика, сидевшего у домика и печально чертившего палочкой что-то у своих ног.

— Знаешь, о чем он сейчас думает?

— Наверное, придумывает какие-то новые тактические приемы? — предположил Пепеляев.

— Э-э. — Кожедуб махнул рукой и улыбнулся. — Он думает: как бы меня не сбили.

Несмотря на хорошие бытовые условия — отличное питание, свежие газеты и журналы, небольшую библиотеку, почти ежедневный показ фильмов, у летчиков, ведущих напряженную боевую работу, почти не было возможности отдыхать: полеты сменяла подготовка, подготовку — полеты. Командир 196-го ИАП Герой Советского Союза Е. Г. Пепеляев вспоминал, что за все десять месяцев пребывания в Аньдуне он смотрел фильмы один-два раза.

Летчиков, испытывающих в ходе боев и боевого дежурства значительные психофизические нагрузки, предполагалось регулярно, раз в два-три месяца, направлять на 7—10 дней в специально организованный китайцами санаторий. Большинство летчиков за период боевой работы побывало там два-три раза, а вот командиры полков и лучшие комэски смогли посетить санаторий лишь по разу.

— Там было аккуратно, чисто, спокойно и отдохнуть удавалось, — вспоминает Е. Г. Пепеляев.

Первый боевой вылет 176-й гвардейский ИАП дивизии Кожедуба совершил 2 апреля 1950 года — на перехват разведчика РБ-45, прикрытого десяткой «сейбров». Однако достать противника, шедшего на высоте около 13 000 метров, наши истребители не смогли.

3 апреля произошло несколько боевых столкновений и дивизия понесла первую потерю. В результате атаки пары «тандерджетов» был подбит, а на преследовании — атакован парой «сейбров» и сбит МиГ-15 гвардии старшего лейтенанта П.Д. Никитченко. Летчик погиб.

Позднее в боях были повреждены самолеты гвардии старших лейтенантов Рейтаровского и Вердыша. Машины этих летчиков были разбиты при посадке, Рейтаровский получил легкое ранение, Вердыш остался цел.

Кожедуб, пунцовый от гнева, громко возмущался действиями опытных летчиков Шеберстова, Геся, Васько — ведущих групп, допустивших потери.

— Что-то, Саша, ты совсем ослаб, — пенял он своему соратнику Герою Советского Союза А.Ф. Васько, — или без Виктора уж и не видишь ничего?^[51]

— Ругался ли Кожедуб, употреблял ли крепкие словечки? — задал я как-то вопрос Евгению Георгиевичу Пепеляеву

— Да нет, — усмехнулся тот, — он и ругаться-то не умел. Когда внутренне кипел, то краснел — это было заметно.

Позднее, после разбора пленки ФКП, дивизии была зачтена первая победа, отнесенная на счет гвардии капитана Ивана Яблокова, «прицельно атаковавшего "сейбр" на встречных курсах... с 600 метров».

Заметим, что вероятность такой победы крайне невелика, и она может быть достигнута лишь прямым попаданием снаряда в летчика. При этом летчик «сейбра» спереди и сзади был защищен броней и экраном, а в козырек фонаря было вмонтировано 70-мм бронестекло. Хотя при атаке на встречных курсах, когда относительная скорость снарядов фактически удваивалась, такая броня была малоэффективна.

На следующий день был вновь потерян самолет, на сей раз гвардии старшего лейтенанта Калмыкова, совершившего вынужденную посадку на рисовом поле. Истребитель получил незначительные повреждения и через несколько дней был отремонтирован, Калмыков отделался ушибами и вскоре вернулся в строй.

Около 16.00 старший лейтенант Шебанов точной длинной очередью накрыл «сейбра», проскочившего вперед после неудачной атаки. На следующий день обломки неприятельской машины были найдены на земле.

7 апреля американское командование предприняло налет на аньдунский мост, рассчитывая, что противник — летчики 324-й истребительной авиадивизии — сломлен и деморализован. Но не тут-то было. В течение дня в нескольких воздушных боях летчики дивизии записали на свой счет 3 В-29 (Субботин, Сучков, Образцов), потеряв самолет старшего лейтенанта Андрушко (летчик катапультировался). На все сбитые В-29 были получены подтверждающие справки от северокорейских властей.

Тем не менее боевая работа дивизии в тот день была признана неудачной — четырнадцать бомбардировщиков В-29 сумели подойти к мосту и сбросить бомбы. К счастью, они легли неточно. Кожедуб получил замечание от командира 64-го корпуса — генерал-майора авиации И.В. Белова. Было приказано провести работу с личным составом, вскрыть недостатки и исправить их в кратчайшие сроки.

По воспоминаниям одного из летчиков 196-го ИАП старшего лейтенанта Б.С. Абакумова, «Кожедуб приказал командирам двух полков регулярно водить людей в бой, а не "отсиживаться" на командном пункте. Были сделаны оргвыводы по кадровым вопросам — Иван Никитович предупредил некоторых любителей держаться в стороне от боя. И все пошло нормально. Главное — люди поверили в свои силы и технику».

Получивший осложнение от полетов на реактивном истребителе командир 176-го гвардейского ИАП, четырежды орденосец, ветеран Великой Отечественной войны, уже относительно немолодой (1916 года рождения) боевой летчик гвардии подполковник Кошель был отправлен в Союз, а командиром полка назначен инспектор по технике пилотирования дивизии гвардии подполковник С.Ф. Вишняков.

Во время Великой Отечественной войны Сергей Федорович прошел большую ратную школу. С ноября 1942 года он воевал в составе 32-го гвардейского полка. Скромный и надежный летчик, он летал ведомым с выдающимися асами: Луцким, Избинским, Ореховым. От вылета к вылету росло его мастерство: к концу войны на счету гвардии старшего лейтенанта Вишнякова были восемь сбитых самолетов противника. В Корее, находясь в должности командира полка, он регулярно вылетал на боевые задания. Совершил там около 120 боевых вылетов^[52], лично сбил шесть самолетов противника. Сергей Федорович стал третьим из восьми советских «двойных асов» — летчиков, одержавших не менее пяти побед как на поршневых, так и на реактивных самолетах. Первым «двойным асом» стал командир 28-го гвардейского авиаполка майор В.И. Колядин (15 личных официальных побед в Отечественную войну и 5 в Корее), вторым — комэск 176-го гвардейского ИАП 324-й ИАД капитан Г.И. Гесь (5+8), четвертым — заместитель командира 196-го ИАП 324-й ИАД майор А.И. Митусов (6+7), пятым — командир 523-го ИАП 303-й ИАД подполковник А.Н. Карасев (30+7), шестым — заместитель комэска 18-го гвардейского ИАП капитан Н.Л. Корниенко (5+5), седьмым — комэск 523-го ИАП 303-й ИАД майор С.А. Бахаев (13+11), восьмым — командир 821-го ИАП подполковник Г.Ф. Дмитрюк (18+5). Три из восьми двойных асов воевали в дивизии Кожедуба и три — в дивизии Куманичкина.

...8 апреля старшему лейтенанту Шеламонову удалось перехватить и после нескольких атак сбить разведчик РБ-45.

На следующий день Г. Гесю удалось сбить «инвейдер», а Васько — «сейбр».

В тот же день был потерян МиГ-15 гвардии лейтенанта Негодяева, получившего легкие ранения.

Позднее, после атаки «сейбров», поразивших топливные баки самолета, взорвался в воздухе МиГ-15 гвардии старшего лейтенанта Ф.В. Слабкина — летчик погиб.

10 апреля летчики 196-го ИАП Шебанов и Назаркин сбили по истребителю — Ф-80 и Ф-86.

В первую неделю боевых действий дивизия получила боевое крещение, одержала первые победы, понесла половину всех своих потерь в людях и самолетах.

В эти непростые дни произошло и становление Кожедуба как командира дивизии. Он сумел наладить доверительные отношения с командирами полков, переговорил со всеми комэсками, нашел общий язык со многими летчиками. Много нервов стоили усилия по организации надежной работы станций наведения. Но несколько раз они все же попадались на удочку американцев, имитировавших налеты тяжелых бомбардировщиков посредством «шутов» — Ф-80, шедших в плотных, переименованных боевых порядках. Немалых сил от командира, несмотря на активную работу служб инженера дивизии и распорядительность китайцев, требовали вопросы материально-технического снабжения: поставок топлива, боеприпасов, запасных частей, доброкачественного питания, теплых вещей.

12 апреля 1951 года разыгрался воздушный бой, в котором американцы понесли тяжелые воздушные потери, а дивизия Кожедуба прославилась, переломив ход воздушной войны.

«В тот день американское командование решило окончательно уничтожить переправы через Ялуцзян, и главной ударной силой должны были стать "сверхкрепости". 48 тяжелых бомбардировщиков под прикрытием около 80 истребителей в 8 часов утра появились в зоне действия советских РТС. Свой курс вражеская армада держала на аньдунский железнодорожный мост. Для летчиков 324-й ИАД наступил час проверки их мастерства и мужества. Допустить разрушение переправ через пограничную реку Ялуцзян — значило, по существу, проиграть войну, и это прекрасно понимали обе противоборствующие стороны. Так что предстоящий воздушный бой мог решить исход Корейской войны»^[53].

В формуляре дивизии полковник Кожедуб записал:

«...После обнаружения первой группы противника мною подразделения, находящиеся в готовности № 2 и № 3, были переведены в готовность № 1. В 8.52, когда стало ясно, что противник идет в нашу сторону, решил поднять в воздух 2 группы истребителей — 8 и 6 истребителей части полевая почта 55702 под командованием капитана Шеламонова и Ткацкого, под общим командованием Шеламонова, с целью отражения налета бомбардировщиков противника. Эти группы наших истребителей взлетели в 8.54—8.55.

После взлета и набора высоты наши истребители были с ПУН (пункт управления и наведения) наведены на бомбардировщиков противника, и в 9.10 один из наших истребителей передал, что видит колонну самолетов В-29...

В 9.00—9.02 мною были подняты еще две группы истребителей — 8 и 6 МиГ-15 части полевая почта 49772 под общим командованием капитана Шеберстова (ведущий второй группы капитан Мурашев) для отражения второй группы».

Позднее, в 9.15 и в 9.23, были подняты в бой еще 12 самолетов (4 — 176-го гвардейского ИАП и 8 — 196-го ИАП).

Знаменитый воздушный бой длился не более получаса — с 9.12 до 9.45. При этом летчикам 324-й дивизии командованием 64-го ИАК были засчитаны сбитыми 10 «сверхкрепостей» (Субботин, Сучков, Гесь, Образцов, Милаушкин, Шеберстов, Плиткин, Кочегаров, Назаркин, Шебанов) и 4 истребителя, скорее всего (по типам), 3 Ф-80 и 1 Ф-86 (Крамаренко, Лазутин, Фукин, Яковлев). Предположительно были сбиты еще 3 В-29 и 1 Ф-86 (или Ф-84).

В дивизионном формуляре цифры были выше. Там говорится, что «в результате боя сбито до 11 В-29, 2 Ф-80, подбито до 14 В-29 и 5 истребителей».

Еще более высокими значатся потери противника в докладах полков. Так, в формуляре 196-го ИАП записано: «12.4.1951... В боях участвовало 22 летчика. По докладам летчиков... сбито самолетов противника: восемь В-29, три Ф-80 и один Ф-84; подбито пять В-29. Подбит самолет капитана Яковлева, который произвел вынужденную посадку в районе Сингисю». Сразу на 14 побед претендовали летчики 176-го гвардейского ИАП.

Наиболее вероятны победы, одержанные в этом бою:

гвардии старшим лейтенантом Плиткиным (в 9.15), ведущим огонь с 600—300 метров. После двух его очередей В-29 загорелся и резким снижением ушел на юг, попав под повторную атаку другой пары — гвардии

капитана Шипицина;

гвардии капитаном Субботиным, ведущим огонь сверху-справа-сзади с 400—300 метров;

гвардии капитаном Гесем, атаковавшим В-29 с 600—400 метров и наблюдавшим попадания;

капитаном Назаркиным, с 600—400 метров поджегшим оба левых двигателя В-29, сблизившимся на 150—100 метров и перенесшим огонь на пилотскую кабину.

Другие летчики вели огонь с 1400—700 метров, а поразить с такой дистанции четырехмоторный В-29 снарядами 37 и 23-мм пушек маловероятно.

В боях истребителей старший лейтенант Фукин поразил Ф-80 тремя длинными очередями с 300—150 метров; гвардии капитан Крамаренко сбил Ф-80 с 500—200 метров, а его напарник, гвардии старший лейтенант Лазутин, — с дистанции 300 метров; капитан Яковлев атаковал «тандерджет» с дистанции 200 метров под ракурсом 0/4, «самолет Ф-84 сделал правый переворот и ушел вниз с дымом».

Заметим, что в своем послании жене от 24 апреля 1951 года Иван Никитович говорит о десяти сбитых бомбардировщиках и всего лишь двух сбитых истребителях. Еще двух сбитых истребителей «нашли» при анализе фотоконтроля.

В составе дивизии были повреждены два МиГ-15, вскоре введенные в строй.

«На аэродроме и в столовой после боя царило оживление. Иван Никитович был оживлен, весел, все время куда-то выбегал. Еще бы, звонили из корпуса, из Пекина, из Москвы, поздравляли, расспрашивали, — рассказывал позднее С.П. Субботин. — Несколько раз звонили из полицейских участков, сообщали о пленении парашютистов-летчиков, докладывали о падениях огромных самолетов».

Характерен тот факт, что в этот день примерно в 9.35—9.40 Кожедуб лично приказал летчикам 17-го и 18-го гвардейского авиаполков из 303-й истребительной дивизии вернуться на аэродром, когда те подходили к месту боя. Летчики этой дивизии не имели еще боевого опыта, слабо взаимодействовали, не смогли быстро собраться в группы после взлета, занять нужный курс и высоты. Только своевременный и решительный приказ, четкая работа РТС помогли осуществить благополучную посадку поспешно поднятых истребителей на трех разных аэродромах. На наш взгляд, успешная боевая работа 303-й ИАД во многом оказалась возможной благодаря заботе Кожедуба о начинающих летчиках. Его дивизия на

начальном этапе воздушной борьбы новичков выполняла роль прикрывающей: с опытными и надежными «кожедубовцами» провели свои первые бои летчики 17-го, 18-го гвардейского и 523-го истребительных авиаполков 303-й авиадивизии.

После «черного четверга» американцы объявили траур по жертвам воздушного боя. Командование произвело перегруппировки бомбардировочной авиации в Южной Корее и Японии. Были осуществлены и значительные кадровые перестановки в руководящем составе американских ВВС.

В истории Корейской войны произошли два почти идентичных крупных воздушных сражения: 12 апреля и 23 октября 1951 года. В обоих боях принимали участие летчики 324-й и 303-й советских истребительных авиадивизий. Но если в бою 12 апреля участие летчиков 324-й ИАД с «корейской» стороны было ограниченным, то 23 октября в бою участвовали летчики всех трех полков 303-й ИАД. Полки 324-й ИАД были во втором эшелоне, обеспечивая прикрытие «мигов» 303-й ИАД на выходе из боя, хотя именно в такой момент был сбит старший лейтенант Хуртин. Это была единственная наша потеря в этом бою. Летчики 324-й ИАД в октябрьском сражении хотя и вступили в бой с противником, но побед не одержали. 23 октября, ставшего для американцев «черным вторником», летчикам 303-й ИАД были засчитаны сбитыми 10 В-29, 4 Ф-84; 1 В-29 был подбит.

Ю. Тепсуркаев и Л. Крылов считают, что 23 октября 1951 года стало поворотным днем в истории дневных налетов В-29, несмотря на то что для бомбардировочного командования результаты боев 1 марта и 12 апреля были, казалось бы, не менее трагичными. Они это объясняют намного более высоким уровнем реальных потерь в этот день по сравнению с официальным^[54].

Правда, в приведенной таблице результатов воздушных боев с В-29 они противоречат сами себе, указывая, что 12 апреля, «по оценкам авторов», потери БАК (бомбардировочного авиационного командования) составили не менее 6 В-29, из которых 4 потеряны в районе цели и 2 списаны после посадок. 23 октября были сбиты над целью 3 В-29 и от 5 до 7 В-29 повреждены и разбиты при посадках.

После этого воздушного сражения и до конца боевых действий «сверхкрепости» перешли на ночную боевую работу и лишь трижды значатся в официальных списках самолетов, сбитых 303-й ИАД.

А вот точка зрения американской стороны на историю участия В-29 в корейской войне. По отчету, опубликованному бомбардировочным

командованием, в ходе корейского конфликта от действий вражеских истребителей было потеряно лишь 16 В-29. 4 самолета уничтожены огнем зенитных батарей, а 14 боевых потерь связаны с другими причинами. Таким образом, общие боевые потери составили машины.

С другой стороны, по тому же отчету, стрелки В-29 сбили 33 истребителя (16 из них — МиГ-15), вероятно уничтожили 17 других (все МиГ-15) и повредили 11 (все МиГ-15). За 37 месяцев войны в Корее В-29 постоянно находились в действии за исключением 26 дней. Они совершили 21 000 самолето-вылетов, сбросив 167 000 тонн бомб при потерях менее 1 процента на 1000 вылетов. Первые вылеты «сверхкрепостей» были направлены против тактических целей: средоточений войск, танков, дорог, полевых складов снабжения. Они применяли 5443-кг бомбы «тэрзон» с круговым вероятным отклонением в 83 метра. Этими бомбами был разрушен железнодорожный мост в Оисичондонге. Четыре дня спустя соединение В-29, несколькими минутами ранее покинутое эскортом F-80, было атаковано девяткой «мигов» и имело с ними бой, длившийся 23 минуты. 12 апреля 48 «сверхкрепостей» совершили налет на железнодорожный мост, связывающий Корею с Антунгом в Маньчжурии. Шесть-семь дюжин «мигов» атаковали соединение, сбив 3 и повредив 7 В-29, потеряв при этом 9 истребителей точно, 6 — вероятно, а еще 4 получили повреждения (на самом деле лишь 1 МиГ-15 получил в том бою повреждения. — Я. Б.).

По американским источникам, для ударов по целям в Северной Корее была разработана система бомбометания SHORAN (Short Range Navigation — ближнерадусная навигация) и В-29 были соответствующим образом оборудованы, а их экипажи обучены для применения этой ночной техники. К ноябрю 1951-го, когда ночные операции стали нормой, имелось достаточно самолетов и экипажей, чтобы система стала эффективной. В течение лета 1951 года 13 В-29 были повреждены вражескими самолетами и наводимыми по радару зенитками, которые стали эффективны даже в тех случаях, когда самолеты находились выше 6000 метров. 14 августа 1951 года 64 «сверхкрепости» совершили рейд на Пхеньян, а 25 августа в очень удачном рейде добились 35 попаданий в доки и железнодорожную станцию в Расине. В течение октября 1951-го вражеская воздушная активность возросла: не менее 200 реактивных истребителей могли атаковать В-29 в ходе их дневных рейдов. 5 В-29 были сбиты и 8 получили тяжелые повреждения в бою с 50—70 «мигами» с пушечным вооружением, оборонявшими аэродромы Тэчон и Намси. За этот период В-29 записали на свой счет 11 подтвержденных сбитых и 4 вероятно сбитых «мига». К этому

времени все дневные операции с использованием В-29 были прекращены, так как предпочтение вынужденно отдали ночным ударам.

Оставим на совести авторов сведения о «шести-семи дюжинах "мигов"», атаковавших группу В-29 в бою 12 апреля 1951 года. По документальным данным, которые преуменьшать не имело смысла, «дюжин» тогда было только две, да и те неполные. Столь же, мягко говоря, «некорректны» доклады о десятках сбитых «мигов». За все время корейской войны огнем стрелков с В-29 были сбиты 5 МиГ-15.

Бомбардировщик В-29 в свое время, бесспорно, был выдающимся инженерным сооружением. Он был создан в 1940—1941 годах при научном сопровождении молодыми американскими авиаконструкторами Э. Беллом и Э. Уэллсом и совершил первый полет 21 сентября 1942 года. 5 июня 1944 года В-29 выполнил первые боевые вылеты на Тихоокеанском театре военных действий. До конца Второй мировой войны эти бомбардировщики совершили несколько тысяч боевых вылетов против Японии. С этих машин были сброшены первые атомные бомбы на японские города Хиросиму и Нагасаки, унесшие более ста тысяч человеческих жизней.

В конструкции были учтены предложения летно-технического и командного состава, эксплуатировавшего В-17 — фактический предшественник В-29. Новая машина имела существенно лучшую аэродинамику, значительно более мощные двигатели (4 по 2200 л. с), 10—12 точек вооружения (крупнокалиберные пулеметы и пушки), протектированные баки, герметичные кабины с герметичным лазом, трехколесное шасси с носовым колесом и десятки других существенных отличий, открывавших путь к машинам новых поколений. При габаритах 30,175 x 43,05 м В-29 имел взлетный вес более 61 тонны, дальность — около 6500 км (в модификациях А, В и С), максимальную скорость — до 600 км/ч, потолок — 10 тысяч метров.

Он мог нести до 9—10 тонн бомб. В армии США эти самолеты применялись до 1955-го, а метеоразведчики — до 1961 года.

В условиях резко усиливавшейся конфронтации и угрозы возникновения новой войны этот великолепный самолет по личному распоряжению И.В. Сталина был фактически скопирован в КБ А.Н. Туполева. 18 августа 1947 года он был показан на параде в Тушине и с 1948 по 1952 год поступал в ВВС под наименованием Ту-4. Всего было построено 847 самолетов Ту-4. Американцы выпустили около 4000 В-29.

Но вернемся к боевой работе дивизии.

...20 мая в 15.05—15.08 на перехват Ф-86 в район Тецузана вылетели

две группы МиГ-15 196-го ИАП. Догнав четверку «сейбров», Пепеляев атаковал ее, в результате чего ведущая пара вышла из-под атаки вверх. После этого он атаковал «сейбр» второй пары с дистанции 300—200 метров, после чего атакованный самолет с резким снижением и дымом ушел вниз. Впоследствии этот самолет был зачтен Пепеляеву как сбитый. Это была первая победа прославленного аса.

Штурман полка капитан Кирисов с дистанций 350—250 метров и 150—130 метров двумя длинными очередями, пока не кончился боезапас, поразил истребитель противника, также открыв боевой счет. Позднее победные атаки с дистанций 400—200 метров провели Алфеев и Шебанов. У Шебанова это была шестая официальная победа. Таким образом, в этом бою летчикам 196-го ИАП были зачтены сбитыми 4 самолета Ф-86 «сейбр».

29 мая Кожедуб подписал приказ о закреплении за 196-м ИАП 324-й ИАД «летной группы Дзюбенко». Эта группа летчиков-испытателей из 12 человек во главе с генерал-лейтенантом Героем Советского Союза Благовещенским прибыла в Китай в апреле по приказу главкома ВВС Жигарева с заданием: посадить и захватить «сейбр»! Состав группы был достаточно сильным: все летчики имели большой налет на МиГ-15 и почти все — опыт боевой работы в Великую Отечественную войну. Для выполнения задания в дивизию поступили 16 модифицированных МиГ-15 «бис». 13 машин Кожедуб направил в 196-й ИАП, в составе которого работала группа Дзюбенко, 3 — в 176-й гвардейский ИАЛ. Хотя задание было явно нереальным, приказ главкома надо было хотя бы пытаться выполнить, несмотря на негативное отношение к нему летчиков дивизии.

Результаты работы группы, как и предполагалось, оказались неудовлетворительными: весьма скоро — в воздушном бою 31 мая — погиб майор Перевозчиков, а 5 июня при посадке, попав в спутную струю от шедшего впереди самолета, — подполковник Дзюбенко. В июле 1951-го летчики Митусов, Гуляев и Сердюк были официально переведены в 324-ю, а Ба-бонин и Семененко — в 303-ю ИАД.

Все эти летчики в небе Кореи имели официальные победы, а майор А.И. Митусов с семью победами стал одним из лучших асов корейской войны, представлялся командиром полка Пепеляевым и командиром дивизии Кожедубом к званию Героя Советского Союза. Представление удовлетворено не было. Впоследствии полковник А.И. Митусов командовал 196-м ИАП.

В августе 1951 года из западной прессы стало известно, что американцами и англичанами скрытно с мелководья Желтого моря были

подняты остатки сбитого ранее МиГ-15. Военному министру СССР А.М. Василевскому 30 августа 1951 года пришлось давать объяснения лично И.В. Сталину. Ему же были предоставлены копии писем, направленных Маршалом Советского Союза А.М. Василевским и начальником Генерального штаба генерал-полковником С.М. Штеменко: первое письмо было направлено Красовскому и Белову в Китай, второе — главкому ВВС, командующим армиями, группами войск и округами.

Эти документы, хранящиеся в Архиве Президента РФ, цитируются по книге И.М. Попова, С.Я. Лаврёнова, В.Н. Богданова «Корея в огне войны» (изд.: Кучково поле, 2005):

«Тов. Сталину.

В соответствии с Вашими указаниями мною направлены Белову, а также командующим войсками военных округов, воздушных армий и ВВС округов прилагаемые указания по самолету МиГ-15.

Василевский».

«Корреспонденту № 3 тов. Белову.

Копия: Пекин, тов. Красовскому.

1. Только из американской и английской прессы, а не от Вас нам стало известно, что примерно около месяца тому назад американцами и англичанами был извлечен из воды самолет МиГ-15, сбитый в боях над западным побережьем Северной Кореи. Самолет лежал на мелком месте в водах Северной Кореи в районе острова Синбито, где и был обнаружен английскими самолетами.

Английские и американские суда совершенно безнаказанно произвели работы по извлечению самолета вблизи от побережья, занятого северокорейскими и китайскими войсками, вблизи от аэродромов базирования авиации Вашего корпуса.

Вам известен тот интерес, который проявляли и проявляют американцы и англичане к нашему самолету МиГ-15, и Вы неоднократно предупреждали о принятии мер к тому, чтобы не допустить захвата его противником.

Только в результате Вашего попустительства и бездеятельности мог быть захвачен американцами под носом Вашей авиации и на глазах северокорейских и китайских войск самолет МиГ-15 и тем самым нанесен большой вред нашей советской авиации и Вооруженным силам.

2. Обязываем Вас:

а) Дать объяснение:

— почему Вами своевременно не было донесено о падении сбитого нашего самолета МиГ-15 в море вблизи побережья Северной Кореи?

— почему Вами не были приняты необходимые и своевременные меры по извлечению из воды самолета МиГ-15 или его уничтожению, в то время как американцами он был не только обнаружен, но и извлечен?

— как могло случиться, что операция по извлечению самолета МиГ-15 была произведена, и совершенно безнаказанно, английскими и американскими судами под носом Вашей авиации и на виду у северокорейских и китайских войск?

б) Доложить, что Вами предпринято, чтобы впредь это ни в коем случае не повторилось.

3. Кроме того, из той же прессы нам известно, что еще ранее, до подъема американцами самолета МиГ-15, ими был захвачен поврежденный двигатель также с самолета МиГ-15.

Донесите, что Вам известно по этому вопросу.

Василевский,

Штеменко».

Второе письмо, направленное высшим чиновникам Военного министерства, касалось двигателя МиГ-15 «бис», захваченного американцами. В нем предлагалось установить возможность пропажи двигателя или утечки секретной информации о нем из подчиненных генералам и маршалам частей, а также принять соответствующие меры.

Надо ли говорить, что первое письмо для генерал-полковника авиации С.А. Красовского и командира 64-го истребительного авиационного корпуса генерал-майора авиации И.В. Белова было тяжелым ударом. В обстановке глубокой секретности, так, что даже командиры полков не были ознакомлены с письмами, Красовский провел в корпусе служебное расследование. Было установлено, что истребитель МиГ-15, поднятый противником с мелководья Западно-Корейского залива неглубокого Желтого моря, пилотировал заместитель комэска 196-го полка по политчасти старший лейтенант И.В. Ларионов, который, по-видимому, погиб в бою.

11 июля 1951 года шестерка МиГ-15 во главе с командиром полка Е. Г. Пепеляевым вылетела в район острова Синбито на перехват группы неприятельских истребителей. Вылет был произведен в условиях сильной облачности (10 баллов от 1 тысячи до 3 тысяч метров) в 9 часов 34 минуты. Впереди шла ударная пара: Пепеляев — Ларионов, сзади-выше — прикрывающая четверка капитана В.А. Назаркина. Пепеляев на высоте 8500 метров, встретив пару «сейбров», немедленно выполнил боевой разворот и с дистанции 600—500 метров дал длинную очередь по ведущему самолету. После этого завязался сложный маневренный бой, ход

которого по-разному описывается в различных полковых и дивизионных документах. Бой закончился после того, как самолет Пепеляева, получив три пулевых попадания в правую плоскость, сорвался в штопор и, преследуемый «сейбром», снизился до 800 метров, ушел от атаки противника резким разворотом под вражеский истребитель и вошел в плотную облачность. Оторвавшись от противника, Пепеляев услышал последний запрос ведомого старшего лейтенанта И.В. Ларионова: «Вас потерял. Где находитесь?», — на что ответил: «Нахожусь на малой высоте, иди на посадку». Но Ларионов больше не отвечал.

В тот же день дивизией был потерян еще один летчик — гвардии старший лейтенант Б.А. Образцов из 176-го гвардейского полка, сбитый в результате неожиданной быстрой атаки «сейбров». Раненый Образцов катапультировался из горящей машины, но умер по пути в госпиталь. Участники боя — Крамаренко, Гончаров, Зюзь сообщили, что наблюдали падение самолета Образцова на землю. В этом бою гвардии старший лейтенант Борис Александрович Образцов одержал свою четвертую победу. Командир полка С.Ф. Вишняков подписал представление летчика к званию Героя Советского Союза (посмертно). Командир дивизии И.Н. Кожедуб и командир корпуса И.В. Белов поддержали его. Высокое звание было присвоено погибшему летчику 10 октября 1951 года.

После получения резкого письма от Военного министра СССР А.М. Василевского и Начальника Генерального штаба С.М. Штеменко командование советских ВВС на Дальнем Востоке обязано было принять жесткие меры. Из Москвы прилетела большая инспекция ВВС. Командир 64-го истребительного авиакорпуса генерал-майор авиации И.В. Белов был снят со своего поста и отправлен в Союз. На его место был назначен командир 303-й истребительной авиадивизии Г.А. Лобов. Можно предположить, что дисциплинарное взыскание было наложено и на командира дивизии Кожедуба, и на его начальника штаба Малеванного.

11 июля 1951 года стало самым тяжелым днем во всей корейской «одиссее» Ивана Никитовича. Во-первых, в боях погибли сразу два сильных летчика дивизии (из девяти летчиков, погибших за весь период боевых действий). Во-вторых, из-за огласки факта поднятия неприятелем обломков сбитого МиГ-15 на высшем правительственном уровне Кожедуб заслужил устойчивое и заранее предвзятое нерасположение к себе некоторой части авиационного генералитета. Хотя, исходя из объективных предпосылок, вина командира корпуса и командира дивизии в этом неприятном инциденте была весьма условной. Скорее это был промах не подчиненных им «особистов».

Настроение Ивана Никитовича было подавленным. Большой, двухнедельный перерыв в письмах любимой жене в тот период далеко не случаен. Одним из немногих генералов, членов инспекции ВВС, кто нашел в себе смелость на сочувственные слова и поддержку Кожедуба, был выдающийся летчик-истребитель ветеран Испании Герой Советского Союза генерал-майор авиации Г.Н. Захаров.

21 июля 1951 года, в условиях нелетной погоды и ограниченной видимости, командир дивизии И.Н. Кожедуб поднял против группы американских самолетов десятку лучших летчиков 196-го ИАП, имевших навыки пилотирования истребителей в сложных метеоусловиях, во главе с командиром полка Е. Г. Пепеляевым. Кожедуб, используя текущие данные радиотехнической станции, умело навел невидимые ему самолеты на невидимые же за стеной сплошной плотной облачности (от 200 до 8000 метров) самолеты противника. На высотах от 8 до 12 тысяч метров состоялся бой: десятка МиГ-15 против восьмерки всепогодных реактивных истребителей Ф-94, совершавших вылет в район Северо-Восточного Китая. В результате воздушного боя были засчитаны сбитыми 7 самолетов противника: по 2 — Пепеляеву и Пупко, по 1 — Назаркину, Абакумову, Шеламонову. От северокорейской полиции пришли подтверждения на четыре упавших на землю самолета. Еще скромнее оценивает результаты того боя Е.Г. Пепеляев, считая, что тогда было сбито не более трех американских самолетов.

Ф-94 «старфайр» — хотя и двухместный, но самый легкий из всех применявшихся в Корее американских истребителей. Он был создан на базе учебно-тренировочного самолета Т-33, был прост в пилотаже, но, ввиду ограниченности внутренних баков, маневренность и скорость машины ограничивали огромные наружные топливные баки (от 570 до 873 литров каждый), подвешивавшиеся на концах крыльев этой машины.

Советские летчики заявили о сбитии всего 13 Ф-94. Самолет этот — одна из самых редких жертв на счетах советских асов.

29 июля, когда облачность немного рассеялась, американцы решились провести налет на позиции северокорейских войск. В бой с «сейбрами» в 11.06 вылетели летчики 17-го ИАП 303-й дивизии, а через 10 минут Кожедуб послал в район боя 16 МиГ-15 176-го гвардейского полка под командованием командира полка Вишнякова. После получасового боя все советские летчики вернулись на свой аэродром, доложив о четырех воздушных победах: 3 сбитых самолета было записано летчикам 17-го ИАП (2 — Шулеву и 1 — Артемченко), 1 «сейбр», сбитый с 400 метров, — гвардии капитану Крамаренко из 176-го гвардейского авиаполка.

В сентябре погода в значительной степени улучшилась, гораздо более активно стала работать и авиация. Первый крупный осенний бой состоялся 2 сентября, когда летчикам 303-й авиадивизии было записано сразу 9 сбитых «сейбров»! Тяжелые потери понесли в бою и советские летчики: были сбиты и погибли ведомые гвардии старшего лейтенанта Л.К. Щукина и гвардии капитана Д.И. Тарасова — гвардии старшие лейтенанты В.С. Акатов и С.Т. Колпиков.

Крупный бой состоялся 9 сентября, когда в воздушном сражении участвовали все пять полков двух советских дивизий во главе со вновь назначенным командиром 64-го авиакорпуса генерал-майором Г.А. Лобовым и командиром 303-й истребительной дивизии подполковником А.С. Куманичкиным.

Сражение, где с обеих сторон участвовало до 200 самолетов, представляло удивительную и захватывающую картину. Оно распалось на противостояния пар, четверок и восьмерок. Те, кто наблюдал за ним с земли, до рези в глазах вглядывались в мятущиеся тени самолетов, удивлялись тому, как вдруг ослабевает, а порой и вовсе исчезает его закрученная пружина, чтобы потом вновь сжаться и расправиться.

«Иногда управлять боем с земли было исключительно трудно, — вспоминал Кожедуб. — Казалось, что не хватает именно твоей пары, что вот ее место, вот где нужно нанести удар, может быть, даже просто показать, имитировать атаку, и бой потечет в нужном направлении. И забывались уже все данные обещания о том, что не буду летать, и, помимо воли, выстраивалась в голове логика последних земных шагов... Но сдерживающая сила моего замполита Николая Васильевича Петухова была могучей. Он словно чувствовал то, что творилось в моей душе, и порой отвлекал, а порой просто сдерживал, чуть ли не держал за рукав кителя».

По результатам большого воздушного боя 9 сентября 1951 года летчикам «кожедубовской» дивизии было записано 4 сбитых «сейбра». Еще 3 сбитых машины этого типа записали на счет летчиков 303-й авиадивизии, одного «шута» — Ф-80 записал на свой счет командир корпуса генерал-майор авиации Г.А. Лобов.

В бою был сбит МиГ-15 летчика 196-го полка старшего лейтенанта Андрушко. Летчик сумел катапультироваться из подбитого самолета, при приземлении получил травмы и попал в госпиталь.

10 сентября состоялись два воздушных боя. Летчики 303-й дивизии записали на свой счет 5 «сейбров» и 5 «крестов» — «тандерджетов». 2 самолета Ф-80, сбитых в двух боях, записал на свой счет комэск 176-го гвардейского авиаполка гвардии капитан Г.И. Гесь.

11 сентября вновь состоялось несколько боев. В первых двух боях 3 «креста» — Ф-84 записал на свой счет капитан М.С. Пономарев, 1 — старший лейтенант Н. Волков из 17-го ИАП. В следующем бою летчики 303-й авиадивизии сбили трех «шутов», одного из них атакой с короткой, в 150 метров, дистанции сбил командир дивизии Герой Советского Союза подполковник А.С. Куманичкин. Победа комдива была достоверной: обломками сбитого самолета был существенно поврежден самолет его ведомого, лейтенанта Божко. Летчику пришлось катапультироваться, и через два дня он вернулся в полк.

Иван Никитович, узнав о победе фронтового друга, прихватил бутылочку и поздним вечером поздравил его.

12 сентября 1951 года прошло еще несколько больших напряженных боев. Против 150 самолетов противника Лобов поднял 80 «мигов», и сам в составе шестерки отправился в боевой вылет. Между Анею и Пхеньяном «сейбров» отсекали летчики 303-й авиадивизии, а летчики 176-го гвардейского и 196-го полков по замыслу Кожедуба атаковали штурмующих «шутов» на малых высотах. Летчикам 324-й дивизии в этом бою были засчитаны сбитыми 9 Ф-80 (Кравцов, Сучков — 2, Крамаренко, Гоголев, Рыжков, Шеламонов, Бокач, Иванов), еще один «шут» был записан летчику 523-го полка старшему лейтенанту И.А. Зыкову и один — командиру корпуса генералу Г.А. Лобову. Атаки «шутинг старое» советскими истребителями на небольшой высоте означали и высокую достоверность заявленных побед (на 9 сбитых из 11 были получены подтверждения от северокорейской полиции). Несколько дней побитые американцы практически не проводили налетов, вернувшись к активным действиям только 19 сентября.

Бои 12 сентября советские летчики провели без потерь. Повреждения в бою получил только «миг» майора А.С. Митусова, успешно приземлившегося на аньдунском аэродроме. Свидетелями побед, одержанных в этот день советскими летчиками, стали тысячи корейских и китайских солдат (бой проходил с 16.22 до 17.16). Народная молва увеличила число сбитых американцев в несколько раз, и на северной стороне корейского фронта в течение нескольких дней царил радостное воодушевление.

В эти дни вождь китайского народа Председатель правительства КНР Мао Цзэдун прислал приветственную телеграмму генерал-полковнику авиации С.А. Красовскому, в которой дал высокую оценку «блестящим победам, одержанным советской авиацией и зенитной артиллерией, которые в течение восьми дней, с 6-го по 13-е сентября с. г., в боях сбили

49 вражеских самолетов и подбили 8 самолетов противника».

В корпусном Доме культуры был проведен краткий торжественный митинг по поводу телеграммы Председателя правительства КНР. Командованию и лучшим летчикам дивизий китайское правительство предоставило денежные премии.

Победы 12 сентября состоялись во многом благодаря настойчивости и мужеству командира дивизии И.Н. Кожедуба, который, опираясь на поддержку фронтового друга и единомышленника, командира «братской» дивизии 64-го истребительного авиакорпуса А.С. Куманичкина, сумел доказать командованию эффективность боя на малых высотах, убедил его в необходимости применения такой тактики. Кожедуб, всецело взяв на себя ответственность, лично проинструктировал летчиков своих полков и несколько раз проиграл с ними варианты вылета.

19 и 20 сентября американцы совершили несколько налетов на позиции северокорейских войск. Летчики 324-й дивизии были нацелены на отражение прикрывающих истребителей и о победах не заявили. А вот летчикам 303-й дивизии 19 сентября было засчитано 7 побед, а 20 сентября — 4 победы. Интересно, что сразу 3 победы в одном бою (все Ф-84) были записаны выдающемуся летчику-истребителю Герою Советского Союза, лучшему советскому «двойному» асу, командиру 523-го ИАП подполковнику А.С. Карасеву (30 личных побед в Великую Отечественную войну и 7 «реактивных» побед в Корее).

Только 25 сентября американское командование вновь решилось на активные действия. Около полусотни «тандерджетов» под прикрытием сорока «сейбров» пытались атаковать северокорейские войска в районе Анею. В бою, продолжавшемся с 15.20 до 16.15, летчики 324-й дивизии записали на свои счета две победы. В воздушном бою был сбит и попал в плен капитан К. Барнет, пилотировавший «сейбр».

26 сентября 1951 года летчики обеих дивизий корпуса провели по два вылета против больших смешанных групп американо-австралийских самолетов. Полкам 324-й дивизии вновь была предписана роль усиливающих, и Кожедуб точно определил момент ввода своих сил в бой. По итогам боя командиру 1-й эскадрильи 196-го ИАП майору Н.А. Антипову в боевом вылете с 9.17 до 10.10 была засчитана победа над «тандерджетом» Ф-84.

27 сентября «тандерджеты» под прикрытием «сейбров» вновь предприняли налет на северокорейские и китайские войска. И вновь им навстречу своевременно были подняты полки обеих дивизий. «Тандерджеты», когда «сейбры» были связаны боем, поспешно

развернулись и ушли в сторону Корейского залива. В результате проведенного боя на счет капитана Б.С. Абакумова были записаны сбитыми два Ф-86 «сейбр».

В начале октября произошла ротация части летного состава 303-й и 324-й авиадивизий. Состав дивизий обновился почти на треть. Иван Никитович очень внимательно отнесся к вновь прибывшим летчикам: переговорил с каждым из них, рассказал о боевых традициях части, об особенностях боевого применения МиГ-15, о приемах противника. Он лично провел несколько занятий («пешим по-летному») со вновь прибывшими летчиками, обязал то же сделать в своем присутствии командиров обоих полков и комэсков. Он же организовал встречи новичков с лучшими летчиками полков, которые рассказали о своих «коронных» приемах, о малоизвестных возможностях МиГ-15, о хитростях американских летчиков. Еще раз напомнил командирам полков и эскадрилий о бережном отношении к «молодым» летчикам.

По итогам сентябрьских боев штабы 324-й и 303-й дивизий составили отчеты о боевой работе. Летчикам советских дивизий было записано сбитыми 92 самолета противника — самое большое число сбитых в течение месяца за все время корейской войны. В боях потеряли двух летчиков — старших лейтенантов В.С. Акатова и С.Т. Колпикова из 18-го гвардейского ИАП 303-й ИАД — и пять МиГ-15.

В начале октября 1951 года американскими разведывательными службами было установлено, что на территории Северной Кореи активно продолжается строительство более десяти аэродромов, причем три из них в состоянии, близком к готовности. Аэродромы были объявлены американским бомбардировочным командованием первоочередными целями. Вновь было решено применить В-29 в дневных вылетах.

Вечером 10 октября 1951 года летчики обеих дивизий были собраны в Доме культуры, и прибывший в Аньдун генерал-полковник авиации С.А. Красовский зачитал указ о присвоении восьми летчикам корпуса званий Героев Советского Союза.

22 октября состоялся налет девяти В-29 и более полусотни истребителей различных типов в район Анджу. На отражение налета были подняты истребители 303-й НАД. По результатам боя, протекавшего на высоте 5000 метров, были зачтены сбитыми 3 В-29 и 3 Ф-84.

Как мы уже говорили, день 23 октября 1951 года стал «черным вторником» для американских воздушных сил. В этот день в налете на северокорейскую территорию под прикрытием 40 «сейбров» участвовали 12 В-29, более 100 штурмовиков Ф-84, Ф-80 и 8 Глостер «Метеор-4».

Американские самолеты были атакованы после нанесения бомбово-штурмового удара по аэродрому Нанси и по объектам в районе Анею, Хакусен, Тэйсю. При этом 303-я ИАД в составе трех полков (58 МиГ-15) составляла первый эшелон и наносила удар по основной группе бомбардировщиков и штурмовиков. 324-я «кожедубовская» ИАД (26 МиГ-15) составляла второй эшелон и обеспечивала вывод из боя частей 303-й ИАД. Все самолеты были сбиты летчиками 303-й ИАД, 2 В-29 записаны на счет майора Оськина, по одному — капитану Бахаеву, старшим лейтенантам Дьяченко и Шевареву.

Почти десять месяцев, значительно больше других авиачастей, вели бои два полка 324-й ИАД в небе Кореи и Китая. На счету их летчиков — и воздушное сражение 12 апреля 1951 года, и уничтожение разведывательной группы «старфайров», и разгром 77-й австралийской авиаэскадрильи.

Прелюдией разгрома австралийцев стали бои 2 и 3 ноября 1951 года, когда летчикам 303-й авиадивизии были записаны три сбитых «метеора». К тому времени обостряются отношения Кожедуба и командира 64-го истребительного авиакорпуса генерал-майора авиации Лобова. Как и некоторые другие «старые» авиационные генералы, Лобов относился к Кожедубу ревниво. Не вникая в его боевую работу, он считал его если не выскочкой, то, во всяком случае, баловнем судьбы. Сам не раз поднимавшийся в воздух, участвовавший в боях и записавший на свой счет четыре американских самолета, Лобов не раз замечал Кожедубу, что тот, как нелетающий командир, не очень точно представляет себе обстоятельства современной воздушной войны, ведущейся на реактивных машинах. Эти упреки были равно обидны и несправедливы. Кожедуб, постоянно принимавший доклады летчиков, комэсков и командиров полков, проводивший детальные разборы боевых вылетов, знал как никто другой все приемы воздушных боев, тактику неприятельской авиации, а также возможности своего истребителя МиГ-15. Выдающийся летчик, не претендующий больше на личные победы, он мог объективно оценить обстоятельства боя, по докладам и кадрам ФКП точно определить поражение неприятельской машины тем или иным воздушным бойцом.

Кожедуб на боевые задания не летал. Летчики из дивизии Кожедуба: Е. Пепеляев, С. Крамаренко, Л. Иванов, Б. Бокач, П. Милаушкин — в воздухе его самолета не видели. Но как рассказывал автору исследователь воздушной войны в Корее И.А. Сеидов, старшина Иван Анисимович Пятов, бывший вооруженец звена управления в дивизии Кожедуба, вместе с другими механиками и техниками несколько раз готовил МиГ-15 «бис» Кожедуба к ночному боевому вылету. Тот, по его словам, безуспешно

пытался перехватить американского воздушного разведчика. Описанная ситуация вполне реальна: своей властью Кожедуб мог подготовить и в обстановке секретности осуществить собственный боевой вылет. Это было возможным в отсутствие начальника политотдела дивизии полковника Н.В. Петухова, строго «опекавшего» Кожедуба.

8 ноября 1951 года американская авиация вновь предприняла массированный налет (около 130 самолетов Ф-80, Ф-84, Ф-86) на цели в районе Анею. На его отражение дивизия Кожедуба была поднята в 12 часов 10 минут в полном составе — около 60 машин. Ее поддерживали летчики 17-го и 18-го гвардейского авиаполков 303-й дивизии. По результатам боя летчикам корпуса были засчитаны 4 «сейбра» и 4 «тандерджета»: семь машин на счету летчиков дивизии Кожедуба и один Ф-86 — у дивизии Куманичкина.

В тот же день около 12 часов 30 минут был сбит и погиб летчик 196-го авиаполка старший лейтенант А.Ф. Травин, совсем недавно прибывший в полк из 309-й авиадивизии второй линии. Позднее был сбит и тяжело ранен летчик 303-й авиадивизии старший лейтенант Н.С. Гаврильченко. Он был ранен в воздухе крупнокалиберной пулей уже после катапультирования и в строй не вернулся.

Напряженные воздушные бои произошли также 27 и 28 ноября.

27 ноября тяжелый бой пришлось принять восьмерке 176-го гвардейского авиаполка, дважды подвергшейся неожиданным ударам групп «сейбров» 4-й истребительной авиагруппы. В этих атаках были сбиты 2 «мига»: лейтенанта А. Бердыша — в начале боя из-за отказа гидроусилителя элеронов при наборе высоты и старшего лейтенанта А. Египко — при возвращении на свой аэродром. Летчики катапультировались и остались живы. Несмотря на доклады о сбитии вражеских самолетов гвардии капитанов И. Сучкова и П. Никулина, подтвержденные другими летчиками, победы им засчитаны не были. Действия восьмерки при разборе были признаны неправильными.

В другом бою 27 ноября летчикам корпуса были засчитаны сбитыми 8 самолетов противника, из них один «тандерджет» Ф-84 — командиру 196-го авиаполка полковнику Е. Пепеляеву и один самолет — старшему лейтенанту того же полка В.Д. Остапенко.

28 ноября 1951 года — новое воздушное сражение. 324-я авиадивизия почти в полном составе (48 машин), усиленная двумя десятками «мигов» из 303-й авиадивизии, приняла бой с более чем сотней американских самолетов «тандерджет» и «сейбр». Сражение распалось на десятки воздушных боев, протекавших на высотах от 2 до 11 тысяч метров.

Летчикам «кожедубовской» дивизии были засчитаны сбитыми восемь самолетов: семь «сейбров» — на счет 196-го авиаполка, из них два записаны на счет командира полка полковника Пепеляева, и один «тандерджет» — на счет 176-го гвардейского полка. Командиру 523-го полка 303-й авиадивизии майору Оськину были записаны два сбитых «сейбра».

К сожалению, и советские летчики в этот день понесли тяжелую потерю — был сбит и погиб ас 523-го авиаполка (5 личных побед) 303-й авиадивизии старший лейтенант Г.Т. Шаталов. Он вылетел ведомым в паре с командиром дивизии Героем Советского Союза полковником А.С. Куманичкиным и в критический момент боя закрыл своей машиной истребитель командира от разящих очередей «сейбра». В том же бою на выходе из пикирования попал под удар и был сбит самолет старшего лейтенанта А. Достоевского из 196-го авиаполка. Летчик успешно катапультировался и вернулся в свой полк.

Для Кожедуба это были очень тяжелые дни. После трехнедельного перерыва в письме жене он сетует на усталость летчиков.

29 ноября бои продолжились, хотя проходили они с меньшим накалом. В этот день летчикам корпуса были записаны сбитыми шесть «сейбров», из них два — на счету «кожедубовской» дивизии.

К декабрю 1951 года число истребителей Ф-86 «сейбр», применяемых в Корее, было доведено до 230 машин. Подавляющее большинство «сейбров» было новейшей модификации Ф-86Е — более маневренной машины с цельноповоротным стабилизатором.

Ярким эпизодом боевой работы «кожедубовской» дивизии в Корее является бой с «метеорами» 1 декабря 1951 года, когда летчиками 176-го гвардейского полка 324-й авиадивизии было доложено об уничтожении сразу 9 машин этого типа (по 1 сбитому — у А. Васько, С. Вишнякова, А. Головачева, И. Гулья, Ф. Зубакина, П. Милаушкина, С. Субботина, 2 — у С. Крамаренко).

Прототип английского «метеора» совершил свой первый вылет 5 марта 1943 года, а в июле 1944-го, в режиме строгой секретности, машина начала поступать в войска. К началу корейской войны этот истребитель в значительной степени устарел и сильно уступал МиГ-15 и в скорости, и в маневренности, и в вооружении. Хотя менее чем за год до памятного боя премьер-министр Австралии Р. Мензис горделиво заявлял: «"Метеор" считается наиболее современным представителем существующих сейчас реактивных истребителей. Благодаря его боевой мощи наши воздушные силы неимоверно укрепятся».

Утром, в 9 часов 50 минут, группа из 20 МиГ-15 «бис» командира 176-го гвардейского ИАП полковника С.Ф. Вишнякова с КП дивизии была наведена на 16 «метеоров» Mk 8 из 77-й авиационной эскадрильи королевских австралийских ВВС. В результате боя, продолжавшегося 9 минут, по докладам его участников и в результате дешифрирования пленки ФП, нашими летчиками сбито 10 самолетов противника. Впоследствии на счет полка было записано 9 побед, но, скорее всего, реальные потери австралийцев составили 3 самолета. Два летчика катапультировались, один погиб, еще один австралийский истребитель приземлился с тяжелыми повреждениями.

Австралийцы со своей стороны заявили об уничтожении двух «мигов», но сведений даже об атаках, проведенных в этом бою неприятельскими «метеорами» по «мигам», в документах 176-го гвардейского авиаполка нет. Это — характерный пример «нулевой» достоверности заявки на победы.

Поражение, нанесенное австралийцам в бою 1 декабря, было для них весьма серьезным. Никогда прежде летчики этой эскадрильи не теряли в одном бою сразу трех своих товарищей. Гордость английских ВВС еще шестилетней давности — истребитель «метеор» был признан «не соответствующим условиям современной воздушной войны», 77-ю эскадрилью вывели из боев.

Эти самолеты вернулись к боевой работе лишь в январе 1952 года, совершая осторожные боевые вылеты, главным образом в качестве штурмовиков. До конца боевых действий в Корее 77-я австралийская эскадрилья потеряла в боях более 40 «метеоров». Во всех своих воздушных боях «метеоры» предположительно сбили один МиГ-15, пилотируемый китайским летчиком.

В тот же день три тяжелых боя провели и летчики 196-го авиаполка. По результатам этих боев летчикам полка Пепеляеву, Алфееву, Колпакову, Заплавневу, Муравьеву, Капранову были засчитаны 4 «тандерджета» — Ф-84 и 2 «шута» — Ф-80.

5 декабря Кожедуб предложил атаковать американских штурмовиков на линии фронта на малой высоте. В 10 часов 39 минут командир полка Пепеляев повел 24 «мига» в зону боев. Мастерски наведенные на группу из 16 неприятельских штурмовиков, советские самолеты заранее снизились до 3000 метров и с ходу, на попутных курсах, в 50 км юго-восточнее Пхеньяна, атаковали заходящих в атаку «шутов». По результатам фотоконтроля летчикам дивизии были засчитаны сбитыми 3 Ф-80 (Абакумов, Заплавнев, Колпаков). Предположительно победу одержал также капитан Л. Иванов (несколько летчиков наблюдали его атаку, падение

и взрыв на земле неприятельского самолета), но та не была ему засчитана из-за неисправности фотоаппаратуры.

В этот день и 324-я дивизия понесла свою последнюю в этой войне потерю. В воздушном бою на малой высоте, неожиданным ударом сверху, был сбит МиГ-15 старшего лейтенанта А.Д. Рыжкова — хорошего летчика, скромного и симпатичного парня, одержавшего в небе Кореи 4 личные победы. Самолет Рыжкова упал в 60 км юго-восточнее Пхеньяна. Пепеляев, высоко ценивший молодого летчика, не раз вылетал с ним в паре. И вот такая потеря!

11 декабря — новый бой. 22 МиГ-15 196-го полка, ведомые капитаном Бокачем, в 10 часов 34 минуты вылетели на перехват истребительной авиации. В 10.52 в районе Анею на высоте 8500 метров советские самолеты атаковали группу «сейбров» (24 самолета). Те двумя парами нанесли ответный удар, но от дальнейшего боя уклонились, уйдя в сторону залива. По результатам фотоконтроля победы были засчитаны капитанам Алфееву и Бокачу.

В том же бою на высоте 11 тысяч метров был сбит МиГ-15 ведомого капитана Б.С. Абакумова — летчика 196-го ИАП старшего лейтенанта А.П. Овчинникова. Летчик катапультировался и приземлился в 13 км юго-восточнее Хакусен.

13 декабря вновь состоялся бой с «сейбрами». Летчикам дивизии, без своих потерь, было записано 6 побед (Милаушкин, Иванов, Литвинюк, Заплавнев, Боровков, Шеберстов). 6 «сейбров» на то время было рекордной цифрой, но на следующий день ее удалось превзойти: 6 «сейбров» вновь сбила 324-я дивизия и еще две машины записали на свой счет летчики 303-й авиадивизии.

17 декабря группа, ведомая командиром 176-го гвардейского ИАП полковником Вишняковым, вступила в безрезультатный бой с восьмеркой «сейбров». После нескольких эволюции американские самолеты пикированием ушли в сторону залива. Ниже группы 176-го полка попутным курсом шли 12 «мигов» 17-го полка, которые «сейбры» не атаковали. Отметки о прохождении всех трех групп, как всегда, были предоставлены постами РТС командирам дивизий. Иван Никитович посчитал, что летчики 17-го полка уклонились от боя, и, кипя гневом, пошел к Куманичкину. По результатам жесткого разговора фронтовых друзей командир 303-й НАД полковник Куманичкин 19 декабря выпустил приказ за № 0149 «О недостаточной инициативе ведущих групп при ведении воздушных боев», где отметил, что: «17.12.51 ведущий группы капитан Сутягин шел вместе с группой полковника Вишнякова (часть т.

Кожедуба). Группа полковника Вишнякова вступила в бой, а группа Сутягина бой не вела и противника не видела». По-видимому, ведущий группы, лучший ас 64-го авиакорпуса Герой Советского Союза капитан Н.В. Сутягин действительно не заметил стремительно уходящих вниз «сейбров»: погода в те дни начала портиться, существенно ограничивая видимость на средних высотах.

27—29 декабря, в канун Нового года, бои с «сейбрами» разгорелись с новой силой. 27 декабря отличился летчик 176-го гвардейского ИАП капитан Милаушкин, записавший на свой счет две неприятельские машины, и подполковник Митусов. 28 декабря в утреннем бое (8.50—9.15) счет пополнили капитан Алфеев (Д=350 м) и старший лейтенант Иовлев (Д=200 м) из 196-го полка. Снаряды, точно посланные с «мига» П.Г. Иовлевым, попали в стык правой плоскости «сейбра» с фюзеляжем, оторвали ее, и, вращаясь вокруг продольной оси, самолет пошел к земле.

29 декабря состоялись последние результативные бои летчиков 324-й авиадивизии в 1951 году. Все сбитые 4 «сейбра» были засчитаны летчикам 196-го полка. В утреннем бое победы на свой счет записали подполковник Митусов и капитан Муравьев, в дневном — старшие лейтенанты Колпаков и Рыбас.

11 января 1952 года, взлетев в 10.35, 14 МиГ-15 из состава 196-го ИАП встретили впереди-ниже три группы Ф-86 численностью до 40 самолетов. В напряженном маневренном бою летчикам 196-го ИАП были засчитаны сбитыми 4 «сейбра» — Пепеляеву, Бокачу, Заплавневу, Муравьеву.

В повторном вылете в тот же день с 14.08 до 14.50 летчики 196-го ИАП вели воздушный бой на высоте 7—12 тысяч метров, по результатом которого капитанам Муравьеву и Заплавневу были зачтены 2 сбитых Ф-86.

12 января в районе Супхун-ГЭС в бой вступили летчики 176-го гвардейского ИАП и 17-го ИАП 303-й ИАД. Летчикам 176-го гвардейского ИАП были засчитаны 4 победы: 2 — Крамаренко, 1 — Морозу и 1 — ведомому Крамаренко Гулью. Американцы свои потери в этот день отрицают.

Последний боевой вылет летчики дивизии совершили 30 января 1952 года.

Полковник Кожедуб, включившись в боевую работу в качестве командира дивизии, добился блестящего результата — полкам его дивизии были записаны 107 (176-му гвардейскому ИАП) и 109 (196-му ИАП) побед. По числу официальных побед 196-й ИАП из 324-й ИАД стал самым результативным среди частей, сражавшихся в Корее.

Потеряв 27 самолетов и 9 летчиков, «кожедубовская» дивизия имеет

самый высокий для Корейской войны коэффициент эффективности боевой работы: отношение числа одержанных побед к потерям — 9,6. Среди 216 записанных на счет дивизии сбитых самолетов — 12 В-29, 1 РБ-45, 1 Б-26, 118 «сейбров», 33 Ф-84 «Тандерджета», 26 Ф-80 «Шутинг стар», 8 Ф-94 «Старфайров», 11 «метеоров», 6Ф-51 «Мустангов».

Всего за время корейской войны советские летчики совершили 64 300 боевых вылетов, провели 1872 воздушных боя (из них 107 — ночью), в которых, по справке Главного оперативного управления Генштаба, хранящейся в Архиве президента РФ^[55], сбили 1106 самолетов противника (69 В-29, 2 РБ-50, 2 РБ-45, 1 Ф-86-30, 650 Ф-86, 178 Ф-84, 121 Ф-80, 13 Ф-94, 2 Ф4У-5, 28 «Метеор»-Мк.8, 8 Б-26, 30 Ф-51, 2 — неопознанные типы машин). Четыре зенитно-артиллерийские дивизии сбили в небе Кореи 153 самолета противника (из них 7 В-29).

Китайскими и северокорейскими летчиками, по тем же данным, совершено 22 300 боевых вылетов, в 366 воздушных боях сбит 271 самолет противника (176 «Сейбров» Ф-86, 27 Ф-84, 30 Ф-80, 15 ФИУ-5, остальные — прочих типов). Заметим, что американцы и их союзники совершили в Корею более миллиона боевых вылетов, превзойдя в этом показателе авиацию «красных» более чем на порядок.

Половина сбитых в небе Кореи и Китая самолетов противника на счету «братских» — 324-й и 303-й истребительных авиадивизий. На их долю приходится и почти половина сбитых «сверхкрепостей» — 30 из 69. Но специализация и здесь имела место: 6 четырехмоторных бомбардировщиков сбил и 2 подбил один летчик — заместитель командира 351-го ИАП майор, впоследствии — генерал-майор авиации Анатолий Михайлович Карелин, удостоенный звания Героя Советского Союза.

Удивительный результат записан гвардии майору Г.И. Харьковскому из 139-го гвардейского ИАП. 14 ноября 1950 года около 11 часов утра, атаковав во главе восьмерки МиГ-15, в паре с Акимовым, группу В-29 (до 40 бомбардировщиков под прикрытием 20 Ф-80), он сбил сразу 3 В-29 в одном бою! Первым был сбит ведущий группы — справа-снизу с расстояния 800—600 метров. Вторым — ведущий левого звена, сзади-слева с дистанции 300—200 метров. И третьим — замыкающий В-29 с дистанции 800—400 метров справа-сзади-сверху. Заметим, что дистанции открытия огня в первом и третьем случаях очень велики. Они могут привести к сбитию четырехмоторного бомбардировщика только при большой доле везения.

За этот бой гвардии майор Харьковский был награжден орденом Ленина и личным приказом генерал-полковника авиации С.А. Красовского

направлен в Союз. Всего на счету этого летчика 4 В-29. В 1954 году майор Г. И. Харьковский ушел в запас. Работал начальником летной части Курского аэроклуба. Умер он в 1996 году.

Всего в Корею воевали 10 советских авиадивизий и 5 отдельных авиационных полков. В воздушных боях в небе Кореи и Китая погибли 120 советских летчиков, 126 корейских и китайских. Были потеряны 546 самолетов, в том числе 315 МиГ-15 и 4 Ла-11, которые пилотировались советскими летчиками.

Шесть летчиков из состава 324-й «кожедубовской» истребительной авиационной дивизии были удостоены званий Героев Советского Союза. Это летчики 176-го гвардейского авиаполка: Григорий Иванович Гесь (8 побед), Сергей Макарович Крамаренко (13 побед), Борис Александрович Образцов (4 победы, звание Героя присвоено посмертно); Серафим Павлович Субботин (9 побед); с 19 личными победами несколько позднее героями стали командир 196-го ИАП Евгений Георгиевич Пепеляев и летчик из того же полка Федор Акимович Шебанов (6 побед).

Еще несколько летчиков дивизии превзошли условный показатель аса — 5 официальных побед и были представлены к званию Героя, но не удостоены его. Это Б.С. Абакумов (5 побед), В.И. Алфеев (7), Б.В. Бокач (6), И.М. Заплавнев (7), Л.Н. Иванов (7), А.И. Митусов (7), В.Г. Муравьев (5), Н.К. Шеламонов (5) — все из 196-го ИАП; С.Ф. Вишняков (6), П.С. Милашкин (11), И.А. Сучков (10), К.Я. Шеберстов (13), Н.М. Гончаров (5) — из 176-го гвардейского ИАП.

Е.Г. Пепеляев представлялся Кожедубом к званию дважды Героя Советского Союза, но безрезультатно. Позднее столь же безрезультатно комдив 303-й ИАД полковник А.С. Куманичкин представлял к званию дважды Героя Н.В. Сулягина.

О командире 196-го ИАП Пепеляеве ходили легенды. В воздушном бою над северокорейской территорией он подбил новейший американский истребитель Ф-86 «Сейбр», совершивший вынужденную посадку в полосе приборья. Позднее этот самолет, вопреки настойчивым попыткам американцев уничтожить его, благодаря сметке, находчивости и отваге сержантов и офицеров технической службы 324-й дивизии, а также китайских военнослужащих, был доставлен в Аньдун и вывезен в Союз.

Пепеляев вспоминает, как в одном из октябрьских боев ему удалось сбить «сейбр» точной очередью с короткой, в 100 метров, дистанции. Он был рад своей победе, поскольку намеревался показать «лицом» боевую работу нескольким вновь прибывшим летчикам. Каково же было его удивление, когда на просмотре «победной» пленки в кадре оказалась

статичная земная картинка с далекой трубой ТЭЦ в нескольких километрах от аэродрома, знакомая каждому летчику. Оказалось, что в «миге» Пепеляев в 1-й готовности дежурил один из его старых проверенных летчиков, самолет которого находился в ремонте. Дежурство не было беспокойным, и пилот, весьма крупный и крепко сбитый офицер, задремал, наклонился вперед и нажал животом на ручку, где была гашетка. Пушки стояли на предохранителе и промолчали, а кинокамера включилась и засняла всю унылую картину аньдунского пейзажа. Летчик между тем проснулся, пришел в себя, а вскоре и сдал дежурство.

В тот же день полковник Пепеляев отправился на этой машине в боевой вылет, провел удачный бой и намеревался на своем примере указать на некоторые особенности атаки. Полковые балагуры, увидев трубу ТЭЦ, не преминули отметить и «устойчивость курса», и «правильное использование неподвижной сетки прицела», и «твердость руки», и «смелый выбор цели». Слухи об этом «приколе» дошли до Кожедуба, и тот также поинтересовался у Евгения Георгиевича о «новом способе атак наземных целей».

Евгений Георгиевич Пепеляев был безукоризненным командиром и блестящим воздушным бойцом. Как командир полка он был надежной опорой командира дивизии, к делу подходил творчески. «Находясь в Китае и готовясь к воздушным боям, я произвел расчеты стрельбы по американским самолетам, с которыми предстояло воевать, — их положение в сетке прицела АСП-3Н в момент стрельбы при ракурсе близком к 1/4 и дальностях 150 и 600 метров, — вспоминает Пепеляев об одной из своих разработок. — Изображения основных самолетов противника в сетке прицела были нарисованы на листах бумаги и развешаны всюду, где работали и отдыхали летчики полка».

...Надо сказать, что относительно награждений летчиков, воевавших в Корее, командование было весьма сдержанно. «Если командование ВВС представляло к званию Героя Советского Союза летчиков, сбивших 6 и более американских самолетов, то командующий авиацией ПВО страны маршал авиации Савицкий Евгений Яковлевич все представления на летчиков нашей дивизии, сбивших 7, 10 и даже 12 американских самолетов (капитан Шеберстов), убирал, как говорится, под сукно. Вообще летчики нашей дивизии оказались обойденными в наградах», — вспоминает Герой Советского Союза С.М. Крамаренко.

Сам И.Н. Кожедуб за успешное командование дивизией 2 июня 1951 года был награжден единственным «за Корею» и пятым по счету орденом Красного Знамени. После этого летчики его дивизии одерживали новые

победы — в 80 процентах всех боев в небе Кореи они выходили победителями. В истинно «кожедубовском духе» — на малых высотах — в сентябре они нанесли серьезный удар по американской штурмовой авиации, заставив противника резко сократить число вылетов на штурмовку северокорейских и китайских войск, заслужив искреннюю благодарность весьма сдержанного в таких случаях великого китайца — Мао Цзэдуна.

Не повезло летчикам 324-й ИАД в материальном плане. Только 17 января 1951 года, как раз в день последнего результативного боя дивизии, была издана директива начальника Генерального штаба СА № 65/089 о выплате денежных вознаграждений летному составу за боевые вылеты и сбитые самолеты. За сбитый истребитель противника причиталось 1500 рублей, за бомбардировщик В-29 — 3000 рублей. В 324-й ИАД премии «за сбитые и вылеты» получили всего 11 летчиков.

Последний результативный вылет 324-й истребительной авиационной дивизии совершил штурман 176-го гвардейского полка гвардии майор Субботин 17 января 1952 года. В большом маневренном воздушном бою на высоте 12 000 метров в период с 9.12 до 9.27, по докладам экипажей и данным фотоконтроля, им был сбит 1 Ф-86 «Сейбр». Это была девятая официальная победа Героя Советского Союза С.П. Субботина и последняя, 216-я победа 324-й истребительной авиадивизии.

30 января 1952 года летчики 324-й авиадивизии совершили последние боевые вылеты в небе Кореи: майор Дудниченко и подполковник Митусов из 196-го ИАП стартовали в 15.17 во главе восьмерки и шестерки истребителей МиГ-15 «бис» на перехват восьмерки вражеских истребителей — «противник воздушного боя не принял и ушел в сторону моря».

За время работы в Китае Кожедуб, как и большинство офицеров его дивизии, очень устал. Устал прежде всего морально, что было связано как с внутренней ответственностью за жизнь людей, ход боевых действий, так и с почти ежедневными докладами военному руководству об их ходе. А звонили Ивану Никитовичу или «вызывали на ковер» не только непосредственные начальники — Белов, Лобов и Красовский, но и главком ВВС П.Ф. Жигарев, Военный министр А.М. Василевский, начальник Генерального штаба С.М. Штеменко, командующий авиацией ПВО генерал-лейтенант авиации Е.Я. Савицкий, командующий ВВС МВО В.И. Сталин, некоторые другие генералы и маршалы. Если с Жигаревым и Василевским у Кожедуба давно сложились доверительные отношения, то требовательного Штеменко, хитрого Савицкого, неуравновешенного

Василия Иосифовича он просто побаивался.

Заметим, что в должность командира дивизии Кожедуб вступил, едва окончив академию, не имея никакого опыта руководства соединением. А уже через год с небольшим после окончания им Академии ВВС его 324-я истребительная авиадивизия приняла участие в тяжелых воздушных сражениях с превосходящими силами противника, вооруженными в основном реактивными самолетами. Вот уж действительно — с корабля да на бал.

Как командир дивизии, он был обязан вникать в десятки и сотни вопросов: от снабжения самолетов запчастями, боезапасом, керосином, маслами и кислородом до дисциплинарных проступков, заниматься которыми очень не любил. Но зато с огромным удовольствием, порой ночи напролет, он был готов вести разбор полетов, планировать боевые вылеты и ведение воздушных боев, анализировать и совершенствовать придуманные и подсмотренные тактические приемы.

Много времени, особенно после захвата противником упавшего в воду МиГ-15, занимала работа с контрразведчиками. Зная, что его командный пункт прослушивается американцами, Кожедуб не только сменил и усовершенствовал кодовые команды, но несколько раз выходил в эфир с дезинформацией, подавая команды летчикам, находившимся совсем в другом месте или вовсе не взлетевшим из-за нелетной погоды. Порой это заставляло американцев менять режимы полетов, перенацеливать, а то и возвращать свои самолеты. «Пример бдительности» подавали китайцы: в километре-полтора от аэродрома они регулярно расстреливали захваченных шпионов, диверсантов и лиц, казавшихся им таковыми. Это, конечно, не лучшим образом влияло на психику советских воинов.

При всем этом главной его обязанностью оставалось руководство воздушными боями, тесное взаимодействие с радиотехнической службой (недаром на вспомогательный пункт управления в Северную Корею он «выдвинул» фронтового друга, начальника ВСС дивизии полковника Д.С. Титаренко), связь и взаимопонимание с соседней дивизией и командованием.

Недосыпание было главной причиной физической усталости. Слишком много было различной информации — ее надо было обдумать, принять к сведению и привести в дело. Это требовало времени, а на сон оставалось 4—6 часов.

Н.В. Петухов, замполит Ивана Никитовича в Корее, вспоминал, что если первые два-три месяца после приезда в Аньдун Кожедуб еще упражнялся со своей гирей, то потом он ее забросил.

В декабре настроение и самочувствие командира и офицеров штаба 324-й авиадивизии заметно улучшилось — от Красовского пришел приказ: быть готовыми к передаче техники сменной дивизии, а летному составу — к отбытию в Союз. Накануне убытия Иван Никитович с некоторыми своими офицерами удивили сменщика — командира 16-го авиаполка, однокашника и старого приятеля Кожедуба по академии, Героя Советского Союза полковника Н.Ф. Кузнецова, в будущем начальника Центра подготовки космонавтов, своей предельной раскрепощенностью и явным презрением к американской авиации.

30 января 1952 года 65 МиГ-15 «бис» 324-й истребительной авиадивизии были сданы 16-му истребительному авиаполку 148-й гвардейской ИАД, и через несколько дней летчики «кожедубовской» дивизии отбыли в Союз. Они вели боевую работу в небе Северной Кореи и Китая в течение 305 календарных (234 летных) дней, со 2 апреля 1951 года по 30 января 1952 года. 1 февраля 1952 года И.Н. Кожедуб вместе с Н.В. Петуховым, Д.С. Титаренко, В.С. Чупрыниным, И.С. Малеванным и некоторыми другими офицерами штаба дивизии вылетел из Мукдена (сегодня — Шэньян) в Москву на транспортном самолете Ил-12.

4 февраля 1952 года полковник И. Кожедуб, явившись в штаб ВВС МВО, доложил о возвращении из правительственной командировки.

Неоконченная война: битва за результат

Весна 1952 года, наступившая, когда вслед за «кожедубовской» 324-й дивизией убыла из Кореи и 303-я «куманичкинская», а ранее — «лобовская» НАД, знаменовала окончание самого удачного этапа боевой работы советских ВВС в Корее. Позднее в бои вводились дивизии ПВО, чьи летчики, хорошо обученные полетам в сложных метеоусловиях, не имели достаточных навыков для ведения маневренного воздушного боя. Полное игнорирование преемственности в боевой работе, когда дивизии сменялись сразу и целиком, также приводило к новым потерям.

Официальные итоги боевой работы пяти полков обеих дивизий были предельно снивелированы специальной комиссией, направленной в Маньчжурию 21 апреля 1952 года (вернулась в Москву 19 мая). На счет 196-го ИАП (324-я НАД) было записано 109 побед, 17-го ИАП (303-я ИАД) — 108, 176-го гвардейского ИАП (324-я ИАД) — 107, 523-го ИАП (323-я ИАД) — 105-го и 18-го гвардейского ИАП (303-я ИАД) — 96 побед. Комиссию возглавлял заместитель главкома ВВС Советской армии генерал-лейтенант авиации Ф.А. Агальцов (впоследствии, с 1962 года, маршал авиации), членами комиссии были командующий истребительной авиацией ПВО страны генерал-лейтенант авиации Е.Я. Савицкий и командующий зенитной артиллерией войск ПВО генерал-лейтенант артиллерии А.Ф. Горохов. Комиссия, кроме того, сделала вывод, что «боевые действия 64-го авиакорпуса организованы и ведутся неудовлетворительно». В докладе комиссии, в частности, отмечалось, что американская авиация умело использует свое превосходство в воздухе, блокируя аэродромы базирования советской авиации. Комиссия указала командованию также на необходимость более строгого и объективного контроля учета побед. Возможно, выводы комиссии были правильными, но вот рекомендации оказались явно сомнительными. В боях 1951—1953 годов соотношение побед и потерь, по советским данным, было в пользу советской авиации, но коэффициент этот ежегодно и значительно изменялся в пользу американцев — от 7,9 сбитого самолета противника на один потерянный свой истребитель в 1951 году до 2,2 — в 1952-м, до 1,9 — в 1953 году^[56].

Надо заметить, что командование 64-го ИАК и Оперативной группы ВВС вело постоянную работу по «проверке учета сбитых самолетов противника». В самих авиационных соединениях их командование посредством приказов, разъяснений и замечаний вело борьбу за более

точное отражение в воинских документах потерь, нанесенных противнику.

Наиболее эффективен в этом плане был прием, использованный командиром 196-го ИАП полковником Е. Г. Пепеляевым. Он договорился со своими летчиками не рассматривать заявки на сбитые самолеты противника (пленки ФКП), когда стрельба по целям велась с расстояния в 500 и более метров. А ведь почти 20 процентов записанных на счет дивизии сбитых самолетов были обстреляны с дальних дистанций. Еще выше этот процент в 303-й НАД.

Кожедуб, человек совершенно не конфликтный, на разборах, как правило, рекомендовал летчикам быть внимательнее. Командир 303-й НАД Куманичкин 3 ноября 1951 года издал приказ «О результатах проверки учета сбитых самолетов противника и дешифрования фотопленок». По этому приказу у 25 летчиков дивизии не были засчитаны 32 заявки на сбитые самолеты.

Штаб 64-го ИАК с 9 по 20 ноября 1950 года провел проверку учета сбитых самолетов и наличия подтверждающих документов. Командиру 324-й НАД было указано на то, что «недостаточно собрано агрегатов сбитых самолетов». В этом приказе командира корпуса командование 303-й и 324-й ИАД обязывалось уточнить учетные данные в лицевых счетах и засчитывать в дальнейшем сбитые самолеты противника только решением командиров дивизий. Командиру 303-й ИАД подполковнику Куманичкину и начальнику штаба 324-й ИАД подполковнику Малеванному объявлялись взыскания. Командиры и начальники штабов соединений предупреждались, что случаи нарушений установленного порядка подтверждений сбитая самолетов противника будут рассматриваться в дальнейшем как очковтирательство.

Говорить о подлинных результатах воздушной войны в Корее сегодня еще трудно, так как на них сказывается желание командования авиации любой страны «увести» потерю самолета из категории «сбит в воздушном бою». Но благодаря настойчивой работе нескольких отечественных и иностранных исследователей, прежде всего И. Сеидова, Л. Крылова, Ю. Тепсуркаева, И. Котлововского, Д. Зампини (Аргентина), оценка боевой работы советских и американских авиационных частей становится все более объективной. Есть надежда, что уже в ближайшее время появятся публикации с точным указанием потерь воевавших сторон и их союзников.

Впрочем, уже сейчас можно сказать, что это число будет незначительно отличаться от того, которое фигурирует в работах большинства исследователей — в боях над территорией Северной Кореи и Китая в 1950—1953 годах авиацией США, Великобритании, Австралии,

Южной Кореи и Южной Африки были потеряны примерно 1200 самолетов.

ВВС Советского Союза и Объединенной воздушной армии — ОВА (Китая и Северной Кореи) потеряли в воздушных боях 536 самолетов (335 — советских) и 246 летчиков (120 — советских, 126 летчиков ОВА)^[57].

В результате успешной боевой работы советских летчиков был нанесен колоссальный удар по амбициям американцев. Военным специалистам США пришлось пересмотреть устоявшееся среди них невысокое мнение о качестве советских самолетов. Деревянные шпангоуты, лонжероны и стрингеры с полотняной и фанерной обшивкой, отсталое навигационное оборудование, двигатели, имеющие близких английских, американских и немецких родственников, — все это давало им основание считать, что авиация Советов, так ярко заявившая о себе до и во время войны, отстала в развитии. Это мнение усиливалось на фоне восторженных отзывов о капризной «аэрокобре», которая отнюдь не считалась в Штатах лучшим истребителем.

И здесь вдруг неожиданный и очень неприятный сюрприз для недавних союзников СССР по антигитлеровской коалиции: замечательный советский самолет МиГ-15 — «самолет-солдат». В Корею, где американцы собирались дать урок слишком далеко зашедшему, по их мнению, «дяде Джо» и коммунистически настроенным китайцам, они встретили в воздухе реактивный истребитель, вооруженный пушками, со стреловидным крылом, с большим вертикальным оперением и высокой скоростью. Для американских авиационных специалистов появление МиГ-15 в ноябре 1950 года как реального воздушного противника было подобно взрыву бомбы. Хотя свои первые победы «миги» одержали еще в апреле и мае 1950 года, сбив гоминьдановские «лайтнинг» (сбит 28 апреля 1950 года в результате атак гвардии лейтенанта Володкина и гвардии майора Келейникова из 29-го гвардейского ИАП) и Б-24 (сбит 11 мая 1950 года гвардии капитаном Шинкаренко из того же полка), поначалу на них не обращали серьезного внимания.

Занятно читать американские и английские авиационные журналы конца 1950-го — первой половины 1951 года. Первые статьи о МиГ-15 порой походят на анекдоты, затем их характер резко меняется. В одной публикации МиГ-15 называют творением немецких конструкторов, в другой — «русским муляжом боевой машины», рассчитанной только на внешнее устрашение. Зато в третьей статье о нем рассказывается как о самолете завоевания господства в воздухе, вооруженном четырьмя пушками 45-мм калибра, имеющем сверхзвуковую скорость, потолок до 20 километров. После боев первой половины ноября 1950 года, когда

советским летчикам были засчитаны сбитыми более двух десятков американских самолетов, «муляжом» МиГ-15 уже никто не называл. Ну а фантастические свойства его боевой мощи стали просто пугающими. В то время, кстати, он уже не был последним словом советской авиационной техники — в войска поступал МиГ-17, а сверхзвуковой МиГ-19 проходил Государственные испытания.

«Этот самолет был поднят в воздух еще в конце 1947 года, однако на Западе никто не догадывался об этом революционном скачке советской авиационной промышленности вплоть до 1951 года, — пишет о МиГ-15 заслуженный военный летчик СССР главком ВВС РФ генерал-полковник авиации А.Н. Зелин. — Тогда от американских летчиков, воевавших в Корее, начали поступать сообщения о появлении в воздухе истребителей противника, выглядевших как "серебряные стрелы". Этот самолет был признан самым результативным истребителем, принимавшим участие в Корейской войне. За деликатными формулировками западных исследователей по поводу сравнения боевых возможностей советского МиГ-15 и американского Ф-86 "Сейбр" стоит признание полного превосходства нашего отечественного самолета, занявшего почетное место в строю Оружия Победы уже не Великой Отечественной, а Корейской войны»^[58].

Американцы страстно желали заполучить МиГ-15 в свои руки. Они разбрасывали листовки с указанием аэродромов, где ждали летчика-перебежчика на МиГ-15, обещали 100 тысяч долларов, стройных длинноногих девочек, большой блестящий автомобиль с молдингами, ужин при свечах и прочие радости жизни (о том, в каких радостях больше нуждаются русские, американские журналисты ожесточенно спорили). Но ни один из советских летчиков на это не клюнул, хотя до ближайшего аэродрома на южнокорейской территории было несколько минут лета.

Первый МиГ-15 угнал кореец Но Кум Сук в октябре 1953 года, его примеру в Европе вскоре последовал поляк. Кроме того, еще в 1950 году польский летчик угнал один из первых советских истребителей Як-23, но машина эта с двигателем РД-500, в целом повторявшим английский «дервент», была далека от лучших образцов и неожиданно сослужила хорошую службу, успокоив западных авиационных специалистов.

...Война в Корее принесла колоссальные человеческие потери: гибель около 4 миллионов корейцев с обеих сторон, 200 тысяч китайских добровольцев, 54 тысяч американских военнослужащих. Общие потери советских частей и соединений составили 315 человек, из них 161 офицер

(120 летчиков), 147 сержантов и рядовых^[59].

Летчики дивизий Кожедуба и Куманичкина существенно остудили пыл американцев в Северной Корее, положили конец господству противника в воздухе (массированному применению тихоходных штурмовиков и бомбардировщиков, способных наносить точные удары по наземным целям), вынудили отказаться от дневных налетов тяжелых бомбардировщиков В-29, заставили противника в корне пересмотреть свои планы.

Бои в Корее давно ушли в прошлое, а вот «битва за результат» продолжается. Удивительно, но спустя много лет, 1 июля 2008 года, на первой полосе «Красной звезды», главного печатного органа Министерства обороны Российской Федерации, можно было прочесть: «27 июля 1953 года закончилась война в Корее. Во время войны советская истребительная авиация и зенитная артиллерия, оказывавшие помощь Корейской народной армии, уничтожили 318 американских самолетов»^[60].

Это не что иное, как перепев американских публикаций более чем полувековой давности, который ставит под сомнение итоги боевой работы советских летчиков, идет вразрез с многочисленными трудами честных исследователей. Нужно быть или слишком неквалифицированным и равнодушным журналистом, чтобы так извращать факты, или делать это сознательно.

Кстати, сами американцы, отдавая себе отчет в несоответствии публикуемых ими цифр реальности, с годами увеличивают цифру своих потерь.

Так, в книге, изданной в Лондоне в 1999 году, английский исследователь Айван Рэндал ссылается уже на 971 самолет, потерю которых признают USAF (Воздушные силы Соединенных Штатов). Заметим, что не только USAF вели воздушную войну в Корее. Были еще и авиация флота (USAN), и авиация корпуса морской пехоты (USAMC), и авиация американских спутников.

Уверен, что по числу побед и потерь в воздушных боях корейской войны в ближайшее время сторонами будет достигнут полный «консенсус». Как бы то ни было, сейчас мы можем говорить о том, что потери американских самолетов и летчиков вместе с потерями их союзников более чем вдвое превосходят суммарные потери советских, китайских и корейских самолетов. Это объясняется прежде всего исключительным мужеством и мастерством советских летчиков и их командования, отвагой и самопожертвованием китайцев и корейцев. Вместе с тем американским

летчикам приходилось действовать в более сложных условиях: они вступали в бой на значительном удалении от своих аэродромов, порой вынуждены были делать это, еще не сбросив подвесных баков, совершали боевые вылеты под интенсивным зенитным огнем противника.

Последней «воздушной победой» американцев стал безоружный советский Ил-12 с 21 человеком (военные медики и летно-технический состав) на борту, сбитый над территорией Китая уже после подписания перемирия. Самолет этот сбил очередями со своего «Сейбра» Ф-86Г мистер Ральф Парр. Господин этот еще несколько лет назад был жив. Компрометируя высокое звание летчика, называя сбитый пассажирский самолет «чертовым», он участвовал во встречах ветеранов и нисколько не раскаивался в своих действиях.

Во время корейской войны погибли 1144 летчика и члена экипажей ВВС США, 214 попали в плен с последующей репатриацией, 40 пропали без вести. Великобритания, Австралия и Южная Африка потеряли в небе Кореи 177 самолетов.

После корейских событий регулярных боевых действий в воздухе советская истребительная авиация не вела.

Роман в письмах

Кожедуб уехал в Корею в 1950 году, через четыре года после женитьбы, оставив дома любимую жену и маленькую дочь. Разлука для Вероники Николаевны и Ивана Никитовича, людей молодых и любящих друг друга, была серьезным испытанием. Сохранились письма Кожедуба к жене, написанные им более полувека назад. Они тем более ценны для нас, что не подвергались тиражированию, а следовательно, и не шлифовались автором и редакторами при подготовке к изданию. Предельно честные, они свидетельствуют об искренности своего автора, человека, выполняющего сложную и ответственную работу.

Наш герой был предрасположен к эпистолярному жанру, что сказывалось иногда самым непредвиденным образом. Майя Константиновна, супруга Е. Г. Пепеляева, вспоминает, как осенью 1951 года, радостно приняв из рук почтальона письмо, она застыла от ужаса. Адрес на привычном конверте «из командировки» был написан не знакомым почерком мужа, а отпечатан на машинке. «Похоронки» с войны были еще очень свежи в памяти, и Майя Константиновна, рыдая и не решаясь прочитать послание, попросила знакомую распечатать письмо. Текст был кратким, и в нем не было ничего страшного:

«Уважаемая тов. Пепеляева Майя Константиновна!

Поздравляю Вас и Вашу семью с присвоением Вашему мужу звания "полковник".

Желаю Вам крепкого здоровья в Вашей семейной жизни и работе.

Гв. полковник Кожедуб.

14 сентября 1951 года».

О литературном опыте Кожедуба можно говорить лишь весьма условно — книга, написанная им вместе с А.А. Худадовой, в художественном плане далека от совершенства. Тем не менее видно, что предлагаемые вниманию читателя письма написаны человеком начитанным и одаренным. Иван Никитович раскрывается в них с неизвестной нам ранее стороны — как страстно любящий муж и нежный отец, как добрый и заботливый человек. В этих же письмах нередко встречаются и бесценные описания боевой работы его дивизии в Корее, содержатся многие важные нюансы быта летчиков. Они позволяют взглянуть на работу Кожедуба его глазами: без всевозможных причисываний и той путаницы, которыми полны военные документы.

По-видимому, военная цензура благоволила «полковнику И.Н. Крылову» (псевдоним Кожедуба во время командировки в 1950—1951 годы в Китай) — ведь на каждом письме, отправленном по почте, стоит штамп: «Просмотрено военной цензурой». Удалось обнаружить лишь два письма, где перо цензора не коснулось строк Кожедуба. Да и наш герой в своих посланиях, зная, что их будут читать третьи лица, был достаточно аккуратен.

Все письма носят сугубо личный характер, они непосредственны и откровенны, написаны с долей «летнего юмора», в котором их автор знал толк.

Порой в посланиях Кожедуба к жене встечаются пронизанные лирикой, прямо-таки стихотворные строфы:

«Солнце ласково зреет, справа длинная грядь снежных гор»;

«Пройду, любимая, через крошечный ад, ведь моя любовь к тебе вечная»;

«Приятный свист "телег" ласкает ухо»;

«Горжусь твоей красотой, твоей чистотой, а главное — твоей душой»;

«Через всю эту картину боя я видел твой образ»;

«И наша жизнь будет чудесной, и наша любовь никогда не приестся и будет вечно цвести»;

«Ах, время, время, ускорь ты нашу встречу!»;

«Быт — для терпящего»;

«Шум, гам, тарарам, и я уже в штатском спокойно всматриваюсь в жизнь этого города»;

«Чувства вечной любви и скука долгой разлуки»;

«Я буду всегда дышать тобой»...

Предложение опубликовать письма Ивана Никитовича из Кореи было сделано самой Вероникой Николаевной, всегда высоко их ценившей и сохранившей большую их часть. В конце девяностых годов она передала несколько писем автору этой книги. Основная же часть писем опубликована благодаря участию Ольги Федоровны Кожедуб, невестки Ивана Никитовича и Вероники Николаевны — именно она предоставила их для подготовки настоящего издания.

Большинство писем послано на адрес первой московской квартиры Кожедубов: Москва, Чистые пруды, дом 14, квартира 64. Несколько писем адресовано в санаторий ВВС, в Хосту, где летом 1951 года отдыхала с дочерью Вероника Николаевна, несколько, без указания адреса и с трогательной припиской на конверте: «В собственные ручки», переданы с нарочными.

На конвертах, отправленных по почте, помимо знакомых почтовых штемпелей с датами отправления и получения письма, стоит треугольный штамп с надписью по сторонам «Солдатское письмо БЕСПЛАТНО». На обратной стороне — штамп с гербом СССР и отметка военной цензуры.

Обратный адрес указывается чаще всего по-фронтовому: п/п 35530, Крылов И. Н.

В предлагаемых вниманию читателя письмах максимально сохранены орфография и характерные нюансы их написания, в том числе все сокращения. В ряде мест даются пояснения. Из некоторых писем изъяты строки личного характера.

Письма свидетельствуют о широких интересах И.Н. Кожедуба. Он часто упоминает о прочтенных книгах и о просмотренных фильмах, пишет, что мечтает ходить с женой в театр и на выставки, рассказывает о понравившихся ему публикациях, делится наблюдениями. В 1949—1951 годах в Москве велось строительство известных сегодня всему миру «сталинских высоток», и Иван Никитович мечтает о квартире в одной из них. В 1950 году было начато массовое производство телевизионных приемников — он настойчиво советует жене приобрести новинку...

В конце всех писем передается привет «мамульке» — матери Вероники Николаевны Марии Александровне Колдашевой и Лерке, иногда Лерочке — Валерии Семеновне Юсуповой, младшей сводной сестре Вероники Николаевны.

Но главной темой опубликованных ниже писем остается любовь.

«Мои любимые, родные жenuленька и доченька!!!

Я скучаю по вам и каждую минуту думаю, как вы там без папулечки, как ваше здоровье, не обижает ли кто вас?

Милая Вероничка, любимая моя, родная, вот уже четвертый день прошел с тех пор, как я с тобой расстался на аэродроме Кубинка, и мне кажется, что твоя милая душа со мной. Твоих, родная, поцелуев мне хватит до нашей встречи. Я буду всегда дышать тобой....

Это письмецо я пишу в полете. Наш самолет подходит к Байкалу, солнце ласково зреет, справа длинная грядь снежных гор. Мне кажется, что я не так давно летел по этому маршруту домой, спешил к тебе, моя красивая жenuленька. Я думаю, что придет к нам еще этот день, и мы будем счастливы. Но пока впереди предстоит великое испытание наших душевных качеств. Я думаю, что выдержу это испытание на отлично.

Вот, родная, под нами могущественный Байкал, исполняю долг авиатора — бросаю монеты для счастья нашего.

До свидания.

Целую Вас крепко-крепко...

Ваня Кожедуб.

11.12.50 г.».

«Мои любимые и родные, жenuля Верочка и доченька Наташенька!

Мои вы лапочки!

Поздравляю вас и мамульку с Лерочкой с наступающим Новым счастливым годом. Желая вам хорошего здоровья и счастья в жизни. Сегодня прибыл на конечную точку нашей родной земли. Через несколько часов пересекаем границу, а там желайте своему папочке успехов в работе.

Мои милые, живите мирно, поддерживайте друг друга, а главное — не ссорьтесь.

Верочка, моя ты хорошенькая, ласковая жenuля, учись, крепчай, крепко-крепко люби своего Ванюсика, а он будет верен тебе во всем...

Не скучай. Папочка о вас всегда будет думать.

Желая хорошо встретить Новый год.

Целую крепко-крепко. Любящий Ваня.

17.12.50 г.».

Родные мои, любимые жenuленька и доченька!

Вот и конечная наша станция — Отпор. Кругом степь, сопки... Мороз до — 42°. Но я согрет вашим теплым чувством, мои милые.

Жenuля, мне кажется, что так много прошло холодных дней, вспоминаю все наши совместные дни и ночи, твой светлый образ, родная. Посмотрю на ваши личики — они такие милые и любимые, и мне кажется, что я недалеко от Вас.

Вот уже приближается Новый год, пятилетие нашей супружеской жизни, такой хорошей. Прости меня, Верочка, что иногда я, по своей глупости, обижал тебя.

Жаль, что мы не вместе встречаем наше первое пятилетие. Но ты не грусти. Будут у нас еще счастливые минуты.

Хочу поздравить вас всех с наступающим Новым годом, счастьем. А тебя, жenuля, — с нашей крепкой неразрывной любовью.

Ну, целую вас крепко-крепко. Любящий Ваня.

Извини, жenuля, за мои каракули — писал на ходу поезда.

Пока в своей форме.

От Читы ехал поездом.

Все в порядке.

17.12.50 г. И. Кожедуб.

Фотографировался на пропуск. Спешу».

«Мои родные и любимые жenuленька и доченька, обнимаю вас и

крепко целую!

Как вы, мои дорогие, встречали Новый год? Я представляю себе так, что, наверное, и елочка была. Очень жаль, что мы не вместе встречали Новый год, но в последние часы старого года и в 12 часов ночи по московскому времени все мои чувства и мысли были с вами, мои птенчики, мои хорошенькие.

Любимая Верочка, хочу поделиться с тобой несколькими строками о том, как я встречал Новый, 1951 год.

Оставался последний день старого года. Семь часов утра по местному времени. Я вскочил и делаю зарядку, а ты, любимка, наверное, только что уснула. Два часа ночи по-московскому, и вот о тебе думает твой Ванюсик, он дышит твоим дыханием (хотя ты, лапка, не любишь, чтобы на тебя смотрели, когда ты спишь, но я бы смотрел и смотрел, моя дорогая).

У нас был морозный солнечный день, ветер с пылью обжигает лицо, даю последние указания о проведении вечера (ответственности очень и очень много). Идет тщательная проверка приготовления пищи. Время близится к 12 часам ночи. Остается несколько минут, а мысли с тобой, моя любимая, думаю, что вы там в Москве тоже готовитесь. С Ник. Васильевичем идем в клуб (сарайного типа), все на местах.

12 часов ночи. На 5 часов раньше мы встречаем Новый год. Гимн Советского Союза возвещает о могуществе нашей любимой Родины. Поздравляю с Новым годом. Тост за нашу любимую Соц. Родину, за ее героический народ, за Великого Сталина.

Громкое трехкратное русское ура проносится по залу.

Вечер прошел очень организованно и хорошо. Приближался конец 1950 года по-московскому времени. Мы решили с Николаем Васильевичем встретить Новый год дома (маленькая комнатуха), поднять бокалы и выпить тост за наших дорогих жен и детей. Итак, я вместе с вами, мои любимые женуленька и доченька, встречал Новый, 1951 год. Думаю, что придет тот день, когда я увижу вас, крепко-крепко обниму и поцелую.

Женуленька, организационный период помешал мне тебе написать раньше, постараюсь исправиться и писать чаще.

Верочка, милая, привет знакомым. Целуй мамульку и Лерочку.

До свиданья, целую вас крепко, крепко.

1.1.1951 года. Любящий Ваня».

«Мой любимый кристалл, моя верная женочка!!!

Птенчики мои родные!

Какое счастье, какая радость сегодня у меня — я получил от тебя, моя любимка, ЧЕТЫРЕ письма. Я так ждал от тебя, женуля, письмо, так ждал,

что даже пришлось писать с беспокойством — не случилось ли что с тобой дома.

Наконец для меня настал день, который, подобно лучу солнца, осветил почти двухмесячный мрак. Когда мне пришли твои письма, жenuля, я вначале не верил, что все они от тебя, сразу бросил обедать и начал смотреть, руки дрожали.

Убедившись, что все они от тебя, любимка, да и число везде одно и то же, я вскочил, начал бегать по комнате, прижимая к груди твои письма.

Немного страшной была фамилия получателя^[61], но ниже: г. Москва, Чистые пруды... Какой родной и любимый мною почерк! 3 письма были в голубых конвертах, одно в беленьком. Какое открывать первым? Решил в белом конверте — это за 30.12.50 г., не успокоился, открыл, которое потолще — 15.01.51 г., читаю быстро несколько строк, открываю самое "худо", за 21.01. 51 г., открыл 4-е за 2.01.51 г., и я решил начать читать последнее.

У меня захватывало дыхание, подкатывало к горлу, на глазах от радости навертывались слезы. Первый раз я прочитал быстро, второй — начал читать медленно, смотрел и целовал вас, мои родные и дорогие. Затем начал читать прошлогоднее, еще писанное в первой половине XX века, но оно было для меня вчерашним. Да, моя верная женочка, 5-тилетие мы встретили бы неплохо, но любовь у меня (хотя 51-й встречали не вместе) к тебе вечная, моя милая и прекрасная, да, пусть она освящает нам счастливый путь всю жизнь.

Моя красавица, как волки боятся огня, так тебя боятся некоторые дешевки, они боятся твоего чистого присутствия. Настоящие друзья проверяются в беде, горе, нужде. Ты приняла правильное решение — встретить Новый год не грустной, я очень одобряю, мой птенчик, будет и у нас с тобой праздник. Чем дальше, тем умнее становишься, зубастее, а вообще, жenuля, хамства везде полно. Хорошо, что ты тоже начала их прекрасно раскусывать, гони всех этих фальшивок к черту.

Моя любимая, уж на твою самостоятельность, на твою порядочность, честность, любовь ко мне я всегда надеялся, надеюсь и буду надеяться. Ничто и никто не должен нас разлучить. Я очень рад, что вы здоровенькие, но за тебя, роднуля, беспокоюсь немножко...

Ты чувствовала, что я болен. Да, я немножко прихворнул — грипп, горло, все прошло.

То, что ты хорошо подружилась с семьей Покр. (Покрышкиных. — Н. Б.), — это очень хорошо. Ему уже насолили много, а ведь у него семья, любит он ее, но многие боятся, чтобы не затмил он славу их (хотя он и не

собирался никогда), стараются вылить на него ушат грязи (своей же собственной). Я ему напишу письмо и положу в конверт, не знаю № дома. Передай, мой птенчик.

Пару слов о себе: здоровье хорошее, но сильно скучаю без вас, мои любимки. Находимся на старом месте.

То, о чем я писал тебе в предыдущем письме — этот вариант отпал! Теперь обратно ждем с моря погоды. Нахожусь севернее того места, где мне подарили маленького слоненка. Жду работы. Народ хороший, но с некоторыми приходится вести большую работу. Много работает Николай Василь. (полковник Николай Васильевич Петухов. — Н. Б.). Всякие спиртные напитки я запретил. Не курю. От работы пока удовольствия не получаю того, которого бы хотелось (ты, родненькая, сама понимаешь), но впереди дней много.

Быт — для терпящего. Умываться — поливка с чайничка, а моемся в бане. Это цементный колодец, вода в нем подогревается (причем вода дает 250 гр. осадка на 1 литр, коричневого цвета, непригодная для питья), и вот черпаешь тазиком и на себя. Каково?

Для солдата — терпение. Как говорил А.С. Суворов:
— Мы русские, мы все одолеем.

Так и мы, птенчик мой, советские люди, мы все построим и все преодолеем.

Культуру приобретаем, читая художественную литературу, иногда показывают старые кинокартины (это очень хорошо) и слушаем трансляции из Москвы, Иркутска, Хабаровска, Владивостока...

Да, недаром Борис Гаврилович^[62] всем так наслаждался, восхищался, ведь он имеет большой жизненный опыт. Учтем, женуля, это большая для меня наука, ох, и большая же. Мы тоже с тобой сумеем понять, что посмотреть хорошее, что сшить, а что и съесть повкуснее. Всякие дурные пульки — только трата времен! Эх, и ругаю же я себя за все такое прошлое!

Любимка, а помнишь ночь в Сочи, когда сверкали молнии, а мы с тобой ласкались на пляже?..

За меня не беспокойся, одет я хорошо и сыт, здоровье хорошее.

Себя так ругать не надо. Что ж, бывают такие мелкие ошибки, они исправимы.

С тех пор как нам дали немного денег, больше не выдавали, чего-то задерживают. Кое-какую мелочь приобрету, но постараюсь то, о чем ты мне напишешь, — в первую очередь.

Нашей доченьке, нашей маленькой пташечке (я очень растрогался, прочитав, как она танцевала, и очень рад за наше хорошее дитя) к

прошедшему 4-летию что-нибудь приобрету (постараюсь, конечно, куклу с закрывающимися глазами). Жenuля, береги нашу камсюльку. Дома наведи порядок, неужели не справишься тебе с ними. Передай от имени меня, чтобы во всем тебя слушали и почитали.

С работницей поосторожней, смотри сама по обстановке.

Верочка, моя ты родная женочка, я тебя очень буду просить: приобрети остальные тома В.И. Ленина и тов. Сталина, получай БСЭ (как жаль, что умер президент Академии наук Вавилов). Посмотри, если можно, то подпишись на издание классиков. Выпиши домой "Правду", "Литературную газету", "Огонек"... Смотри, надеюсь на твой тонкий вкус, любимчик мой.

Жenuля, милая, еще раз прошу тебя, береги себя. Мой ангел, моя жизнь, моя радость, моя любовь, мой кристалл, моя верная и преданная женочка.

Целую мамульку и Лерку. Обнимаю и целую, Вас, мои вы птенчики.

Привет Покр.

01 февраля 1951 г. Пламенно любящий тебя, твой вечный друг жизни Ваня.

Р. С. У нас почта начала хандрить, вернее ж.д.».

«Мои родные и любимые, женуленька и доча Наташенька!

Большое событие произошло в нашей семье 4-го числа — ты, Верочка, родила хорошенькую доченьку, хотя она тогда была маленькой, красненькой, но очень близкой к душе, а ты, Верочка, стала матерью.

Сегодня исполнилось нашей лапочке, нашей попрыгунье 4 года и один месяц, а кажется это было не так давно.

Я, с отцовским чувством любви к вам, мои дорогие, хочу поздравить в этот светлый день тебя, женуля, с мамой, а доченьку — с днем рождения, пожелать вам хорошего здоровья и счастья в жизни, встретить своего папулю в этом году.

Доченька Наташа, папочка обнимает тебя и прижимает твою головку к груди, целует в румяные щечки.

Помнишь, доченька, мы часто танцевали и ты была очень довольной? А когда твой папочка приходил домой, то он тебе приносил "секрет" и ты спрашивала: "Папулька, какой ты мне принес секрет?" И ты была очень довольна, когда я вручал тебе подарочек.

Доченька, птенчик дорогой, а как чувствуют твои игрушки и какие тебе подарки принесли Женька, Лялька, Сашка? Ты очень береги их, я приеду, тогда мне покажешь. Попрыгунчик наш, как танцевала возле большой елки и какое рассказывала стихотворение? Мне наша хорошенькая

мама говорила, что она водила тебя в Колонный зал.

Доченька, ты очень крепко должна любить свою мамочку и во всем слушаться ее, слушать свою бабушку. Должна хорошо кушать и всегда носить чистенькое платье, быть аккуратной и вежливой девочкой.

Папочка ей привезет подарочек — куклу с волосами и закрывающимися глазами.

Любимая жenuля, следи за ее здоровьем, приучай ее к порядку, а о строгости я молчу: ты умеешь на своем настоять, береги нашу козочку, много не давай заучивать на память. Жenuля, родная моя, это письмецо посвятил я нашей любимке.

Передай ей, что папочка приедет летом и мы поедem к морю отдыхать, она там будет загорать и собирать камешки, кушать виноград и персики, бегать в трусиках и ловить бабочек. Мамочка ей сошьет хорошее платье, а папочка привезет красивый материал.

Любимка, я после получения твоих четырех писем 1.2. написал тебе письмо. Сегодня, в день рождения, я решил написать не очень пространно потому, что завтра с нетерпением жду прибытия почты (последнее время стала реже поступать) и после получения от тебя письма напишу о некоторых изменениях на фоне сопok и пыли. Это письмо пошлю одновременно со следующим, а пока оно закрытое лежит у меня.

До свидания, мои хорошие птенчики и роднульки. Обнимаю и целую Вас горячо. Ваш верный папочка Ваня.

4.02.51 г.».

Далее следует письмо на двух листах: на первой странице дата 11.02, на последней — 17.02:

«11.02.51г.

Мои любимые и родные жenuлька и доченька!!!

...Ко мне зашел Иван Степанович Малеванный, он сообщил, что назавтра нам не разрешили на новое место (куда, я тебе, жenuля, писал), пока оставили. Я знаю всю эту игру (расскажу при встрече, роднуля) и так расстроился, что состояние моего здоровья ухудшилось и я, чтобы успокоить себя, начал вспоминать о семье, о тебе, моя радость, и решил нарисовать нашу любимку, нашего маленького птенчика (ведь я так обещал). Да, мое прекрасное настроение было испорчено, и лишь семья меня успокоила. Лег спать очень поздно, решил одновременно с тобой, моя любимая жenuчка. И ты меня успокоила, но не надолго. Проснулся я рано с большим беспокойством — ведь все хорошее должно пойти насмарку. Нет, думаю, я никогда не сдавался.

Когда я становлюсь настойчивым, у меня появляется очень большая

сила. Нам разрешено сменить дыру, только я был поставлен в очень трудные условия, и, надеясь на своих орлов, положившись на ту большую работу, проделанную за короткий период, мы успешно снялись. Все прошло хорошо, проделав работу по устройству на новом месте (очень много помогает Николай Васильевич, он тебе передает искренний привет), я вздохнул полной грудью. Итак, получился небольшой перерыв и задержка с ответом на твое письмо, жenuля, и письмо нашей хорошенькой доченьки. После всех встрясок спешу написать письмо вам, мои родные и любимые.

Получил письмо вчера в 14 ч. 30 мин. во время обеда. Помню, что принесли первое, вдруг Курилов передал мне письмо от тебя, милая. Не став кушать, я приступил к чтению первого листка. Моя любимка, я очень прошу тебя, чтобы ты не беспокоилась за меня, ведь я же мужчина и притом коммунист, а большевики никогда трудностей не боятся. Переживши трудности, жизнь оцениваешь по-иному. В преодолении трудностей очень помогает хорошая семья, теплые, ласковые и родные строчки писем, хотя они, частично, и тоскливые. Но тосковать тоже не надо. Хотя и тяжело в разлуке, но надо крепиться, не надо вешать руки и застывать на месте. Я думаю и надеюсь, мой птенчик, что ты много получишь удовольствия, если сумеешь приобрести телевизор или хороший радиоприемник. Как приятно, иногда, послушать хорошие песни (особенно трогает меня песня о нашей прекрасной столице).

А гаданному верить — оно может нагадить. Извини меня, жenuля, за грубое слово, но я бы не советовал тебе этим заниматься. Так что ты, моя кроткая девочка, крепись, крепись и крепись. Я никогда не поверю тому, чтобы внешнее нас могло разлучить.

— Видишь, как присосался. Остынет первое, Ив. Никит.! — подшучивают ребята. Пришлось быстро покушать и начать читать дальше...

Вот и настало время, ты стала женой полковника^[63]. Конечно, оно гораздо приятнее, если бы я был дома, но это от нас не уйдет. Я очень, с большим сердечным чувством, благодарю тебя, моя жenuля, за твое поздравление. Все же мне приятно услышать первое поздравление от тебя, любимая...

Жenuля, мне очень дороги первые строчки нашей доченьки. Как это трогательно. Наша ты радость и умница, как же ты трудилась, старалась. Ах ты, наше солнышко. Только, Верочка, я тебя очень прошу, следи за ней, и не надо так рано перегружать нашу худышечку.

— Мамочка, посмотри, я уже поправилась!

С большой любовью я нарисовал ее и высылаю вам очень дорогой для

меня портрет "авиаторши".

Пару слов о себе.

Здоровье хорошее, на новом месте условия отличаются как день от ночи (разумеется, в лучшую сторону). Расположились вместе с Ник. Василь. Теперь мы имеем две комнаты, ковры, мягкую мебель и другие бытовые удобства. Мы безумно рады, что вырвались из ада, где многие переболели, а как рады люди. Здесь можно вздохнуть полной грудью, а не через "намордник" (марлевая маска). Ох, и хватили же горяшка. Холод и пыль, недостача воды и болезни, все это заставило меня так сильно беспокоиться, особенно за людей. Прошли наши тяжелые дни, за которые я сильно похудел и даже, наверное, постарел (я думаю, ты меня не разлюбишь, жenuля? Да?).

Организм начал обратно крепчать и уже полностью в исправном состоянии.

Верочка, напиши мне, что необходимо приобрести. Ведь все дорожает, а сильно не разгонишься. Моя ты хорошенькая. Обнимаю и целую тебя крепко-крепко. Жenuленька, как мне хочется увидеть тебя и переговорить с тобой о многом. Позаботиться о твоём здоровье и чтобы ты была у меня хорошо одета. Пойти бы с тобой в театр и побродить по Москве.

Верочка, как с депутатскими? Получаешь ли? Как другие вопросы? Родная, пиши почаще, а то получился большой перерыв с переездом нашей почты, но от тебя что-то долго нет письмеца.

Мамулька пусть не расстраивается, все нормально. Целуй ее за меня. Привет всем знакомым (искренним). А вас, мои любимки, обнимаю и крепко-крепко целую.

Будь здоровенькой и не грусти, моя хорошая жenuчка, ласкаю тебя нежно-нежно.

Твой верный и любящий Ваня.

17.02.51 г.».

«22.02 — 23.02.51 г.

Здравствуйте, мои родные и любимые птенчики, жenuля и доченька Наташа!!!

Обнимаю и целую вас крепко-крепко. Любимая и прекрасная Верочка, получил твое письмецо накануне нашего Великого праздника, т. е. 22 февраля, и очень благодарен за твою любовь и преданность ко мне.

У нас предпраздничная горячка. Я только собрался ехать к мэру города, чтобы пригласить на торжественный вечер, как мне вручили твое теплое письмецо. Читал на ходу (не вытерпел, да разве, любимка, вытерпишь?) твои любимые строки.

Очень счастлив, что нас свела судьба, я горжусь тобой, милая Верочка, горжусь твоей красотой, твоей чистотой, а главное — твоей душой. Я верю в нашу вечную любовь друг к другу.

Всецело присоединяюсь к твоим словам, жenuля, что наша любовь от разлуки ничего не потеряет, но окрепнет навечно.

Хорошо узнав твое трудное детство, мне хочется тебе, родная, помочь всем-всем. А помнишь, жenuля, как я даже стукнулся головой! Но я многого еще не понимал и поэтому обижал тебя. Эх, варвар ты, варвар, по сравнению с вечностью нуль. Во многом ты меня обтесала и сохранила. Я вечно благодарен тебе, мой дорогой друг жизни.

Верочка, я очень рад за нашу ласточку, что она здоровенькая и растет умницей. Да, из меня воспитатель был плохой. Мне становится больно за дочурку, что я ее бил ремешком. Красноречия не хватало, а варварский способ легче был. Как это грубо и непростительно для отца. Ведь она у нас крошечка нервненькая. Ее надо беречь и воспитывать всеми способами словесного воздействия (исключая грубости). Оно и приятно будет родителям, когда дитя пойдет в школу и будет всегда здоровеньким. Жenuленька, я очень завидую тебе, что она крутится возле тебя, это очень хорошо. Пусть наш ангел развлекает и бережет мамочку. Целуй ее крепко-крепко, скажи ей, что это наш папочка велел. Я очень жду от доченьки рисунок. Мамуля, купи ей цветные карандаши.

Мне очень хотелось бы встретиться в марте, но слишком далеко твой любимый. Ты, жenuля, гордись своим мужем, что он не премудрый пескарь, а патриот своей любимой Родины. Он не стал прятаться, когда на горизонте появились тучи, а смело взмыл к ним, чтобы своим присутствием, своим трудом внести небольшой кирпичик в Великое здание мира. Он не заболел раковой болезнью трусости, но уехал больным от любви. Семью не охраняют, держась за юбку, ее надо защищать тем оружием, которым вознаградил тебя народ. Пусть тебя вдохновляют мои слова, слова патриота, на великое терпение. Я клянусь терпеть, терпеть и терпеть и вечно любить свою семью.

Здоровье хорошее, не беспокойся, любимка. У нас тоже похолодание. Устраиваемся. Праздник встретили хорошо, все благополучно. Да, с почтой у нас немного не в порядке — переезды. До тебя мои письма доходят через месяц, а твои я получаю через 12—18 дней. Целую и ласкаю тебя очень сильно. Душа моя с вами, мои родные и любимые. Целую мамульку и Лерку.

Твой верный муж и друг жизни Ваня.

P. S. Адрес для конспирации ^[64]».

«26.2.51 г. Добрый день, мои хорошенькие и горячо любимые жenuля и доченька Наташа!

Решил написать письмо и поделиться впечатлениями о поездке в командировку. Получив твое, роднулька, письмо перед праздником и написав на него ответное (но отправить не успел), зная, что на некоторое время у меня будет разрыв с тобой (только письменно), хочу поговорить с тобой, моя прекрасная женочка.

Меня, с Ник. Вас. вызвали на совещание в город, где первый раз я приземлился в конце апреля 50-го года.

Теперь я еду волонтером, меня никто не знает, на вокзалах не гремит музыка, не слышно речей. Думаю, хорошо посмотреть ближних наших соседей. Предстояло делать пересадку в городе, куда мы полетели (в 50-м году) севернее первого.

О ужас! Какая грязь, какая дикость, как еще им далеко до культуры. Сопровождающий провел нас в следующий вагон (там было потеплее), но спертый воздух, неприятный дух, напоминавший запах чеснока с луком (они очень много употребляют этих приправ к своему пустому рациону), пыль. Пришлось раскрыть журнал и читать, дабы не стошнило. Ну, думаю, мессеров не миновать^[65], аж спина зачесалась.

Спят они как тушканчики: смотришь — как будто лежит одежда, и вдруг из-под нее вылезит один человек, другой, через минуту их оказывается много.

Сделав пересадку, мы с Ник. Вас. попали в мягкий вагон, в купе на двоих. Но невероятная духота (здесь они перестарались) не позволяла отдохнуть. Проснувшись в 4 часа ночи, я раскрыл дверь купе и достал партийный билет (одни корки), где хранилась твоя фотография, роднулька, и долго-долго смотрел на тебя, любуясь тобой с большим наслаждением. Эх, думаю, уснуленька, если бы ты видела всю нынешнюю жизнь своего Ванечки, ты бы, наверное, вздохнула. Начал читать "Педагогическую поэму", но свет был очень плохой.

Так, перебиваясь то воспоминаниями о тебе, любимка, то чтением, то кратким сном, я утром был уже в П... (Пекине. — Я. Б.)

На вокзале нас встретил тыловик, и мы поехали в город. Интересно и любопытно посмотреть жизнь. Ну, думаю, теперь-то я рассмотрю ее хорошенько, чтобы и для книжицы дополнить.

Нам дали номер в Центральной гостинице. Я с Ник. Вас. и врачом (я его взял, чтобы обследоваться) поместился в номере с ванной. Думаем — хао (хорошо). И вот, сидя вечерком, я решил тебе написать письмо о поездке. Здоровье — хорошее. За меня, жenuля, не беспокойся. Завтра

пошатаемся по городу (хотя у нас мало валюты, а денюга здесь другая), надо присмотреться к товарам.

Бывай здорова, женуленька, моя любимка, мой ангел. Обнимаю и целую вас, мои птенчики, крепко-крепко. Тебя любящий муж Ваня.

Целую мамульку и Лерку».

«8.03.51 г.

Добрый день, мои любимые роднульки, женуля и доченька!!!

Решил поговорить с вами в этот день — день 8 Марта. Хотя письмо дойдет позже, но я от всей души еще раз поздравляю вас с женским днем и желаю вам хорошего здоровья и счастья.

Пишу это письмо в непривычной для себя обстановке, которую я испытывал в прошлом. Нахожусь недалеко от... как в песне поется, но ты, моя верная любимка, за меня не беспокойся, твой муженька здоров, [летать] мне не разрешают, приходится мириться и терпеть. Верочка, птенчик ты мой, как мне хочется в этот праздничный день быть рядышком с вами...

Но, к сожалению, мы в разлуке и представляешь, Верочка, мою обстановку... Тревога, суета, спешка. После я беседую с ребятами и забываюсь.

Многие картины проплывают перед моими глазами, а когда драка, я всей душой с ребятами. Дух наш сильный, настроение хорошее. Многие сегодня вспоминают своих жен, и как приятно прочитать теплые слова в нашей обстановке.

На новое место я прибыл неожиданно. Получив приказ, взял избранные произведения Лермонтова, фотографии своих любимок (ах вы мои родненькие, пусть, думаю, закаляются, да вместе веселее), полотенце, мыло, все вложил в академический портфель и на самолете вылетел ближе к району, где варится каша. Это письмецо, Верочка, я пишу наспех, вот уже пришел человек, он срочно едет в (зачеркнуто цензором. — Я. Б.)...

Мои родные и дорогие, мои хорошенькие, не беспокойтесь, ждите своего папульку.

Обнимаю и крепко-крепко целую вас, любимки.

Еще раз поздравляю вас и мамульку с Лерой с женским днем.

До свиданья.

Твой верный муж и храбрый ваш Ваня».

«10.03.51 г.

Здравствуйте, мои родные любимки, женуля и доченька!!!

Ваш папочка так хочет видеть вас и ласкать своих птенчиков.

Он находится рядом (с этого берега видны развалины) с опаленной и

многострадальной землей. Приехал временно, посмотреть, как дела, здесь был Пашкевич.

Сюда неожиданно убыл 7-го марта, 8-го написал вам письмецо (писал наспех, неожиданно выезжал человек в место, южнее которого мы расположились). В женский день думаю, чем же мне отметить этот праздник без вас, мои бесценные лапочки...

Вечером немножко выпил (ведь я почти не пью и давно бросил курить) за ваше здоровье, мои крошечки. Так прошел у меня праздник 8-го Марта, на земле, недалеко от... (ты догадываешься, лапка), где кипит боевая работа. Перечитал твои письмеца, которые я взял с собой, зная, что пробуду здесь несколько дней, и крепко уснул с твоими поцелуями на устах, моя преданная женочка.

9 марта шел дождь и все поплыло (и снежок-то был). Вот в этот день я ездил в город, чтобы посмотреть переправы. Да, здесь сильно пахнет порохом.

Ведь иногда бывало более 50-ти «крепостей» налетало на город на противоположном берегу. Вздохнул, сердце заболело, досталось людям. Здесь почти нет жителей. 10-го боевой день, драка над землей, лежащей на моем берегу. Пашкевич отделался удачно. И так протекает наша жизнь.

За меня, любимка, не беспокойся, все в порядке. Тоскую по семье.

Любимая Верочка, ты не обижайся, что пишу редко, ведь обстоятельства работы мешают мне, а тебя очень прошу хранить любовь и писать мне почаще.

Привет и поцелуй мамульке и Лерочке. А вас, мои любимки, обнимаю и крепко-накрепко целую. Твой верный и горячо любящий муж Ваня».

«17-18.3.51 г.

Добрый день, мои родненьки, мои любимые женуленька и дочурка!!!

Приезд второй раз почты не обрадовал меня. Не везет она мне любимых слов, которые мне так дороги.

Сегодня днем мне подарили чернильный прибор, очень оригинальный и хорошо сделанный. Он так дорог мне: ведь делал его старшина-сверхсрочник. Какие только таланты не скрываются в человеке. Когда к людям относишься хорошо, то и их душа заговорит в ответ прекрасно.

По радио только что передавали обзор газет, и вот я слышу о 2-й сессии Верховного Совета, о принятии закона о мире. Мне вспоминаются дни, когда я шел во дворец, ходил по Георгиевскому залу, видел тов. Сталина. Все вспоминается, все проходит перед глазами... И как мы, родненька, ходили на экскурсию, и как у тебя устали ножки. Как мало мы посетили музеев, театров, выставок и многого другого! Ну, дай мне

добраться. Как говорит народная пословица: куй железо, пока горячо. Думаю, мой птенчик, оно еще не остыло и мы вместе кое-что склепаем. Оторвали меня, но моя душа дома, она с тобой, моя любимка, она тебе принадлежала, принадлежит и будет принадлежать. Дай только еще месяца два здесь побыть, а там начну шуметь, ведь на неропчущего ложат много. А сколько прячется «трудяг» по теплым местечкам и на видных для начальства местах, сколько попутчиков, сколько завистников славы! Ох, и много же. Ну ладно жаловаться, родненькая. Ты меня жалеешь крепко. Вытерпим.

Я читаю Пушкина, Чехова, Лермонтова. Какое счастье быть русским!
Как успокаивает нервы хороший стих:

Белеет парус одинокий
В тумане моря голубом!..
Что ищет он в стране далекой?
Что кинул он в краю родном?..
А он, мятежный, просит бури,
Как будто в бурях есть покой!

Но я, женочка, моя ты прекрасная голубочка, как-то привык к острым ощущениям, и поэтому за меня не беспокойся. Скоро будет буря, так как Верочка ты не пишешь, то весна сменилась опять на зиму. Подул северный ветер, и сильно похолодало. Чупрынин уже побывал там, многое рассказал. Он определял такое же место, как то, где я тебя встречал на юге в пижаме, с оставленными цветами в машине. Вот-вот грянет гром.

Здоровье отличное, сохраняю вес и не расплываюсь. До скорой встречи.

Обнимаю и крепко-крепко целую вас, мои родненькие и хорошенькие любимки. Тебя, Верочка, со всей страстью и азартом. Целуй маму и Лерку. Крепко любящий муж Ваня».

Письмо без даты, написано 23 марта 1951 года:

«Добрый день, мои родные и любимые птенчики — женочка и доченька!!!

Как я жду от вас весточки, вы должны, наверное, представить это томительное ожидание. Вот уже приходит четвертая почта, а мне нет от Вас письмеца. Последнее (по счету 17-е) письмо я получил 11.3 по возвращении из командировки, а сегодня уже 25.3. Ровно две недели, как я в сильной тоске. Я думаю, что ты, женуля, уехала в Ригу, и дома все

благополучно, но надо было хоть мамульке пару слов черкнуть. Ты, моя желанная, наверное, в суете забыла пару слов мне черкнуть, хотя бы из Риги.

Моя любимка, напиши мне о своей поездке, мне будет приятно прочитать о городе, над которым меня крестили зенитки. Не очень-то приветливо тогда нас там встречали.

Роднулька, это письмо ты получишь, когда у Вас там будет тепло. Как бы тепло мы ни встретили весну, но я думаю, что и лето для нас будет весной жизни. Будем жить и наслаждаться нашей хорошей семьей, будем дышать друг другом.

Вот, перебил меня один начальник, надо было срочно подписать материалы. Пришлось оторваться на 10 минут. Пусть люди растут.

Итак, моя милая девочка, моя кристаллическая женочка... все время мечтаю о тебе. Ну, хватит, гайка, законтривайся.

Одним словом говоря, терпи. Я знаю, моя верная женочка, что ты всегда, всегда вытерпишь. Скорей, скорей домой, стремись, лети, лети. Больше времени прошло, осталось немножко до нашей сладкой встречи. Когда ты получишь письмо, то я уже со своими орлами буду действовать, защищать мир на дальних подступах к сердцу нашей Родины — Москве.

О родной и любимой столице мечтаю, все везде обойдем, моя голубка. Все, все, и ножки у тебя не будут болеть. И наша жизнь будет чудесной, и наша любовь никогда не приестся, она будет вечно цвести.

Твой любящий муж Ваня».

«26-27.03.51 г.

Добрый день, мои ненаглядные роднульки — жиночка и доченька!!!

Обнимаю вас своими лапами и крепко, крепко целую после такой долгой и томительной разлуки.

Каким радостным для меня явился сегодняшний день (хотя он и понедельник), ведь я получил от тебя, любимая моя, долгожданное письмо, которое ты написала из Риги... Ведь я очень жду встречи с вами, мои крошечки. Бывают и у меня, милая, бессонные ночи, которые заполнены мыслями о тебе. Мне, конечно, легче переносить весну, ведь я мужчина, да притом еще всецело погружен в работу...

За меня не беспокойся, не тревожься — я всецело принадлежу только тебе, родная.

Когда я прочел письмецо твое, то подумал, что мы еще дальше стали друг от друга, да и я через несколько дней удаляюсь до тех мест, которые я видел своими глазами через реку, но это, роднуля, еще ближе сближает нас.

Любимка, я очень рад и одобряю твою поездку, но твои неудобства в

размещении беспокоят меня. Да, милая, чужие люди не любят долгих гостей, да ведь еще эти самые, а они очень завистливые и расчетливые (вернее, скупость их гнетет). Ведь недаром существует народная поговорка. Верочка, ты сама утвердилась во мнении о людях тех краев. А ведь еще очень много паршивых людей на свете, ох как много. Родимые пятна долго не сходят. Но придет время счастья для людей земного шара, придет оно через тяжелую бойню и многие угнетенные страны вздохнут тогда полной грудью.

Не будет такой длительной разлуки для молодых людей.

Мое ты чистое созданище, моя ты умница, твоя поездка кое-чему тебя научила, а моя — меня очень многому, очень.

Какое нежное чувство к Москве у тебя, Верочка. Я всецело присоединяюсь к тебе. Да, Москва наша, красавица, гроза для врагов мира. И сегодня с большой силой звучат строки Лермонтова о Москве, о Кремле, о Родине:

Москва, Москва!.. люблю тебя, как сын,
Как русский, — сильно, пламенно и нежно!
Люблю священный блеск твоих седин
И этот Кремль зубчатый безмятежный.
Напрасно думал чуждый властелин
С тобой, столетним русским великаном,
Померяться главою и — обманом
Тебя низвегнуть. Тщетно поражал
Тебя пришелец: ты вздрогнул — он упал!

Как приятно читать такие бессмертные строки. Как хочется любить тебя, жenuля, сильно, пламенно и нежно.

Я очень тронут твоим вниманием и заботами обо мне, благодарю, жenuленька. На твою заботу я всегда готов ответить во сто крат.

Ну пока, до скорой встречи, мои роднульки, мои любимки. Обнимаю и целую, целую...

Твой верный муж, горячо и страстно любящий тебя Ваня. Целую мамульку».

«Мои вы ласточки, голубочки, лапусюльки, любимки мои — жenuля и доченька Наташа!!!

Какое для меня счастье, что я получил 2-го апреля одно рижское, а 5.4 два письма — одно рижское, а другое московское. Такие теплые и

ласковые письма, я их так ждал, так ждал, ведь они согревают меня в новой боевой обстановке.

30 марта я прибыл к самой границе соседней республики (в Аньдун, находящийся на границе Китая и Кореи. — Н. Б.), идет бой, большая группа противника подошла к границе, стрельба, свист моторов... Ну, картину ты представляешь сама. Немножко пахнет порохом, а впрочем, все в порядке, видали виды. Не волнуйся, моя любимая жenuля, не беспокойся, я предназначен для семьи, и мы встретимся летом. Только я буду немножко пахнуть порохом, да, видимо, и постарею, а в остальном — меня знаешь.

Родненькие, милая жenuля, письмецо твое первое я получил и так желал прочесть после боевого дня (ведь в минувшую почту мне не было, и я сильно беспокоился), но то тревога, и свет погаснет, то взрывы бомб вдалеке (а это за ночь по нескольку раз — уже привыкли), наконец отбой, и я глотаю строчки. Но ответ не успел дать — с рассвета уже на ногах, хожу с бородой (с рассвета не успел побриться). Я думаю, что ты меня извинишь за это, да, любимка? Приеду — сочтемся.

И начались горячие денечки, на следующий день сильные бои. Я на земле испытываю большое напряжение, но уже хладнокровнее команду.

И вот сегодня утром я получил два твоих дорогих для меня письма, в их словах ты ждешь меня, как голубка голубя. Солнце только начало всходить, я с горки посмотрел на восток и представил, что будет горячий день, успею ли я прочесть с наслаждением твои строчки (было как будто спокойно, и я сел на воздухе возле приемника, лицом на восток — ведь там противник) и жадно проглотил письма.

Верочка, любимка моя, ты представляешь, как твой Ванюхастик рано подхватился (ему тоже снишься ты, милая, но никак не могу поговорить с тобой, точь-точь как и ты), продрал глаза, промчался на газике по пыльной дороге, и с рассветом уже уточняю обстановку, а там беспокойный день. Поздно еду назад, уже ночь, светомаскировка, тревога, слышу — идут... Так длятся мои дни, дни близкой встречи, дни полные напряжения.

Все идет хорошо, но один уже пошел к Шишкину^[66]. Ребята отважны — дух сильный, рвутся. Всю душу им вкладываю. Нас горстка храбрецов против такого коварного врага. Выдержим.

В остальном все в порядке, хочу Вас обнять и крепко-крепко целовать... Целую мамульку, Лерочку, привет хорошим знакомым.

Твой верный муж и храбрый офицер Ваня.

5.04.51 г.».

«Добрый день, мои роднульки и любимки, мои ненаглядные птенчики — жenuля и доченька!!!

Сегодня у меня радостно на душе, ведь я получил два письма от тебя, моя милая женочка, так они согревают меня, так окрыляют, так ласкают душу, что сил у меня прибавляется и день протекает быстро.

Только читать мне их приходится не сразу: не успеешь прочитать теплые строки, как уже летят. Дни протекают в напряженной работе, очень напряженной, но твои строки в эти минуты мне очень нужны. Иногда даже кушать забываешь, не говоря о сне. Ох, и много Бог времени должен мне от недосланных ночей. Я думаю, моя лапочка, прихвачу по пути на Родину, хотя, наверное, трудно будет уснуть.

Как я жду встречи с Вами, мои птенчики, моя ты прекрасная женочка. Пусть весна на тебя не влияет в отрицательную для семейного счастья сторону. Я ее не замечаю.

Только думаю как можно больше сделать дела, а уже успехи неплохие, даже Павел Федор, (главком ВВС П.Ф. Жигарев. — Н.Б.) прислал поздравительную за успехи нашей единице. Но трудностей впереди очень много. Преодолеем.

Вчера у меня был Куманичкин. Он работает, спрашивал, как я был у Луцкого. Они тоже скоро начнут, ведь мне тяжело. Но люди бодрые и храбрые.

Мне очень хотелось бы потискать нашу комсюлю, я ей подтяну дисциплину по приезде домой. Пусть слушается.

Родная моя, милая голубочка, видишь, мне даже нет времени толком написать тебе письмецо. Но ты на меня не обижайся. Не будешь, лапочка?

Да, сестрица Мотя прислала письмо, просит денег. Жenuля, я тебя прошу, вышли ей рублей 300, по приезде я заработаю и верну их в нашу казну. Не обижай.

Ник. Вас. (Н. В. Петухов. — Н. Б.) чувствует себя неплохо, уже бывал за рекой, злой против заокеанских. Мы видим работу хлопцев. На глазах взяты пленные.

Ну, будя, спешу на разбор. А вас, мои родненькие, обнимаю и целую крепко-крепко, тебя, женуля, всю.

Ваш папочка и верный твой муженька Ваня.

Целую мамульку, а Лерку отругай — такую поганку.

17.04.51 г.».

Следующее письмо написано, очевидно, 19 апреля 1951 года и передано с нарочным:

«Добрый день и добрый час, мои любимые роднульки — милая жиночка и лапочка доча Наташенька!!!

Сегодня у меня более или менее спокойно, погода испортилась, но

сидим в напряжении, подбиваем бабки. И вот прилетел из Москвы самолет из единицы, где был Ник. Вас. Зашел летчик в авиафуражке. И какая же красивая наша форма! Я взглянул и подумал, как бы хорошо ее надеть (наше барахлишко в Аньшане). И вот он скоро полетит в Москву, а я решил передать письмецо, поговорить с вами, мои милые пташечки.

Итак, поздравляю вас с великим международным праздником — 1-е Мая. Да, у вас там весна в разгаре, как рассказал командир экипажа, а у нас стоит прохладная погода и зелени не видно.

Опишу свои странствования по порядку так, как тебе, родная, рассказывал Таранов. Много горя и бедствий я испытал по прибытии в КНР. Еле вырвались из ссыльного места — Дуньфын (восточный ветер, фын — по-китайски ветер) и расположились в Аньшане — 70 км южнее Мукдена (ань — седло, шань — гора), разместились более-менее, где я окреп (ведь я болел в Дуньфыне, видимо, организм преодолевал местные условия). Подготовились к действиям, я получил команду в конце марта перебазироваться в Аньдун (дорога на Родину). Это городок на правом берегу р. Ялуцзян, севернее 23—30 км Корейского залива, аэродром недалеко. По утрам я поднимаюсь на КП и всегда смотрю на восток и думаю о Вас, мои любимки, о Родине. Видишь, милая, смотря на восток, я думаю — быстрее бы кончалась эта бойня. А боевой день всегда начинается с раннего утра.

Итак, в конце марта единица приземлилась, и не успели оглянуться, закрепиться на земле, как уже на следующий день бой. Мы приняли удар одни. 3 апреля был сильный воздушный бой, все мои хлопцы вылетели и дрались храбро (хотя мало опыта), я им передал много своего. В этом бою, где было около 60 истребителей пр-ка, мы потеряли одного и сбили один самолет противника. Это было для нас большим уроком, и мы обозлились. Дальше — каждый день шли бои. 7 апреля сбили 2 "крепости", они прилетели бомбить ж. д. мост. Противник почувствовал, что здесь что-то не то. Что раньше он ходил мало наказуемый, и начал прилетать большими группами. 12 апреля был налет на ж. д. мост (он питает Корею), 48 В-29 и до 60 истребителей, был дан сильный бой, и лишь последняя группа прорвалась к мосту, но сил у меня больше не было, все дрались. Сбили 10 "крепостей" и 2 истребителя, а мои хлопцы все сели благополучно. Вот она собрана, единица, неслетанная, много недисциплинированных, а как ее подготовили? Я это не ради хвастовства, лапочка, а хочу сказать, что для боя ехали, а начальники относились плохо, пихнули все, что мешало, видимо, и я им мешал, затемнял их славу, не любил грязных делишек. Я прям и честен, не голенищник, и все, моя любимка, будет хорошо, и скоро

мы должны встретиться, ведь больше ждали, осталось немного.

За бой 12.4. главком прислал поздравление всему личному составу с успешным началом действий. Это, конечно, отрадно. Но впереди тяжелые дни, нам предстоит задача сесть в Корею и помочь, а то противник до 1000 самолето-вылетов делает.

Итак, на сегодня, 19.4, мы потеряли два, а сбили 26 самолетов — из них половину "крепостей", имеются пленные американские захватчики. До нас так никто не действовал, но первые Пашкевичи сорвали плеву — пироги и пышки, а нам синяки да шишки. Видишь, лапочка, мне прямо не везет, но это все хорошо. Тогда и день был короткий, а теперь их разоблачили, поэтому и к нам пока осторожно относятся большие начальники. Все оправдаем, докажем, что сталинские соколы сильнее всех в мире.

Плохо, что я не летаю, да мне на земле достается больше. Современное управление требует быстрого принятия правильного решения, а то поистратишь силы, а тут тебя и накроют. Хотя мы сидим на территории КНР в 8 км от реки (а жилье на берегу реки), противник уже дважды атаковывал наши самолеты над аэродромом, чего раньше не было. Насолили им.

Я живу с Ник. Вас. в маленькой комнатке, но спать приходится по 4—5 часов. Но я здоров, выдержу, дело сделаем, как требует от нас Родина.

Хотел передать тебе посылочку, но все в Аньшане заперто. Пока. Целую Вас, любимки, крепко-крепко...

Твой верный муж, крепко любящий тебя Ваня. Целую мамульку».

И приписка сбоку: «Женуля, прошу тебя, вышли руб. 300 Моте, я окуплю все».

«Мои родные и любимые пташечки — жenuленька и доченька!!!

Как я вас сильно обнимаю и крепко-крепко целую. Большое счастье для меня получить от тебя письмецо, голубка моя, я очень благодарен за нежные твои слова, такие теплые и ласковые.

Но у меня мало времени как следует посмаковать твои желанные строчки. Не успею начать с блаженством открывать, как передают, что летят, и уже все должен забыть и сосредоточиться, но, милая, морально я опираюсь на свой любимый фундамент, и мне легче. А обстановка складывается все напряженнее, а делу-то конца-края не видно. Но у меня чутье такое, что в начале июля мы непременно должны встретиться. Как я соскучился по вам, мои ангелы...

Папочка очень рад, что доча растет такой умницей, а то, что она немножко длиннее, я думаю, это не помешает в жизни, лишь бы росла

счастливой.

Моя ты зоренька, мое ты солнышко, роднулька моя, мне так хочется говорить тебе хорошее, чтобы ты цвела у меня. От всей души желаю тебе всяких удач. Неплохо, что ты ходишь в театр, но никогда не забывай меня, никогда, пусть я в это время тут, но я не огрубею, я стану стократ нежнее. Мне некогда даже посмотреть кинокартину, а в последнее время доставляют очень свежие (это после того, как побывал большой начальник). Как-то удалось посмотреть фильмы «Штрафная площадка» и «Весна на льду».

Женочка только моя, я прошу тебя быть очень и очень осторожной со знакомствами (я знаю, что ты с чужими дядьками, хоть они и красивы, и красноречивы, не имеешь дела), ведь много случаев, когда грабитель в генеральской форме и т.д. Прошу быть бдительной, ведь большой город полон коварства и нахальства. Ну ладно, а то ты обиделась на меня — деда. Это, лапочка, я берегу тебя для себя и только. Ух, какой я ревнючка.

На дачку, а то и на море не возражаю, лучше поехать на Черное, а там и встретимся.

Признаться, я было обиделся, но после остыл. Виноват, исправлюсь, товарищ генерал.

Работа идет неплохо, но уж навалено не под силу, а чести мало, зато уж больно много прихлебателей. Как говорится, один с сошкой, а семеро с ложкой.

Что ни сделаешь, все выдают за свое. Ох, и насмотрелся же я на начальничков.

Но для меня это большая школа, закрепление всего того, что было в Монине, да и оторвался от Васи.

Родненькая, пиши мне все, все, хотя и с перерывами, но я аккуратно читаю и пишу тебе. Вот это письмецо пишу при свече, да еще спешу, скоро уходит почта.

Ну, бывайте здоровы, а мамульке желаю, чтобы она выздоровела раньше, чем я приеду

Целую вас, мои милые любимки, крепко-крепко...

Твой верный боевой друг жизни Ваня.

Р. С. Письмо я писал за два числа — это так, начал около 12 ночи, а закончил во втором часу».

(Письмо не датировано, возможно, оно написано 20 апреля 1951 года.)

«Добрый день, мои любимые шмельчики — милая женочка и холесенькая, прехорошенькая дочурка!!!

Спешу сообщить вам коротенько о себе. По-прежнему сильнейше

скучаю по вам, мои вы родненькие пташечки. Проклятая обстановка еще сковывает, видимо, месяца через два что-то должно родиться, поэтому прошу тебя, моя верная Верочка, поехать на Черное море и отдохнуть. За твою честность я спокоен, да и не буду об этом напоминать, а я с честью выполняю свой долг воина.

На меня за задержку не обижайся и будь спокойна. Ваш папочка скоро приедет или прилетит загорелым и усталым. У нас солнце греет, но воздух очень холодный. Это к лучшему — меньше всякой гадости будет разводиться.

Уже осточертело, но очень многому я научился, очень. Это большая и трудная репетиция. Противник (американцы) летает большими группами, и приходится хлопцам драться с упорством, но лупим. Ты, наверное, слыхала о налетах на Аньдун... 12 числа прилетело 48 В-29 и штук 60 истребителей, я поднял 40. Был сильный бой, противник потерял 10 "крепостей" и 2 истребителя, захвачены пленные. Мои все орлы возвратились благополучно. Но сил было, конечно, маловато, и последняя группа прорвалась и сбросила бомбы. В результате разбили мост и некоторые попали в город. Много жертв, население же на следующий день покинуло город. 7 апреля тоже был налет, сбили 2 В-29. Противник заврался по радио, сообщая, что сбил наших 33, что всего было наших 80 самолетов. Короче говоря, дает духу!

Своих я потерял 2, а сбили 28.

Но это еще репетиция, главное впереди. Так что времени остается мало, и оно слишком напряженное. Пройду, любимая, через крошечный ад, ведь моя любовь к тебе вечная. Моя ты голубочка, я знаю о твоей тяжести. Все, все я готов сделать, чтобы облегчить твою томящуюся душу...

Аж чихаю, значит, правда, роднулька. Только жди меня, очень жди. Целуй за меня доченьку крепко, крепко.

Верочка, родненькая, я хочу тебе сказать, вернее, посоветоваться по такому вопросу: деньги некуда было деть — вложить, ведь они сегодня представляют какую-то ценность, а завтра нет, поэтому я купил два отреза пака, не просвечивающихся, но с выдавленными цветами (гранат и синий) по 5 м. Что с ним делать?

Нейлона нет. Буду в Пекине на совещании, куплю обязательно. Буду смотреть по карману.

Сфотографироваться не успел, поэтому не смогу выслать.

Передавай привет хорошим знакомым.

До скорой встречи, целую крепко и мощно. Твой верный друг жизни, любящий муж Ваня.

Р. С. Роднулька, передай письмецо девочкам из 88 школы, Красная Пресня.

24.4.51 г.».

«Добрый день, моя чистая и любимая женочка с дочуркой Наташенькой!!!

Не волнуйся, моя пташечка, моя ты голубочка, твой Ванюхастик шурует. Небереженого, любимая женочка, бережет. Ничего, лапочка, за этот тяжелый для нас с тобой период мы окрепнем с тобой.

От дочи жду рисунков. А как она обращается с карандашами? Милая моя, о тряпках, если есть время, то почему бы и не подумать. Хотя приходится время тратить на всякую ерунду. Тут, конечно, теперь жарковато, но обещаю, что твой заказ выполню. Очень приятно иногда и мужу посмотреть на заботу о женочке своими глазами.

...Я с большой жадностью глотаю послания, прямо живу твоими словами. Пиши больше, женочка, проголодавшийся хочет кушать.

Вот уже ночная тревога. Сейчас свет погаснет. Но я упорно допишу.

И так ночью несколько раз, но за день так устанешь, что иногда над самыми крышами пройдет и не услышишь.

Мы им очень насолили, ребята многие отличились. Представил их для поощрения. Пря... вот свет погас, Коля зажег свечи. Пишу дальше...

Прямо радуюсь за ребят, дерутся храбро, а ведь многие женатики, и ребятишки есть. Стараюсь беречь их. Почти каждый день бои. В остальном дела идут неплохо. Праздник будем встречать в боевой обстановке, а там небольшой отдых и решающий...

Видимо, дело пахнет сентябрем, но ты, любимка, не отчаивайся, береги любовь для семьи, очень береги. А может быть, и раньше.

Я здоров, но сильно устаю и к вечеру падаю без задних ног.

До скорой встречи. Обнимаю вас крепко-крепко и целую. Тебя, родная, не десяток раз, а до бесконечности (знак бесконечности) всю, всю, всю...

Твой верный муж и друг жизни Ваня.

Целую мамульку, Лерке желаю успешно закончить учебный год.

26.04.51 г.».

«Добрый день, мои любимые роднульки — прекрасная женочка и досюша Наташенька, с праздничком, мои птенчики.

Сегодня у меня тепло на душе — я получил два письма от моей милой девочки. Очень благодарю тебя, женуля, и несчетно раз целую.

Относительно нашего конца: настали непонятные дни и сложная обстановка — трудно гадать когда? Я сам даже запутался в месяцах. Видимо, из нас хотят сделать очень выдержанное вино. Но лучше слабое

дополнить встречей, и оно мгновенно станет крепким. Да, любимка?

...Любовь моя к тебе, жenuля, вечная, будь мне всегда верна. Я знаю, что ты навечно будешь принадлежать мне, а моя душа тебе. И никогда не верь всяким сплетням — мы должны вечно уважать друг друга и дополнять во всем...

Насчет вторичной поездки в Ригу я думаю, что лучше съездим вместе, а то еще чего скажут, что это за спекуляция такая. А вообще, поменьше слушай досужие языки. Смотри, родная, делай так, чтобы все было на укрепление и пользу семьи.

Да, оно в жизни получается так: увидел новое — охота иметь, а ведь все трудно приобрести, да еще сразу. Ничего, Верочка, все у нас для культурной и счастливой жизни постепенно будет.

Насчет фото. Извиняюсь, что маленькие передал, но в настоящее время совершенно не представляется возможным. Скоро, видимо, пойдём на отдых, а там еще один самый сложный этап...

Сегодня приходили. Отогнали. Да, после того, как дали им духу в четверг 12.4, большие не приходят, но очень много маленьких. Приходится быть начеку. Но хлопцы молодцы, уже 31. Мне не разрешают — отец семейства. Приходится мириться, но дерусь вместе с ними всеми своими чувствами, в каждом бою...

На Мотю обижаться не надо, ведь уж такой несчастной она родилась.

Да, уже скоро заем, приходится, по долгу службы, на 200 процентов. Ведь надо укреплять. Не ужасайся. Натянем.

До свидания, целую вас, мои роднульки. Твой верный муж Ваня.

Целую мамульку.

29.04.51 г.».

Письмо не датировано, написано, по-видимому, в первых числах мая 1951 года:

«Добрый день и минута, мои роднульки — милая женочка и холесенькая, с косичком, доча Наташенька!!!

Привет столице Москве!

Как ваш папулька соскучился без вас — очень-очень. Не обижайся, милая девочка, что ты не получила в день написания письмеца от меня весточки, я, видимо, был очень занят. За живое, роднуля, послание очень благодарю и рад, что ты мне много пишешь, но этого не хватает. Видишь, жenuленька, каким я стал ненасытным? Как мне хочется больше знать о вас, мои вы птенчики. Я всю-всю тебя представляю в свободную минутку, особенно когда «без задних ног» падаю в постель, ты, же нуля, снимаешь с меня усталость и готовишь к трудному завтрашнему дню. Вот только

доченька уже стала большой, с косичками, послушная девочка. Мамуля, передай дочурке, что скоро приедем и тогда без усталости будем смотреть кино, танцевать и купаться в Черном море. Моя голубка, представляешь, как мы семейкой будем погружаться, видимо, вода уйдет далеко в берега, сколько будет пisku и радости, какое это будет блаженство! Ах море, море, как я им любовался.

Вот и теперь в бинокль смотрю, но это не те времена, родная.

Очень часто наблюдаю за восходом солнца: какое прекрасное небо до восхода, да и светило — они бывают разного цвета. Но я смотрю не ради удовольствия, а думаю, что сегодня принесет солнечный день.

Рад, что ты занимаешься музыкой, и очень прошу — обо мне не беспокойся. Чувствую себя хорошо (хорошо — физически, душевно — больно), лицо начало загорать, но погода (воздух) стоит холодная, а солнце жарит — никак воздушная масса не прогреется. Так будет, по-видимому, еще несколько денечков. Да это отчасти хорошо, ведь меньше будет всяких паразитов. А там придется делать уколы. Издырявят вашего папульку доктора. Шучу. Но надо будет. Несмотря на холодные ночи, все же кое-где травка повылазила, даже в невзрачном пруду (подобие болотца) слышен хор лягушек, а вот в стороне цветут абрикосы. Да, пришла весна, я представляю, как теперь тепло в Москве. Ничего, родная, потянем. Нам предполагали дать отдохнуть (после праведных трудов), но обстановка не позволила. Я передал: лучше уж месяц, ну два, а там законная встреча. Поживем — увидим.

Как будто почта налаживается и я буду аккуратно тебя информировать. Я писал тебе, родная, что месяц-полтора ты можешь отдохнуть на море.

На этом заканчиваю свое краткое послание, по обстановке следующее, надеюсь, напишу поинформированнее.

Обнимаю и горячо целую Вас, мои роднульки, мои Вы любимки, тебя, женочка, еще отдельно...

До скорой встречи. Твой горячо любящий муж Ваня.

Целую мамульку. Как ее лечение? Поддается ли?

Лерочке желаю отлично сдать экзамен.

P. S. 1-е Мая встречали 30.4. Было собрание и скромный ужин, ведь здесь в бирюльки не играют. Наготове. Сегодня приходили до 40 маленьких».

«4-5.05.51 г.

Добрый день, мои роднульки — милая жиночка с доченькой Наташенькой!!!

Сегодня раненько утром получил от тебя, любимка, письмецо, которое

меня очень взволновало. Целый день я не мог собраться написать ответ, какое-то расстройство охватило меня.

Приходил противник; ребята — прикрой-атакую, но через всю эту картину я видел твой образ, моя жиночка...

Я предан тебе на всю жизнь и очень прошу тебя, не думай обо мне как о плохом друге жизни. И временная разлука не зависит от меня, я рад бы быстрее прилететь к тебе, облегчить твою душу, но, любимка, я, как только получу какую-то передышку, сразу прилечу к тебе, а это может скоро случиться и неожиданно.

Перспектива на дальнейшее не ясна, но может разродиться быстро. Больше ждали, выдюжим. Как моя и только моя жиночка, любимая, я прав, а???

Я очень тронут поведением нашей любимой ласточки. Мне представляется вся картина нашей будущей счастливой семейной жизни!

...Коротко о себе. Жив, здоров, иногда простуживаюсь, ведь у нас, к большому удивлению, холодная погода: днем солнце уже греет сильно, но ветры холодные, скоро будет тепло, вернее, слишком душно. Пробовал помидоры, огурцы (свежие), вспоминал нашу поездку в Марфино...

Пусть от меня уходят мрачные мысли, только радостно должна протекать наша жизнь.

На этом целую Вас, мои родные, крепко-крепко, а тебя, мой ангел, всю-всю-всю. Твой верный страж любви, горячо любящий тебя Ваня.

Целую мамульку».

Следующее письмо предположительно написано 8 мая 1951 года:

«Добрый день, мои родные любимки — милая женуленька и миловидная доча Наташенька!!

Так мне хочется захватить вас в свои объятия, так потискать вас, чтобы косточки болели и трещали. Я думаю, любимка, если бы эта минутка быстрее наступила, ты бы не обижалась?

Я рад, роднуля, что ты меня так крепко любишь, это очень согревает мою душу в непростой обстановке.

По-прежнему рано встаем, поздно ложимся, а ночью приходится спать крепким сном. С рассветом я получил твои письмеца, одно успел прочесть еще до восхода солнца, второе нет — уже прилетели, да так рано, и так день начался и закрутился. А вечером остается очень мало времени до отхода почты. Поэтому вот спешу и толком не могу собраться с мыслями.

Мне хотелось бы поговорить с вами, мои птенчики, послушать, женуля, твои первоначальные шаги по музыкальной дороге, послушать дочурку: как она поет и пляшет.

Вот, получил деньги, а расходовать не могу, совершенно нет времени. Но я думаю, все же должно найтись, тогда с толком и растраты распределю, но пока еще эпопея не окончена, хотя наше местечко по времени ближе к Родине.

Как я соскучился по Родине! Вот на 1 Мая представлял, как бы мы были на параде, как бы у тебя ножки устали, как бы все двигалось торжественно и величаво, как радость за успехи народа захватывала бы дыхание. Я был счастлив, но хочу, женочка, сказать, что я также счастлив постоять на дальних подступах.

По времени все должно скоро определиться, и тогда буду лететь к Вам, мои вы родные пташечки.

Прибыла единица, где Саша Куманичкин замом, сильно изменился и на вещи смотрит трезво. Он передает тебе привет. И, родненькая, не подумай чего-нибудь плохого о нем, он очень хороший товарищ, они будут у нас соседями, гуртом будет веселее. Продолжение книги может последовать. Что значит человек почувствовал ответственность. Видимо, он скоро будет единицей управлять^[67].

Два фронтовых товарища в новых условиях — интересная тема, но закрытая в н/время, ведь у меня только корочки, твое там личико, ношу в левом кармане.

До скорой встречи, мои милые родненькие, обнимаю Вас по-медвежьи, но с большим и нежным чувством.

Оставайтесь здоровыми.

Твой верный друг жизни муж Ваня.

Вот и отбой прогудел.

Целую мамульку, желаю ей быстрейшего выздоровления.

Лерке успешно окончить учебный год.

Р. С. Будь осторожна с работницами».

Написано, вероятно, 11 мая 1951 года:

«Добрый день, мои любимые родненькие — женуленька и доча Наташа!!!

Вот ваш папочка приехал с работы, усталый, с загорелым лицом, но бодр и здоров. Милая женочка, сегодня, получив от тебя два дорогих письма, которые подбодрили меня, я как будто поговорил с тобой, ты поласкала меня. Но я не успел прочитать второе письмо (а это было до восхода солнца), как уже летят... и день начался. Прямо мешают мне собраться с мыслями и поговорить с вами, мои ласточки. Я, женуля, очень прошу заранее извинения за нескладные мои фразы, но все мои буквы, родная, каждое слово — это мои чувства к тебе, моя голубка, чувства

вечной любви и скука долгой разлуки.

Очень печально, что уже второй раз подряд мы врозь встречаем 1-е Мая — Великий праздник труда и весны. У меня в голове пронеслась вся наша подготовка к этому торжественному дню, Красная площадь, парад нашей дорогой отчизны. Помню, аж под горло подкатывало от чувства радости за такое грандиозное шествие, за улыбающихся людей, за их успехи...

Да, роднуля, многое пронеслось в голове, но каждую минуту мне приходится не забывать о противнике — ведь он коварен. В день Победы приходило более ста шестидесяти, пришлось столкнуться, их трое отправились к Шишкину (были сбиты. — Н.Б.), у нас все в порядке. Ребята молодцы, но уже немного устали, да и я измотался. Всем достается, так что высплюсь в дороге на родину. Постараюсь подвести баланс в этом году за все упущенные дни. Каково, роднуля? Ну хорошо, не буду заранее хвалиться, но надежды не теряю.

Я, по мере возможности, стараюсь передохнуть, накапливаю мощу, начал, хотя и немного, бывать на воздухе без рубашки, особенно, когда отгонят, чтобы снять нервное напряжение, да и думаю загореть как туиджа.

Один переводчик, зовут его Ваня (кит. товарищ) подошел ко мне с двумя экземплярами моей книги для подписи (продают в Мукдене: коричневый переплет, хорошее издание, на нашем языке). Я ему говорю: после. Но когда это после, когда?

Относительно земляной выдры. Верочка, не думай, что у меня испортился вкус и я беру пример с Ивана Семеновича (Малеванного. — Я Б.). Это мои вложенные деньги, которые могли пропасть. Обещаю тебе, милая, достать хорошую шубку. Я прекрасно понимаю твоё хотение, твой вкус, но вот замотался на боевом посту, да и дела идут неплохо. Думаю, в первый день плохой погоды подсчитать свои балансы, разобраться в барахольском царстве. Не беспокойся, милая, об этом и, очень прошу, не расстраивайся.

Очень рад за нашу ласточку, рад ее успехам, жду от нее письмецо. Рад, что она развлекает нашу дорогую мамочку. Женочка, поцелуй крепко ее за меня, скажи, что папочка велел.

До скорой встречи, мои милые роднульки, целую Вас горячо и крепко...

Твой верный муж Ваня. Целую мамульку».

Судя по конверту, письмо написано 14 мая 1951 года:

«Добрый час мои любимки — женочка и доча Наташенька!!!

Очень благодарен за твоё письмецо, роднуля, лишь ты своими словами

на бумаге согреваешь мою душу. Это письмецо мне вручил Коля в 3 часа ночи (по московскому в 22 часа прошлого числа). Николай Васильевич собирался уезжать в Дальний, чтобы что-нибудь купить, вернее, растратить бумажки. Ведь где мы в настоящее время — ничего нет, а эти бумажки держать долго нельзя (не представляют ценности).

Мне, милая, нельзя оторваться с рассвета и до наступления темноты, а ночи стали коротки. Нелегко достается командиру. Ничего не поделаешь, такая его судьба. Как кот смотрит за мышью, так твой Ванюхастик за обстановкой. Противник коварен, да еще располагает большим количеством техники, но людей у него нет — все наемники, насильники и грабители, работают за деньги, а таких на свете много. Вот что нас задерживает, вернее, задержало еще на несколько месяцев, надеюсь, что уже большая часть тяжелой разлуки прошла.

Тебя, мой ангел, кристалл мой любимый, очень прошу: не отчаивайся, будь трезвой женочкой, наберись силы-воли и жди, жди меня. Очень советую поехать на Черное море, только с дочуркой. И она, лапочка, закалится, да и тебе будет веселее. Ведь я представляю, сколько будет писку, радости у нашей ласточки. Ах, как мне хочется увидеть вас, мои вы дорогие роднуньки. Мне так хочется скорее возвратиться, но оказывается — дураков работа любит. Этими словами я не хотел выразиться о себе как о дураке. Конечно, я получу большую закалку на будущее, ведь с ними неизбежно столкнемся, а я уже буду иметь такой богатый опыт. Но уже для первоначального знакомства как будто достаточно. Но, родная, пойми меня — нельзя же мне ретироваться, нельзя. Если возвращаться, то всем. Ведь я приложил много труда, и чтобы кто-то пожинал плоды, этого допустить нельзя, так в жизни делают лишь шкурники и малодушные.

Ты, любимка, прости меня за это, но долг службы, долг настоящего человека так не позволит. Много на пути ставят палок в колеса, но меня любят ребята, а это никогда нельзя терять. Я многому их научил — как драться со стервятниками, и дело доведу до конца.

Женочка, ты меня обвиняешь в том, что я не стремлюсь к вам, мои птенчики. В этом, родная, меня не обвиняй. Все мои чувства с вами, всей душой я принадлежу тебе, женочка, и прошу тебя, пиши мне письма так часто, как пишешь.

Николай Васильевич имеет неплохой вкус, и я ему дал деньги (кстати, нам дают маловато), чтобы он купил хороший шерстяной и шелковый отрез, доче посмотрел шубку, лет на 6. В отношении остального разберусь. Нейлон достать трудно...

Нет предела человеческой мысли, нет предела любви нашей, роднуня.

Целую вас крепко-крепко. Твой верный мужественный муж Ваня.
Целую мамульку.

Привет от Саша Куманичкина. Мне его даже жаль стало. Как его обидели. Стервецы есть на свете. Такого вояку поискать. Он еще пригодится».

«20.05.51 г.

Добрый час, мои родные любимки — жиночка и доченька!!!

Обнимаю и целую вас крепко-крепко и очень скучаю без вас.

Милая Верочка, очень благодарен за письмецо, и я повеселел после того, как прочитал твои строки: "...что доченька стала выздоравливать...". Как я беспокоился за нашу ласточку и с нетерпением ждал от тебя, родная, весточку. Ну теперь я рад, что доченька стала поправляться, и буду очень просить тебя, жenuля, чтобы ты берегла нашу радость.

Печально и грустно за плохую вашу погоду. Да оно так и водится, что как только весна начинается хорошая, то в самый раз испортить всем настроение. А у нас еще прохладно, а с рассвета даже холодно. И очень выручает меня твой золотой подарок, жenuля, а какой — догадайся — курточка из щербаковского магазина, ведь приходится ездить на открытом газике, поэтому мой гайморит дает о себе знать, а лечиться некогда.

Вот это письмо пишу дрожащими руками после сильной драки. Подходило более сорока. Дали им духу! Дирижером был твой Ванюхастик, который не мог остыть до писания. Ответственность перед ребятами очень большая, ну а я их не подвожу, поэтому имею уважение (хотя и не летаю, но на земле мне больше достается). Конечно, мой труд слабо ценят, но там будет видно. Эту картинку не сравнить с футболом. В нашей игре надо сочетаться с разумом и совестью.

Пока я освоил свою роль, много пришлось поистрепать нервов, и в н/в подмены мне еще нет.

Родная моя, моя прекрасная жиночка, терпи, терпи, терпи, твой муж может нагряться неожиданно. С Николаем Васильевичем начинаем шуметь, закидываем удочки домой, но нам еще говорят рано и, видимо, будут издеваться над нами, а в нашем лице и над семьями.

Жиночка, ты пишешь, что жду от тебя хороших писем. Родная, а я какие тебе писал — плохие, а? Я думаю, что всегда пишу от души, от чистого сердца. Как говорят — каким красноречием богат, тем и рад при изложении письма. Мой просвещающий разум мал, но душу Человека в такой обстановке еще больше поймешь.

Нашу стихию многие пытались понять при изложении на бумаге, но не получалось, и мне придется продолжить трудиться на благо своей хорошей

семьи.

Любимка, пиши, как с переизданиями книжки, есть ли оттуда пополнения в нашу казну, из которой расходовать не жалею. Создавай им (деньгам) динамику. Поезжай к морю, родная, это очень будет полезно для тебя и доченьки, укрепи здоровье нашей ласточки, нашей хорошей попрыгуши, нашей любимки послушной.

Жиночка, передай доченьке, что папочка ее очень любит и привезет ей секрет, а сам с большим нетерпением жду секрет доченьки, да и мамуля наша (это ты, жиночка), наверное, приготовит необычный секрет. Я думаю, мой секрет для тебя, мой ангел, будет неожиданное быстрое возвращение.

До скорой встречи. Обнимаю и целую тебя, моя верная жиночка, с жадностью.

Целую мамульку и Лерку. Твой верный муж Ваня».

«26.05.51 г.

Мои любимые и родные — женуленька и доченька, обнимаю и крепко целую вас!!!

Милая Верочка, хотя и тоскливое письмецо получил от тебя, но и там есть очень ласковые и теплые для меня слова. Как они согревают меня, когда в данный момент (сделали комбинированный укол в левую часть спины), меня берет озноб, повысилась $t=38$ с лишним.

Собрался сил и решил успокоить твою (она же моя) душу, поласкать тебя, мой ангел, моя любимая голубка. Твой Ванюхастик очень просит тебя, родная, — береги свои нервы и кровь, возьми себе за правило: то, чего нет у тебя в доме или кто раздражает — не обращай внимания, и это надо сделать с большой выдержкой. Что поделаешь, если я так ошибся в теще, ну а ты поступила очень великодушно — взяла мать к себе в дом. Видимо, сознание слабо отработано. Приеду, приму радикальные меры, так дальше нельзя изводить мою вечную любовь, мою голубку. Разве она не видела, что я беспредельно люблю тебя, дышу и живу, моя родная, только для тебя, для нашей ласточки. Очень сожалею, что твоя мать не переменяла тон и свои угнетающие действия.

Роднулька моя, приеду, все ты забудешь, все обиды, приложу все к нашей верной любви...

Я думаю, хотя и большой километраж между нами, но скоро придет время и он исчезнет. Исчезнут все муки, все наши страдания и невзгоды.

Мне так тяжело без тебя, моя любимая женочка, так вот лежать на животе с больной спиной. Но моя любовь к тебе преодолела эту боль, и я с большим трудом написал тебе, родная, письмецо. Так что извини за его простенькое содержание, но я вложил в него все мое чувство к тебе,

прекрасная женочка.

А как наша ласкуня, поправилась, а мамуля? Пусть она не реагирует на бабкины ворчанья. Береги ее, женочка. Уходя, бери с собой.

Пару слов о себе. Здоровье должно быть через день-два. Ведь тяжело переносить разные холеры, а я решил сохранить себя для тебя, моя любимая, для семьи. Еще предстоит колоться против всяких чум, энцефалитов и прочей гадости.

Работа идет неплохо...

Привет от Николая Васильевича. До скорой встречи, моя любимая женочка и доча, еще раз горячо целую вас пташечки, а тебя, женуля, дополнительно.

Твой верный муж Ваня...»

Письмо без даты, написано, по-видимому, 2 июня 1951 года. Передано с нарочным — Героем Советского Союза полковником В.П. Бабковым.

«Здравствуйте, мои любимые родненьки — верный друг жизни женочка и наша хорошенькая доча Наташенька!!!

Пользуясь удобным случаем — пребыванием, вернее, отъездом товарища Василия Петровича Бабкова, решил передать посылочку. Как я хотел сам приехать, но напряженная обстановка все мои планы сломала. Мне хотелось лично вручить тебе, моя милая, шубку, так хотелось. Ничего не поделаешь, не удалось. Я ждал момента, ждал, когда поедет надежный человек, и вот — свершилось.

— Вася, — говорю я, — очень тебя прошу, передай моей женочке посылочку.

Он, как хороший товарищ, согласился. Я бегом в магазин, купил чемодан (его у нас называют В-29, или "чемодан вторжения"). Вася удивился размерам, но уже трудно ему было отказаться, не взять передачу. Итак, я начал укладываться.

Уложил свои "трофеи", которые находились у меня в Аньдуне — все, что я смог здесь приобрести. Правда, шубка из Дальнего. Но, женуля, норки в Китае нету.

Остальное барахлишко в Аньиане, где есть люди, охраняющие приобретенное.

Я еще шутил, говорил и показывал:

— Чемодан командира спасать в первую очередь, Николая Васильевича во вторую и т. д.

Моя ты голубочка, женочка, мне так хочется сделать тебе приятное, так хочется, что это уже превратилось в потребность для моего организма, а главное — самому явиться и как можно скорее.

Несколько слов о себе. Здоров, но душевно болен: без тебя, без доченьки. Все чертовски надоело. Вот уже ровно два месяца, как воюем с американцами. Поработали неплохо. Получил, наконец, благодарность от Красовского. Высшие круги что-то не балуют и считают это только началом. Ах. Как плохо, когда тупаки есть в авиации. Народ приустал, истосковался по семьям. И как только не стыдно отиралам при МВО выступать и говорить, что это вы заюлили. Ты права, роднуля, сытый о бедном не вспомнит.

Шуметь мне нельзя, тем более, что задача наша усложняется. Видимо, будем там, где придется побегать всем.

Но не запугать патриотов замедленными бомбами и напалмом (горючая жидкость, ею поливают войска, людей и фанзы), химическими снарядами, чумой и энцефалитами. Везде, сквозь медные трубы пройдет советский человек и везде покажет образцы героизма, мужества, смелости и преданности своей Отчизне, своей семье. Это сможет сделать лишь настоящий советский человек.

Когда нам домой — этого никто не может сказать, но, судя по всем данным, пахнет осенью. А как бы мне надо было хорошенько отдохнуть, вылечить свой гайморит. Не горюй, родная, потянем. Приеду, и все восстановим.

Прошу, жenuля, принять мой скромный подарок, дабы это явилось символом нашей быстрой бурной встречи. Обнимаю и горячо целую тебя с дочуркой.

Твой верный муж и друг жизни Ваня.

Р. С. Верочка, прошу принять вежливо Васю Бабкова, он, видимо, придет с женой, и отблагодарить».

«Добрый день, мои родные ласточки — милая женочка и хорошенькая доча Наташенька!

Любимая жenuля, очень благодарю за письмецо, и хотя ты в нем описываешь свои неудачи, оно дорого мне, очень даже. Только приносят мне письмецо и, еще не вскрыв его, у меня уже в груди волнение. Все переживаю за вас, мои пташечки...

Относительно твоей поездки в санаторий ВВС Кудепста Николай Васильевич говорил, что в 49-м там было неважно, да и от моря далековато. Конечно, лучше в другое, более уютное местечко. А коли уж это свершилось, то, милая, стараться как можно лучше отдохнуть с нашей попрыгуньей. С нашей больнушечкой. Ведь надо же ей быстрее выздороветь и поправиться к папиному приезду. От всей души желаю вам, мои любимые, хорошо отдохнуть, набраться сил и здоровья. Тебе, моя

лебедица, набраться так сил, чтобы твой Ванюхастик не сломал твои косточки (шучу).

На этом месте меня оборвало известие — многих ребят оценен труд. Ты, наверное, Верочка, догадываешься, о чем идет речь. Начались митинги, поздравления. Я рад за орлов, ведь они потрудились неплохо.

Итак, моя любимая, прости меня, что я задержался с ответом на твое письмецо, полученное мною 10.6. Продолжаю дальше. Как видишь, роднулька, здесь дела идут серьезные. Более двух месяцев я переживал. Так "налетаешься" на земле, что к вечеру весь дрожишь. Очень сказывается нагрузка без отдыха. Приеду, там хорошенько отдохнем.

И мой труд оценен. Теперь уже будет пятый^[68]. Выше меня начальники только собирались учесть, а тут вдруг свершилось без них. Остается в этом случае одно — от всей души поздравить. Что значит скажут свыше. А ведь горбом тащил за них, а помнишь, роднуля, как я дрался еще тогда, когда мы только прибыли?

Женуленька, как у тебя с музыкой и с английским языком? Язык противника надо очень знать, чтобы разгадывать его коварные делишки.

И что только они, гады, не делают против мирных людей, даже против детей. Почитай "Правду" за 4.6.51 г. Американские детоубийцы. Большие счета с гангстерами из-за океана. Мешают мирно жить людям. Рубка еще будет.

Опишу, как я встретил свою 31-ю годовщину существования на белом свете или, короче говоря, с тех пор как меня родила мать. Очень и очень жаль, что приходится, вернее, пришлось, встретить свой день рождения без семьи, да еще далеко-далеко.

Но другая сторона отрадна. Это то, что свой день рождения я встретил в боевой обстановке, в кругу своих верных товарищей.

К этому дню очень готовился Николай Васильевич. Он меня еще раньше дразнил тем, что приготовил для меня какой-то секрет.

Итак, 8 июня, 20 часов, а по-московскому лишь три часа дня. Вспомнил семью. Думаю, женуля готовится к обеду, доченька спит в кроватке, а может, и на моей постельке. Пришли ребята. Полна крохотная комнатюля. Прекрасно накрыт стол. И Николай Васильевич преподносит свой секрет — из слоновой кости небольшой человечек держит подставку, а на ней искусно вырезанный шарик, в нем еще и еще. И как только это делалось! Я очень благодарил за внимание. А Чупрынин подарил рыбака, тоже из слоновой кости, который большую рыбку поймал. Дальше подарили мелкокалиберку, халат — ведь командир должен культурно отдохнуть, термос и прочее. Был хороший торт.

Сели. Николай Васильевич тост закатил. Я думал, ах, как бы мило было вместе с тобой, родная моя красавица.

Были одни мужики, а так хорошо все прошло и весело. Неплохо было, но одного не хватало — тебя, мой ангел, моя роднуля, твоей улыбки с хорошенькими зубками. Как жаль.

Мое здоровье хорошее, только вот начались дожди, и гайморит дает о себе знать, думаю недельку подлечиться. Полечу в... (Пекин. — Н. Б.), где был первый раз в прошлом году, там наши врачи.

Будя, а то почта висит над душой. Целую Вас, мои пташечки... Твой верный друг Ваня.

12.06.51».

«Здравствуйте, мои любимые и ненаглядные роднульки — женуля с доченькой!!!

Очень скучаю без вас, без весточки от тебя, моя милая, также еще переживаю за ваш полет на Ил-12 (зная этот самолет). Даже несколько ночей не могу уснуть, видимо, и нервишки подкосились, ведь все время в напряжении. Решил с вами поговорить, мои дорогие птенчики, зная, что еще почты две придется ждать и даже очень ждать — а это еще томительная неделя.

Ах, время для нас напряженное, обстановка не дает нам вместе быть в эту минуту, но я знаю и уверен за тебя, родная, что ты дождешься своего Ванюхастика.

Я бы с удовольствием променял бы все это море, что возле меня, на маленький кусочек Черного, где мог бы я поместиться с вами, роднульки, на камешках и позагорать.

Припоминается мыс Пицунда, где мы с увлечением своей дочурки выбирали камушки; Рица — форель и мороженое, и многие красивые места на побережье Черного моря...

У нас настали денечки, тем более что сегодня десять лет со дня вероломного нападения фашистской Германии, а эти двуногие звери все еще копируют своих битых коллег. Вот со свистом прошли хлопцы, они отгоняли стервятников. Да, уже скоро три месяца напряженных денечков; еще максимум два-три месячишка, а там жаркие бои с тобой, моя милая красавица...

В письмах из старого гнезда (из Кубинки. — Н. Б.) сильно поговаривают, что Луцкий должен нас сменить. Николай Васильевич говорит: "Я уж поиздеваюсь над Руденко". Да надо бы, хотя я не злой и для семейных такой поездки не желал бы, но для некоторых надо бы было. Усиленно поговаривают, что в сентябре, по закону Ома, мы должны быть...

Наслаждаюсь вами, роднульки, тем, что все время думаю о вас, смотрю на ваши хорошие и родные личики да читаю дорогие строчки твоих писем, моя незабвенная женочка.

Как хотелось бы побывать с тобой, жenuля, в театрах.

Ах, какие интересные журналы "Огонек" № 22 и 23, особенно статьи о Большом театре. Действительно, это жемчужина в нашем искусстве. Не один раз и мы с тобой, Верочка, бывали там, будем еще и будем счастливы.

Приеду, наметим с тобой большую программу посещения культурных заведений.

Рекомендую тебе, Верочка, посмотреть эти номера журнала "Огонек", да ты уже наверняка давно их проглотила. Не обижайся, любимка, на это выражение, но я тебя хорошо знаю: ты у меня охотуня до хорошего.

Концертов доводится слушать мало, времени не хватает даже на сон. Ведь у нас рассвет в 3 час. 34 мин., а наступление темноты в 19 час. 52 мин. Как видишь, долго приходится быть в напряженном состоянии.

Дела идут неплохо. Ребята показывают, вернее, проявляют героизм, а я еще своими советами в огонь подливаю масла. Прямо замечательный народ, особенно, когда с ними работаешь, растишь их.

Здоровье удовлетворительное. Видимо, дней пять дадут отдохнуть — съездить в П... и показаться специалистам. Ведь для меня влага не на пользу идет, но чувствую себя бодро, немножко нервно устал, а душевно... но душа моя с вами, мои роднульки.

Желаю вам хорошо отдохнуть, обнимаю и крепко целую, а тебя, моя верная женочка, любимая, страстно и нежно ласкаю всю-всю.

Твой верный друг жизни, крепко и страстно любящий тебя Ваня.

Привет от Николая Васильевича и Коли^[69].

22.06.51 г.».

Письмо в Хосту, в санаторий ВВС:

«Мои родные любимки — жenuленька и доченька, добрый день!!!

Прямо чертовски скучно без вас, да еще ко всему этому добавляется длительное, твое, Верочка, молчание. Вот уже вторая почта, а писем от тебя, милая, все нет. Как это наводит тоску и скука превращается в скучище. Твое молчание, родная, заставляет меня очень волноваться. Вот уже несколько бессонных ночей имею на счету. Все передумашь. Особенно меня волнует твой перелет, моя ты ненаглядная голубочка. И весточки все нет и нет. Думаю выдержать еще две почты, а там буду искать.

Моя кристальная пташечка, неужели ты в суете забыла о своем отдаленном Ванюхастике или, видимо, так долго идет почта от Кудепсты. Ах, какая же досада. Да и бабка не смогла написать пару слов, ведь она,

видимо, получила от тебя телеграмму, да и мою посылочку она получила. Ее вручил ей Вася Бабков. Об этом уже Коля мне сообщил.

Скоро дочурка все мне будет сообщать. Это я, женуля, немножко обиделся, а на кого, и сам не знаю. На тебя я не хочу обижаться, видимо, обиделся сам на себя, что время плохо рассчитал. Наверное, в следующую почту получу от тебя долгожданное дорогое письмецо.

А как ты, милая, с дочуркой отдыхаешь, что новенького, как загорели, не получила ли ожога в первые дни? Оно в жизни всегда бывает так, что человек спешит использовать солнышко, да чтобы сразу загореть.

У нас как будто дело пахнет сентябрем, и очень сильно.

Скорее, скорее беги, время, и пусть сократится время нашей томительной разлуки.

У меня дела идут хорошо, но ребятки устали, ведь скоро уже три месяца. Погода стала душной, очень много влаги, а для меня это плохо, но здоровье хорошее, только душевно поражен из-за твоего молчания. Но скоро, хотя и письменно, я поговорю с тобой, любимка.

Целую горячо-горячо. До скорой встречи. Твой верный друг жизни, любящий муж Ваня.

28.06.51 г.».

Письмо в Хосту, в санаторий ВВС:

«Мои роднулечки, женочка и доченька, вас папочка крепко обнимает и целует.

И когда же придет минутка нашей долгожданной встречи? Ох, как тяжела разлука, и кто только ее придумал. Очень скучаю без вас, уже однообразие работы начало надоедать. Правда, много нового получил для дальнейшего воспитания ребят, но уже можно с чистой совестью сказать: пока будя, сыт (особенно сыт разлукой).

Вчера с досады слетал, был над многострадальной землей, но это втихую, ведь мне не разрешают, а многого не увидишь и не поймешь, пока сам не слетаешь. Ах ты, родная воздушная стихия. После полета даже перестало болеть левое плечо (видимо, влияет сырой климат, он для меня "лучший друг").

Но мне, родная, нельзя болеть. Ведь стоит только заикнуться, как все пойдет насмарку. Дотянем.

Как будто на горизонте вырисовываются контуры родной земли, но где приземлимся? Этот вопрос еще темноватый. Завтра начнутся переговоры о прекращении огня, но вряд ли он прекратится. Уж больно яростная идет рубка. А тут еще жара и духота.

Нам уже намекают, видимо, в сентябре наверняка. Тогда сразу на юг к

вам, мои вы прекрасные пташечки, с быстротой молнии. И напрасны твои намеки, жenuля, что я задержусь в Москве, соберу без тебя друзей, даже женщин.

Как ты меня обидела этим. Неужели ты не увидела во мне главного? Если кто тебя агитирует на курорте, то не верь всяким лжецам, никогда не верь и будь уверена в вечной и горячей нашей любви.

Верочка, напиши, до которого числа ты будешь отдыхать. Пиши, как отдыхаешь, как здоровье ваше, береги здоровье. Хорошенько проверь дочурку, нет ли остаточного явления после бронхита.

Ну, на этом заканчиваю, а то пишу в темноте и ждет почтарь. Передавай привет знакомым и мою благодарность директору санатория за заботу о моей семье.

Еще и еще раз обнимаю и целую вас, мои божественные пташечки.

Твой верный друг жизни, горячо любящий тебя муж Ваня.

7.07.51 г.».

Письмо в Хосту, в санаторий ВВС:

«Мои родные лапочки — женочка и доча Наташенька, добрый час!!!

Когда же я увижу вас, а чувствуете — скоро. Какой должна быть встреча после столь длительной разлуки, это только нам, моя любимая кисочка, должно быть известно. Как уже я чувствую тебя, твои ласки, нашу маленькую ласточку.

Как вы прижметесь к своему Ванюхастику, можете повиснуть на моей шее — я легко вас выдержу. Да оно так и будет. Сколько будет радости, сколько душевных чувств, сколько рассказов о длительной разлуке и о том, что ваш папочка видел собственными глазами. Где бы ни произошла наша долгожданная встреча — в столице или на юге (но скорее всего, в Москве, в нашей квартирке), и везде мы станцуем трио.

А дочурку, наверное, трудно будет узнать, ведь она уже выросла, стала большой. Самые интересные ее годы, а она еще не может поделиться своими успехами с папушкой. Ах ты, наша голубоглазая попрыгунья! Папочка тискает тебя нежно, а ты ему уйму стихов, рассказов, впечатлений о море. Представляю ее загорелой.

Мамочка, передай доченьке, чтобы она во всем слушалась свою хорошенькую мамулю и что папочка купил ей меховую шубку — беличью. Ах, какая она хорошенькая. К ней муфточка и шапочка. Теперь наша досюта не будет мерзнуть, ей будет очень тепло. Еще одно обещание надо выполнить — хорошую куклу купить, а это я сделаю обязательно. Думаю, доченька уже умеет обращаться с игрушками.

Любимая, напиши, где нам будет лучше отдохнуть. Нищеты я в

детстве вкусил порядочно. Надо быть умнее. Пора. Ведь только подумать — твоему муженьке 32-й.

А ты, жenuля, мечтаешь увидеть юношу. Если ты меня любила раньше, каким я был, то в настоящее время я все тот же — загорелый, рыжий, только поумнее стал в служебных делах, да и семью стал любить больше. Чувствую себя неплохо. Энергия все время аккумулируется, так что, родная, кушай и набирайся сил для наших медовых месяцев.

До скорой встречи. Обнимаю и крепко целую тебя, любимая, отдельно по-домашнему.

Будьте здоровы и счастливы. Твой верный муж, страстно любящий тебя, родная, Ваня.

10.07.51 г.».

Письмо, вероятно, написанное в июне—июле 1951 года:

«Добрый день, мои любимки — прекрасная женочка и холосенькая доча Наташа!

Целую вас, мои дорогие, и с нетерпением жду тот день, когда я буду сидеть в домашней обстановке, такой уютной, и буду долго-долго беседовать с вами...

Да, получилась долгая разлука, суровые для меня дни и много бессонных ночей. Я все время думаю о вас, мои вы птенчики, как ваше здоровье, а за него я очень беспокоюсь. Милая моя, я тебя очень прошу, не пренебрегай советами медицинских работников. А за досютой присматривай. Вот, ты подумаешь, дед, все со своими советами. Верная моя, как я благодарен тебе за твои письма, а я их получил сразу два — не все же Ник. Вас. по два получать.

Получил я эти письмеца рано утром и, не успев прочитать, уехал на работу. Поднявшись на небольшую горку, где приходится много энергии терять, ведь отсюда видно всю работу на большие расстояния, я посмотрел на восток и думаю: "Ну, сегодня день ясный, значит, будут 'гости', да еще много".

Так, почти с рассвета, в напряжении. А сегодня так хотел твои письмеца прочесть сразу, но тревога, до обеда не мог.

Хлопцы-молодцы много трудятся. В санаторий к Шишкину отправился второй, но входящих более десятка. Так что сидеть сложа руки не приходится, много беседую, учу, и результат неплохой, но и трудностей много-много. Ведь бросили, и применяй здесь лозунги.

Небольшая горстка храбрецов против погани, но мы знаем, что и вы все с нами, и как приятно в такие трудные минуты поговорить с тобой, моя любимая, а говорить, как видишь сама, мне приходится быстро.

Так что, родная, я бы тебя на крылышках унес к себе, но здесь плохо. Жди, милая, скороскоро. Никого не проси о том, что зависит от меня. Я во всем буду стараться, чтобы побыстрее встретиться с вами, мои бесценные роднульки.

Обо мне не беспокойся, все хо. Не дают вылетать на задание, но на земле очень мне достается.

Доче скажи, чтобы она росла послушной девочкой и во всем слушала мамочку и бабулю.

До скорой встречи. Обнимаю и целую крепко-крепко...

Будьте здоровы. Целую мамульку и Лерку.

Привет знакомым.

Ваня».

«28.07.51 год.

Добрый день, мои милые и хорошенькие любимки — женочка и голубоглазая доченька Наташенька!!!

Обнимаю вас крепко-крепко и прижимаюсь к вам нежно-нежно (к тебе, роднуля, по-особенному). Как же я скучаю без вас, прямо трудно выразить на бумаге. Тоскую, как тюремщик по волюшке. Думаю о вас, стараюсь увидеть все ваши движения. Мне очень хочется хотя бы во сне увидеть вас такими, как в начале декабря прошлого года. Но все тщетно. Увижу тебя, моя ты ненаглядная, и ты мне кажешься какой-то чужой, очень холодно ко мне относишься и исчезаешь. Так я и не успеваю прижаться к твоему лицу, поговорить с тобой о долгой разлуке. Прямо после таких слов еще тяжелее становится на сердце. А тут еще приходит почта, всем — по 2 — 3 письма, а мне нет. Как же я психую, не попадайся никто под горячую руку. Николай Васильевич получает каждую почту, и когда мне нет, он потихонечку прячет письма и читает после. Почему, женуля, так тебе некогда? Видно, много хлопот, а там все знакомые в сборе (я пишу в Москву, думаю, вы уже возвратитесь домой). Ты еще молоденькая — погулять хочется. Ну, хорошо, я на тебя не обижаюсь, но очень прошу: "Пиши, роднуля, почаще". Да, я скоро дождусь, когда мне доченька будет писать, тогда мне не будет так грустно. Каково я тебя купил, роднуля, а? А я, в свою очередь, постараюсь не ездить в такие длительные командировки. И все вместе взятое не будет наводить такую ужасную тоску, которая в несколько раз становится тяжелее при плохой погоде.

У нас четыре дня кряду была отвратительная погода: свинцовые тучи заволокли сопки, шел непрерывный дождь разного калибра. В эти дни подгоняли наш путь. И вот сегодня прояснилось, ветер разогнал тучи, и солнце вступило в свои полные права. Духотища, ужас! Прямо дышать

нечем. А я вот сижу за столиком, передо мной умеренно рокочет вентилятор, стараясь придать мне бодрости, и пишу тебе, голубочка, письмецо.

Знакомый и приятный свист наших "телег" ласкает ухо. Жизнь кипит. Приходили и они, смотались, видимо, завтра будет жаркий денек.

Ребята сильно подкашиваются, очень большая напряженность сказывается в плохую сторону. Так что концом августа или началом сентября сильно пахнет. Ах, скорее бы летели дни... Как же я жду эту долгожданную минутку. Крепись, роднуля, и очень жди меня. Скоро еду в П... Я чувствую физически здоровым себя, а душевно я поправлюсь во время нашей встречи.

Обнимаю и крепко целую вас, мои птенчики, — доченьку в головку и щечку, а тебя, моя красавица, по-нашенскому.

Передавай привет хорошим знакомым. Целую мамульку. Кстати, как она себя чувствует после Мацесты? Бывайте здоровы и счастливы.

Твой верный и неизменный друг жизни, любящий Ваня».

Приписка сбоку: «Вес 86 кг. 450 гр. — прежний».

«4.8.51 г.

П... (Пекин. — Я. Б.)

Добрый день, мои родные и любимые пташечки — женочка и доченька Наташенька!!!

Долго ждал от вас письмецо и, не дождавшись, решил поговорить с вами — может быть, на душе легче станет, а то так грустно, что прямо злишься сам на себя. 30 июля, в день прибытия почты, я отправился по своим делам в П... и в пути разминулся с почтой. Я знал, что мне должно быть письмецо от тебя, милая женочка, а потому злость на себя, несчастливца, еще больше увеличилась.

Духотища в вагоне, тем более, когда проезжаешь тоннель, усиливала мое раздражение, и ночь прошла в "бочках" (не думай, родная, о последнем слове — это нашенская фигура). Утром я уже был в М... (Мукдене. — Н. Б.), и днем обратно в мученический путь.

...Все было раскрыто настежь, и меня мой лечащий врач не раз предупреждал, чтобы я поберегся со своим гайморитом, а то я расскажу вашей супруге. С этими врачами поедешь, так они за дорогу могут залечить тебя.

Первого августа изможденные и изнуренные мы прибыли в назначенное место.

Шум, гам, тарарам, и я уже в штатском спокойно всматриваюсь в жизнь этого города. И чего только здесь не увидишь. Особенно же жалкий

вид имеют рикши. Ну, об этом всем я буду подробно излагать при нашей встрече, моя родненькая, ненаглядная жиночка.

Может, тебе и неинтересно будет слушать эти правдивые сказки, но я думаю, что смогу заинтересовать тебя.

Как мне хочется быстрее встретить вас, мои вы голубочки, и говорить, все говорить, обо всем говорить с вами.

Поместили нас с врачом в главный госпиталь, да окна оказались на центральную улицу, и спать мне не удалось. Много я передумал за ночи в пути следования и за прошедшую, и все время вы у меня в голове.

Побывал в больнице, посмотрели меня и, к моему удивлению, снимок гайморовых полостей показал их чистоту. Даже врач удивилась. Ах, как хорошо. Теперь я дышу через нос. Немножко сердце устало, а оно, видимо, страдает, да, оно болеет за вас, мои лапулечки.

Нет письмеца, и я многое передумал о своих любимках. Остальное все N, лишь немножко жирноват, но это н. з. для тебя, моя милая женочка.

Побродил по магазинчикам, много есть хорошего материала, но моя кишка тонковата, только расстроился. Но кое-что купил для тебя, любимка, и для дочи. Это секрет.

Обнимаю и мощнейше целую вас, мои истосковавшиеся любимки...

Будьте здоровы и счастливы. До скорой встречи. Твой верный друг жизни Ваня».

«12.08.51 г.

Добрый день, мои любимки — женочка и дочурка!!!

Обнимаю и горячо целую вас. Сегодня получил от тебя, женочка, аж два письма. Первое ты писала еще с места отдыха, а второе из Москвы. Как обычно, перед тем, как решить, какое прочитать первым, я смотрю число на штампе. И отдыхающее письмецо начало теплить меня. Я чувствовал запах варенья и твою хозяйственность. Ощутил всю тяжесть съедобного груза, который придется тащить вам. Милая Женочка, очень прошу тебя, не перегружайся. Всего съедобного не перетащить с юга.

Очень сочувствую и лну к твоей бессоннице и грусти. Помочь тебе могу лишь болью своей души и быстреешим возвращением.

Да, ты, видимо, жалеешь, что вышла замуж за авиатора, поэтому представляешь свою грустную жизнь, вспоминаешь и сожалеешь о том, что не училась. Да, во всем виноват я, и если тебе трудно со мной, то смотри сама. С моей стороны, все, что будет зависеть от меня, я постараюсь и стараюсь сделать, чтобы больше находиться нам вместе. На своей собственной шкуре я испытал, что такое разлука, очень тяжело и болезненно переношу упреки.

Если бы мы все сидели дома, то кто же защитил бы мирный труд, отдых, учебу ребят?

Относительно учебы. Я всегда приветствовал тебя по этому вопросу. Терпения у меня хватит, поступай, куда душа желает. Конечно, ничего без труда не удастся. Надо тщательно подготовиться, время еще не позднее.

Очень рано и опрометчиво говорить о том, что не поеду с тобой в октябре. Не знаю, в чем дело? Сама же говоришь: с тобой, Ванюсик, хоть на край света, и тут же опровергаешь свои слова. Не пойму!

Очень радостно в письмеце, что наша ласточка цветочный запах распространила и в моей комнате и стремится удержать его дальше. И мне очень приятно. Как мне хочется поласкать, погладить по головке нашу балеринку.

Дальше я начал читать второе письмо и, представь себе, родная, очень рад был, что вы благополучно прилетели в Москву, домой. Я вместе с вами ожидал на площадке, ощущал запах родного дома, прислушивался к знакомым звукам...

Но дальнейшие строки прямо вылили на меня ушат горячей воды. Мне было стыдно за себя, что я купил плохую шубку и туфли, и еще больше за тебя, женуля. Я бы лучше сам вез эти вещи, и чтобы у меня украли чемодан, или сам с ним пропал бы. Да, очень тяжело и печально. Придется остаться еще на полгода, может быть, вытяну на канадскую. Да мнедохнуть было некогда, а эти деньги как вода. Лучше бы их совсем не давали. И я не за барахлом приехал.

Прости меня, родная, за возмущение, не мог выдержать в этой дождливой обстановке, когда и так дышать нечем. У нас проливные дожди скоро кончатся, а мы скоро встретимся и помиримся. Я думаю, что ты в эти минуты забудешь о барахле. Очень прошу, не обижайся, моя голубочка, что посеешь, то и пожнешь.

Желаю вам хорошего здоровья, обнимаю и целую.

Твой верный муж и друг жизни Ваня.

Целую мамульку и Лерку. Привет Петру Гавриловичу. Спасибо за охрану.

P. S. Высылаю 4 фото. Посмотри на своего Ванюхастика и не сердись».

«Добрый день, мои родные любимки — жиночка и доченька!!!

Очень радостный, особенный день сегодня у меня: я получил от тебя, дорогая жиночка, посылочку. Это дороже всего. Ведь внимание к человеку — это великое дело. Спасибо тебе, роднулька, за такое дорогое удовольствие, которое так обогрело меня. Целую тебя всю, всю, всю. Когда прибыл к нам Георгий Нефед. (а он прибыл 13.08), то пошел к нему^[70].

Правда, возле него уже крутились местные начальники, но это не помешало поздороваться нам по-дружески, и Жора говорит, что тебе, Ваня, есть передача. Я даже не поверил. Не может быть, Георгий Нефедович! И вдруг... "осторожно, не кантовать, верх". Я сразу догадался, что это варенье. Ах, какое приятное вареньеце. А папироски с настоящим московским духом! Придется их покурить и опять бросить. Ведь я полгода не курил. Угостил ребят. Покушал орешек. И так все это запахло тобой, моя голубочка, да, видно, и доченька помогала тебе укладывать своими тоненькими ручонками.

Все расспросил у Георгия Нефед. о тебе. "Ну, — говорит, — прямо красавица-цыганка. А дочурка очень подвижная, много рассказала сказок".

Как хорошо, что вы отдохнули.

Женуля, я тебе тоже написал резковатое письмецо, а в конце его приписал: "Ну не сердись". Я думаю, при нашей бурной встрече мы забудем об этом. Да, родненькая жиночка, я стараюсь, но иногда у меня в этом вопросе получается слабовато.

Что же ты хотела: ведь я недавно "лаптем щи хлебал". Да и неинтересно было бы, если у нас сразу было все. Все наживем сами. Это будет лучше. И не хуже других будем жить, а любить, родненькая, я тебя буду вечно.

Зачем тебе казарменное положение, ты еще не искушена в этих вопросах. Лучше будь хорошей женой и хозяйкой. В этом — счастье семейной жизни. Я знаю и уверен, что ты будешь солнышком для меня всю жизнь. Только вот эта проклятая разлука, ну что же, ничего не поделаешь, может быть, будут и еще более суровые испытания, но мы должны быть непоколебимы. Ничто не должно разрушить нашу семейную жизнь.

То, что сказал Георг. Неф. о длительности нашего пребывания здесь, это еще может поломаться. Ведь там не знали действительного положения наших ребят. А я побывал в П..., все доложил. Соглашаются, и я думаю, в сентябре должны быть по закону Ома... дома. Что сумею приобрести, то приобрету, но прошу заранее не ругаться, лапочка?

Очень тронут почерком дочурки, нашей балеринки.

У меня все в порядке. Здоров. Худею.

Ну, родненькая, обнимаю и целую вас мощнейше.

До скорой встречи, твой верный муж и друг жизни, крепко любящий тебя Ваня.

Привет всем знакомым. Целую мамульку и Лерочку.

Привет вам от Георг. Нефед.

15.08.51 г.».

«Здравствуйте, мои любимые — жenuленька и доченька!!!

Как скучно и грустно вашему папухастикy, так ждущему нашей золотой встречи. И какая же несправедливая судьба! Почему она так долго-предолго держит нас в разлуке?

Как я люблю свою семью, лишь только она выручит в трудную минуту моего душевного волнения. Придешь домой, а тебя встретит родная женочка, звонкий голосок и быстрый шепот дочурки, и все волнения, все неприятности забудутся. Ведь в авиации много случаев душевного волнения. И вот мне нестерпимо хочется к своей любимой семье, ведь скучища заедает.

А у нас еще большое несчастье — сильное наводнение размыло дороги, много бедствий среди населения. Дождливая погода в течение месяца сделала свое дело, а удержать поток воды очень трудно. Даже и к нам подбиралась стихия, нас пугали тайфуном, но он не дошел, видимо, подумал: зачем обиженных обижать? Все отсырело, дышать тяжело, а тут еще вокруг разные заразные болезни, таким образом, картина самая неприглядная. Воскресну, родная, надеюсь на твои целебные объятия и поцелуи.

От вас весточки нет, последним было письмецо, переданное Жорой. Вареньице покушал, даже чувствую себя бодрее — твой целебный эликсир помог; папироски покурил и пытаюсь бросить; орешки еще уцелели. Еще раз спасибо тебе, любимая, за внимание и заботу. Думаю, в долгу не останусь. Ну а как вы там, без меня? Я и сам могу ответить на этот вопрос, но мне дорого каждое твое слово, родная, пиши каждодневно!

Вчера смотрел документальный фильм — 1 мая 1951 года. Очень сильная картина, особенно ярко показан человек железной воли — Иосиф Виссарионович Сталин. Какие сильные и яркие его жесты точно засняли операторы, как он приветливо встречал ликующий народ. Обязательно, роднулька, сходи и, даже с дочуркой, посмотри.

Дочитываю книгу "Северное сияние" — очень сильный исторический роман. Дальше прочту Медведева "Сильные духом", это продолжение его же книги "Это было под Ровно". Так что ваш папухастик развивается. Здоровье N.

До скорой встречи, мои ненаглядные птенчики, обнимаю и крепко целую вас, а тебя, родная, с невероятной страстью всю.

Целую мамульку и Лерку.

Остаюсь вечно преданным и горячо любящим мужем. Ваня.

24.08.51 г.».

Письмо без даты, написано ориентировочно 1 сентября 1951 года:

«Здравствуйте, мои нежнейшие любимые птенчики — женочка и доченька!!!

Обнимаю и целую вас крепко, прекрепко и еще больше скучаю без вас. Смотрю на ваши милые личики, и все чувства и мысли с вами, как мне хочется прижаться к вам.

Ждал от вас письмецо и, не дождавшись, решил поделиться с вами своим житьем-бытьем и развеять ужасно тяжелую тоску.

За прошедшее время нарушился график работы почты по причине сильного наводнения, и я не имею возможности говорить с вами, но я всем телом и сердцем возле вас, оберегаю ваш покой.

Прижмусь к фото, поцелую и очень жду ту счастливую минуту, когда я смогу действительно прижать вас к себе. И сколько радости будет тогда, сколько семейного счастья! Ах, как мне хочется быстрее это сделать, но магические силы всесильного держат. Почти потерял уверенность в ближайшей нашей встрече, но духа не теряю и думаю, что осталось меньше.

Тяжело работать при таком внимании и заботе, очень тяжело.

Если в ближайший месяц не сядем на колеса, буду требовать отпуск. Сколько же можно продлевать искусственную разлуку в то время, как многие наслаждаются всеми благами жизни. Да, очень много несправедливости, очень, моя любимка.

Милая Верочка, если бы ты знала и видела окружающую нас атмосферу — она дополняет тоску. Да еще не видно ничего перспективного, кроме как впасть в немилость. Много бывает кляузников из центра, да еще такие нехорошие люди, которые вместо того, чтобы доложить действительное положение вещей, докладывают другое противоположное, лишь бы накапать. Видимо, у них это в крови, но я некоторым припомню в жизни. Хотели смазать всю нашу славную работу. Ну что ж, была комиссия, проверили — все в порядке, и сказали, что этого кляузника выведут на чистую воду. Но нам сказали, что не настраивайтесь домой. А когда же? На этот вопрос они и сами не могут ответить, лишь повторяют: "По обстановке". Так обстановка такова, что пора, пора.

Видимо, родная, все произойдет неожиданно. Я чувствую по своим делишкам, что долго муржиться не будут.

Здоровье мое такое, что и сам не пойму. Это само собой разумеется, что пока не увижу вас, до тех пор я душевно буду болен. Вес такой, с каким я уезжал, — 86 кг 700 гр. Стараюсь больше ходить. Кушаю как будто мало, но не худею, наверное, лапочка, ты сгонишь. Посадишь меня на картошечку и хорошую селедочку (такую, какую мы покупали в рыбном) и

будешь сгонять, а я, кстати сказать, так бы с охоткой их покушал, особенно за столиком на кухне.

Ах, ах, одни лишь воспоминания.

Пиши, милая. Ну, будьте здоровы, еще раз очень крепко целую вас, а тебя, любимка, еще по-ночному.

Твой верный муженька Ваня.

Поздравляю Лерочку с началом занятий, желаю успехов в учебе. Целую мамульку».

Письмо, переданное вместе с посылкой генерал-майором авиации Г.Н. Захаровым. На конверте кроме адреса надпись «Кожедуб Веронике Николаевне в собственные ручки»:

«Добрый день, мои любимые ласточки — жenuлька и дочурка!!!

Пользуясь удобным случаем, приездом Георг. Нефед., передаю серию фото. Всего 41 фотография, да еще отдельно у Георг. Нефед. есть несколько. Вот, посмотри на своего Ванюхастика и посочувствуй его горю.

Никак не могу вырваться, наверное, скоро выгонят. Да, это было бы лучше, чем такие перерывы в семейном счастье. Я все больше убеждаюсь, что это только цветочки в моей работе. Теперь мне ясно стало, что такое ответственность, а ее большинство боятся и юлят. Надо быть сильным дипломатом — и начальство не обидеть, и для себя хорошо сделать.

Совершенно не ясно о нашем дальнейшем пребывании. Мы попали в опалу. Думают дать отдых, а там еще тур. Я совершенно запутался. А время идет. Сегодня исполнилось пять месяцев наших боевых действий, а ранее у нас только по два бывали, да и то зимой, когда ночь длинная и не жарко сидеть в кабине. Потерял понятие о справедливости и заботе о людях.

Вокруг бушует энцефалит. Есть случаи смертельные, но нас миновало. В Чаньчуне и Харбине есть очаги чумы. Нас искололи.

Вот такая обстановка окружает нас. Так что картина неприглядная. Можно написать книгу, вернее, воспоминания о далеком расстоянии до Москвы.

Ах, скучища, скучища. Но тебя, моя милая и вечно любимая женочка, очень прошу терпеть и страстно любить меня. Будет и у нас в доме весна, весна любви и семейного счастья. Береги нашу милую дочурку.

А теперь, мои родненьки, передаю вам подарочек. Только прошу не судить. Чем богат, тем и рад.

Я сегодня прилетел в Аньшань и передаю подарок через Георг. Нефед.

В остальное он тебя посвятит.

Как я хочу побыстрее встретить тебя, любимка, и дочурку, обнять и по-настоящему расцеловать.

Целую вас бесчисленно раз, а тебя, родная, и по-ночному еще.

02.09.51 г. Твой верный муж, крепко любящий Ваня.

Целую мамульку, а Лерку ругаю».

«Добрый день, мои ненаглядные любимки — женочка и доченька!!!

Сегодня у меня радостный-прерадостный день: я получил три письма от тебя, моя дорогая жenuля, а то было уже сидел голоден. У меня выработался хороший аппетит, и если нет письма от тебя, то я хожу голоден. Эти письмеца почему-то задержались, видимо, виновата вода, и я представляю твое положение, милая, когда нет от меня весточки, но видишь, милая, сколько всяких препятствий на пути. Так что не беспокойся за своего мужа, он по-прежнему рвется к тебе, родная, а его все держат. Но не хочется новых неприятностей начальникам, да и ребята неплохие, а некоторые просто орлы, вот и не пуцают.

А тут еще начальство сменилось, теперь Сашка принял такое же хозяйство, как у меня (Александр Куманичкин стал командиром 303-й НАД. — Н.Б.), а его... стал... Это хитрейший, без зазора совести, идет и прет по головам. Так тебе улыбается, а в душе одно желание — стереть. Вот уж кто стремится на престол. А ведь я же его в хозяйство вводил, ему не так, как нам, досталось, но к Шишкину он отправил в два раза больше нашего. Да еще до этого было две. Я этого человека понял сразу и поэтому буду очень осторожным.

Старый уезжает. Он в процессе работы изменился и был не вредным, даже говорит, чтобы я передал с ним небольшой подарочек жене. Зайду, говорит, все расскажу, а буду у большого хозяина, доложу действительную картину. (Речь идет о командире 64-го ИАК генерал-майоре авиации И.В. Белове. — Н.Б.). Так что сижу и думаю, что тебе передать.

Верочка, прошу вежливо принять его (зовут Иван Васильевич), а о чем говорить с людьми, ты найдешь, но будь умницей, только лишь мужу ты можешь выложить все. Меня здесь научили держать ушки остро.

Я тебе все расскажу по порядку. Кажется, на горизонте что-то проясняется — или отдых, или совсем, через некоторое время сообщу. А куда после наших странствований и путешествий, это остается тайной, покрытой мраком. Но там будем посмотреть, главное, рвануть из этой дыры, а то вашего папульку искололи всяческими уколами против всяческой гадости, остается дать один укол (я даже бы согласился на целый шприц), это укол быстрой встречи. Я думаю, роднулька, и ты бы такой вынесла, да?

Прошу тебя, любимка, моя голубочка, терпи, терпи, приеду, все упорядочим. И не трать нервы на всяких Лерок, поищи хорошую

домработницу, ведь твое здоровье для меня — все.

Береги нашу ласточку, как мне хочется ее обнять, потискать... Как она разбирается в музыке, боюсь, что наградил ее своим музыкальным талантом, но приучай ее к упорному труду.

Относительно шубки. Любимка, если я смогу собрать на кит. выдрочку, то приобрету, но для этого еще нужно быть до двух месяцев, так что к Новому году получится, а это для нас с тобой невыгодно.

Еще раз хочу сказать тебе, любимая женочка, что не жалею на себя денег. Тянуться за людьми с большими деньгами нам не под силу, но приличную вещицу надо иметь моей красивой лапочке.

Как мне хочется быстрее встретить вас, мои родные любимки, сесть за столик, накрытый белоснежной скатеркой, посидеть, побеседовать...

Ах, моя ты прекрасная женочка, как хочется, чтобы мечты сбылись быстрее!

Да, знаешь, Кирилл Евстигнеев поступил в Монинскую, я прочитал в газете. Рад за него. Александр Ив. Покр. на письмо не ответил, видимо, ему что-то нашептали.

Пиши, родная, новости московские.

До скорой встречи, целую вас крепко-крепко, а тебя, любимка, дополнительно...

Твой верный муженька Ваня.

Целую мамульку.

17.09.51 г.».

«Добрый день, мои любимки — женочка и доченька!!!

Получил от тебя, родная, письмецо, и мне так хочется быстрее встретить и успокоить тебя, что прямо трудно сказать. Зная твою верную любовь ко мне и чувствительность твоего сердечка, я стараюсь свято хранить память о всей нашей жизни и очень тревожусь за твои глубокие переживания. В жизни всякое бывает: и радость, и горечь, и много ложной информации, чтобы разбить семейное счастье, и кажущееся долгое молчание мужа или жены, но, моя любимая женулька, запомни одно — твой Ванюхастик будет вечно верен тебе и страстно любить тебя, он всегда будет стремиться к своей любимой семье, стараться как можно больше быть вместе с вами, мои вы ненаглядные ласточки.

И не тревожься, моя голубочка, твой воин здоров, и вина столь длительного перерыва в почте — это наводнение в наших краях, когда была выведена из строя железная дорога.

Пусть тебе никогда не будет казаться, что твой муженька тебя забывает, и прошу выбросить совершенно из головы эту страшную мысль.

Не успею сомкнуть глаза, и я уже с вами, все продумаю, особенно как быстрее встретиться. Много прикладывал ума и труда, но никак не добьюсь результата.

На днях должно что-то проясниться. Не вытерпел и написал бумагу Павлу Федор. (маршалу авиации П.Ф. Жигареву. — Н. Б.), а то все соболезнают, а воз и ныне там. Надеюсь, что скоро вырвемся, и я буду очень рад и счастлив, когда попаду в твое страстное окружение, а как я жду этой минуты...

В К... (Кубинке. — Н. Б.) бабы перепугались этого перерыва, но многие думали, что их мужья уже едут. Да, на них очень действуют неприятности, которых полно там. Попадать туда обратно? Лучше где-нибудь подальше. У всех одна мысль — когда же? А затем, когда будет все ясно, то куда же? Но я думаю, лишь отсюда рвануть и побыстрее, а то тучки на горизонте сгущаются...

В этот день я думаю, что вот должен прибыть Георг. Нефед. и вручить мой скромный подарок. Особенно меня интересует впечатление нашей дочурки: подошло ли ей платьице и как понравились книги "Ненаглядная красота" и "Серая шейка". Ах ты, наша попрыгунья. И она уже ждет от папочки писем. А какое будет переживание, когда мы будем отправлять ее в школу, а там и время быстро пролетит и — Московский университет. И какой же будет красавица.

Приеду, все обойдем, везде побываем. Да, после воплощения генерального плана реконструкции Москвы, она станет неузнаваемой, а мы, может, будем жить на тридцатом этаже, но только при условии хорошей работы лифта. А как у нас там, видимо, по-прежнему, днями лифт не работает. Все, все решать будем вместе и добьемся хорошего. Умная женочка будет очень осторожна с незнакомыми людьми, ведь разных свор очень много, к нам стараются засылать в несколько раз больше всякой гадости, чем в любую другую страну. Так что этого никогда нельзя забывать и стараться всегда помнить.

А как с Большой энциклопедией? Прошу, мой птенчик, не пропусти ни одного томика. Книги В.И. Ленина и И.В. Сталина купи и художественную литературу не пропускай.

Целую мамульку и желаю ей выздоровления до моего приезда.

Твой горячо любящий муж Ваня.

20.09.51 г.».

«Добрый день, мои родные любимки — жenuленька и доченька!!!

Очень ждал от вас письмецо, так и не дождался. Какая же досада! Опять почта выбилась из нормальной колеи. Только и радости, когда

получишь письмецо, а теперь это урезали. Теперь почта будет доставляться реже. Так я вот сел и решил поговорить с вами, мои вы родные ласточки.

После того, как я получил от тебя, милая женулька, письмецо, где ты сообщила, что получила мою посылочку, вот уже прошло почти недельное время. Как это долго, как тоскливо без вас, как мне хочется прижаться к вашим теплым личикам и заглянуть в ваши счастливые глазки. Ах, время, время, ускорь ты нашу встречу!

Я вот думаю, а как ты, моя родная голубочка, не мерзнешь, ведь у вас уже похолодание. Береги себя, милая, не простуживайся, одевайся теплее.

Видимо, зимой меня вы провожали, зимой и встречать будете, и будет это напоминанием того, как до замужества ты со мной встречалась на морозе.

Николай Васильевич говорит, что вот уже почти десять месяцев мы живем с тобой, Иван Никитович, как студенты. Скоро мы окончим курсы усовершенствования.

Как он вспоминает Москву! Ничего не хотел бы, лишь бы жить в Москве. Да, ребятки из его старого хозяйства прилетают и говорят, что всего вдоволь, везде чистота и порядок.

Так, вспоминая о Москве, о своей любимой семье, прямо хочется закрыть глаза и с невероятной быстротой приблизиться к вам, мои вы птенчики...

Никак не могу вырваться в П..., но непременно должен достать твой заказ, да и дочуркин никак не могу исполнить. А может быть, она уже настолько большая, что ей кукла не понадобится? Но нет, раз обещал, то выполняй, папулечка!

Международная обстановка с каждым днем накаляется, и я думаю, что доиграются с огнем. Наши соседи очень крепнут, так что здесь прочность обеспечена, и пусть надрываются, гады, их песенка спета, но еще не исключены всякие вылазки тварей, так вот и мы пока не трогаемся. Но сколько еще будем, о том знает лишь один аллах. По моим неточным расчетам — ноябрь. Да, видимо, годишку протянем. Но не унывай, моя кристальная женочка, осталось меньше, а мы с тобой наверстаем и в дальнейшем будем умнее.

Душевного здоровья у меня нет, только физическое, да и то изморенное. Все оживет при встрече, при нашей золотой встрече, которой я жду, как рыбка воды. Одни лишь вздохи, но бодрости нельзя терять, а то совсем не поднимешься по 124-сту-пенчатой лестнице на свое рабочее место, где не один килограмм нервов я потерял за свое полугодовое существование.

Энцефалитный комар начал пропадать, а то было он наворочал бед, мое хозяйство миновал. Вообще, неприятная картина, когда на каждой минуте тебя ждет опасность, но уже настолько к этому привыкаешь, что становится незаметно все это, и лишь после, в воспоминаниях, мурашки пробегают по телу.

Быстрее надо вырываться из этого окружения, помогайте мне, роднульки. Ну, хорошо, я вот чувствую, что скоро мы встретимся, и это будет самой счастливой минутой в моей жизни. А пока крепко обнимаю и целую вас несчетное количество раз, будьте здоровенькими и счастливыми.

Ваш папухастик Ванюхастик, горячо любящий свою семью Ваня.

Целую мамульку, желаю ей поправиться к моему приезду.

Привет хорошим знакомым.

4.10.51г.».

«Дорогие мои, родные любимки — женочка и доченька!!!

Обнимаю вас и крепко целую. Получил от тебя, милая моя, письмецо, очень теплое и прочувствованное. А как я жду того дня, чтобы написать: "Жди, родная, выезжаем". Но придется терпеть, а сколько — об этом трудно сказать. Но, в конце концов, может совесть заговорит у некоторых чинуш. (Далее несколько строк зачеркнуто военным цензором. — Н. Б.)

Но мы все же терпеливо ждем: наш вопрос стоит на повестке дня у сверхбольшого хозяина. Вчера сообщили, что моим пяти хлопцам присвоено один раз^[71]. А это еще не вечер.

Так что, как видишь, не гуляем, а колем дрова, уже больше сотни.

Мне приходится околачиваться на земельке, отчего прямо болею, но надо быть выдержанным, ведь я тебя же поучал, родная, что не надо быть завистливым и все придет своим чередом. Но надо быть зубастым, вернее головастым, а то многое тебе положенное уплывает. А в этом деле не везет мне, или это лишь кажется на первый взгляд. Я считаю, что мне в жизни не повезло один раз — это томительная разлука. Правда, моя ты голубочка сизокрылая? Женочка, не можешь ли ты прилететь ко мне и забрать своего голубя? А то я чуть взыскание не получил, не удалось мне сломать клетку. Буду поосторожнее.

Откуда только вести берут, а может, и действительно скоро встреча? Приятно было бы встретить нам вместе Новый год, как бы хорошо нам было... Не буду расстраиваться, придет день, и все будет хорошо.

Что касается ответа коллективу теплохода, то напиши, что он стоит на вахте мира за пределами любимой Родины, радуется их успехам и желает им еще больших успехов в труде на благо Родины и отличного здоровья. Пусть пишут, по приезде напишу о себе подробнее. И на другие подобного

рода письма прошу тебя, лапочка, отвечай. Отрываться нельзя, ты это прекрасно понимаешь.

Очень рад твоим успехам и очень тревожусь каждой твоей печалью. Не беспокойся за меня, все идет своим чередом. Головные боли прекратились, сильно их облегчили твои письмеца.

Пиши больше о себе и о дочурке-ласточке. Что новенького в столице?

Еще раз обнимаю вас, мои вы пташечки, и горячо, горячо целую, а тебя, моя желанная, по-нашенскому.

Твой горячо любящий муженька Ваня.

Целую мамульку, привет хорошим знакомым.

12.10.51г.^[72]».

«Добрый день, мои любимочки — женочка и доченька!

Получил сегодня от вас письмецо, в котором ты, моя голубочка, очень обеспокоена моим молчанием. Спешу развеять все твои сомнения и беспокойства. Я и сам не могу объяснить, почему бывают такие перерывы. Что касается моей аккуратности с ответами на твои, роднуля, теплые письмеца, то я пишу постоянно. У меня вкралось сомнение — не перехватывает ли кто-нибудь другой, ведь ты сама знаешь о коварстве отдельных завистливых людишек. Я прошу, птенчик, отрегулируй так, чтобы письма тебе вручали в собственные ручки. А главное, о чем я прошу тебя, милая любимка, это чтобы ты не волновалась обо мне и уверенно ждала меня, а твой Ванюхастик всегда думает о вас, мои никогда незабвенные ласточки. Пусть все твои сомнения и тревоги выпадут из головы, да вселится на их место твердая уверенность в нашем семейном счастье! И никогда, лапочка, не слушай посторонних: ведь добра пожелать, пожалуй, мало найдется, а яд пустить — много. Я прекрасно понимаю, женуленька, что твое сердечко хранит большую любовь ко мне, а потому ты так сильно волнуешься. И если только почта не пришла в ожидаемый тобою день, то всякие тревожные мысли уже появляются в голове. Прошу тебя, моя кристальная женочка, навсегда выбросить плохие мысли обо мне. Живу и работаю я ради своей любимой Родины, ради своей семьи.

Ведь ты, Верочка, знаешь, что крепкая дружная семья есть основа общества, нашего социалистического государства, и большое счастье есть принадлежать к крепкой основе. Везде и во всем надо крепить семью, никогда не забывать об этом. Я это понял еще до нашего брака, родная. А как приятно открыть дверь, когда тебя с улыбкой встречает любимый человек, ощутить домашний уют, созданный этим человеком, услышать звонкий голосок дочурки: «Папа пришел!» И всякий здравомыслящий человек очень высоко ценит это. Да, женуленька моя любимая. Так что

задержка почты не должна служить причиной разрушения твоего здоровья и счастья. Придет день и час, когда кончатся наши томительные муки разлуки, и я вновь буду тебя ласкать, любимочка, а нашему наслаждению и счастью никогда не будет предела.

Очень больно за нашу малышечку, маленькую балеринку, и что это на нее такое несчастье. Беру на себя все ее болезни, лишь бы она была здоровенькой и успешно осваивала свои первые делишки. Как будет приятно посмотреть на такую малышечку, когда она будет стараться показать своему папочке свои достижения, вернее, свои первые успехи. Надеюсь, что она уже выздоровела, и мои пожелания, чтобы она больше никогда не болела. Мамочка, передай доче, что папухастик должен скоро приехать, и мы сразу пойдем в кукольный театр.

Да, женуленька, уже театральный сезон начался, и, конечно, тебе скучно без меня. Обещаю, что нагоним. Я понимаю, какое развитие получает человек, наблюдая сгусток духовной культуры.

Что касается срока нашего пребывания, то это пока "темный лес", а куда потом — лес еще темнее. Да, какая несправедливость, что ребят сунули в дебри. Здесь некоторые начальники пугали, вернее, намекали нам, что, видите ли, здесь-то лучше, а вы все о доме. Им же невыгодно отпускать опытных. Но скоро должны прекратиться муки разлуки, пора же восторжествовать справедливости!

Ну бывайте здоровы и счастливы. Обнимаю и очень целую вас, а с тобой, любимка, ложусь спать.

Твой верный, горячо любящий муженька Ваня.

Целую мамульку.

19.10.51 г.».

«Добрый день, мои любимые роднульки — женочка и дочурка!!!

Сегодня у меня очень радостно на душе — получил такое теплое письмецо от тебя, милая женуленька.

А хорошо будет и им побывать, да подрожать перед энцефалитами. Здесь крылышка нет, надо соображать самому.

Как бы хорошо вернуться к Новому году, да по пути в Сибири прихватить с собой деда мороза, а то у нас здесь их нет. Вот удивление было бы для нашей Наташеньки.

За эту разлучищу я многое передумал и теперь буду стараться так жить с тобой, моя кристальная женочка, чтобы как можно больше находиться вместе и наслаждаться жизнью, восхищаться всем тем лучшим, что создал человек.

А как было бы приятно получить квартиру на Котельнической, правда,

там трехкомнатные, но это не беда. Нет, видимо, придется все-таки четырехкомнатную, без кабинетика мне плоховато, а то я ведь собираюсь учиться. От Москвы отрываться нельзя. Об этом и ты, лапочка, мне скажешь.

А как украсят восемь высотных зданий нашу столицу!

Приеду, везде все обходим, облазим, я думаю, время найдем, да, моя голубочка? Я очень доволен, что ты занялась делом. Но перегружаться не надо, лапочка. Оно и время разлуки пройдет быстрее. Правда, уж долго она тянется, забодай ее комар.

А как выглядит наша лапочка? Женочка, ты ее не перегружай, ведь она еще очень маленькая. Музыка от нее не уйдет. А как мне хочется с ней прогуляться по Чистым прудам...

Относительно друзей, то я знаю, любимка, что у меня есть единственный друг, это ты родная, а остальные — постольку-поскольку. Чужая душа — потемки...

Дела мои текут по-прежнему. Правда, сегодня один не пришел^[73]. Поэтому и письмо не клеится. Буду заканчивать. Не обижайся, родная, что мало написал, в следующем напишу побольше.

Обнимаю и крепко-крепко целую вас и желаю хорошего здоровья и счастья.

Твой верный, горячо любящий муженька Ваня.

Целую мамульку, очень рад, что она поправляется, желаю быстрейшего выздоровления.

26.10.51г.».

«Добрый день, мои любимые родненьки — женочка и дочурка Наташенька!!!

Не дождавшись от вас праздничного письмеца, решил поговорить с вами о том, как я проводил праздник. Первым делом сообщаю, что в этот день все мои чувства были там, так далеко отсюда — в Москве, вместе с вами.

Вспомнил, как спешили мы на Красную площадь, как немного подбросили нас на машине. Дальше парад. И кажется, это было вчера. Четыре года я ходил строевым. Ну, а в 50-м праздник прошел комом потому, что суета, подготовка в далекий путь, отрыв от любимой семьи, предстояла кошмарная разлука.

С тех пор много прошло времени, много утекло воды, много истрачено нервов.

Итак, мы праздники встречали с особой настороженностью и бдительностью. Подготовительный период закончился.

6.11. в 18.30 (по московскому в 13 ч. 30 м.) мы собрались в клубе, чтобы отметить достижения нашего Великого советского народа и наши успехи в деле выполнения задания. Ник. Вас. делал доклад. Все прошло очень хорошо. Успехи наши неплохи, но это плохо видят такие, как Павел Фед. (главком ВВС П.Ф. Жихарев. — Н. Б.) Хлопцы все отмечены, ну, а я присох. Народная пословица говорит: от богача не жди калача.

Да мне ничего и не надо, лишь бы побыстрее долгожданная встреча с вами — мои вы ненаглядные родные любимки.

На ужине понемногу выпили и поздравили вас, женушек, наших дорогих подружек жизни, с праздничком. Конечно, если бы это мы встречали дома, то ты сама знаешь, роднуля, как бы я тебя поздравлял...

А дальше тревоги, надо быть начеку.

7.11 с большим напряжением ждали "гостей", но они, зная все это, воздержались.

А в 8.11 им устроили встречу, правда, одного своего пришлось отправить в санаторий Шишкина.

Так протекает наша жизнь, очень похожая на монашескую.

Но придет долгожданная минута, и мы будем наслаждаться нашим семейным счастьем. Как я ее жду, моя ты нежная, любимая женуленька.

Из Москвы ничего поздравительного нам лично не было, видимо, в праздничной суете забыли.

Я чувствую себя разбитым, но креплюсь и тебя, мой ангел, прошу — терпи, крепись, скоро атмосфера разлуки разрядится, и мы будем очень счастливы.

Передавай привет знакомым (правда, никто меня даже с праздником не поздравил). Обнимаю и целую вас, любимки, очень крепко, тебя, моя кристальная женочка, всю, всю. Твой верный муженька Ваня.

8.11.51г.».

«Добрый день, мои любимые лапочки — жиночка и дочурка Наташенька!!!

Вчера получил от вас дорогое и теплое письмецо, за которое сердечно благодарю. Если бы был напиток быстрейшей встречи, то я осушил бы целый бочонок, такая уж жажда к вам, мои хорошенькие птенчики.

Мне так хочется быстрее обнять и приласкать ваши тепленькие головки, ах, как хочется, но разлука продолжается. Я предчувствую, что скоро ей придет конец.

Милая женочка, прошу тебя, за меня хлопотать не надо, это нехорошо, даже можно показать слабость мужа, ведь я же не заключенный. Вытерпим, только больше мужества и меньше обращать внимания на соблазны. Я

охотно тебе, родная, верю, что разлука для женщины, находящейся в Москве, очень тяжелое бремя, но если человека любят и ждут, то это не страшно. Об одном прошу тебя, даже очень, поменьше посещай подружек, лучше к одной порядочной семье прибиться. Я за тебя не беспокоюсь, ведь очень знаю твою порядочность и любовь ко мне.

Одобряю твою дружбу с Тарановыми, по твоим письмам. Да и встречался с ним, видно, что они неплохие люди. Передавай от меня привет. Поблагодари от меня его супругу за оказанное тебе большое и теплое внимание.

Мои дела идут неплохо, но получить этого-самого теперь трудно, прошли нашенские времена, и вряд ли, что все будет оценено. Минула моя соколиная волюшка, сижу на земельке, и вот приходится копошиться, как навозному жуку.

Быстрее бы кончалась эта пора.

Погода у нас безобразная, два дня лил холодный дождь, теркой занимались, делишки разбирали. А вот сегодня опять шум-гам, пришлось по три раза, тяжеловато. Поэтому письмецо написал куцым, прошу не обижаться, женулька.

Еще раз крепко обнимаю вас и горячо целую, а тебя, моя кристальная Вероничка, дополнительно, как только твоя душа желает.

Твой верный друг жизни, горячо любящий муж Ваня.

Целую мамульку и Лерку.

16.11.51г.».

«Добрый день, дорогие мои любимки — женочка и доченька Наташенька!!!

Получил от вас, мои вы птенчики, письмецо, такое животрепещущее, такое милое и любимое, что даже вся моя стопудовая усталость куда-то девалась.

Прекрасная женуля, как теплят твои слова любви мое прехолодное тело. Мне кажется, что ты поговорила со мной наяву. Вот закрою глаза и всю, всю ощущаю тебя, а открою обратно — вокруг все так пусто и довольно серенько. А как надоела мне дорога такая пыльная; сопки, покрытые небольшими кустарниками, унылые рощицы и вообще все вокруг, что даже трудно описать.

Ведь только подумать — 8,5 месяца околачиваемся, но сытый голодного не вспомнит. Ребятки совсем плохо себя чувствуют, а сколько били в набат? Молчат! И холодно, и грустно, и чертовски скучно. Прямо не хочу на тебя, моя кристальная женуля, тоску наводить. Думаю, что скоро всем этим мукам конец.

...И я не верю книжным словам и песням о том, что вечно любить невозможно. Возможно! Я очень надеюсь, что твои мысли солидарны с моими, правда, моя голубочка? Ведь любовь проверяется в разлуке, и тот, кто слаб, тот становится недостойным этого священного слова, мне кажется, что такой человек не способен любить. А тот, кто выдержал все невзгоды, тот еще больше будет любить и ценить свою женуленьку, свою священную семью. Вот я мысленно представляю, как я буду ласкать тебя, моя кристальная женочка, как я буду обнимать вас, мои вы родные лапочки. Скорее, скорее приди, день нашей долгожданной встречи! Мне кажется, что все же должна заговорить совесть тех, кто послал. Ведь уже пора и по делу, и по времени. Ждем со дня на день! Мне будет очень приятно встретиться со своей любимку цветущей, и прошу, жenuля, очень и очень рано ты начала считать свои годы — не считай, наша жизнь только начинается. Постараюсь сделать все так, чтобы наша жизнь была не скучной. Обо всем будем вместе советоваться. Хо? Я думаю, что ты, любимка, ответишь: тин хо. Как я рад, что вы так меня ждете, поверь, моя голубочка, я не меньше жду. Да оно так и должно быть.

А дочу прошу, чтобы она во всем слушалась свою прехорошенькую мамочку, тогда она секретом будет обеспечена. А если будет шалить и не слушаться, то ей папочка ничего не подарит.

Мои дела идут неплохо, но очень скучаю без вас. В санаторий к Шишкину отправили 8. Трудишка оценивается бледненько — расстояние великовато. Ну об этом наедине потолкуем. А какую надо справку в управделами? Да, все хорошо, когда ноги носят и голова на плечах. А ведь сами прекрасно понимают, где муж. Бюрократы, больше ничего не скажешь. Это лишний раз напоминает, что надо быть слитными — один в поле не воин и один в обществе — нуль. Ну достаточно, оно и так очень понятно. Да, моя лапулька, любимая. Скорее бы встреча, а пока с большим чувством обнимаю и целую вас, любимые голубочки. Твой верный муженька, Ваня.

Целую мамульку, желаю ей быстрейшего выздоровления.

14.12.51 г. Первый час ночи».

«С Новым годом, мои родные сверхлюбимые птенчики — жenuленька и доченька, с новым счастьем в нашей семейной жизни.

Милая Вероничка, а как мне хотелось произнести эти слова уже дома — в семейном кругу, но, наверное, разлука решила захватить и этот год. Какая досада, какая несправедливость!

...А как я надеялся этот год встречать дома, но лишь очень предполагал, а ведь мною располагают, так, что меня ты, родная, не

собираешься ругать, ты прекрасно все понимаешь, моя ты умница. Но что же поделаешь — головы вешать не будем. Уже имеем данные, что в январе конец нашим мукам и страданиям.

Вот уж нам сообщили сроки, должен быть в конце января дома или немножко захватим февраль, но я думаю, это невелика беда — наш вопрос решен свыше, и это главное.

Ребятишки прямо вздохнули. Теперь возникает вопрос — куда ж? Да и этот вопрос решен. Помнишь, родная, дорогу ко мне на родину, так в зоне московского, это строго южнее старого гнезда километров на 150. Но это не страшно. Я думаю, первые месяца 2—3 пробудем, а там меня могут купить, только куда? Ну, об этом потом будем говорить, а пока остается главный вопрос — это день нашей встречи.

Любимочка моя нежная, читая твои золотые письмеца, я насквозь вижу твою настрадавшуюся душу, но я очень прошу тебя — потерпи, осталось немножко. Не надо превращаться в злючку или пилу, не надо высыхать до желтизны. Очень прошу тебя, милая, наберись силы воли и жди. А когда тебе очень трудно станет, то выйди на улицу и походи. Надеюсь, что дотерпишь. Хорошо, моя ты красавица? Так и договорились.

Я сам последнее время потерял сон. Вот прочту, что ты не спишь, и мне не спится, но уже живу мыслями о нашей встрече, а она не за горами.

Эти липовые друзья лишь для того, чтобы с помощью нашей репутации стащить у государства лакомый кусок, ну их к лешему, всегда могут подвести. Жить честно и трудиться, иметь чистую совесть — это лучше всего. Только тогда и дышишь полной грудью. Правда, любимая?

...Очень тронут твоими заботами, родная. Я знаю, что ты все в дом, как хорошая мать и друг моей жизни, а ведь семейный уют — это материальная база любви. Как приятно, когда придешь домой, а дома есть на чем посидеть, с чего покушать. Правда, птенчик любимый? Вот приеду и выхлопочу квартиру, прямо пойду к тов. Яснову^[74], думаю, не откажет. Ну, моя любимая душечка, не скучай, а быстрее меня встречай. Обнимаю и страстно целую вас несчетное количество раз.

Твой верный друг жизни, муж Ваня.

Целую мамульку и Лерку.

20.12.51г.».

«Добрый день, любимая женуленька и доченька!!!

Ждал от вас, родные, письмецо, но, не дождавшись, решил поговорить с вами и быстрее подтвердить ранее сказанное мною — да, в начале февраля я должен быть дома.

Милая женочка, как я хочу быстрее встретить вас, да так крепко

обнять и долго не отпускать из "плена". Быстрее бы перевалить к Новому году, а там время пройдет быстрее: у меня в заботах к отъезду, а у тебя, родная, — в заботах о встрече приезжающего Ванюхастика...

Да, меня очень надо будет обтесывать, а тебе, лапочка, это нравится.

Ничего, Любимка, зато ты будешь горда за воспитание своего муженьки, а я буду тысячу раз тебе благодарен.

Правда, у нас кинишко бывает частенько, перекрутили все старые картины, а иногда и новые проскальзывают.

Вот позавчера смотрел кинокартину "Тигр Экбар". Она недавно шла на экранах московских кинотеатров. Вот уж ревность тигра к своей укротительнице. Да у меня не меньше, учти, любимая жenuленька.

Изредка читаю художественную литературу. Вот дочитываю "Иван Иванович" писательницы Коптяевой. Свое мнение скажу по приезде. Слышал, что в Москве уже вышла 2-я книга "Иван Иванович". Да, жenuленька, будет свободное время — буду читать художественную литературу. Тебе не придется, родная, увидеть меня за преферансом...

В день получения моего письмеца я полечу в П..., думаю там хозяйски потратить миллионы, а то уж за второй половиной месяца — домой.

Думаю даже захватить сушеных трепанг, ведь надо ж вам откусать их. Да душистого чайку надо прихватить. Короче говоря, составлю список и буду действовать. Дела по работе текут своим чередом. Как перевалим за пятнадцатое, так и удочки смотаем, а там споем песни: "Бродяга Байкал переехал...", "Дай жизни, Калуга" и т. д. и т. п. Я надеюсь, что родная сторонюшка встретит приветливо.

Приземлимся, осмотримся, отдохнем как положено, обратно работа, а там и на учебу рванем, и будем, лапочка, учиться вместе, да еще вызовем друг друга на соревнование. На эту тему поговорим дома. Хо? Главное — не отрываться, как учит история партии.

Теперь я понял, как подкосили Александра Ивановича (Покрышкина. — Н. Б.). Кстати, он ходит с прежними погонями, не слыхала ты, жenuля? Ну ладно, это его дело. Рыжий играет большую скрипку, но с ним ладить — это подальше от него. Думаю, приготовим ему подарочек, а там глядишь и не обидит, ведь ему терять таких орлов нет смысла.

Мое здоровье N, лишь одной болезнью болен, и излечить меня сможешь только ты, моя прекрасная. До скорой встречи, мои вы любимые птенчики, а пока письменно обнимаю и целую вас несчетное количество раз, твой верный муженька Ваня. Целую мамульку.

24.12.51г.».

«Добрый день, мои ненаглядные любимки — женочка и доченька!!!

Обнимаю вас и крепко целую, а ведь уже так сильно хочется это осуществить в действительности. Осталось очень мало времени до очень долгожданного дня, когда мы заласкаем друг друга. Как голубь свою верную голубку, буду нежить тебя, любимая моя женуленька...

Но скоро должен прийти конец нашим страданиям, и мы вознаградим друг друга всем тем, что мы сберегли, да, моя Верочка?

У нас с каждым днем горизонт становится светлее, и уже на 20-е заказываем колеса. Остается меньше месяца.

Уже начались беспокойства: как лучше израсходовать свои миллионы, как лучше доехать, чтобы свежее предстать перед своими верными подругами жизни. Нам стоит только перешагнуть порог Нового года, как там уже быстро пролетит время, но вот путь от границы до своего порога покажется длинным. Ты, женуленька, как-то мне рекомендовала быстрее лететь на крыльях, но я тебя очень прошу, потерпи лишних пяток дней, ведь оторваться от масс — значит погибнуть. Легче будет ехать вместе, и дорога покажется короче, да и встречать собираются.

На днях Николай Васильевич получил письмо от Федорова, где тот пишет, что собирались встречать нас в ноябре, но вопрос решал большой хозяин. Пишет, что вами интересуются все, особенно Василий. Гордятся нашими успехами и воспитывают своих на наших маленьких делишках. Так что, как видишь, женуленька, потрудились на славу, ведь очень ответственное задание. Таких золотых мужей жены во сто крат должны любить больше. Есть исключения, когда мужья получают известия, что их жены погуливают. Приходится убеждать, ведь бывают и ложные доносы, но осадок очень неприятный.

Твой заказ постараюсь выполнить. До скорой встречи. Еще раз обнимаю и горячо целую вас, мои вы родненьки, а тебя, моя любимая голубочка, всю, всю, всю.

Твой горячо любящий муж Ваня.

Передавай привет хорошим знакомым. Целую мамульку и Лерку.

28.12.51г.».

«Добрый день, мои родные любимки — женуленька и доченька!!!

Весьма сожалею, что мне не пришлось обнять и горячо поцеловать вас в 1951 году. Но я жил мыслями вместе с вами; каждый день стремился к вам, мои вы ненаглядные птенчики.

Обстановка не позволила встретиться за год, тысячи километров разделяли нас...

Такой тяжелый год разлуки забыть очень трудно, много здоровья отнял

он, но все должно восстановиться при нашей встрече, да любимка?

...Да, очень тяжело встречать два года без вас, мои вы любимки, без твоего присутствия, жиночка. Один Новый год я встречал в сложной окружающей обстановке, когда каждая минута грозила очень большими неприятностями, а второй год я встречаю в еще более острой обстановке. Надеюсь, что выдержу, ведь коммунисты не боятся никаких трудностей. Подниму бокал за вас, родные, за ваше здоровье и нашу быстрейшую встречу. Это будет в 5 ч. утра 1.1.52 г.

А там и на работу, ведь ухо надо держать востро. Думаю, и вы выпили за мое здоровье. Да. В 24 часа я буду чувствовать и ваш звон бокалов, и звон кремлевских курантов. Быстрее, родные, принимайте меня в свои объятия, достаточно томиться.

Очень хочу увидеть столицу и свою любимую красавицу женуленьку.

Мои дела идут неплохо. Передовая футбольная команда прибыла, так что есть полная уверенность в отправке нашей команды числа 20—24.1.52 г. Приедем играть на старое место, а как там дальше и куда, ничего не известно. Главное — благополучно доехать. Придется председателю спортивного общества готовить подарок, а то может обидеться. Все продумаем с Николай Вас, ведь он его хорошо знает. О нашей удачной игре хорошо знает председатель, так что как будто идет все хорошо. Но у такого председателя на глазах работать очень трудно, придется применять хохлацкую смекалку (а она у меня очень "смекалистая", ха, ха...). Ну, хорошо, я уже стреляный воробей, да плюс твой светлый ум, женуля, и все будет в порядке.

Слышал, что Александру Ивановичу дали г... [75]. Не знаю, насколько это верно, но в наше время получить очень и очень трудно, наверное, совесть заговорила.

В настоящее время более серьезными делами заняты, а поэтому ждать не приходится, да и рановато еще. Ну, не буду задевать твое больное место, придет время, будешь и г... (генеральшей. — Н.Б.)

Труд никогда не пропадет даром, главное честно трудиться на благо Родины, на счастье своей семьи.

Хотя и письменно, но еще раз поздравляю вас, мои любимки, с наступающим Новым годом и горячо целую вас, а тебя, кристалл мой родной, несчетное количество раз. Желая всем хорошего здоровья и быстрейшей нашей встречи.

31.12.51г.

Твой верный, страстно тебя любящий муж Ваня. Целую мамульку и Лерку.

Прошу писем больше не писать. До скорой встречи, любимки».

«Добрый день, мои родные любимки — женочка и доченька Наташенька!!!

В первых строках своих поздравляю нашу ласточку — доченьку Наташеньку с днем рождения, хочу пожелать ей хорошего здоровья да побыстрее встретить своего папулечку.

Да, родная жиночка, вот прямо незаметно прошло 5 лет с тех пор, как ты родила нам дочурку. Очень трудно было тебе в те минуты, но ты знала, что вокруг ходит и очень волнуется твой Ваня.

Любимая моя, тебя хочу поздравить с пятилетием материнства.

Мать — это звучит очень гордо, и, чтобы стать матерью, надо пройти великое испытание, а затем очень чутко и внимательно воспитывать ребеночка. Я вполне сочувствовал тебе, родная, что ты еще не успела сама погулять, а тут такая ответственность.

Ах, как бы мне хотелось в этот знаменательный день — 4-го января, устами и лаской поздравить вас, мои вы бесценные любимки!

Но тяжелая разлука забрала этот день. Конечно, мы не один раз будем отмечать эту славную семейную дату, но 5-ле-тие прошло. Как жаль. При встрече все наверстаем, да, мои хорошие любимочки-птенчики? Скоро встреча.

У меня такие суетные дни пошли. Приступаем тренировать вновь прибывшую футбольную команду. Пройдет две недели, и равномерный звук колес унесет твоего Ванюхастика из "лучшего" места и начнется сближение наших тел. А с каким трепетом я буду ждать нашей долгожданной встречи!

На днях вылетаю в П..., думаю, сумею выполнить ваши заказы, мои вы роднульки. Побуду денька три, хорошенько присмотрюсь да взвешу, но, вероятно, будет трудно прикидываться, ведь тяга к вам все больше начинает увеличиваться, и останутся считанные дни, когда невероятная магнитная сила начнет притягивать меня к вам, любимки.

Пару слов о встрече Нового года.

С вечера — проверки за футболистами и тренерами. Без четверти пять утра (по-московскому 24 часа) протянули по единой за старый год — год тяжелой разлуки и благородного труда, а в 24 часа подняли бокалы за нашу любимую Родину, т. Сталина, за наши родные и любимые семьи.

Я мысленно представил тебя, моя голубочка, и нашу лапулю и выпил за ваше здоровье, счастье и нашу быстрейшую встречу. Но надо было ехать уже на работу, и наша евнушеская компания распалась. А уже первого игра в футбол. Очень тяжело и нерадостно встречать Новый год врозь. Пожелаю

тебе, любимая моя жenuленька, чтобы больше никогда не встречать Новый год нам раздельно.

Пока на бумаге, но и душой обнимаю и горячо целую вас, птенчики, а тебя, женочка, пламенно и страстно.

Твой верный муженька, жадно ждущий тебя Ваня.

4.1.52 г.

Целую мамульку и желаю ей не болеть в Новом году.

P. S. Женочка, ты, наверное, прекратила писать. Вот уже пришло две почты, а мне нет письмеца, очень грустно. Ну, больше не пиши!»

Возвращение. На XIX съезде. Новое назначение

Вероника Николаевна вспоминала, как, дожидаясь домой Кожедуба в феврале 1952 года, была весьма заинтригована, когда посыльный, побряхтывая от натуги, втащил в их квартиру его выдавший виды дорожный чемодан:

«Я сразу почему-то живо представила себе россыпь китайской посуды, фарфор, благородные ткани, изящные, может быть, даже драгоценные безделушки и в нетерпении внутренне ликовала».

Каково же было ее разочарование, когда, раскрыв эту большую дорожную сумку, она обнаружила в центре чемодана, наряду с другим нехитрым дорожным скарбом и парой скромных отрезков, поджатую специально сделанными деревянными подпорками старую двухпудовую гирию Ивана Никитовича. Сувенирами, привезенными им из долгой командировки в Китай, были искусно сделанные шахматы с доской (30 на 30 см) и прорезной шар из слоновой кости.

«Снабженческо-доставальческую» жилку Ивана Никитовича Вероника Николаевна оценивала весьма невысоко, поэтому, увидев содержимое чемодана, она лишь коротко махнула рукой и вздохнула.

Иван, вернувшийся из длительной командировки, показался Веронике Николаевне больным и постаревшим:

«С пожелтевшим, усталым и нездоровым лицом, с беспокоящим его желудком, с витилиго на руках... На Ванечку было просто больно смотреть: так тяжело далась ему Корея».

Это уже позднее медики обратили внимание на проблему акклиматизации, на связанные с ней вопросы питания, сна и режима. Тогда же никто даже не задумывался о ее существовании. А ведь Иван Никитович пробыл в дальней командировке более года, напряженно работал и жил там в отнюдь не комфортных условиях. Однако сам лишь посмеивался над своими болячками, усугубляя их регулярным «обмытием» встреч, назначений и поздравлений. Невнимание к собственному здоровью дало о себе знать в том же году, в самое неблагоприятное для него время.

Интерес к корейской воздушной войне подогревался секретностью этих событий. И как следствие, интерес к боевой работе в Корее нашей авиации среди советских летчиков и авиационных командиров был колоссален. Вот как вспоминает свои беседы с Покрышкиным на эту тему командир одного из полков «кожедубовской» дивизии, выдающийся

летчик-истребитель Герой Советского Союза Евгений Георгиевич Пепеляев:

«Александр Иванович поселил меня в своем номере гостиницы, и каждый вечер после ужина мы засиживались с ним за полночь. У нас с ним шли разговоры о воздушных боях в Корее и боях Великой Отечественной войны. Его интересовало буквально все, что там происходило. Начиная от взлета и кончая посадкой, как осуществлялось наведение и поиск, какие строили боевые порядки при поиске и в бою, как маневрировали в группах, как стреляли, какими очередями, с какой дистанции и т. д.»^[76]

После «правительственной командировки» 324-я ИДД была расквартирована в поселках Инютино (196-й ИАП) и Орешково (176-й гв. ПАП) Калужской области. «Более унылого места, словно созданного специально для подавления настроения авиаторов, и не встречал», — вспоминал позднее заместитель комэска 176-го гвардейского ИАП Герой Советского Союза гвардии майор С.М. Крамаренко^[77]

В апреле 1952 года, через два месяца после возвращения из Китая, 324-я истребительная авиационная Свирская краснознаменная дивизия ВВС МВО стала дивизией 78-го ИАК ПВО 64-й воздушной истребительной армии (ВИА) ПВО, в том же году переименованной в 52-ю ВИА ПВО.

Командиру были предоставлены две комнаты в просторной коммуналке на улице Достоевского, напротив здания Сбербанка, в самом центре Калуги. На этой квартире бывал он крайне редко, предпочитая ночевать в авиагородке. Вероника Николаевна с малолетней дочкой, сводной сестрой и матерью осталась в Москве.

В октябре 1952 года полковник Кожедуб был избран делегатом на XIX съезд партии. Съезд проходил в сложных условиях: после большого перерыва, при вновь обострившейся международной обстановке, при сильно постаревшем, сдававшем вожде — это был последний сталинский съезд. И все же это был съезд победителей, сумевших за семь прошедших после Великой Победы лет залечить военные раны, на новый уровень поднять обороноспособность страны. Министр угольной промышленности А.Ф. Засядько, в частности, докладывал, что угля по стране добывается в два раза больше, чем до войны. Министр В.А. Малышев рапортовал об успехах машиностроения. А.И. Микоян сообщал в своем докладе, что цены на продукты снизились по сравнению с концом 1947 года, когда была проведена денежная реформа, примерно вдвое, тогда как в ведущих странах Запада за этот же период они почти удвоились.

Но главным событием был, конечно, Отчетный доклад ЦК съезду, сделанный Г.М. Маленковым. Вот лишь несколько положений из него: «производство промышленной продукции в СССР превышает довоенный уровень», «основные производственные фонды промышленности возросли к 1952 году по сравнению с 1940 годом на 77 процентов», «важнейшим достижением советской науки за этот период является открытие методов производства атомной энергии».

Актуально и с точки зрения сегодняшнего дня прозвучали с трибуны съезда слова, характеризующие положение в капиталистических странах: «Нет больше так называемой свободы личности, — права личности признаются теперь только за теми, у которых есть капитал, а все прочие граждане считаются сырым человеческим материалом, пригодным лишь для эксплуатации. Растоптан принцип равноправия людей и наций, он заменен принципом полноправия эксплуататорского меньшинства и бесправия эксплуатируемого большинства граждан».

Через несколько лет XIX съезд постарались забыть, заменив постановку великих задач на хрущевское пустозвонство и волюнтаризм позднейших съездовских установок. В личных документах Кожедуба второй половины 50-х и более поздних годов (в анкетах, аттестациях, представлениях, характеристиках) даже не указывается, что он был делегатом XIX съезда партии.

Конечно, достижения на фронте социалистического строительства давались нелегко — путем колоссального напряжения народных сил и огромной затраты энергии и здоровья. Недаром среди «сталинских наркомов» более половины умерло, не дожив до пенсионного возраста.

Впечатлительный Кожедуб был потрясен накалом съезда, содержательностью и непоказной страстностью многих речей, хотя был уже не новичком на подобных мероприятиях. Напомним, он был депутатом Верховного Совета в течение многих послевоенных лет, с 1946 по 1961 год. Здесь, на съезде, он слушал доклады А. Василевского и В. Кузнецова, В. Малышева и А. Косыгина, А. Микояна и А. Корнейчука, Н. Байбакова и Г. Маленкова. Большое впечатление на Кожедуба произвело эмоциональное выступление Первого секретаря ЦК Компартии Азербайджана М.Д. Багирова. Как известно, сын Багирова в годы войны был летчиком-истребителем, лейтенантом и погиб в воздушном бою на Курской дуге. Авиационный мир тесен, и Кожедуб конечно же об этом знал.

Краткий конспект докладов и большинства выступлений, кулуарных бесед, подмеченные нюансы поведения Сталина, мысли по развитию и боевому применению авиации Кожедуб оставил в одной из своих записных

книжек. А всего их сохранилось более сотни. В них он заносил массу необходимой информации — от дневных метеорологических сводок и хозяйственных пометок до главных впечатлений дня, от списков необходимых книг до серьезных обобщений. Вот выдержки, а фактически впечатления и размышления, прослеженные по его записной книжке того времени:

«5.10.52 г. Открытие XIX съезда ВКП(б).

Затаив дыхание люди мира ждут открытия съезда. Смотрю на часы. Уже 17.00. Тороплюсь. Открытие съезда в 19.00... Еще нет 6 ч. вечера, а у Кремлевских ворот собралось много делегатов. Много пришло и любителей. Аплодируют Жукову... Входим в Большой Кремлевский дворец. При входе картина Репина "Куликовская битва. 1380" (речь идет, по-видимому, о картине А. Бубнова «Утро Куликовской битвы», написанной в 1947 году. — Н. Б.). Зарегистрировался. Прошли по Георгиевскому залу. На мраморных стенах золотыми буквами высечены названия полков, б-нов и т. д.... Встретил Покрышкина... Очень быстро делегаты заняли свои места. Звонки... Рядом открытое окно. Видны огни вечерней Москвы, река Москва, движение машин. Кто же откроет съезд? Появляется т. Сталин и другие руководители. Съезд открывает т. Молотов. Долго несмолкающие аплодисменты. Ура. Аплодировал т. Сталин. Т. Сталин седой, в стальном костюме, что-то сказал т. Маленкову... Почтили память погибших в ВОВ... Звучит гимн... 21.37. т. Сталин что-то сказал т. Молотову (наверное, долго нет перерыва)... 21.55 — перерыв. 22.15 — продолжение доклада. Председательствует т. Хрущев...»

И тут же мысли, которые Кожедуба не покидали ни в какой обстановке: «Прикрытие аэродромов посадки более скоростными самолетами. Как снять блокировку? Прикрытие ЗА. До какой скорости может управлять человек? Преодоление звукового барьера. Полет на v большей звука. Торможение в воздухе. Резкость. Влияние ускорений. Влияние перегрузок на организм... Как можно больше вынести кабину вперед. Немедленно убрать прицел для лучшего обзора. Переделать ручку...

...Состав партии на 1.10.52 г. 6. 882 тыс. членов партии, в т. ч. 869 тыс. кандидатов...

... Как подготовлены КП для управления... Как умеют управлять динамикой. Сделать карту аэродромов и часы. Надо видеть всю жизнь и деятельность частей. За динамикой в воздухе судить о результатах. Необходимы полеты руководящего состава... Постоянное самообразование. Сократить рабочий день.

...Против легкомысленного забегания вперед.

6.10.52 г. Морозное утро... Покрышкин, Конев, Еременко, Мельников (секретарь ЦК Украины. — Н. Б.), Говоров, затем поздоровался Ракоши. Ген. Подгорный и Сенаторов. Отчет ревизионной комиссии.

Т. Сталина нет. Председатель т. Хрущев...

Утреннее заседание 7.10.52 г.

Сфотографировались всей авиацией с Главкомом...

Заседание открыл т. Булганин.

...Эстония

...т. Берия. Делегаты очень внимательно слушают, приложив наушники. 11.25. В зале много "седых волос"».

Далее следует конспект доклада, который неожиданно перебивается записями будоражающих его мыслей:

«Выход из боя на пределе горючего — последовательно, при очень хорошей организации прикрытия.

Научить драться меньшими силами с большими силами. Это характерно для ПВО. В ВВС наращивание сил. Очищение в-ха.

Противник подходит на предельных скоростях — патрулирующим своевременно сбросить баки и увеличить скорость.

...216 тыс. студентов обучается на Украине.

...Цементирующей силой является русский народ».

После этих слов в записной книжке аккуратно выделено: «Достаточно! Заспиртовался и прокоптился на полсотни лет. Пора строго распределить время и непрерывно совершенствоваться».

Ниже следует описание Кремлевского дворца, тезисы для собственного доклада, с которым он, видимо, готовился выступать на съезде: «...Стахановская вахта... Приветствие т. Сталина... Разложить американцев», — и короткая зарисовка:

«Встретился и разговорился с генералом Москаленко. Сзади удар:

— Разве в церкви руки за зад ложат? — это Сидор Артемьевич Ковпак [78]

...Председательствует Каганович.

... Киселев, Ростовская обл.

...Москаленко сообщил, что выдвинем на корпус. Неделин уйдет на учебу.

Встретился с актером Черкасовым — он говорит, что работы очень много. Написал книжонку про Индию, большую книгу об актерской работе с иллюстрациями...

Т. Сталин, очень подвижный и беспокойный, взял список

выступающих.

...Маршал т. Василевский...»

Далее конспект доклада маршала на четырех страницах.

«...8 октября 1952 г. Небольшой морозящий дождик. Утреннее заседание.

Информация о директивах XIX съезда партии по пятилетнему плану. Сабуров. Говорит очень невнятно. В зале шум...

Перерыв на обед. В гостинице "Москва" атаковали пионеры, чуть не растащили на пуговицы.

Вечернее заседание. Поздоровался с Буденным С. М.

... Булганин...

Кузнецов.

Приветствие Ракоши с переводчиком. Низенький, бритый, в черном костюме.

Секреты победы:

- 1) Преданность;
- 2) Хорошо знать свою Родину. Справедливый, освободительный характер войны или братской помощи;
- 3) Жгучая ненависть к врагу. Точно знать противника — сильные и слабые стороны, количество и качество оружия;
- 4) Отлично владеть оружием народа, умелое его использование;
- 5) Знать тактические приемы. Хорошо владеть ими в процессе динамики;
- 6) Тщательная оценка боя, выводы и уроки;
- 7) Отличный быт и отдых;
- 8) Физическая выносливость;
- 9) Постоянная тренировка; поправки на восприятие при динамических нагрузках;
- 10) Хорошая теоретическая подготовка;
- 11) Тренаж на земле.

Приветствие Г. Полит — ген. секретаря компартии Англии, с переводчиком. В очках.

О награждении. Звонил Фролову^[79]

Вишняков W Пепеляев

Шеберстов Митусов

Милашкин Иванов

Сучков Заплавнев

Гончаров Алфеев

Бокач

Абакумов

Рыжков — посмертно 9.10.52 г. Утреннее заседание. Поздоровался с Василевским и ген.-полк. Кузнецовым^[80]

10.10.52 г. Утреннее заседание.

Доклад Н.С. Хрущева. О сроках созыва пленумов. Оживление в зале. Короткие сроки перерывов между пленумами, и все время делегатов уйдет на заседания...»

Вновь страница записной книжки фиксирует тревожащие Кожедуба мысли:

«Кузнецову. Хочу получить ответ, какие ошибки были за командировку, чтобы рассеять ложные слухи о работе НАД.

Почему так долго задержался наградной материал?

О неправильном комплектовании дивизии.

За безаварийность, вылеты и сбитые?

Клевета, что уголь, если не обожжет, то замарает.

Одно клеветническое заявление проверяло до 40 человек! Клеветников надо наказывать, а кого опорочили — награждать.

...Перерыв. Сфотографировались втроем: Жуков, Покрышкин и я.

Приветствие. Морис Торез. Он сидя приветствует. Наверное больной. С переводчиком.

— Французский народ никогда не будет воевать против СССР. Уже более 6-ти лет французская буржуазия ведет несправедливую войну против вьетнамского народа.

При здравице в честь XIX съезда т. Сталина все встают. Встал и Торез.

Фурцева — московская парторганизация. Идеино-политическое воспитание народа... За период с XVIII съезда интеллигенция выросла в три раза...

Костромская партийная организация. Пред. колх. "12-й октябрь" Малинина Прасковья Андреевна. Костромской район, с. Саметь. 267 дворов, около 800 жителей.

Поскребышев в генеральской форме.

Внутреннее сознание людей отстает от их бытия.

Соц. собственность. Лица, покушающиеся на соц. собственность, являются врагами народа. Крупнейшие хищения соц. собственности...

Приветствие ген. секретаря КП Испании Долорес Ибаррури. Аплодисменты. В черном платье. Поздоровалась с Морисом Торезом. Очень сильный голос. Седая, выше среднего роста. Говорит с темпераментом. Плачущий голос. Здравница за Сталина. Аплодисменты. Даже не потребовался переводчик.

Приветствие ген. сек. народно-социалистической партии Кубы.

Вечернее заседание.

Встретил дважды Героя Сов. Союза Федорова...

Разобрать случаи отказов в воздухе с-тов МиГ-15.

Идет на петлю — заклинение управления.

РП должен быть готов записать передачу от летчика, терпящего бедствие...

На съезде познакомился с маршалами и полковниками, с секретарями обкомов, со своими земляками.

С Председателем Президиума УССР Гречухой собираемся доложить т. Сталину о сдаче государству...

Актер Черкасов.

Предколхоза, Герой Соц. Труда Малинина, 4 ордена Ленина.

Паша Ангелина.

Приветствие представителя компартии Индонезии. Черноватый...

Очень хорошо выступил.

Приветствие компартии Венесуэлы. Звонко сказал "янки" (смех).

Приветствие компартии Алжира...

11.10.52. Моросит дождик. Утреннее заседание.

Прения...

...Телеграмма от КП США. Зачитывается текст приветствия нац. комитета КП США...

Слово для приветствия Вильгельму Пику. Социалистическая единая партия Германии.

Швеция. Выше среднего роста седой. Поклонился...

Максимальное внимание летному составу. Посмотреть, кто раньше из техников был летчиком. Иметь список всего летного состава...

...Об атомной бомбе.

Скоро будем летать с глобусом.

Мои соображения:

1) Самолет-перехватчик в любых условиях является переходным этапом для самонаводящихся снарядов;

2) Ручку переделать, кнопки. Прицел, приборы. С учетом максимального отклонения. Стрелок — учить... Антиперегрузочный костюм;

3) Радио;

4) Локатор;

5) Мощный привод. Дело идет к укрупнению;

6) Новую карту для летчика-реактивщика. Брать крупные н/п, шоссе,

реки, озера, лесные массивы;

7) Какой должна быть транспортная авиация? Оперативность во всем.

8) Таран на МиГ-15. Играем как дети. В современных условиях, на $v=800$ трудно перехватить...

Очень много выступлений. В зале уже шум. Пора прекращать прения. Даже появилась вялость аплодисментов.

Не могу спокойно сидеть, когда вижу, как много надо сделать, чтобы прикрыть многое. Внести изменения в организационное строение полка...

13.10.52. Простудился. Сильно болит голова.

Уже 11.00. Небольшое запаздывание. Наверное, будет т. Сталин. Нет. Утреннее заседание. Предложение Кагановича».

На этом записи Кожедуба на съезде обрываются.

14 октября 1952 года, в перерыве между заседаниями съезда, Иван Никитович неожиданно потерял сознание. Прямо из Большого Кремлевского дворца он был привезен в кремлевский госпиталь. Нелегко далась ему работа в Корее. Не прошли бесследно для здоровья и бурные встречи на Родине с братьями-летчиками, да и не только с летчиками.

Находясь в госпитале, он еще более подробно вел свои записные книжки. В них проскакивают то оптимизм, то уныние, то неизменный кожедубовский юмор:

«19.10.52. Вот уже 5-й день моих мук и страданий в одинокой палате № 1...

...1) Еще глубже изучить атмосферу, все ее явления — летчик-истребитель должен летать в любых условиях, атмосферные явления должны ему помогать.

Помнить слова Сталина: летать выше всех, дальше всех, быстрее всех.

2) Тщательно изучить человека. Заняться медициной.

3) Как формировать характер летчика-истребителя — о воздушной войне, о великих неожиданностях, прикл. аспекты. Собирать, обобщать и писать.

Привить летчику любовь к книге и физкультуре.

20.10.52. Лежу 6-й день. Дело пошло на поправку... Если похожу, начинает болеть голова. Дядя Вася парикмахер — Василий Никитич — парикмахер с 1935. Вспоминал, какой приятный в обхождении был маршал Толбухин.

Первым делом, да и всегда, напоминать боевую задачу соединению (части).

Учить драться в открытом бою, где побеждает умение владеть самолетом и метко стрелять. Прием "из-за угла" применяет большинство

охотников. Охотник должен хорошо знать диапазон скоростей. Но у меня была привычка лезть в кучу.

Вспоминаю Аньдун... Как там было растоптано наше пионерское начало в командовании с земли. Все это Лобов и Благовещенский. Наверное, сильно накапали Савицкому, который сумеет перешагнуть трупы и не поморщится, а внешне — деляга».

В конце октября Кожедуба выписали из госпиталя, а 25 ноября 1952 года в его семье появился долгожданный наследник.

В честь отца Ивана Никитовича сына назвали Никитой. Кожедуб не скрывал радости от появления сына, но, «обмывая» это событие после болезни, старался быть аккуратным. Свою Вероничку каждый день одаривал какими-нибудь подарками.

Боевая подготовка дивизии шла достаточно успешно, о чем не раз писали проверяющие. Но освоение новой техники и переучивание молодого летного состава приводило к авариям.

«...Только за последние 6 месяцев 1952 года в дивизии произошло 31 летное и 12 чрезвычайных происшествий. В частях дивизии продолжают иметь место случаи самовольных отлучек и пьянства военнослужащих.

Лично полковник Кожедуб как летчик подготовлен всесторонне. Летную работу любит. Лично дисциплинирован и исполнительен...» — писал, в частности, в характеристике Кожедуба генерал-полковник Нагорный.

В марте 1953 года, вскоре после смерти И.В. Сталина, Иван Никитович получил предварительное назначение на авиационный корпус, дислоцированный под Ярославлем. Он вылетел на место, чтобы оценить обстановку, посмотреть на летный и командный состав.

23 марта 1953 года над аэродромом Орешково, где дислоцировался 176-й гвардейский ИАП, при совершении ночных полетов около 22.15 произошла катастрофа. В идущий на посадку МиГ-15, пилотируемый гвардии полковником Д.С. Титаренко, врезался УТИМиГ-15, в спаренной кабине которого сидели инспектор дивизии гвардии подполковник К.Я. Шеберстов и его верный ведомый, а теперь напарник, комэск гвардии майор И.А. Лазутин. При столкновении все летчики погибли.

Слухи о катастрофе прокатились по всем ВВС. Погибли сразу три известных летчика-истребителя, многократных орденосца, три ветерана Великой Отечественной и корейской войн... Среди погибших был Дима Титаренко — «Старик», добрейший, немного рассеянный на земле человек, старейший летчик 176-го полка, помощник командира дивизии по ВСС. Он был верным боевым другом Кожедуба с 1944 года. В паре они совершили

десятки боевых вылетов во время Великой Отечественной, вместе работали в Корее... Для Ивана Никитовича гибель трех летчиков была тяжелым личным потрясением. Всех троих он хорошо знал лично, знал и их осиротевшие теперь семьи.

Катастрофа произошла, когда полетами руководил заместитель командира дивизии полковник В.С. Чупрынин. Комиссия установила ошибки в его действиях, и он был уволен из армии.

Происшествие было слишком тяжелым, и было решено наказать и командира дивизии, несмотря на то что в момент катастрофы он в соединении не был, а по приказу командования находился от места происшествия за сотни километров. Его назначение на должность командира истребительного авиационного корпуса было отозвано, и еще на два года его оставили на прежней должности. Таким образом, Кожедуб, виновность которого в катастрофе найти трудно, был наказан «неназначением» на вышестоящую должность.

Жизнь тем временем шла своим чередом. Постановлением Совета Министров СССР № 2050 от 3 августа 1953 года полковнику Кожедубу И.Н. было присвоено звание генерал-майора авиации.

В том же 1953 году из печати вышел 21-й том Большой Советской энциклопедии. Однажды, приехав домой со службы, Иван Никитович, торжественно и загадочно улыбающийся, не снимая кителя, сел за стол и медленно раскрыл перед Вероникой Николаевной и маленькой Наташей это солидное академическое издание. Жена сразу увидела знакомую «парадную» фотографию и прочитала название статьи — «Кожедуб».

Статья была короткой и точной, в ней, в частности, говорилось: «Кожедуб — один из наиболее талантливых летчиков советской авиации, разработавший новые приемы воздушного боя в период Великой Отечественной войны». В третьем издании БСЭ эта характеристика исчезла, уступив место перечислению должностей, служебных итогов и наград.

В должности командира дивизии Кожедуб пробыл до 14 февраля 1955 года, когда был направлен на авиационный факультет второй в своей жизни академии.

Глава четвертая
НА ЗЕМЛЕ

Во второй академии

В Высшей ордена Суворова I степени военной академии имени К.Е. Ворошилова, или проще — в Академии Генштаба, Иван Никитович учился с известными авиационными генералами: с Героем Советского Союза, впоследствии заслуженным военным летчиком СССР, командующим Дальней авиацией, заложившим основы ее дальнейшего могущества генерал-полковником В.В. Решетниковым; со своим старым знакомым — Героем Советского Союза летчиком-истребителем, впоследствии заслуженным военным летчиком СССР, В.П. Бабковым; с Героем Советского Союза летчиком-истребителем, впоследствии генерал-лейтенантом, командующим 69-й воздушной армией и начальником ВВС Киевского ВО В.А. Колесником; с известным в стране летчиком-истребителем, когда-то впечатлившим молодого Кожедуба, Героем Советского Союза, впоследствии генерал-майором авиации, В.Н. Макаровым; с летчиком-истребителем, впоследствии генерал-лейтенантом, командующим 37-й воздушной армией Г.С. Концевым; с летчиком-истребителем, впоследствии генерал-лейтенантом, командующим 73-й воздушной армией Г.К. Платоненковым...

Курсом младше учились сразу два будущих главкома ВВС: Герой Советского Союза, впоследствии — Главный маршал авиации П.С. Кутахов и дважды Герой Советского Союза маршал авиации А.Н. Ефимов. В той же группе из 12 человек учился и Александр Иванович Покрышкин.

Занятия в академии даже для генералов не были простыми. Особенно сложным считался первый курс. Занятия начинались в 8 утра и продолжались до 20—21 часа. Сумма знаний, усваиваемая этими одаренными и заслуженными людьми за два года, не уступала университетским программам. Неизменно высоким был и уровень преподавания.

Но, занимаясь в академии, и генералы любят чувствовать себя студентами. Часто, к примеру, на веселую волну настраивали их занятия немецким языком. В.В. Решетников вспоминает, что в академии у каждого слушателя был свой стол, застеленный ватманом. Василий Васильевич аккуратным мелким почерком записал на своем столе наиболее употребимые немецкие выражения и после этого поражал преподавательницу и товарищей беглыми и качественными ответами. Кожедуб был настолько впечатлен его успехами в немецком, что даже,

встречаясь с ним после академии (В. В. Решетников был соседом Кожедуба по даче в Монине и жил в соседней с К.А. Евстигнеевым квартире), обращался к нему «исключительно официально» — геноссе Решетников.

Иван Никитович, окончив Академию Генштаба, считался готовым для командования корпусом или для назначения на должность заместителя командующего воздушной армией. Обучение в ней было двухгодичным: на первом курсе фактически учили командованию дивизией, на втором — армией.

Об учебе нашего героя говорит аттестация, подписанная начальником авиационного факультета академии генерал-полковником авиации А.В. Никитиным (в прошлом — заместитель командующего ВВС):

«Генерал-майор авиации Кожедуб И.Н. в академию прибыл с должности командира истребительной дивизии ПВО. Имеет большой командирский опыт. Общее образование среднее, военное — окончил Военно-воздушную академию. Имеет опыт руководства боевыми действиями частей на современной материальной части.

В академию прибыл с опозданием на полтора месяца, это несколько повлияло на планомерный ход учебы, так как ему пришлось в короткий срок сдать ряд экзаменов и зачетов по тактико-техническим свойствам родов войск.

Большой боевой опыт в Великой Отечественной войне и в послевоенный период содействовал успешному овладению академическим курсом.

К изучению курса тактики проявил большой интерес и добился хороших успехов. Отлично понимает свойство современного общевойскового боя и задачи авиации по поддержке войск. Умеет организовать взаимодействие. Хорошо знает тактику истребительной авиации.

Успешно усвоил курс оперативного искусства, понимает задачи воздушной армии в армейской и фронтовой операциях. Используя хорошее знание авиационной техники и применяя методы оперативных и тактических расчетов, умело обосновывал принятые решения и старался твердо их осуществить. Умеет самостоятельно работать. К занятиям готовился обстоятельно, проявляя хорошее трудолюбие. Многие решения носили оригинальный, инициативный характер. Оперативную документацию отработывал грамотно и хорошо ее оформлял. Хорошо владеет графикой, командирский язык отработан хорошо.

Проявлял большую любознательность при изучении истории военного искусства и сдал экзамен по этой дисциплине на "отлично".

В течение 2-х лет имеет отличные оценки.

Дипломную задачу защитил хорошо, показал хорошие знания по системе противовоздушной обороны, обстоятельно ответил на все вопросы, поставленные Государственной комиссией.

Устный экзамен по оперативному искусству и оперативному искусству ВВС сдал с оценкой "хорошо".

Академию окончил с оценкой "отлично".

Генерал Кожедуб И.Н. за время учебы показал себя дисциплинированным генералом. Принимал участие в военно-научной работе, помогая своим большим боевым опытом как слушателям своего курса, так и преподавателям по вопросам тактики истребительной авиации. Вежлив и общителен в товарищеской среде, однако проявляет некоторую переоценку своих способностей. В партийной и общественной жизни активен, политически и морально устойчив.

Вывод: учитывая большой боевой опыт и военное образование, генерал-майор авиации Кожедуб может быть назначен зам. командира корпуса ПВО по авиации. Если состояние здоровья не позволит использовать его на летной работе, целесообразно использовать в органах боевой подготовки истребительной армии ПВО.

Начальник авиационного факультета генерал-полковник авиации Никитин.

23 октября 1956 года».

Диплом, выданный 30 октября 1956 года, подписал маршал И. Х. Баграмян, в то время — начальник Академии Генштаба.

Тогда же, в 1956 году, Академию Генштаба окончил и артиллерист полковник М. Г Григорьев^[81], запомнившийся Кожедубу сдержанностью, точными чеканными ответами и внимательным умным взглядом. Они познакомились, оценив друг в друге чувство юмора, прониклись взаимной симпатией. Позднее, в 1967 году, за успешную работу в качестве председателя Государственной комиссии по испытаниям межконтинентального ракетного комплекса Р-36 (прототип знаменитой «Сатаны») генерал-лейтенант Григорьев был удостоен Ленинской премии.

Могилы этих хорошо знакомых и уважавших друг друга людей на Новодевичьем кладбище оказались соседними.

Генеральская служба

После окончания Академии Генштаба И.Н. Кожедуб был назначен первым заместителем начальника управления боевой подготовки ВВС страны. С мая 1958-го по 1964 год он был заместителем командующего ВВС Ленинградского, а затем Московского военных округов.

Служба в Ленинграде, в отрыве от Вероники Николаевны, проходила непросто. Правда, сын Никита был здесь же, в Питере, курсантом. Помогала дружба Кожедуба с Евгением Петренко — земляком, Героем Советского Союза, морским истребителем, квартира которого стала для Кожедуба вторым домом.

Проблем в ВВС хватало во все времена. Одно дело — переучивание личного состава и перевооружение, другое — катастрофы.

В 1959 году началось перевооружение на МиГ-21 — ракетоподобный самолет с треугольным крылом, фронтовой истребитель второго поколения. Этот самолет стал первенцем многочисленного семейства боевых машин, летающих до сих пор по всему миру. Первые машины имели скорость до 2100 км/час, практический потолок до 15 000 метров, скороподъемность порядка 280 м/сек.

Иван Никитович налетал на «двадцать первом» более 200 часов. Памятный случай при полетах произошел 29 апреля 1966 года, когда в воздухозаборник заходящего на посадку «мига» попал грач. На обороте фотографии разбитого конуса Кожедуб написал: «Правая сторона самолета МиГ-21У № 69. 29.4.66 попал грач при пилотировании у земли на Н=15 м, V=1000 км/час. Еще один день рождения». В последних словах нет никакой бравады: далеко не все подобные эксцессы завершались столь благополучно. Из-за столкновений с птицами произошли десятки, если не сотни катастроф и аварий реактивных самолетов.

Нередким гостем Иван Никитович был и в Летно-исследовательском институте (ЛИИ), где известного летчика сразу же окружали летчики-испытатели и делились с ним отзывами о сложностях и находках в управлении, загадками в поведении новых машин, наконец, трудностями и радостями своей земной жизни. Он внимательно вникал во все подробности, сопереживал, сопоставлял данные, предлагал решения.

В отношениях военных летчиков и летчиков-испытателей существует известная натянутость, несправедливая по сути. Одни считают других лишенными истинного творческого начала пилотягами, пришедшими на

все готовое, другие не приемлют пижонства и определенной кастовости первых, иногда мало знакомых с жесткостью боевых заданий.

У Ивана Никитовича сложились доверительные отношения с выдающимися летчиками-испытателями: Амет-ханом Султаном, Я.И. Берниковым, С.Н. Анохиным, В.А. Нефедовым, П.М. Остапенко, Г.М. Шияновым, А.П. Якимовым, Н.С. Рыбко, М.Л. Галлаем... С одними он сходилась по работе, с другими товарищеские отношения складывались вне служебных отношений. Сложнее было найти взаимопонимание с послевоенным поколением летчиков-испытателей. Хотя судьбы некоторых из них все же оказались связанными с именем Кожедуба.

Герой Советского Союза В.Е. Меницкий с юмором вспоминал в своей книге, что именно Кожедубу он обязан зачислением в Школу летчиков-испытателей. По существовавшим правилам, в нее мог быть зачислен только летчик, не состоящий на действительной военной службе — уволенный в запас. А вопрос об увольнении решал первый заместитель командующего авиацией Московского военного округа. Именно эту должность занимал генерал-полковник авиации И.Н. Кожедуб.

«Оказывается, когда Кожедуб, решая вопрос со Степанченком, поинтересовался, кто я такой, ему ответили, что я летчик-инструктор, причем инструктор хороший, потому что в училище мой выпуск был первым.

— Зачем же такого хорошего инструктора отдавать? — такотреагировал на это Иван Никитич. — Инструкторы нужны.

И вот в этой тупиковой ситуации решающую роль в моей судьбе сыграла мама. Как-то раз в праздники Софья Дмитриевна ей позвонила и сообщила, что у них в гостях Кожедуб.

— Мария Герасимовна, вы заходите под каким-нибудь предлогом!

И мама зашла к ним в разгар веселья под каким-то благовидным предлогом. Ее, естественно, пригласили к столу — женщина она была интересная, красивая, а в таких компаниях красивые женщины всегда приветствовались. Софья Дмитриевна представила ее гостям, и когда маму познакомили с Иваном Никитичем, она ему сказала:

— Вот вы пишете об одном, а на деле получается совсем другое.

— Что вы имеете в виду?

— Сын у меня мечтает быть летчиком-испытателем. Вы в своей книге пишете, что всегда шли навстречу таким людям, их устремлениям, а на самом деле моего сына берут в авиационную промышленность, а вы его не отпускаете.

Он ее отругал, сказал, что она не ценит жизнь своего сына, начал

рассказывать, какая это опасная работа, и спросил: зачем это ей нужно? Мама ответила, что она желает, чтобы у ее сына осуществилась мечта. И хотя прекрасно понимает, что это опасная работа, тем не менее мешать ему она не имеет права. Жена Кожедуба Вероника и остальные гости стали стыдить Ивана Никитовича, и тот в конце концов сказал:

— Ладно, чему быть, того не миновать...

Я вернулся в училище и буквально через четыре дня меня вызвали в штаб и сказали, что пришел приказ о моем увольнении в запас. Радости моей не было границ...»^[82]

В конце 60-х годов, еще в ходе вьетнамской войны, был заложен фронтовой истребитель 3-го поколения — МиГ-23. Самолет этот строился с переменной геометрией крыла, с высокой тяговооруженностью. Существенно обновлялась и система вооружений новой машины, для нее была создана ракета средней дальности К-23 с эффективной головкой самонаведения. На самолете устанавливалась новая РЛС, способная «видеть» цели не только на «фоне чистого неба», но и низколетящие, на фоне земли. При создании этой машины пришлось решить целый комплекс сложных научных и технических задач, фактически создать новые отрасли в отечественном авиастроении, открыть и пройти значительный путь в десятках новых направлений развития науки. Помимо многотысячных коллективов ведущих КБ, смежных институтов, представителей заказчика, в работе самое активное участие конечно же принимали министр авиационной промышленности П.В. Дементьев и главком ВВС П.С. Кутахов со своими специалистами.

Но новая боевая машина, тем более как часть системы вооружений, до ее всесторонней апробации остается «вещью в себе». Оценить ее реальную боевую мощь весьма сложно. Для того чтобы более объективно решить вопросы отработки новой машины, систем ее бортового оборудования и вооружений, в Государственном научно-исследовательском институте авиационных систем (ГосНИИАС) был создан комплекс стендов полунатурного моделирования, среди которых выделялся моделирующий комплекс «Воздушный бой». Была сформирована группа летчиков-испытателей, летавших на МиГ-23 во Владимирове (НИИ ВВС) и затем отрабатывавших на стенде сначала сходные с летными ситуации, а затем и более сложные, которые проигрывать в воздухе было крайне рискованно, а порой и невозможно. Стенд получил от летчиков-испытателей и военных летчиков самую высокую оценку. Председателем Государственной комиссии, принимавшей стенд, был генерал-полковник Кожедуб. К этой сложной и ответственной работе Иван Никитович подошел очень серьезно.

Он проштудировал несколько специальных книг, рекомендованных ему сотрудниками института, провел беседы с десятками разработчиков и летчиков, оценивавших качество стенда, внес ряд замечаний и предложений, учтенных позднее в конструкции.

За этот комплекс стендов многие сотрудники ГосНИИАС были удостоены Государственных премий, директор института академик Е.А. Федосов удостоен ордена Ленина.

С большим вниманием относился Кожедуб ко всем новинкам отечественной авиационной техники. Как опытный летчик, он с огромным интересом следил за ходом испытаний Е-155 «Р» и «П», радовался успехам, достигнутым испытателями на этой могучей машине. Когда истребитель-перехватчик МиГ-25 был принят на вооружение, Иван Никитович уже не летал, но тем не менее детально изучил все нюансы управления, десятки раз беседуя после полетов с разными летчиками, уяснил для себя тонкости пилотажа и поведения машины на разных режимах.

Г.А. Баевский, Герой Советского Союза, служивший вместе с Кожедубом на должности заместителя командующего ВВС МВО, вспоминал, как однажды, буквально на несколько секунд, стал нечаянным и незамеченным свидетелем ласкового разговора Кожедуба с летавшим днем МиГ-25, оставленным на ночь в ангаре.

— Он разговаривал с ним как с лошадью, гладил рукой по фюзеляжу, по крыльям. Вначале я не понял, в чем дело, а когда до меня дошло, что он разговаривает с самолетом, то я быстро ушел.

В ответ на предложение включить этот эпизод в свои мемуары предельно тактичный Георгий Артурович только пожал плечами.

Очень расстроил Кожедуба угон завербованным американцами летчиком Беленко перехватчика МиГ-25 в Японию в 1976 году. О том, что Беленко был завербован за несколько лет до угона «мига», рассказали Ивану Никитовичу знакомые «комитетчики». Особенно его поражало, что, став курсантом, а потом и офицером, Беленко ни разу так и не съездил на родину, к своим престарелым родителям.

— Во как, гад, копейки свои отрабатывал. Землю ел, сволочь, — возмущался Кожедуб.

Он скептически относился к версии маршала Е.Я. Савицкого, что настоящего Беленко давно подменили «цэрэушники», а угон совершил его двойник.

Теплые, дружеские отношения связывали Ивана Никитовича с летчиком-истребителем кавалером пяти орденов Красного Знамени, заслуженным военным летчиком СССР генерал-лейтенантом авиации,

одержавшим 8 личных побед на Як-9 и сбившим 4 самолета противника в одном вылете (3 Ме-109 и Хш-129), М.С. Дворниковым.

Иван Никитович очень любил рассказ Михаила Семеновича о его служебной поездке в Японию, куда он был откомандирован вместе с представителем МАПа, чтобы забрать ранее угнанный Беленко детально изученный американцами и упакованный в ящики для отправки МиГ-25. Поездка эта для заслуженного летчика, для творца отечественной истребительной авиации, конечно, была грустным событием. Но летчик не будет летчиком, если не найдет смешную сторону в самых драматических обстоятельствах.

Когда непростые переговоры о нюансах возвращения машины были закончены, американцы пригласили советских представителей в японский ресторан. Это была небольшая компания — по три-четыре человека от США и СССР, включая переводчиков. Встреча была достаточно неформальной, текущие вопросы были худо или бедно решены, и американцы щедро угощали русских выдержанным виски, на что те, переглянувшись и послав нарочного в гостиницу, отвечали «Столичной».

Старший американец, представившийся генералом ЮэС эйр форс, набрался прилично и вскоре махнул рукой на переводчика, заявив, что его знаний хватит, чтобы поддержать дружеский разговор с русскими летчиками. Его русский действительно был доступен для понимания. После нескольких тостов за мир-дружбу, авиацию и взаимопонимание американец, чувствующий себя как минимум именинником, поднял очередную рюмку и с сочувствием обратился к Михаилу Семеновичу:

— Как же вы упустили такой большой, такой жирный рыба?

— Рыба-то большая, жирная, но уже старая, сухая, может быть, даже пересошенная, — отвечал Дворников спокойно, чокаясь и выпивая рюмку.

— Старая?! — поперхнулся американец. — Вот даз ит мин^[83]: «пересошая»?

— Пересошенная — значит потерявшая от старости свои полезные свойства, а мы, — Дворников демонстративно подцепил вилкой кусочек рыбки, — мы всегда работаем со свежим засолом.

— Настроение у американцев резко испортилось, разом вышел весь хмель, и встреча наша опять стала официальной, — вспоминал М.С. Дворников.

Кожедуб, сам любитель и творец множества острот и розыгрышей, всегда восхищался выдержкой и находчивостью Михаила Семеновича в этой непростой ситуации.

...Трагический инцидент произошел в Кубинке, когда командир

дивизии генерал-майор авиации А.В. Мазур, неважно себя чувствовавший из-за простуды, решил побриться электробритвой, сидя в собственной, наполненной теплой водой ванной, и был убит током. Все искренне сочувствовали семье погибшего.

Как рассказывает генерал-лейтенант авиации Ю.Л. Фотинов, с Украины приехали родственники генерала — человек тридцать. Среди них было несколько особо ушлых и жадных ребят, выгребших из генеральского кабинета и соседних комнат все, вплоть до моделей еще секретных боевых самолетов. Пропала и любимая летная кожаная куртка Ивана Никитовича. Кожедуб расстроился, но идти выручать ее он стеснялся и попросил об этом Юрия Леонидовича. Тому пришлось провести непростой, но победный бой с родственниками.

Безупречный воздушный боец, выдающийся авиационный командир, Кожедуб не мог найти себя в мирное время — не умел заискивать и льстить, интриговать и лелеять нужные связи. Казалось, он даже не замечал ревности к своим орденам и славе. Многие, в том числе известные генералы, считали, что он был достоин более высоких должностей. Вот что писал об этом в своем дневнике в 1971 году Герой Советского Союза № 2, помощник главкома ВВС по космосу генерал-полковник авиации Н.П. Каманин:

«Иван Никитович Кожедуб работает сейчас заместителем у Кирсанова — начальника боевой подготовки ВВС (десять лет тому назад он уже занимал эту должность в звании генерал-майора). Последние годы он был сначала заместителем командующего одной из воздушных армий, а потом — заместителем командующего ВВС Московского военного округа. Мне кажется, что Кожедуба напрасно "зажали", не дав ему возможность самостоятельно покомандовать воздушной армией: трижды Герой Советского Союза генерал-полковник Кожедуб подчинен ничем не выдающемуся генерал-лейтенанту Кирсанову — можно было бы с большей пользой для дела поменять их местами»^[84].

В орденом наборе Ивана Никитовича три звезды Героя Советского Союза, два ордена Ленина, семь орденов Красного Знамени, орден Александра Невского, Отечественной войны II степени, два ордена Красной Звезды, ордена «За службу Родине в ВС СССР» I и III степени, медали, иностранные ордена.

Напомним, что восьми орденов Красного Знамени в СССР не имел никто (по семь главных военных орденов советской эпохи имеют выдающиеся летчики, Герои Советского Союза генерал-лейтенант авиации В.Ф. Голубев, генерал-полковник авиации С.Д. Горелов, маршал авиации

И.И. Пстыго. Столько же раз орденом Красного Знамени награждались генерал-майоры авиации Б.Д. Мелехин, П.Ф. Заварухин, М.И. Бурцев. Кавалерами семи орденов Красного Знамени стали несколько представителей других родов войск: Герой Советского Союза генерал-лейтенант М.А. Еншин, генерал-полковник танковых войск К.Г. Кожанов, генерал-майор Н.П. Петров.

При всех своих выдающихся заслугах военные летчики 1-го класса И.Н. Кожедуб и А.И. Покрышкин так и не стали, увы, «Заслуженными военными летчиками СССР».

Летал Кожедуб до 1969 года, освоил многие типы самолетов и вертолетов. По летной книжке это: У-2, УТ-2, УТИ-4, И-16, Ла-5, Ла-7, Як-7, Як-9, Як-3, Як-11, Як-12, Як-17, Як-28У, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21, Л-29, Ли-2, Ан-2, Ил-14, Ми-4, Ми-8.

Всю жизнь он вел и большую общественную работу: избирался делегатом Верховного Совета СССР 2-го, 3-го и 4-го созывов, был депутатом Московского Совета, Ленинградского и Калужского исполкомов, делегатом XIX, XXV, XXVI и XXVII съездов партии.

Был Иван Никитович и делегатом III съезда народных депутатов СССР в марте 1990 года, фактически приговорившего СССР. Он вступил в открытую борьбу за спасение великой страны и от имени ветеранов выступил на съезде. «Мы с глубокой болью и тревогой видим, — говорил Кожедуб, — как усиливаются попытки экстремистских, антисоветских сил расколоть единство нашего многонационального государства, искусственно посеять вражду между народами, демонтировать социалистические завоевания, создать хаос в стране, подрвать доверие к Коммунистической партии Советского Союза, разрушить основы советского строя... Пора переходить в наступление против контрреволюционных сил. Промедление смерти подобно».

Многие депутаты, яро приветствовавшие «свежий ветер перемен», восприняли его речь с возмущением, демонстративно не здоровались, при встречах поворачивались спиной. Никите Ивановичу, сыну, на работе по поводу выступления его отца устроили обструкцию...

Большинство из тех, кто знал Кожедуба, едины в ощущении несоответствия его добрейшей, веселой и хлебосольной натуры репутации аса № 1. Удивительным кажется и то, что человек с таким характером снискал авторитет выдающегося авиационного командира, завоеванный в корейских боях.

Семья, друзья и привязанности

Жила семья генерала, а в конце жизни — маршала Кожедуба, конечно, безбедно, но, по нынешним понятиям, скромно. Была служебная «Волга», была машина у Вероники Николаевны — в 50-е годы она освоила «москвич». В 80-е — появился «ВОЛЬВО».

Была ничем не выдающаяся дача в Монине, там, где на краю территории Военно-воздушной академии, в углу между Монинским поворотом и Горьковским шоссе размещались госдачи для авиационных генералов и маршалов — членов Военного совета ВВС и для известных авиационных командиров. Среди соседей по даче были заместитель главкома ВВС маршал авиации С.А. Руденко, начальники Военно-воздушной академии маршалы авиации С.А. Красовский и Н.М. Скоморохов, маршалы авиации П.С. Кирсанов и Г.П. Скориков, командующий Дальней авиацией генерал-полковник В.В. Решетников, начальник вузов ВВС генерал-полковник Г. У. Дольников, заместитель командующего Дальней авиацией генерал-лейтенант А.А. Плохов...

Несмотря на занятость по службе, большое внимание Иван Никитович уделял своим детям и старался держаться с ними на равных:

— У них свой, неподдельный мир, — говорил Кожедуб. — Простой ли, сложный — не знаю, но честный.

«Конечно, отец был необыкновенный человек, — с грустью вспоминала дочь, Наталья Ивановна. — Когда я была маленькой, ученицей младших классов, то дружила с дочерью маршала Конева, тоже Натальей. Помню, что когда Конев входил в комнату, где мы занимались, и я видела его огромную лысую голову, то вжималась в стул, а душа моя наполнялась ужасом. Отец же всегда появлялся передо мной в потоке солнечного света, золотящего его чуб, посланцем добрых сил, всегда с какой-то необыкновенной новой мыслью, идеей, веселой шуткой...»

«Отец играл с нами нечасто, но если вступал в игру, то серьезно, и это было действительно здорово. Мы помнили все подробности и повороты игры долго, наверное, всю жизнь... Попытались повторять, в том же духе играть без него, но не получалось, не хватало чего-то очень важного», — говорил Никита Иванович Кожедуб.

Наташу, родившуюся в 1947 году, Кожедуб боготворил и баловал. После окончания школы дочь училась на филфаке МГУ, затем перевелась на экономический факультет МГИМО.

Наталья Ивановна была тонким и одаренным человеком, благоговейно хранившим память об отце. Исключительно скромная в жизни, она работала на незаметной должности корректора, а затем редактора в различных редакциях военных газет и журналов. Живой и общительный человек, она увлекалась театром, знала многих актеров и режиссеров.

В 1966 году она вышла замуж, а 12 января 1970 года у Натальи Ивановны родился сын Василий — старший внук Ивана Никитовича. Василий Витальевич получил медицинское образование, живет и работает в Москве.

Будущее своего «наследника», сына Никиты, Кожедуб, естественно, не мыслил без авиации. Впоследствии, посоветовавшись с друзьями, он отдал сына в Ленинградское суворовское училище, надеясь, что, окончив его, тот поступит в летное и станет летчиком.

Никита рос впечатлительным, скромным, романтично настроенным мальчиком. Он много читал, прекрасно рисовал, хорошо играл на гитаре. С большим уважением и почтением он относился ко всем членам своей семьи. Обладал он и тонким чувством юмора. Вот один из эпизодов, рассказанный им:

«Однажды, поздно вечером, еще в детстве, меня разбудили крики и зажженный в комнате свет. Я открыл глаза и увидел отца, бегающего по квартире с ружьем.

"Наверное, началась война", — пришла в голову печальная мысль.

Но причина переполоха оказалась существенно меньшего масштаба. Отец, выглянув во двор, заметил воров, снимавших колеса с его новой, 21-й "Волги". Инстинкт собственника немедленно проснулся в нем и, выхватив из шкафа подарочную, никогда не стрелявшую двухстволку, изрыгая угрозы в адрес расхитителей, он появился в проеме окна. Жулики, заметив грозную фигуру, да еще при оружии, немедленно ретировались».

Никита успешно окончил Суворовское училище, но из-за небольшой потери зрения медкомиссию в летное училище не прошел, что вызвало большое разочарование отца и его едва скрываемый гнев на медицину. Никита немедленно пошел по намеченному заранее запасному пути. Не зря многие товарищи и сослуживцы считали, что именно морская служба являлась его подлинным призванием. В 1970 году Никита Иванович Кожедуб поступил в Высшее военно-морское командное училище имени Фрунзе.

Училище находилось в Ленинграде, и Никита, знакомый с семьей Петренко с детства, получая короткие увольнения, по старой привычке заходил к ним. Евгений Васильевич Петренко, считавший, что молодой

парень не должен сидеть «со стариками» и вообще не должен сидеть, настойчиво предлагал Никите познакомиться с Олей, дочерью его товарища, жившей в соседнем доме, прогуляться с ней, сходить в кино. Надо заметить, что и Петренко, и Оля жили в соседних домах на улице Красного Курсанта. На этой улице, ранее носившей название Большая Спасская, стоял известный Спасский собор, когда-то располагался Второй кадетский корпус, где в разные годы преподавали адмирал Макаров, создатель первого русского самолета Можайский, академик Крылов, другие известные ученые России.

Однажды, после долгих уговоров Петренко, Никита согласился «нанести визит вежливости» и, зажав в руке бумажку с номером квартиры Ольги, отправился к ней. «Здравствуйте, Ольга Федоровна! Я Никита Иванович, меня Петренки прислали» — так запомнила Ольга свою первую встречу с будущим мужем. Запомнила еще и потому, что ее, тогда пятнадцатилетнюю девочку, еще никто не называл Ольгой Федоровной.

Отношение к военным у ленинградцев в то время было сдержанным и довольно прохладным. В чем была причина, сказать трудно. Возможно, это было проявлением душевной боли из-за колоссальных потерь мирных жителей в годы блокады, которых их защитники не уберегли. «Я несколько раз спрашивала Никиту: "Вы не могли бы переодеться в гражданское?" — вспоминает Ольга Федоровна. — На что он, как курсант, которому это было не положено по уставу, отрицательно мотал головой».

Позднее Ольга поступила на филфак Ленинградского университета и выходила замуж уже студенткой. На свадьбе Никиты и Ольги, которая состоялась в феврале 1975 года, Иван Никитович и Евгений Васильевич были оба в гражданском, без орденов и предельно серьезны. Была насторожена и Вероника Николаевна. Дело в том, что Ольга Федоровна накануне свадьбы сказала Веронике Николаевне, что не собирается менять фамилию, хочет остаться со своей — девичьей. По ее собственному признанию, она ожидала споров, давления, но Вероника Николаевна нашла краткий, но очень сильный аргумент:

— И как же ты будешь ездить с ним по гарнизонам, милочка? Ведь с другой фамилией тебе придется долго объяснять — кто ты есть.

Впоследствии Никита служил на Северном флоте в качестве командира БЧ-5 на дизельных подлодках. Участвовал в нескольких дальних походах в Арктику и Средиземное море. Долгое время молодые жили в Полярном Мурманской области, где снимали комнату. От квартиры, которую поспешили было предоставить сыну трижды героя интенданты, Никита Иванович с трудом, но твердо отказался.

6 августа 1982 года у них родилась дочь Аня.

Товарищи Никиты Ивановича по службе единодушно отмечают его высокую порядочность, человечность, профессиональную подготовленность. С некоторыми моряками, отслужившими на флоте срочную службу, он всю жизнь состоял в переписке. Дружеские отношения он поддерживал с большинством соратников-офицеров и после увольнения с флота.

В 1982 году он окончил командные курсы при Академии ВМФ имени Гречко, но ситуация на флоте, как и во всей стране, стремительно менялась, и к морской службе Никита Иванович уже не вернулся. Он служил в закрытом военно-морском институте и в 1985 году был переведен на службу в военную приемку в Москву. Ушел в запас Никита Иванович Кожедуб в 1987 году, в звании капитана 3-го ранга. А умер он 27 ноября 2002 года от последствий тяжелой травмы, на два дня пережив свое пятидесятилетие.

...Льготы некоторым категориям заслуженных людей, так не дававшие покоя определенной части интеллигенции Советского Союза накануне его крушения, по сравнению с тем, что сейчас в России приходится на долю богатейших людей, кажутся просто смешными. Семья Кожедуба могла закупать продукты в специальной столовой на 120 рублей в месяц, заказывать книги, выходящие в центральных издательствах страны, пользоваться услугами спецполиклиник. Были у Ивана Никитовича и помощники-адъютанты, и служебный автомобиль «Волга». В течение многих лет адъютантом Кожедуба был прапорщик В. Розенков.

Конечно, Иван Кожедуб был автомобилистом, но не слишком заядлым, как, скажем, Брызгалов, Куманичкин или Вероника Николаевна. Любопытно, что, по утверждению жены, у Ивана Никитовича никогда не было водительского удостоверения. Он считал, что не гоже иметь такой «примитивный» документ военному летчику 1-го класса да еще трижды герою. Интересно, что Мария Кузьминична, жена Покрышкина, утверждала, что и Александр Иванович также ездил без прав и никогда их не имел.

К автомобильной теме в семье Кожедубов относится и история, произошедшая в начале 2000-х годов и рассказанная невесткой маршала, Ольгой Федоровной Кожедуб.

Анна Никитична, внучка Ивана Никитовича, еще будучи студенткой, очень неплохо освоила вождение автомобиля и как-то подвозила пожилого знакомого преподавателя-немца на повышенной скорости, с резкими разгонами и быстрым торможением. Немец оказался человеком,

наделенным чувством юмора, и после десяти минут такой езды философски изрек:

— Теперь я представляю, что испытывали мои соотечественники, встречаясь в воздухе с Кожедубом, если я испытал такое в короткой поездке по земле с его внучкой.

В 1976 году у Кожедуба на даче случился инсульт. У него произошло расстройство речи, на полгода отказала правая сторона. Вероника Николаевна испугалась, но, быстро придя в себя, с присущей ей энергией взяла на себя функции и лечащего врача, и строгой медицинской сестры, и поварахи, и сиделки: проштудировала соответствующую медицинскую литературу, добилась консультаций у лучших специалистов страны, перевела мужа на диетическое питание, строго контролировала лекарственный режим, за полгода дважды вывозила его в санаторий. Здоровье Ивана Никитовича пошло на поправку.

Прошло время, и прежний, с молодости заведенный порядок вновь воцарился в доме. Званные вечера, юбилеи, годовщины, встречи — застолья, застолья, застолья...

Иван Никитович был знаком со многими знаменитыми людьми. Он знал Г. Жукова и А. Василевского, М. Шолохова и А. Фадеева, Б. Пастернака и А. Твардовского, М. Светлова и А. Ахматову, И. Дунаевского и Д. Шостаковича, И. Курчатова и С. Королева, Ю. Гагарина и В. Комарова, А. Туполева и С. Ильюшина, С. Лемешева и И. Козловского, Н. Черкасова и Ю. Никулина, Л. Целиковскую и Л. Орлову, М. Бернеса и В. Высоцкого, В. Харламова и Э. Стрельцова, М. Таля и М. Ботвинника, наконец, Н. Хрущева и Л. Брежнева...

Самые разные люди были и среди его друзей, однако главное место в его душе всегда занимали фронтовые друзья и однокашники по академиям: Василий Мухин, Кирилл Евстигнеев, Леонид Прохоров, Павел Брызгалов, Дмитрий Титаренко, Алексей Амелин, Павел Масляков, Александр Молодчий, Павел Щербина, Леонид Беда, Виталий Попков, Александр Куманичкин и Николай Гулаев... Но ближайшим товарищем оставался все же Евгений Васильевич Петренко, о котором мы уже не раз упоминали. С Петренко Кожедуб сошелся еще во время учебы в Монинской академии, затем они тесно дружили во время службы Ивана Никитовича в Ленинграде, где жил, выйдя в отставку, Евгений Васильевич. Человек неистощимого юмора, любитель всевозможных шуток и розыгрышей, он был близок Кожедубу по духу. Чего только стоили их восторженные встречи, свидетелями которых были домашние:

— Женя!

— Вано, дорогой! Где ж ты пропадал столько времени?

— Так тебя ж, друже, шукал.

— Так, видать, не шибко быстро шукал, раз такой живот отрос...

Крепкая дружба связывала Ивана Никитовича с летчиком-штурмовиком дважды Героем Советского Союза генерал-лейтенантом авиации командующим авиацией Белорусского военного округа Леонидом Игнатьевичем Бедой — человеком веселым, всегда готовым не только поддержать хорошую шутку, но и разыграть товарища. Беда, как многие летчики, отличался небольшим ростом. «Ты не "беда", — шутил Иван Никитович, — ты маленька лышенька^[85]».

Иногда, не обращая внимания на недовольное лицо Вероники Николаевны, в доме появлялся худой и высокий, с зычным голосом, известный ас-североморец, который после тяжелого ранения, без ног, вернулся в кабину истребителя и одержал несколько побед, а после войны стал известным писателем — Герой Советского Союза Захар Сорокин. Тяжелобольной человек, он обладал огромной волей к жизни. Он громко шутил, дарил свои книги и не был навязчив — его визиты никогда не превышали получаса. Однажды Кожедуб заметил, как с висков сидящего рядом и шутившего Захара буквально струится пот — он рассказал об этом Веронике Николаевне и позднее настойчиво ходатайствовал за Захара в госпитале, говорил о нем со знакомыми врачами, просил за него.

В библиотеке Кожедуба хранилась книга Захара Сорокина — «В небе Заполярья», на форзаце которой наискось, крупным, быстрым и разборчивым почерком безногого летчика было начертано:

Был и я в кровавой бане,

Бил «дорнье» и «месса».

Почитай-ка вот Захара,

Глянь для интереса.

Нередко в 50-е годы чета Кожедубов бывала в обществе великого тенора, народного артиста СССР И.С. Козловского. Иван Семенович любил собрать у себя на даче самых разных гостей, удивить порой исполнением самых неожиданных вещей. Среди них были и неизвестные русские романсы, и ядреные частушки, сопровождавшиеся залихватской пляской прославленного артиста, такого строгого и официального на своих концертах.

Была дружна семья Кожедубов с конструктором ракетных двигателей академиком В.П. Глушко и авиаконструктором С.А. Лавочкиным, с создателем систем авиационных вооружений Б.Г. Шпитальным. Неповторимы были непринужденные, неизменно веселые встречи Ивана

Никитовича с выдающимся авиаконструктором А.Н. Туполевым. Бывал он в гостях у авиаконструктора А.С. Яковлева. Вероника Николаевна рассказывала, как во время одного из посещений Яковлева тот обратился к Кожедубу с прочувствованными словами:

— Эх, Ваня! Воевал бы ты на «яке», я бы все КБ закрыл.

Еще в мае 1945 года Иван Никитович побывал в КБ С.А. Лавочкина. С тех пор его с конструктором, а позднее — и «с коллективом КБ» связывала крепкая дружба. Кожедуб часто бывал здесь, приезжал сюда на все юбилеи. Интересную деталь подметил историк НПО имени Лавочкина Г. Серов, прослушивая сохранившиеся магнитофонные записи торжественных собраний. На одном из них Иван Никитович достаточно долго, переживая, рассказывал о тяжелом бое, когда ему удалось сбить два ФВ-190, пилотируемые опытными летчиками. Наши летчики вернулись живыми только благодаря исключительным летно-тактическим качествам Ла-5. Кожедуб еще раз благодарил работников КБ за создание прекрасной боевой машины.

Следом за Иваном Никитовичем выступал Герой Советского Союза И.Е. Федоров — выдающийся летчик-испытатель и боевой летчик, воевавший еще в Испании. Иван Евграфович известен в авиационных кругах России больше не как покоритель звукового барьера, а как удивительный рассказчик фантастических историй, разыгравший в своей жизни десятки доверчивых корреспондентов, а в конечном счете — и читателей самых разных изданий. И тут Иван Евграфович, посмеиваясь, рассказал, как однажды он ловко пристроился в круг «фокке-вульфов», штурмующих наши войска, и одного за другим ловко побивал их всех.

С удовольствием встречались супруги Кожедубы с режиссером С.Ф. Бондарчуком и писателем А.В. Софроновым, с поэтами Н.М. Грибачевым и Я.В. Смеляковым, с художниками А.И.Лактионовым и Б.М. Щербаковым, со скульпторами Н.В. Томским и Л.Е. Кербелем, с актерами И.В. Переверзевым, Б.Ф. Андреевым, Н.А. Крючковым, М.А. Ульяновым...

Дружеские отношения Иван Никитович поддерживал с соседями по подъезду его последнего (с 1966 года) «маршальского» дома на улице Сивцев Вражек — с маршалами А.М. Василевским, Р.Я. Малиновским, С.К. Тимошенко, И. Х. Баграмяном, П.С. Батицким, А.Е. Головановым, с их семьями.

Соседом Кожедубов по этажу был единственный «не маршал» в «маршальском» доме, но очень влиятельный человек, генерал-полковник авиации А.Н. Пономарев. Был он братом секретаря ЦК Б.Н. Пономарева, что позволяло ему оставаться независимой фигурой, поколебать которого

или убедить в чем-то было весьма непросто. Пономарев был заместителем главкома ВВС по вооружениям. По мнению многих, это был прекрасно образованный человек (он окончил французскую военную академию Сен-Сира), «впитавший в себя культуру французской школы».

В соседнем доме жил во время своих приездов в столицу М.А. Шолохов. С великим писателем Кожедуб несколько раз встречался, не скрывая искреннего уважения и почтения.

Дружеские отношения сложились у него и с Борисом Полевым. Познакомившись с писателем в 1945 году, он по его просьбе высказал несколько «профессиональных замечаний» на тему пилотирования «лавочкина», которую Полевой затронул в своей книге. Впоследствии, даже через много лет, во время встреч Полевой неизменно спрашивал:

— Нет ли новых замечаний, товарищ генерал? На что Кожедуб в тон ему отвечал:

— Есть. Есть новые уточнения, товарищ писатель, касательно дутика^[86].

У маршала Г.К. Жукова Кожедуб бывал отнюдь не в лучшие его годы.

Иван Никитович всегда помнил и очень ценил то, что с ним он познакомился еще во время войны, в конце ноября 1944 года, когда в числе лучших воздушных «охотников» был представлен командующему 1-м Белорусским фронтом. Георгий Константинович, со своей стороны, относился к Кожедубу очень тепло, доверительно, можно даже сказать, по-отечески. Теплые отношения связывали и супруг маршалов, бывших почти ровесницами, — Галину Сергеевну и Веронику Николаевну. Не раз приезжали Кожедубы на дачу маршала.

— Вот, по несколько звезд у нас, — улыбаясь, указывал Г.К. Жуков на высшие награды Ивана Никитовича. — Но какие же все-таки разные эти звезды.

Иван Никитович рассказывал, как Жуков с женой вскоре после войны приехал в один из военных санаториев. Время было обеденное, и ворота санатория оказались закрытыми, а привратник куда-то ушел. Георгий Константинович, одетый в гражданское, вышел из машины, в растерянности подошел к забору. Жукова увидели и узнали офицеры, находившиеся на прогулке. Через секунды группа людей с заметной военной выправкой подошла к воротам, сняла их с петель и положила перед маршалом. Трудно сказать, все ли детали этого рассказа правдоподобны, но в нем заметен русский характер той любви, которую снискал в народе маршал.

Главный маршал авиации Герой, а в конце жизни — дважды Герой

Советского Союза П.С. Кутахов, главком ВВС с 1969 по 1984 год, познакомился с Кожедубом еще в Академии ВВС. Позднее, будучи генерал-майором, он учился в Академии Генерального штаба, был на курс младше и поначалу отнесся к Кожедубу настороженно. Наверное, его, старшего по возрасту и по опыту (а Кутахов был 1914 года рождения, стал командиром полка еще в мае 1944 года), настораживали высокие нафады и почти легендарный послужной список нашего героя. Только в конце жизни П.С. Кутахова между ним и Кожедубом отношения стали ближе.

Однажды, в 1983 или 1984 году, в конце дня Иван Никитович оказался по какому-то случаю в главном штабе ВВС, на Пироговке. Кутахов был у себя, и Кожедуб зашел к нему. Павел Степанович тяжело поднялся, протянул Кожедубу руку.

— Что-то ты, Павел Степанович, выглядишь неважно. Нездоров?

— Да уж, здоровьем не могу похвалиться. Голова болит, затылок.

— О, это плохо, когда затылок болит. По себе знаю... Не пора ль, Павел Степанович, «шасси выпускать»?

— Хм. «Шасси выпускать»! — устало и печально повторил Кутахов. Был он, как сейчас принято говорить, заядлым трудоголиком, не имевшим никаких других интересов, кроме службы. — Нет, Иван. У меня они не выпускаются — отказали... Да и ты не спешишь выходить на глиссаду...

Трудно было назвать кого-нибудь в Советском Союзе, кто не слышал бы о Кожедубе. Его слава в 40—50-е годы была огромной и достигла своего зенита. Похожее было только до войны, когда на всю страну гремели имена Чкалова, Громова и летчиков — спасателей челюскинцев. Первые лица страны не обходили его вниманием. Иван Никитович неоднократно встречался и беседовал и с Хрущевым, и с Брежневым. Хрущева он знал еще с военных времен и впоследствии, как военный летчик, как авиационный командир высокого уровня, был невысокого мнения о его качествах государственного руководителя.

У Брежнева Кожедуб заметил не только интерес к себе, но и настороженность и никогда не предпринимал каких-либо усилий, чтобы сблизиться с ним. Во-первых, это претило его характеру, а во-вторых, ближайшее окружение Леонида Ильича оберегало генсека от контактов с Иваном Никитовичем, нашептывая недоброжелательную и тенденциозную информацию.

Особое место в жизни Ивана Никитовича занимал Александр Иванович Покрышкин, с которым Кожедуб познакомился в 1945 году, хотя, конечно, к тому времени много слышал о нем и читал во фронтовых и армейских газетах еще в 1943-м. В 1944 году видел его совсем рядом —

тогда Покрышкин и его ведомый Голубев на своих «аэрокобрах» сели на их аэродроме.

«Я издали увидел Покрышкина, — пишет Кожедуб. — Мне понравилась его сильная фигура, быстрые уверенные движения. Вспомнилось, как весной 1943 года, готовясь к своим первым боям, я внимательно следил за боевой деятельностью Покрышкина и его друзей — братьев Глинка, Речкалова.

Очень хотелось поговорить с замечательным летчиком, и я направился к его группе, вспоминая как в Борисоглебске не решался подойти к Герою Советского Союза Макарову. Чувство неловкости удержало меня и сейчас.

Пока я медлил, Покрышкин подал команду, его летчики быстро разошлись по самолетам и улетели»^[87].

Александр Иванович Покрышкин был человеком строгим, волевым, дисциплинированным, и вне дома — до мозга костей военным летчиком. Он не позволял с собой никаких заигрываний ни женщинам, ни корреспондентам, ни актерам, ни кому-либо еще. Правда, Мария Кузьминична, его жена, рассказывала, что после войны «медные трубы» пытались «заставить плясать» и Александра Ивановича:

«Появились какие-то новые знакомые, без каких-либо боевых заслуг, но очень бойкие на язык и крепко привязанные к "зеленому змию". Александр Иванович стал задерживаться, нередко приходил выпивши из академии, порой в компании с этими знакомыми. Один из знакомцев, услышав мои возражения, пьяно протянул:

— Саша! Как мы попали в этот серпентарий? Пришлось провести с Александром Ивановичем беседу, он

обещал не выпивать после работы. Выпивал лишь по хорошему поводу и в хорошей компании. Не раз он жестко отвечал слишком настойчивым угощающим:

— Что вы! Никак нельзя. Я боевой офицер».

Известно несколько фотографий 1945 года, запечатлевших двух прославленных летчиков в час их первой встречи. Радостное восторженное выражение лица Кожедуба и несколько отстраненное и натянутое — у Покрышкина. Конечно, появление третьего трижды Героя, также летчика, стало для Покрышкина по меньшей мере неожиданностью — ведь, как заметил В.В. Решетников, «пилоты ревнивы». Но ледок, возникший было в их отношениях из-за сдержанного, «железного» характера Александра Ивановича, быстро растаял благодаря внутренней доброте и расположенности Ивана Никитовича. Он сразу, без разговоров, признал первенство Александра Ивановича. Им довелось появляться за столами

президиумов десятков различных мероприятий, сидеть рядом на многих конференциях, пленумах и даже съездах, но при этом никто и никогда не видел какого-либо раздражения или оттенка недовольства на лице Ивана Никитовича, когда рядом был Покрышкин.

После возвращения из Китая — Кореи Покрышкин, терзаемый огромным интересом к качественно новым воздушным боям, буквально обрушился на Кожедуба.

«Впервые я увидел в его лице не просто живой и неподдельный, но какой-то неистовый, мальчишеский интерес, — вспоминал Иван Никитович. — Александра Ивановича интересовало буквально все: от основных задач и способов их решения до мельчайших бытовых и психологических нюансов поведения летчиков — где жили, по сколько человек сидело за столиками в столовой, где и как знакомились с самолетами противника, как я оцениваю летные и боевые возможности наших и неприятельских самолетов, как оцениваю боевые качества наших и американских летчиков, как работали системы наведения и оповещения, эффективны ли были наши РТС, часто ли выходили в город, где и как просматривали ФКП, как совершали тренировочные полеты, сколько летчиков одержали победы, как я оцениваю степень их достоверности...»

По службе им практически не довелось сталкиваться. Покрышкин был переведен в ПВО, Кожедуб пробыл в ПВО недолго и служил в ВВС. Да и Иван Никитович, благодаря внутреннему чутью и такту, врожденной мягкости, никогда не позволил бы себе что-то доказывать или противоречить Александру Ивановичу.

Интересно, что оба великих летчика были заядлыми шахматистами, но, по свидетельству друзей и близких, ни разу не решились сыграть друг с другом партию.

Непростые отношения сложились у жен полковников, затем генералов, потом маршалов. Обе достойнейшие женщины, наделенные умом и тактом, и Вероника Николаевна, и Мария Кузьминична имели слишком разный жизненный опыт, разные характеры, разное воспитание. Одна стала женой трижды Героя уже после войны, еще школьницей, другая познакомилась со своим Александром в трагический год начала войны, поддержала его в тяжелейших условиях напряженной боевой работы и служебного противостояния. Думаю, что гордая Вероника Николаевна в глубине души тоже признавала «первенство» Марии Кузьминичны.

Они ревностно следили за поступками друг друга и порой давали этим поступкам довольно резкую оценку. В то же время общение этих незаурядных женщин часто проходило непринужденно и весело.

Вероника Николаевна вспоминала один разговор с Марией Кузьминичной Покрышкиной, случившийся вскоре после их знакомства:

— Счастливая вы, Вероника! Вы — и Вероничка, и Голубочка, и Любимка... А я только и слышу: Мария да Мария.

Но этот диалог в целом был нетипичен для их отношений.

Забежав как-то в мебельный магазин, Вероника Николаевна и Мария Кузьминична буквально остолбенели, увидев прекрасные, но еще не продающиеся (якобы не было документов) импортные «горки». К счастью, мужья были рядом (что также явилось исключительным случаем) в машине, и они бросились к ним, умоляя пойти к директору магазина и попросить его продать им вождеденные предметы интерьера.

Иван Никитович и Александр Иванович были после какого-то «мероприятия» в веселом расположении духа и, отступив под натиском подруг от твердого правила «не ходить и не просить», направились в кабинет директора. Можно представить себе лицо этого работника торговли, когда он увидел перед собой двух генералов трижды Героев, что-то не очень понятно объясняющих. Надо ли говорить, что директор мебельного магазина был сломлен и продал счастливым хозяйкам мебельный дефицит. Эти предметы до последних дней оставались в квартирах героев, были объектами гордости хозяек, которые не раз обращали на них внимание автора.

Когда в семьях Покрышкина и Кожедуба появились дети, в одной — мальчик и девочка, в другой — девочка и мальчик, они шутливо строили планы брачных союзов своих наследников.

Интересный эпизод, характеризующий Александра Ивановича Покрышкина, рассказала Наталья Ивановна — дочь И.Н. Кожедуба. Однажды, еще в школьные годы, когда родителей не было дома, она позвала к себе нескольких одноклассников. Вдруг, когда веселье было в полном разгаре, домой за какими-то бумагами вернулся Иван Никитович, да еще в сопровождении Александра Ивановича. Надо ли говорить, что отец, как это чаще всего бывает, был недоволен тем, что вдруг обнаружил в своем доме такую картину, и высказывал дочери все, что он думает по этому поводу. Александр Иванович, войдя, взял какую-то книгу, затем как-то «по-дамски», с прямой спиной, сел на стул. Когда негодующий Иван Никитович, забрав бумаги и прогрохотав «последними очередями» вышел, Александр Иванович тихо сказал Наталье:

— Он еще стула не видел!

Оказывается, на спинку стула кто-то опрокинул фужер с вином, и Александр Иванович прикрыл своей спиной следы разгула, чтобы не

расстраивать отца и избавить дочь от новых разбирательств.

Смерть Александра Ивановича стала для Ивана Никитовича тяжелой потерей. Он был на похоронах Покрышкина, не очень гладко, но с большим чувством говорил сквозь слезы на кладбище и на поминках принятые в таком случае слова. Позднее, в группе генералов, он был на открытии мемориальной доски на доме Александра Ивановича на Малой Бронной.

Уже после смерти мужей Вероника Николаевна и Мария Кузьминична несколько раз встречались на вечерах, посвященных Международному женскому дню, которые устраивал в главном штабе ВВС на Пироговке главком Петр Степанович Дейнекин. Туда он приглашал нескольких вдов — Кожедуб, Покрышкину, Скоморохову, всех летчиц-героинь — бывших «ночных ведьм» и нескольких известных генералов — Героев Советского Союза, умеющих себя держать в дамском обществе, — В.В. Решетникова, С.Д. Горелова, П.В. Базанова, Г.У. Дольникова... Были душевные поздравления, небольшие концерты, праздничные ужины, недорогие, но памятные подарки. Женщины не чувствовали себя забытыми и были довольны этим вниманием.

...Неожиданной для многих была дружба Кожедуба с народным артистом СССР Иваном Переверзевым. Рослый и статный актер-красавец, знакомый большинству из нас по фильму «Первая перчатка», вышедшему в 1946 году, снявшийся почти в 70 кинофильмах, он близко сошелся с семьей Кожедубов, нередко заходил к ним в гости. Иван Никитович и Вероника Николаевна также не раз бывали у него в гостях, были знакомы с его очаровательной женой актрисой Надеждой Чередниченко. Производивший впечатление заядлого ловеласа, в реальной жизни актер был далек от этого образа.

Давнюю дружбу, с конца 50-х годов, водили Кожедубы с актером и режиссером Сергеем Бондарчуком. Сергей Федорович относился к Ивану Никитовичу с большим уважением, дружелюбна к нему была и его жена, актриса Ирина Скобцева.

По приглашению Михаила Александровича Ульянова Кожедубы часто ходили в театр имени Е. Вахтангова, который благо был в нескольких минутах ходьбы от последнего дома маршала. Особенно любили они спектакли и фильмы, в которых народный артист СССР воссоздал целый ряд историко-героических характеров — Антония и Цезаря, Понтия Пилата и Ричарда III, Наполеона и конечно же Георгия Жукова. Обычно после спектакля актер приглашал нескольких своих хороших знакомых к себе на квартиру. Дружеские разговоры обычно затягивались за полночь.

В знак дружбы художник И. Родоман написал портреты Ивана

Никитовича и Вероники Николаевны. Ее большой овальный портрет кисти Родомана висел в гостиной их квартиры в Сивцевом Вражке. Дружили они со скульпторами Н. Томским и Л. Кербелем.

Конечно, в формировании личных привязанностей очень многое зависело от властной и решительной Вероники Николаевны. Многих друзей мужа она не воспринимала, довольно напряженные отношения сложились у нее с Марией Ивановной Евстигнеевой. Думается, здесь сыграла свою роль давняя привязанность мужа к семье Евстигнеевых, которая вызывала у Вероники Николаевны своего рода ревность, и независимый характер Марии Ивановны. Да и сравнение боевых заслуг двух великих летчиков и однополчан было далеко не всегда в пользу Ивана Никитовича.

Мария Ивановна знала и своего мужа, и Кожедуба как никто другой. Она служила в 240-м истребительном авиационном полку парашютотюккладчицей еще с осени 1942 года. На молодых летчиков, среди которых были Кожедуб и Евстигнеев, они с девчонками бегали смотреть в столовую на аэродроме Уразово в феврале 1943 года, и те, пообносившиеся и оголодавшие, должного впечатления не произвели. Однако решительная и красивая Маша Раздорская сразу понравилась Кириллу Евстигнееву, быстро ставшему лучшим летчиком полка и уже в апреле 1943-го награжденному своим первым, только что учрежденным, еще чисто серебряным, орденом Отечественной войны II степени. Маша даже летала вместе с Кириллом на боевом «лавочкине» во время войны, о чем тот пишет в своей книге, а в 1945-м стала его женой. Всю жизнь Мария Ивановна сохраняла свою твердую и честную жизненную позицию. Умерла она в 2007 году и была отпета в церкви Афанасия и Кирилла, что находится в Афанасьевском переулке, буквально в нескольких метрах от дома, в котором она жила с Кириллом Алексеевичем.

Иван Никитович хорошо играл в преферанс и шахматы, любил бильярд и теннис. Он собрал большую библиотеку и много читал. На центральной книжной полке его московской квартиры почетное место занимала точно выполненная под книгу фляга с названием «В небе Купянщины» с атакующим белым «лавочкиным» на синей «обложке». Рядом — подарок академика В.П. Глушко: прекрасная модель двигателя РД-107, который устанавливался на боковых блоках первой ступени баллистической ракеты Р-7, вынесшей в космос космический корабль «Восток-1» с Юрием Гагариным на борту. Тут же несколько изящных памятных сувениров от авиаторов, артистов и писателей...

Любимейшим поэтом Ивана Никитовича, безусловно, был Есенин. Его

он читал постоянно, знал наизусть многие стихотворения. В библиотеке Кожедубов были все советские издания Есенина — так своеобразно проявилась его любовь к великому поэту. Среди других почитаемых авторов конечно же был Пушкин, а также Гоголь, Тургенев, Лев Толстой, Куприн, из советских — Шолохов, Ильф и Петров, Симонов.

Он прекрасно чувствовал музыку, но очень не любил мрачные музыкальные произведения; когда их включали, хмурился и сердился. Наталья Ивановна вспоминала, как однажды принесла ему запись тогда еще совсем неизвестного ансамбля «Битлз».

— А что, неплохо! Даже здорово! — порадовался Иван Никитович жизнеутверждающему мелодичному пению.

Домашние помнили десятки поговорок, ими Иван Никитович разнообразил свои речи. Любимое выражение — «людына нэ птыца», его он использовал в ответ на просьбу поторопиться. «У, какой у тебя подвесной бачок образовался!» — нарочито удивлялся он животу потолстевшего товарища. «Ведешь осмотр задней полусферы?» — понимающе спрашивал приятеля, заглядевшегося на статную незнакомку.

Вместе с тем Иван Никитович, несмотря на кажущуюся легкость характера, всю жизнь был человеком исключительно вдумчивым, склонным к анализу. Еще будучи инструктором, он завел дневник, куда заносил тщательно отобранные, необходимые летчику и воздушному бойцу факты. Привычка вдруг остановиться, достать записную книжку и записать мысль была хорошо известна людям, близко его знавшим. Его замечаниями, размышлениями, планами и выводами заполнены полторы сотни записных книжек. Мне довелось видеть его записи 1950—1951 годов с изображениями четырехмоторных самолетов, «мигов» и «сейбров», с зашифрованными перечислениями сбитых неприятельских машин, с режимами заданий и боевых столкновений.

В 1966 году вышла в свет наиболее полная книга И.Н. Кожедуба «Верность отчизне», написанная, как и все остальные, вместе А.А. Худадовой. Заметим, что в своей жизни Кожедуб помимо десятков статей написал по крайней мере пять книг: «Три сражения», «Служу Родине», «Верность отчизне», «В воздушных боях», «День Победы». Все они, за исключением первой, в значительной степени однотипны.

А.А. Худадова была рекомендована Кожедубу скульптором Г.И. Кипиновым, изваявшим в 1946 году первый бюст трижды Героя, как квалифицированный литературный работник, автор нескольких литературоведческих статей и переводов французских авторов. Она была интеллигентной и остроумной женщиной, но, пожалуй, чрезмерно

экономной, и очень последовательно заявляла права на гонорары со всех выходявших при ее участии книг. Последние качества весьма раздражали Веронику Николаевну, и Алла Андреевна заслужила ее стойкую неприязнь.

Книги Ивана Никитовича написаны довольно упрощенно (особенно первая — «Три сражения», издававшаяся в 1945 и 1947 годах, и вторая — «Служу Родине»), но в целом откровенно и честно. Незамысловатость стиля можно отнести на счет литературного помощника. Будучи хорошим переводчиком, она лично и в соавторстве перевела на русский язык многие классические произведения французских авторов: Руссо и Вольтера, Бальзака и Дюма, Жюль Верна и Жорж Санд, — но сама не имела достаточного опыта самостоятельной авторской работы. Произведения классиков французской литературы в переводе Худадовой были изданы в престижных советских изданиях — в «Библиотеке приключений» и «Библиотеке всемирной литературы». Внушительный литературный багаж и позволил ей — женщине волевой и решительной — навязать мягкому Ивану Никитовичу свою трактовку изложения его воспоминаний. В то же время книги Кожедуба, несмотря на своеобразную литературную обработку, безусловно, принадлежат к числу интереснейших мемуарных произведений, посвященных Великой Отечественной войне.

Как мы уже говорили, Иван Никитович в литературном отношении был человеком безусловно одаренным. Но в лучшие свои годы, предельно занятый на службе, он был не в силах самостоятельно возиться с подготовкой к печати и изданием своих книг. А впоследствии — не хотел огорчать своего записчика, меняя его на нового.

Работа над книгами временами преподносила неожиданные и приятные сюрпризы. Еще до своей «боевой» командировки, в 1947 году, Иван Никитович познакомился со старым русским летчиком, участником Первой мировой войны внуком И.А. Айвазовского К.К. Арцеуловым, внесшим значительный вклад в историю русской авиации. В годы Первой мировой войны Константин Арцеулов совершил более 100 боевых вылетов на «фармане» и «ньюпоре-11», главным образом на разведку и бомбардировку войск противника, неоднократно вступал в воздушный бой с вражескими самолетами. В сентябре 1916 года он первым в России совершил три витка штопора и, переведя машину в пикирование, вышел из него. Позднее служил в Севастополе в качестве обучающего офицера-инструктора. Среди его учеников был курсант В.П. Чкалов. В последние годы он активно занимался изобразительным искусством — писал картины, создавал эстампы и гравюры, иллюстрировал журналы и книги...

К взаимному удовольствию, Арцеулов близко сошелся с Кожедубом и

предложил ему проиллюстрировать его новую книгу. Предложение было с восторгом принято. Кисти Арцеулова принадлежат выразительные иллюстрации к книге Кожедуба «В воздушных боях», увидевшей свет в 1951 году.

Книги Кожедуба были переведены на иностранные языки, изданы в нескольких странах мира. В последние годы жизни Иван Никитович дополнял свою последнюю книгу «Верность отчизне», уточнял и исправлял неточности, готовил к переизданию. Но «новое политическое мышление» в СССР, приведшее к его развалу, расстроило и затормозило его работу.

А ведь над новым изданием своей книги Кожедуб работал долгие годы. Хрупкое равновесие, достигнутое к середине 60-х годов в отношениях с Соединенными Штатами, и естественная осторожность советского правительства не позволили тогда опубликовать интереснейшие материалы из богатой боевыми событиями жизни первого советского аса. Речь идет об участии советских летчиков в корейской войне 1951 — 1953 годов, когда Кожедуб был командиром дивизии.

Несколько раз в 1963 и в 1970 году Иван Никитович вместе с бывшим адъютантом эскадрильи В.А. Фоминым ездил в Центральный архив ВС СССР в Подольск, работал там, делал выписки из документов «своих» полков. Не трогая Кореи — эта тема оставалась секретной, — он хотел рассказать о своей летной работе и о боевых товарищах более подробно.

В личном экземпляре книги «Верность отчизне» 1969 года издания с небольшой правкой автора на полупустой 5-й странице с посвящением боевым товарищам сохранились строки, написанные Героем Советского Союза Главным маршалом бронетанковых войск П.А. Ротмистровым:

«Дорогой Иван Никитович!

Это очень серьезная книга. И никакая не детская или, скажем по-другому, написана для взрослых, а художественно оформлена так, что ее одинаково будут читать, а скорее всего и читают с одинаковым интересом как взрослые, так и юношество. Вы хорошо сделали, что эта книга увидела свет.

14.1.70.

С уважением П. Ротмистров».

Маршал. Последние годы

В марте 1990 года Кожедубу позвонил американский художник, через переводчика представился, рассказал, что нарисовал картину одного из его боев, и попросил о встрече. На рисунке была изображена пара Ла-7, атакующих Ме-262. Внизу подпись — «Ivan Kodjedub». На встрече американец выложил на стол целую кипу своих творений, несколько недорогих сувениров и попросил старого маршала оставить на них свой автограф.

— Рука болела месяц, — жаловался Иван Никитович.

Этот случай свидетельствует о популярности Кожедуба во всем мире. О нем написаны сотни статей, опубликованы десятки интервью с ним. Многочисленные публикации о трижды Герое Советского Союза за рубежом, когда его, действующего офицера, генерала, маршала, скрывала завеса секретности, естественная для военного человека, вызывают определенный интерес. Прежде всего отметим, что большинство разнообразной «импортной» информации о Кожедубе вторично, в ней много несообразностей, неточностей, а порой и выдумок, идущих от незнания иностранными авторами русской жизни, тенденциозного к ней отношения. Все публикации о Кожедубе можно условно разделить на исследовательские, написание которых было продиктовано благими намерениями, и чисто заказные, сделанные по заказу антисоветских, в последнее время — антироссийских кругов.

Примером второго подхода может служить книга Толивера и Констебла, изданная в России под названием «Лучший ас Второй мировой», с путаными комментариями переводчика. В ней рисуется жуткая, не имеющая никакого сходства с реальностью картина русского плена, отвратительные портреты советских солдат и офицеров. На фоне клеветнических «зарисовок» дается портрет «генерал-майора Кожедуба». Не будем говорить о том, что к моменту подготовки книги в печать в 1967 году Кожедуб давно уже, с 1962 года, носил звание генерал-лейтенанта авиации. Примечательна и высказанная в книге догадка: американские военные твердо уверены, что опытные русские пилоты участвовали в боях и что Кожедуб добавил еще несколько самолетов к своим 62 победам в годы Второй мировой войны.

В целом же среди его биографических данных достоверно лишь то, что он родился на Украине и официально одержал 62 победы. При этом

авторы утверждают, что «три Золотые Звезды... примерно соответствует медали Почета американского конгресса», что только пятнадцать советских летчиков одержали больше побед, чем лучший американский ас Бонк. На самом деле все это далеко не так. Из заключительной части «жизнеописания» Кожедуба хорошо вырисовывается цель, которую авторы преследовали:

«Автобиография Кожедуба "Я атакую" была опубликована в 1956 году в Восточной зоне Германии. То, что могло и должно было стать интереснейшей исторической работой, оказалось напыщенной и пустой книжонкой. А главным событием в жизни Кожедуба было вступление в КПСС. Все детали его жизни с первых школьных дней до награждения высочайшими орденами своей страны показаны через красную призму, которая искажает даже цвета его блестящей карьеры летчика».

Дальше следует столь же «ловкое» описание жизни Александра Ивановича Покрышкина, где авторы, очевидно «по-свойски», называют его Сашей.

Помещенный в книге список советских асов, несмотря на участие переводчика-россиянина, искажен до невероятности — огромная путаница присутствует в написании фамилий, имен, отчеств и конечно же числа побед.

Неудивительно, что подобное произведение бывших штабных американских военных, напуганных в свое время боевой мощью Советского Союза, написанное по заказу милитаристских кругов, тех, что сами американцы называют «бешеными», устарело уже к моменту своего выхода в свет. Но несмотря на это, что вполне в духе времени, оно было небрежно переведено и наспех издано в России. Не счесть сейчас в нашей стране «борцов» со своей собственной историей, ее ненавистников. Заметим, что если раньше на таких произведениях, изданных и переизданных в крупнейших военно-исторических издательствах мира, воспитывалась в основном западная молодежь, то теперь они подсовываются нашему молодому поколению.

Не случайно, что в свое время советские летчики, а с ними и наш герой с удивлением и недоверием воспринимали сведения об астрономических счетах немецких асов. Во время войны наши асы абсолютно не знали никого из немецких летчиков и, как выразился П.А. Брызгалов, — знать не хотели. Позднее имена этих людей воспринимались как некие символы враждебной пропаганды, чем они, в сущности, и были. В годы перестройки имена немецких асов с неправдоподобными цифрами их побед в воздушных боях с советскими летчиками стали

пропагандироваться у нас особенно назойливо, с подачей все новых «подробностей» и «деталей».

Существует одна интересная особенность: счета «лучших немецких асов Второй мировой войны» росли в этой войне тем быстрее, чем больше Германия утрачивала господство в воздухе. На идеологическом фронте нацисты были неколебимы, отсюда и их девизы: «Немецкие летчики лучшие в мире», «Люфтваффе не знает поражений», «Один Ме-109 стоит десятка "яков"». Отсюда — и безговорочное признание всех заявленных немецкими летчиками побед. Таким образом создавались и герои.

Главком ВВС Петр Степанович Дейнекин, пользуясь потеплением отношений между Россией и Германией, в 1991—1992 годах несколько раз просил высшее командование Бундеслюфтваффе предоставить ему возможность встретиться с известным немецким летчиком Эриком Хартманом:

— Вначале они обещали, затем брали тайм-аут, но потом твердо по сути, хотя и мягко по форме отказывали. В конце концов стало понятно, что тут что-то нечисто — по-видимому, Хартман был тяжело болен, и я оставил свои попытки.

К концу жизни Хартман действительно был болен, но его отношения с американскими союзниками и действующим германским генералитетом значительно ранее осложнила его принципиальная позиция по американскому истребителю Ф-104 «Старфайтер», которым в начале 1960-х годов перевооружали Германию. Из 916 машин этого типа, поставленных в Германию, было потеряно 292, погибло 116 пилотов! Такой ужасной статистики не знала ни одна крылатая машина в мире, выпускавшаяся большой серией. Полковник Хартман резко и открыто протестовал против принятия этого американского самолета на вооружение Бундеслюфтваффе, но, не найдя понимания, ушел в отставку.

Умер Эрик Хартман — кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами — 20 декабря 1993 года. Он был одним из 27 кавалеров этой германской награды, одним из девяти немецких летчиков, удостоенных ее. Но и после его смерти очень многих любителей авиации продолжает беспокоить простой вопрос: Хартман сбил 352 самолета, а Кожедуб только 62? При этом не все понимают, что корректнее говорить: Хартману записаны 352 победы, а Кожедубу — 62. Вот здесь и встает вопрос: записаны кем, на основании чего?

Кожедубу победы записывались командованием ВВС РККА с соблюдением ряда приказных требований, после согласования в десятке военных и военно-партийных инстанций. Хартману — с его слов, после

заполнения отформатированной и растиражированной анкеты с массой формальных граф. Сначала эти победы записывались командованием люфтваффе при одобрении и плотной опеке ведомства доктора Геббельса. Позднее успехи немецких асов тщательно реставрировались, подкрашивались и вновь тиражировались американскими полувоенными «специалистами» типа Толивера и Констебля, выполнявшими очевидный пропагандистский заказ холодной войны, которая, по сути, никогда не кончалась и не ослабевала. В своем движении на Восток НАТО поглотило все страны бывшего восточноевропейского блока, окружает Россию кольцом своих сторонников из числа бывших Советских республик и не собирается останавливаться. Вот почему всевозможные «труды» относительно военной истории России, выходящие на Западе, по-прежнему полны подтасовок и несуразиц.

Вернемся к проблемам статистики. Реальный счет каждого летчика от официального отличает некий поправочный коэффициент (назовем его коэффициентом достоверности), который индивидуально для каждого летчика мы, увы, определить, скорее всего, уже не сможем. А вот средние его показатели для авиации сторон, противоборствовавших на Восточном фронте—в частности, для СССР и Германии, — устанавливаются достаточно просто. Для этого необходимо разделить число реально потерянных соответствующей стороной самолетов на число заявленных побед. При известном количестве летчиков реальное число побед высчитывается при помощи закона больших чисел. У немецких асов, как у проигравшей стороны, коэффициент достоверности был намного меньше, чем у советских летчиков. Это естественно — именно так реагировало командование и политическое руководство Германии на неизбежность поражения, очевидную для многих немцев уже в 1943 году, на тяжелейшую обстановку на фронтах и в небе над рейхом.

Расчеты показывают, что для большинства советских летчиков коэффициент достоверности колеблется от 0,3 до 0,6, для немецких летчиков, имеющих от 100 побед на Восточном фронте, — от 0,1 до 0,2^[88].

На Западном фронте картина намного объективнее. А самые результативные немецкие асы (сражавшиеся как на Восточном, так и на Западном фронтах) подавляющее число своих побед записали себе, за исключением Г. Бэра, конечно же на востоке. Примеров этому много. Э. Хартман записал на свой счет 352 победы, 350 на востоке, Г. Баркхорн — 301, все на востоке, Г. Раль — 275, 272 на востоке, О. Киттель — 267, все на востоке; В. Новотны — 257, 255 на востоке, В. Батц — 237 побед, 234 на востоке, Г. Бэр — 221 победа, 96 на востоке, Э. Рудорффер — 222 победы,

136 на востоке, Г. Граф — 212 побед, 202 на востоке, Т. Вайзенбергер — 208, 175 на востоке, Х. Филипп — 206, 177 на востоке, В. Щук — 206, 198 на востоке, Э. Хейнрих — 205, 199 на востоке, А. Хафнер — 204, 184 на востоке, Х. Липферт — 203, 201 на востоке, В. Крупински — 197, 177 на востоке, А. Хакль — 192, 105 на востоке, Й. Штайнхофф — 174, 148 на востоке...

Повторим, что коэффициент достоверности побед отдельного летчика — цифра сугубо индивидуальная. Есть асы, у которых коэффициент достоверности даже превышает единицу, то есть число засчитанных летчику побед меньше числа реально сбитых им самолетов. Однако персональную оценку в условиях огромного числа потерь, когда на каждого сбитого есть несколько претендентов, сейчас установить крайне сложно. И все же возьму на себя смелость назвать несколько имен выдающихся летчиков-истребителей Героев и дважды Героев Советского Союза, имеющих коэффициент достоверности, по-видимому, даже выше единицы. Это — Н.С. Артамонов, Ф. Ф. Архипенко, Г.А. Баевский, П.А. Гнидо, К.А. Евстигнеев, Н.Ф. Краснов, М.И. Мудров...

Киевский исследователь истории истребительной авиации А.В. Станков^[89] считает, что коэффициент достоверности советских летчиков существенно занижен и на самом деле большинство из них сбило по крайней мере в полтора-два раза больше неприятельских самолетов, чем им записано. Работая в архиве Министерства обороны в Подольске, он на основе обнаруженных цифр пришел к следующим выводам. Оказывается, если просуммировать количество побед советских летчиков, указанных в различных полковых, а порой и в дивизионных документах (в журнале боевых действий, в истории полка, в историческом формуляре, в оперативных сводках полка и т. д.), то их число на момент представления к награде чаще намного (порой в несколько раз) превышает то, что у летчика значится в наградном листе. Это число — промежуточный результат: впоследствии он уточнялся, ревизывался и, как правило, сокращался. Соответствующую работу вели в штабах полков и дивизий, корпусов и воздушных армий. Как правило, ее контролировали инспектора по воздушно-стрелковой службе и летной подготовке, а на корпусном уровне или в воздушной армии результаты утверждали.

О многоплановости этой работы, о попытках взглянуть на нее с разных сторон говорит, в частности, многообразие архивных документов, выраженное в их названиях. На полковом уровне это «Журналы описания воздушных боев», «Журналы индивидуального учета воздушных боев летного состава», «Боевые донесения полка», «Журналы учета сбитых

самолетов противника», «Отчеты о боевой деятельности полка», «Журналы боевых действий», «Оперативные сводки», «Журналы лицевых счетов летного состава», «Рапорты летного состава о сбитых самолетах противника», «Акты на сбитые самолеты противника», «Расходные документы по выплате премий за сбитые самолеты противника»... В многочисленных документах дивизионного и корпусного уровня, оперативных документах воздушных армий, Главного управления кадров полковые отчеты корректируются, как правило, число сбитых самолетов занижается.

...Иван Никитович Кожедуб, как национальный герой огромной страны, всю свою жизнь был вынужден вести гигантскую общественную работу. Особенно приятной была, пожалуй, должность вице-президента Международной авиационной федерации (ФАИ) — тут и свои люди — летчики и космонавты, и летные мероприятия, и заграничные командировки. Народный депутат, председатель или президент десятков различных обществ, комитетов и федераций, он был одинаково честен и с первыми лицами государства, и с простыми людьми, обремененными различными заботами. При этом многие встречи, беседы, конференции требовали огромного напряжения, больших физических и моральных затрат.

Надо ли говорить, что Кожедуба за самое сердце затронула отечественная космическая эпопея. Он был знаком со всеми космонавтами — его современниками, лично знал и поддерживал служебные и дружеские отношения с бывшими летчиками, готовившими космических первопроходцев, — Героями Советского Союза Н.П. Каманиным, Л.И. Гореглядом, Н.Ф. Кузнецовым...

Тесные дружеские отношения связывали Кожедуба с первыми космонавтами — Ю.А. Гагариным, Г.С. Титовым, П.С. Поповичем, В.В. Терешковой, А.А. Леоновым. Космонавты, отношение к которым со стороны высшего генералитета страны было порой неоднозначным, сразу почувствовали и оценили доброжелательное искреннее отношение Ивана Никитовича, его неподдельный интерес к их работе.

Очень тепло к Кожедубу относился один из героев челюскинской эпопеи, вывезший из ледового лагеря 34 человека (больше, чем любой другой летчик), Герой Советского Союза № 2 генерал-полковник Н.П. Каманин, в течение десяти лет занимавший должность помощника главкома ВВС по космосу.

Кожедуб, подробно интересовавшийся у космонавтов и их руководителей особенностями подготовки и работы в космосе, буквально загорелся идеей лично совершить космический полет. Это стремление

трижды Героя Советского Союза нашло поддержку среди летчиков-космонавтов. Ведь в год полета Юрия Гагарина прославленному асу не было еще и сорока лет.

О полетах в космос Иван Никитович говорил: «Как летчику-истребителю мне знакомы большие скорости и большие высоты. Но с ними не идет ни в какое сравнение та высота и стремительность, с какой совершают свои беспримерные полеты космонавты».

Наталья Ивановна, дочь аса, вспоминала, как однажды он пришел домой решительный и сосредоточенный, на глазах удивленных домашних выбросил в мусоропровод портсигар вместе с содержимым и за ужином полунамеками, «с учетом секретности», поведал окружающим о своей новой космической мечте, получившей поддержку некоторых весьма влиятельных лиц, прежде всего Г.Т. Берегового.

Мечту разбил тогдашний главком, Главный маршал авиации К.А. Вершинин. На одной из состоявшихся встреч он, не афишируя, мягко, с глазу на глаз, пожурил аса, напомнил, что он трижды Герой, боевой символ победившей страны, летчик, генерал, никогда не занимавшийся испытательной работой. Дал понять, что если он, Кожедуб, полетит в космос, то он, Вершинин, тоже полетит, но в противоположном направлении. Как человек добрый и все понимающий, Иван Никитович о своем личном участии в космическом полете больше не вспоминал.

Справедливости ради надо отметить, что без «сталинских соколов» первые пилотируемые космические полеты в нашей стране не обошлись. Герой Советского Союза летчик-штурмовик, а в начале 60-х — блестящий летчик-испытатель Г.Т. Береговой совершил космический полет в самый драматический момент развития советской космонавтики — после смерти генерального конструктора С.П. Королева и гибели в первом полете на новом корабле «Союз-1» выдающегося летчика-космонавта СССР В.М. Комарова. Впервые в истории из-за сбоя в системе сближения он пытался осуществить стыковку вручную. В 1972 году генерал-майор авиации Г.Т. Береговой стал начальником Центра подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина. Только ему, летчикам-космонавтам и летчикам-испытателям И.П. Волку и А.С. Левченко были присвоены почетные звания заслуженного летчика-испытателя СССР и летчика-космонавта СССР одновременно.

За свою жизнь Кожедуб побывал в полутора десятках стран мира. В одних он был как воин и военачальник, участник боевых действий (в ГДР, Румынии, Польше, Китае, Северной Корее), в других — по служебной необходимости, чаще связанной с работой в ФАИ (в Ирландии, Франции, Канаде, на Кубе, в Финляндии, Италии, Чехословакии, Болгарии, Индии и

Венгрии).

Настойчиво, и не раз, приглашали Кожедуба в Западную Германию. Особенно хотели его видеть там в День Победы, присылали официальные приглашения. К тридцатилетию этого знаменательного события посол СССР в Германии заранее прислал поздравление, в котором просил Кожедуба приехать в ФРГ. А весной 1985 года Кожедубу, еще не ставшему маршалом, через дипломатов, представителей общественности, немецких деловых кругов предлагалась богатейшая программа поездки и скромный подарок по ее окончании — легковой автомобиль «мерседес-бенц». Вероника Николаевна поглядывала на мужа со слабой надеждой, но Иван Никитович в принципиальных жизненных вопросах был тверд:

— День Победы я провожу всегда со своими боевыми друзьями.

С большим удовольствием и не раз вспоминал Иван Никитович свою поездку в Ирландию, в Дублин, на конференцию ФАИ, где он был избран вице-президентом. Накануне нашу делегацию пугали провокациями (которые нередко имели место и отнюдь не были вымыслом), а поэтому всех поселили в одном отеле, вечерами на улицу просили не выходить.

— Пистолет, что ли, выдайте, — ворчал Иван Никитович. И вот в первый же такой вечер, обещавший быть скучным, к «дженерал Кочедуб» завалились американские космонавты, человек восемь-девять. Члены экипажа «Апполона-13», побывавшие на Луне и чудом вернувшиеся на землю, зашли по закону летной дружбы — с шутками, улыбками, с бутылками виски и закуской в пакетиках.

Выложил свой НЗ — две бутылки водки, буханку черного хлеба и банку черной икры — и просиявший Иван Никитович. Восторг усилился. Дружеские беседы продолжались до утра, и с членами американской делегации впоследствии сложились самые наилучшие отношения.

Работая в ФАИ, ему, как председателю Бюро федерации авиационных видов спорта СССР, довелось вручать дипломы и летчикам-рекордсменам, и космонавтам, и трудовым коллективам. Так, 19 ноября 1974 года на космодроме Байконур он вручил почетный диплом ФАИ коллективу ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих и служащих космодрома за большой вклад в дело изучения и освоения космического пространства пилотируемыми и автоматическими летательными аппаратами.

В октябре 2005 года было отмечено столетие этой авторитетной организации. Статья «Самолетный спорт», помещенная в 22-м томе третьего издания БСЭ, написана И.Н. Кожедубом и А.Ф. Коссом. В этой статье дается краткая история ФАИ и ФАС, приводятся некоторые

статистические данные, сведения об абсолютных мировых рекордах (для самолетов с реактивными двигателями) на 1 июля 1974 года, называются знакомые фамилии рекордсменов — А.В. Федотов, М.И. Комаров, С.Е. Савицкая, М.Л. Попович... Указано, что на 1 января 1975 года советским летчикам-спортсменам принадлежат 153 мировых рекорда из 395 зарегистрированных ФАИ (без рекордов по коммерческим маршрутам — линиям авиакомпаний). К сожалению, в статье вовсе не указан руководящий состав ФАС и ФАИ, куда входили выдающиеся военные летчики и летчики-испытатели — дважды Герой Советского Союза В.К. Коккинаки, трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР С.А. Микоян...

В 1985 году, к сорокалетию Победы, М.С. Горбачев присвоил И.Н. Кожедубу звание маршала авиации. Присвоение маршальского звания трижды Герою даже тогда, в момент нарастания катастрофических процессов, было, безусловно, актом справедливым и в какой-то степени необходимым. А напомнить о скромном и почти забытом тогда Иване Никитовиче удалось Веронике Николаевне. На одном из приемов она завела разговор с Горбачевым, в котором, вспомнив свою молодость, заметила, что была землячкой Михаила Сергеевича. Тот с удовольствием поддержал беседу. Горбачеву здесь же был представлен и Кожедуб, что-то неловко ответивший на вопрос генсека. А 7 мая 1985 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР...

Звание маршала широко не «обмывали», тем более что это случилось в разгар набравшей обороты антиалкогольной кампании, и супруги ограничились званым вечером у себя дома, пригласив человек тридцать своих друзей.

И.Н. Кожедуб и Герой Советского Союза А. У. Константинов стали соответственно 22-м и 23-м маршалами авиации. Предпоследним, 24-м маршалом авиации в 1989 году стал министр гражданской авиации СССР А.Н. Волков, а последним — 25-м — Е.И. Шапошников (в 1991 году). Еще семь человек (Б. П. Бугаев, К.А. Вершинин, А.Е. Голованов, П.Ф. Жигарев, А.И. Колдунов, П.Ф. Кутахов, А.А. Новиков) носили звания Главных маршалов авиации.

Высшее воинское звание не накладывало на носившего его человека каких-либо дополнительных требований. В данном случае это было прежде всего жестом благодарности новых поколений выдающемуся герою Великой Отечественной войны, проявлением к нему глубокого уважения. В материальном плане маршальское звание дополнительно приносило 300 рублей в месяц, в моральном — Маршальскую звезду и укрощало

честолюбие.

Иван Никитович старел. Здоровье его было подорвано и колоссальной боевой работой, выпавшей на его долю в молодости, и трудной командирской службой в Китае — Корее, и напряженной деятельностью на командных постах ВВС Советской армии. Не лучшим образом здесь сказалась и укоренившаяся на Руси привычка обмывать победы и достижения, промахи и неудачи. Все больше тянуло его на дачу, где за узкой полосой корабельных сосен, среди полусотни других дачных участков нашел свое место его дом и огородик.

Супруга Героя Советского Союза заместителя командующего Дальней авиацией страны А.А. Плохова — соседа Кожедуба по дачному участку — вспоминала, что Иван Никитович любил приходить к ее маме, пожилой украинке, и тайком от Вероники Николаевны съесть несколько кусочков припасенного заветного сальца со свежим лучком и краюшкой мягкого черного хлеба...

В 1990 году в Центральном доме Советской армии (ЦДСА) главком ВВС генерал-полковник П.С. Дейнекин проводил прием ветеранов войны в связи с 45-й годовщиной Великой Победы. Этот вечер оказался памятным не только для гостей, но и для его главного организатора.

«Зал ЦДСА был полон. Пришли более 100 летчиков — Героев Советского Союза и человек 10 дважды Героев, — вспоминает Петр Степанович. — Устроили хороший концерт. После концерта был дан торжественный ужин. Иван Никитович Кожедуб казался довольным:

— Первый раз нас собирают после Победы всех вместе... Неплохо, неплохо, — говорил он с брежневскими нотками в голосе.

Я помню, после этих слов расчувствовался, набрался смелости и обратился к собранию: "Не знал ли кто моего отца, Степана Дейнекина, тогда курсанта Борисоглебского военного авиационного училища, погибшего при парашютном прыжке в 1942 году?"

И надо же, встает один из этих дедов — заслуженный военный летчик СССР генерал-лейтенант Котельников и говорит, протягивая руки: "Вот этими самыми руками я вашего отца хоронил..."

Вот так, при участии Ивана Никитовича, я позднее нашел останки своего отца».

Кожедуб остро переживал события текущей политики, снижение боеготовности советских Вооруженных сил, настороженно относился к перестройке, возмущался войной, развязанной США в Ираке. Почти избавившись от курения, вновь вернулся к этой привычке в последние годы. Жаловался, что тяжелые думы не дают ему спать...

5 августа 1991 года, прямо из госпиталя Мандрыко, Иван Никитович, поддавшись на уговоры, поехал на юбилей директора Гжельского завода. Был богатый стол, выступления артистов, множество знакомых — старых и новых — теплая компания. Вернулись с юбилея за полночь.

А 8 августа 1991 года Иван Никитович умер у себя на даче, в Монине, от сердечного приступа, не дожив двух недель до последнего акта трагического действия по развалу великого государства. Государства, чью славу составляли такие люди, как он.

Умер он утром, поднимаясь по лесенке на второй этаж своего скромного загородного дома из тех, что давно уже на фоне реализации «национальной идеи» в виде коттеджей, имений и дворцов перешли в категорию «сборно-щелевых». Повернулся, упал... Вероника Николаевна ушла в гарнизонный магазин, но быстро вернулась, вызвала «скорую». Машина приехала быстро, но было уже поздно. Позвонили в Москву, сыну Никите, тот сразу поехал в Монино. По дороге в чередке машин увидел «скорую», почувствовал, что это та самая, что везла его отца...

И сегодня те, кто проезжает мимо монинского поворота по Горьковскому шоссе, могут вспомнить, что находятся в двух сотнях метров от места смерти великого советского аса.

Только 13 августа, на пятый день после смерти (!), опубликовали некролог центральные газеты:

«Скоропостижно на 72-м году жизни скончался видный советский военачальник, народный депутат СССР, участник Великой Отечественной войны трижды Герой Советского Союза маршал авиации Иван Никитович Кожедуб...» Далее предельно сухо давалась биографическая справка, выражалось казенное соболезнование. Подписали некролог: Горбачев, Янаев, Лукьянов, Язов... От летчиков — одиннадцать маршалов авиации: Ефимов, Шапошников, Колдунов (Главный маршал авиации), Волков, Зимин, Кирсанов, Константинов, Пстыго, Силантьев, Скоморохов, Скориков.

Похоронили Ивана Никитовича Кожедуба на Новодевичьем кладбище.

...Вероника Николаевна продолжала жить в квартире в Сивцевом Вражке без каких-либо помощников (по хозяйству помогали дети и внуки), на униженно низкую пенсию. В кабинете Ивана Никитовича она поставила манекен с его мундиром, при всех орденах. Правда, ордена Красного Знамени были не те — без цифры, обозначающей порядковый номер награждения. Когда я обратил ее внимание на этот факт, она была удивлена и сказала, что именно эти ордена были ей возвращены после похорон мужа. Не было среди наград и его последнего ордена «За службу

Родине в Вооруженных Силах СССР» II степени. О его существовании Вероника Николаевна просто не знала.

После смерти Ивана Никитовича Вероника Николаевна стала заядлой курильщицей. 2 января каждого года она приглашала детей, внуков, друзей и знакомых отметить годовщину их «с Ванечкой» свадьбы. К столу подавалась отменная закуска, приготовленная ею лично. Готовила она с удовольствием и делала это прекрасно. Среди ее фирменных блюд — фаршированная рыба, семга собственного посола, нежное сациви, домашняя буженина, китайский салат с рисом, ее любимое айвовое варенье. Горчицу, хрен и соусы высочайшего качества Вероника Николаевна всегда готовила сама. С улыбкой вспоминала, как, хватив по чайной ложке, обожглись ее ядерной горчицей иностранные гости, привыкшие к своей, полусладкой. Из напитков еще со «старых времен» предпочтение отдавалось чешской «Бехеровке», не одобрялись коньяки.

К врачам она ходила крайне редко — не любила жаловаться, а лечилась только в санаториях. Очень любила «Барвиху». Уже оставшись одна, она продавала что-то из вещей, покупала путевку и ненадолго туда выезжала. Там ее помнили и любили.

После смерти Ивана Никитовича Вероника Николаевна жила как бы по инерции. Оставался ее родной дом, дети, внуки, но не было рядом самого дорогого ей человека.

Иногда ее вместе с героическими женщинами-летчицами и другими вдовами приглашал на собрания главком ВВС П.С. Дейнекин, иногда приходило приглашение на какое-нибудь торжественное мероприятие из секции вдов Героев Советского Союза, уже много лет бессменно возглавляемой вдовой Героя Советского Союза подполковника А.И. Маркова Марией Павловной.

Изредка она ходила в гости — к Авериной, к Архипенко, к Попковым... Принимала и от души угощала знакомых у себя.

В 1998 году в честь сорокапятилетия окончания корейской войны она вместе с сыном была приглашена в Китайскую Народную Республику. Все расходы по поездке и пребыванию взяла на себя китайская сторона. Они посетили Пекин, Аньдун, где стояла дивизия Ивана Никитовича, музей ВВС Китая в городе Датаншань. Отношение китайцев было очень любезным и предупредительным. Вероника Николаевна вернулась из поездки довольной и посвежевшей.

...Осенью 2000 года мне вместе с С.П. Чежиным довелось посетить родные места И.Н. Кожедуба — Ображеевку, Шостку, Новгород-Северский... Перед въездом в Ображеевку, в трехстах метрах от

величественного Преображенского храма, стоит стела с надписью «Батьківщина Івана Кожедуба». И ниже — еще невыцветшие следы похищенных кем-то трех больших пятиконечных звезд.

Бюст Кожедуба, выполненный известным советским скульптором Н.В. Томским, стоит неподалеку среди ухоженных посадок. Образ молодого, спокойного и сосредоточенного летчика-истребителя, словно только что вернувшегося из боя, навсегда остался среди своих односельчан. Рядом, на высоком постаменте, — МиГ-21. Позади бюста — памятник нескольким Кожедубам, Андрусенко, Шевченко и другим жителям Ображеевки, павшим в годы Великой Отечественной войны.

Зашли мы и в гости к Валентину — племяннику Ивана Никитовича, сыну его сестры Моти — Матрены Никитичны. Валентин с женой живет в доме, построенном на том самом месте, где жили когда-то Никита Иванович и Стефанида Ивановна Кожедубы, где родился Иван. Тут же, перед домом, установлен черный гранитный камень с портретом маршала и памятной надписью. Дом Валентина нарядный и оригинальный — его беленые глиняные стены отделаны кусочками битой цветной посуды, которые смотрятся оригинально и весело. Стоит дом на улице Кожедуба, бывшей Советской, а еще раньше Поповской, ибо когда-то жил здесь деревенский священник. А вдоль улицы растут тополя, потомки тех самых, на которые залезал маленький Иван, чтобы быть ближе к небу.

В музее Кожедуба, что открыт в селе, заботливо собраны связанные с дорогим здесь именем экспонаты. В книге отзывов, хранящейся в музее, немало свидетельств неподдельного интереса и любви к трижды Герою.

В музее хранится и картина, выполненная маслом и изображающая казака на фоне ночного пейзажа при полной луне. Предполагается, что это единственная картина кисти юного Ивана Кожедуба, которую удалось обнаружить. Хотя и вдова Вероника Николаевна, и дочь Наталья Ивановна, и Лидия Стефановна — жена Ф.Ф. Архипенко, и Юлия Алексеевна — жена С.М. Крамаренко рассказывали, что работ Ивана Никитовича маслом было несколько. Удалось найти некоторые его карандашные рисунки, один из них, в конверте среди писем, — портрет дочери в летной фуражке.

Умение хорошо рисовать, как и красивый точный почерк, по наблюдению автора, характерны для большинства летчиков. Думается, дело здесь в хорошем пространственном представлении, прекрасной скоординированности, высокой внутренней дисциплине. Люди в большинстве своем очень сдержанные и самокритичные, они никогда не выставляли своих работ напоказ. Известно, что хорошо рисовали, в том числе и портреты, П.В. Базанов, Г.А. Баевский, В.Н. Барсуков, К.А.

Евстигнеев, П.И. Муравьев, Е.Г. Пепеляев, А.В. Федотов....

Из своей поездки я привез несколько десятков фотографий. А в конце ноября 2000 года пришел к Веронике Николаевне в гости, передал ей приветы и приглашения из Ображеевки, рассказал о поездке. Как всегда, мы оживленно с ней беседовали, как всегда, она была чем-то занята, но при этом кашляла очень часто, почти ежесекундно. Запомнился ее рассказ о беседе со знакомым врачом:

— Галя, ты знаешь, какой у меня РОЭ?

— Какой?

— 150.

— Ты что-то путаешь, такого не бывает! — удивленно воскликнула доктор.

...Когда я собрался уходить после своего последнего визита, Вероника Николаевна спросила:

— А фотографии? Вы же сказали, что сделали. Но фотографии принести я забыл.

— Вероника Николаевна, в следующий раз захвачу обязательно! — смущенно оправдывался я, надевая куртку. Она посмотрела на меня как-то странно, с оттенком укоризны и коротко махнула рукой.

Умерла Вероника Николаевна Кожедуб в своей квартире в Сивцевом Вражке, на руках невестки Ольги Федоровны от рака легких 28 января 2001 года. Похоронили ее на Новодевичьем кладбище рядом с мужем.

Менее чем через два года следом за матерью ушли дочь — Наталья Ивановна и сын — Никита Иванович Кожедуб.

Живут в Москве внуки Ивана Никитовича — Василий Витальевич, сын Натальи Ивановны Кожедуб, и Анна Никитична — дочь Никиты Ивановича Кожедуба.

Имя этого великого авиационного бойца и командира сохранится и в памяти потомков, и памяти народной. По крайней мере до тех пор, пока жива Русская земля. Рядом с именами ее защитников навсегда останется имя победителя люфтваффе и Юэс эйр форс Ивана Никитовича Кожедуба.

*

Память И.Н. Кожедуба чтят в России, и на Украине, и в Белоруссии, и в Казахстане.

Памятный комплекс, посвященный И.Н. Кожедубу, открыт на его родине — в Ображеевке еще в советские времена. Комплекс включает бюст трижды Героя, изваянный Н.В. Томским, памятный знак — указатель у въезда в Ображеевку, мемориальную плиту у дома трижды Героя, где тот родился и вырос, музей Кожедуба, открытый рядом со школой его имени.

12 октября 1951 года одной из улиц города Ангарска первой было присвоено имя Кожедуба. Позднее имя легендарного летчика было присвоено улицам в западном Калининграде, древней Калуге, Кореновске, Краснодаре, Невинномысске, Ленинске-Кузнецком, Малгобеке, Москве, Салавате, Семилуках; в Алматы и Усть-Каменогорске (Казахстан); в Вилкове, Городище, Днепропетровске, Купянске, Чугуеве, Ялте (Украина); улице в Могилеве (Белоруссия), в десятках других городов и поселков бывшего Советского Союза.

В 1985 году его именем назван Парк культуры и отдыха в городе Сумы.

На подмосковной авиабазе Кубинка дислоцируется 237-й гвардейский Проскуровский краснознаменный орден Кутузова и Александра Невского Центр показа авиационной техники имени И.Н. Кожедуба. Центр, носящий имя Кожедуба с августа 1993 года, считается правопреемником и наследником 176-го гвардейского Проскуровского краснознаменного орденов Кутузова и Александра Невского истребительного авиационного полка, в котором воевал И.Н. Кожедуб.

В 1992 году основан Фонд памяти маршала авиации И.Н. Кожедуба. Фондом учреждена медаль маршала авиации И.Н. Кожедуба.

В 1998 году именем И.Н. Кожедуба назван киевский аэропорт Борисполь.

1 сентября 2000 года в Калуге в здании лицея № 36 был открыт Музей боевой славы 324-й Свирской авиационной истребительной дивизии имени И.Н. Кожедуба. На открытии музея была вдова маршала — Вероника Николаевна, передавшая для музея несколько экспонатов.

В 2000 году имя Кожедуба было присвоено Харьковскому институту воздушных сил.

8 июня 2005 года в Шостке открылся музей трижды Героя Советского Союза И.Н. Кожедуба. Музей расположен в помещении Шосткинского химико-технологического колледжа имени И.Н. Кожедуба, где он учился в 1936—1940 годах (тогда это был Шосткинский химико-технологический техникум). Экспозиция состоит из трех разделов и является частью Шосткинского краеведческого музея. Первый зал рассказывает об учебе Кожедуба в техникуме, в Шосткинском аэроклубе, в Чугуевском военном авиационном училище. В зале воссоздан интерьер комнаты общежития тех лет, а также представлены уникальные фотодокументы, которые рассказывают об этом периоде в жизни И.Н. Кожедуба. Второй зал посвящен боевой работе Кожедуба во время Великой Отечественной и корейской войн. Третий зал посвящен послевоенной общественной

деятельности маршала авиации И.Н. Кожедуба — делегата нескольких съездов партии, депутата ВС СССР четырех созывов, члена президиума ЦК ДОСААФ, вице-президента ФАИ и почетного председателя многих общественных организаций.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ БОЕВЫХ ДРУЗЕЙ И ТОВАРИЩЕЙ

Собранные воспоминания принадлежат известным военным летчикам: дважды Героям Советского Союза К.А. Евстигнееву и Е.Я. Савицкому, Героям Советского Союза Ф.Ф. Архипенко, Г.А. Баевскому, А.Я. Баклану, В.Ф. Башкирову, П.В. Брызгалову, С.М. Крамаренко, А.С. Куманичкину, С.И. Руденко, Е. Г Пепеляеву, И.Е. Середе, А.А. Щербакову, И.В. Федорову, летчикам Б.С. Абакумову, Н.А. Коробейникову, Н.К. Шеламонову, П.А. Щербине.

Воспоминания о И.Н. Кожедубе Героя Советского Союза Ф.Ф. Архипенко, подготовленные специально для настоящей книги в 2000 году:

«Мне пришлось перебазироваться на аэродром Зеленое вместе со своей эскадрилей в конце дня 30 октября 1943 года. В этот трудный день довелось провести 4 боевых вылета и 3 воздушных боя.

Сразу после посадки поступила команда быстро заправить самолеты горючим и боеприпасами и перелететь в район Пятихатки. На полетной карте был показан полевой аэродром Зеленое на заходе солнца. В полет мы уходили как по тревоге. Успел только сказать своим летчикам: взлетаем, собираемся над аэродромом Козельщина, берем курс на Пятихатку — за Днепр, держаться строго в боевом порядке строя.

При подлете к Пятихатке начало уже темнеть, я увидел западнее аэродром, подал команду летчикам совершать посадку, заходя на аэродром с юга на север. Дождлся, пока все произвели посадку, после чего приземлился сам.

Правда, в этом помогали летчики эскадрильи Кожедуба: в месте приземления они разожгли костер и поливали бензин на землю. После посадки мне показывали руками, куда зарулить.

Когда я вылез из своего самолета № 10 "аэрокобра", увидел однокашника В. Мухина, с которым я учился в Одесском авиаучилище в

1938—1939 годах. Я спросил у Васи:

— Кто у вас командир эскадрильи?

— Иван Кожедуб, — отвечал он.

— Тот самый, что в Орловско-Курской битве отличился?

— Тот самый. Он у нас представлен к званию Героя. Вскоре подошла знаменитая наша полуторка, и мы, летчики, уехали с аэродрома в столовую — обычную крестьянскую избу.

Зайдя в столовую, Иван Никитич сразу определил, что я являюсь командиром прилетевшей эскадрильи, и пригласил сесть с ним за стол. Определил он это, по-видимому, по наградам, так как я имел на груди Красное Знамя, орден Отечественной войны и медаль за Сталинград.

Мы быстро нашли за столом общий язык. Летчики, мои и его, глядя на нас, тоже стали общаться и после ужина стали расходиться по домам населенного пункта.

Мы с ним немного задержались, и я вспомнил, что сегодня 30 октября — мой день рождения. Я обратился к нему, назвав его Ваню, и сказал, что сегодня мой день рождения. Иван немедленно позвал находившегося в столовой начпрода из батальона аэродромного обслуживания и сказал:

— Налей нам по 50 грамм, отметим день рождения комэска. Когда после ужина мы прибыли в землянку для ночевки, то всю ночь почти не спали, а вели беседу о тактике боя. Все аргументы у нас совпадали: увидев противника, атаковать сразу, стремиться сблизиться до 100—30 метров и открывать огонь на поражение под любым ракурсом сзади.

Ценный совет он мне дал насчет ведомого: нужно, чтобы тот был твоим щитом, и тогда ты сможешь атаковать самолеты противника, не думая о своей безопасности сзади, и крутить головой на 180 градусов не будет надобности. Я так раньше не думал, и к ведомым стал присматриваться — лучше поздно, чем никогда.

Еще мне запомнилось с первого взгляда, что человек этот физически очень здоров и своим Ла-5 в воздухе в состоянии играть, как игрушкой. Смелости и патриотизма у него хоть отбавляй — что и надо воздушному бойцу, защитнику Родины.

Линия фронта в то время была от аэродрома всего в 4—5 километрах, слышна была стрельба артиллерии, и в деревню Зеленая к ночи вошли наши танки, а на рассвете они расползлись по оврагам, которые были вокруг деревни.

Утром 1 октября 1943 года, до рассвета, мы уже были на аэродроме. Вдруг слышу звук летящих самолетов, гляжу вверх, на юго-запад, и вижу три девятки бомбардировщиков. Ну, думаю, сейчас нанесут удар по

аэродрому. Но нет, они свой смертоносный груз сбросили на деревню — там появились столбы дыма и огня.

Оказывается, немцы оставили лазутчика в деревне, который передал, что в деревню вошли танки. Потом его поймали, взяли вместе с радиостанцией.

В это время комэск Евстигнеев, который еще до нашего приезда на аэродром парой на Ла-5 вылетел на разведку, возвращаясь, увидел бомбардировщики, атаковал и сбил Хе-111. Появились 4 парашютиста.

Во второй половине дня прибыла передовая команда батальона аэродромного обслуживания нашего полка, а вечером прилетел и наш 129-й гвардейский авиаполк. Все стало на свои места.

Правда, командир полка, подполковник Владимир Бобров заставил всю следующую ночь быть на аэродроме — на случай, если немцы прорвут линию обороны. В этом случае надо было взлетать и садиться на аэродром на левом берегу Днепра, хотя из нас ночью никто не летал. Правда, та ночь была лунная.

В тот же день, после прилета нашего полка, эскадрилья Ла-5 Кожедуба улетела на аэродром Знаменка, на северо-запад.

Во время войны я еще раз встретился с ним в Молдавии (в Бессарабии), где, возвращаясь с задания по прикрытию нашего самолета-разведчика, пришлось сесть на вынужденную на передовом аэродроме из-за нехватки горючего. Разведчик этот фотографировал румынскую территорию в районе Ясс.

Обратился к Ивану Никитичу с просьбой выделить бензин для заправки двух моих "аэрокобр". Он ответил, что надо ждать, должны прилететь два Ли-2 и привезти в канистрах горючее. Вскоре Ли-2 прибыли, совершили посадку и зарулили на противоположную сторону аэродрома. Вдруг откуда ни возьмись прилетели 6 Ме-109 и начали штурмовать аэродром. Подожгли и эти Ли-2. Опять горе. Тут садится Ла-5 недалеко от моего самолета, колеса его попадают в воронку, самолет переворачивается и ложится на лопатки колесами вверх. Я первым подбежал, вижу и слышу — летчик жив, но поднять хвостовое оперение не смог. Подбежали техники, подняли хвост, разбили фонарь, вытащили летчика. Тот был немного покалечен — кровь из носа шла, но жив.

На следующий день привезли горючее, заправили мои самолеты, и мы улетели на аэродром Ямполь, где базировался наш авиаполк.

В дальнейшем с Иваном Никитичем пришлось встретиться в Военно-воздушной академии в Монине, куда я приехал на учебу в 1946 году.

Считаю, что командование ВВС еще во время войны приняло

правильное решение — отправлять перспективных молодых летчиков на учебу в академии как будущих командиров ВВС, как необходимые кадры на послевоенные годы.

Часть летного состава из частей была направлена на учебу в 1944 и 1945 годах. И.Н. Кожедуб поступил в академию в 1945 году и был слушателем 22-го приема.

Меня направляли на учебу в 1944 году, но я отказался, заявив, что начал с первого дня участвовать в Великой Отечественной войне и пока война не окончится, с фронта никуда не поеду.

В 1946 году поступил в академию на учебу, и мы периодически встречались. Нас еще сблизило то, что ко Дню Победы в 1946 году его и мой портрет были вывешены в Доме офицеров в Монине. Его портрет был больше, мой — меньше.

В то время он был уже депутатом Верховного Совета и имел три Звезды Героя Советского Союза.

Вероника Николаевна, его жена, первую дочь рожала в роддоме в Монине, где работала моя будущая жена Лидия Стефановна Лисовицкая.

В одно из посещений роддома Кожедуб поинтересовался у Лидии Стефановны, не замужем ли она? Она ответила, что нет. Тогда он заявил ей, что у него есть на примете хороший парень, с которым познакомит ее.

Но мы сами познакомились в конце марта 1947 года.

В один из выходных дней мы с Лидией Стефановной, перед началом фильма или концерта, находились в фойе Дома офицеров в Монине, где, как правило, всегда играла музыка и проходили танцы. Вдруг к нам подходит Иван Никитич с Вероникой Николаевной и при всех присутствующих говорит:

— Я их хотел познакомить, а они уже знакомы... Трижды вас благословляю, — с этими словами он нас перекрестил.

В дальнейшем мы не раз с ним встречались, но он на меня слегка обиделся — почему я его не пригласил на свадьбу. Но, увы! Какая могла быть свадьба в 1947 году, когда не было ни продовольствия, ни помещения. Этот же упрек я сносил от него при каждой встрече:

— Федор! Никак не могу простить тебе, что не пригласил на свадьбу.

Что можно сказать об Иване Никитовиче Кожедубе? Человек он был общительный, зазнайства в нем не было, всегда помогал людям. Служба же его проходила тяжело из-за зависти вышестоящих чиновников. Особенно это проявлялось, когда он стал заместителем начальника боевой подготовки ВВС страны.

Многие командующие ВВС округов и воздушных армий, если так

можно выразиться, его не признавали, ибо боялись за свое место, а его старались обойти и унизить.

Правда, в этом он был не одинок. Нас всех держали под ногтем и не давали хода. Только отдельным ребятам удалось продвинуться по службе. Нас удобно было считать юношами, как во время Великой Отечественной войны — двадцати-двадцатидвухлетними воздушными бойцами, а не руководителями, не командирами летных частей.

Несмотря на все трудности, Иван Никитич все же получил звание маршала авиации, а произошло это при следующих обстоятельствах.

К сорокалетию Победы всех наградили орденом Отечественной войны, и его вручение высшим генералам и маршалам проводил М. Горбачев. Когда он увидел генерал-полковника Ивана Никитича, то сказал — непорядок, и дал указание сегодня же оформить документы на присвоение звания маршала авиации.

Через несколько дней, перед 9 Мая, по телевизору показали Ивана Никитовича в форме маршала авиации.

Я звоню сразу и поздравляю его с присвоением звания маршала авиации, жена, Лидия, выхватывает трубку телефона и тоже поздравляет.

Конечно, нагрузки в жизни после окончания Великой Отечественной войны у него были огромные, как по службе, так и по общественным обязанностям. Он служил для народа, не думал о себе. В подполье не уходил, был всегда на виду.

Иван Никитич был большим патриотом Родины, который не щадил своей жизни для блага народа, для защиты Родины.

Герой Советского Союза летчик-истребитель Ф.Ф. Архипенко. Москва, 2000 г.».

(Как-то Архипенко спросили по поводу ночной беседы с Кожедубом после знакомства с ним:

— Как же так? Ведь завтра боевые вылеты, а вы болтаете. Федор Федорович усмехнулся и объяснил:

— Когда в землянке, где ночуешь, с потолка сыпется песок, а земля ходит ходуном под ногами, не очень-то заснешь. Немцы, видать, пронюхали про аэродром и открыли по площадям огонь из орудий большого калибра. Так что пришлось обсуждать вопросы тактики.)

Из воспоминаний аса корейской войны Б.С. Абакумова «В небе Северной Кореи» (в 1950 году — командир звена 196-го ИАП, 324-й ИАД. Совершил около 90 боевых вылетов на МиГ-15 и МиГ-15 «бис», лично сбил 5 самолетов противника):

«Разогнав "шутинг старсов" и сбив пять самолетов противника, мы легли на обратный курс. На подходе к аэродрому у всех уже горела красная лампочка, сигнализирувавшая, что горючее в баках на исходе, а в воздухе над аэродромом два полка, которым Кожедуб не дает посадки. Спрашивают:

— В чем дело?

— Спокойно, друзья, спокойно, — отвечает Кожедуб.

А кто-то из летчиков, находившихся в воздухе, добавляет:

— И ваша щетина превратится в золото...

Эти слова вызвали у всех улыбку, все вспомнили известную кинокартину, где эта фраза произносилась. Иван Никитович тут же скомандовал:

— Ну, ну там! Прекратить разговорчики.

А через пару минут он дал посадку одному из полков, приказав второму прикрыть посадку первого. Оказывается, группа «сейбров» приходила в район аэродрома с намерением подловить наши самолеты на посадке, зная ограниченный запас нашего полетного времени. Но благодаря выдержке и находчивости командира дивизии этого не случилось...»

Из воспоминаний Героя Советского Союза Г.А. Баевского:

«Наш знаменитый ас, трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб, непримиримый воздушный боец, человек редких бойцовских качеств, всегда был нацелен на бой с врагом. Обладая отличной техникой пилотирования (по окончании Чугуевского летного училища он два года был летчиком-инструктором), будучи необычайно сильным физически, он мог выжать в бою из самолета то, что не мог сделать другой

летчик (напомню: тогда не было противоперегрузочных костюмов).

Ему были свойственны стремление быть всегда самостоятельным в бою, иметь свой почерк, основанный на блестящем владении самолетом, безграничную веру в свои силы, подкрепляемую успехами в проводимых им воздушных боях. В бою его отличали от других летчиков резкие, всегда неожиданные для врага тактические приемы, элементы маневрирования, решительность в действиях и неотвратимость атак независимо от количества самолетов противника, что являлось решающим стимулом для летчиков его группы.

И.Н. Кожедуб был летчиком чкаловского типа. Известный летчик Герой Советского Союза М.М. Громов характеризовал В.П. Чкалова как истребителя: летает напористо, храбро, но бесшабашно и несколько грубовато. Эти качества, за исключением бесшабашности, были присущи и И.Н. Кожедубу. Свойственна ему была и общая для всех асов черта, о которой так говорил Громов: "Надо быть самостоятельным в полетах, тем более в воздушном бою, в испытаниях. Делать не так, как остальные, в положительном, конечно, отношении, и не так, как ожидает противник".

И.Н. Кожедуб любил вспоминать воздушные бои, давал четкую, жесткую оценку действиям своих летчиков и тактике вражеских истребителей. Это был доброжелательный, отзывчивый человек, всегда готовый помочь товарищу, прекрасно знающий свое дело.

С И.Н. Кожедубом нашу боевую деятельность мы начинали одновременно, придя с должности летчиков-инструкторов, в Курской битве. 4 февраля 1944 года нам было присвоено звание Героев Советского Союза. В 1970 году я был назначен зам. командующего ВВС МВО по боевой подготовке, где первым замом командующего был И.Н. Кожедуб. Нашей главной задачей было переучивание на новые тогда самолеты МиГ-23 и МиГ-25 первых в ВВС полков. Совместная сложная и ответственная работа логично привела к тому, что мы стали хорошими друзьями.

Герой Советского Союза генерал-майор авиации в отставке Баевский.
27 сентября 2000 года».

***Из книги летчика-истребителя Героя Советского Союза А.Я. Баклана
«Небо, прошитое трассами»:***

«Ивана Кожедуба, как старшего нашей группы, увезли на КП 14-й воздушной армии, командовал которой генерал-лейтенант И.П. Журавлев. Командующий лично поставил нам задачу — вести повсеместную и беспощадную борьбу с немецкими воздушными охотниками. Для начала он предложил Кожедубу ознакомиться с новым для нас районом боевых действий, предупредив при этом, что, возможно, сразу придется драться с воздушными "охотниками" врага. Так и вышло в действительности. "Охотники" повстречались нам уже в первый день полетов.

В одной группе с Кожедубом я на боевые задания не летал. У меня ведомым был Николай Савин, а когда мы вылетали не парой, а четверкой, то второй парой бывали Витя Александрюк и Саша Васько. Мы друг друга понимали, как говорится, с полуслова в любой воздушной обстановке. Кожедуб летал с ведомым Димой Титаренко. Однако по рассказам летчиков я имел представление о том, чем силен в воздухе Иван Кожедуб. Главное его оружие — внезапность и скорость атак. Это может восприниматься как прописная истина, но тут уж все дело в степени, в своего рода "микронах" измерения. Иван Кожедуб был мастером ошеломляющих, молниеносных атак. Редко кому из противников удавалось уйти от его меткого огня.

Я начал воевать с первых дней Великой Отечественной, сам много провел различных воздушных боев, немало сбил фашистских стервятников. Со многими опытнейшими летчиками доводилось летать вместе и наблюдать их действия. Уж на что в 32-м ГИАП отличные подобрались пилоты, но такого смелого и решительного бойца, как Иван Кожедуб, встречать не приходилось.

Был у нас в 32-м полку Володя Орехов. Он в полной мере обладал ценнейшим для летчика качеством — видеть в воздухе все. Бывало, летим группой и никто еще ничем не обеспокоен, небо кажется чистым, а Орехов уже передает всем по радио предупреждение: "Вижу 'мессеров'". Очень много значит — заметить противника раньше, чем он заметит тебя, это уже можно считать залогом победы.

Так вот, Кожедуб замечал врага в воздухе еще раньше, чем Орехов!

И еще многими качествами аса обладал прославленный летчик. Он был на редкость вынослив, умел выдерживать большие перегрузки. Девизом Кожедуба можно было назвать сплав таких составляющих: внезапность и стремительность атаки, самая допустимо близкая дистанция открытия огня, настойчивость. Из боя он редко выходил, не сбив один, а то и несколько самолетов противника.

Кожедуб носился в небе словно метеор, и далеко не каждый летчик мог быть у него ведомым. Чтобы не отстать от него при выполнении

маневров, требовалось быть очень сильным летчиком, владеть высочайшим мастерством пилотирования.

"Где Кожедуб — там победа!" — справедливо утверждали его боевые товарищи.

Этот невысокий коренастый летчик, будучи дважды Героем Советского Союза, нимало не кичился своим высоким званием и заслугами. Человеком он был скромным, компанейским, с сослуживцами жил в дружбе, всех уважал, и его все уважали. Он был действительно замечательным человеком и всем своим поведением на земле и в воздухе являл собой пример для всех нас».

Из воспоминаний Героя Советского Союза генерал-майора авиации В.Ф. Башкирова:

«Мне не довелось воевать рядом с Иваном Никитовичем Кожедубом. Но он, мой инструктор, всегда был со мной рядом.

Еще до начала войны он научил меня технике пилотирования, воздушному бою, меткой стрельбе. Во всех восемнадцати победах, одержанных мною над гитлеровскими летчиками, чувствовалась его выучка, его страстная любовь к авиации».

Из беседы с Героем Советского Союза П.В. Брызгаловым в Ступине в сентябре 1997 года:

«Это был бесстрашный воздушный боец. Он мог, если что-то не так, выйти из поединка со слабым соперником, но никогда, если была хоть какая-нибудь возможность, не уходил от боя с сильным летчиком или с серьезной машиной.

Как некоторые мальчишки ходят драться там, где могут встретить суровый отпор и испытать себя, так искал противника Иван. Услыхав разговор, что где-то появились асы (по именам мы их не знали во время войны, да и знать не хотели), он с ходу заводился и готов был идти в интересный для него бой хоть среди ночи.

Несколько раз встречали сильные немецкие пары. На каждое наше движение они тут же отвечали своим. Атаковать их было очень сложно. Он долго потом помнил эти встречи, чесал в затылке, посмеивался.

Пилотировал он резко, атаку строил стремительно, при этом всегда по-новому — повторялся редко, стрелял всегда точно.

Добрый словом надо помянуть и его механика Иванова. И мне довелось поработать с ним. Этот парень работал не за страх, а за совесть. Такой скромняга, русачок. Машину он доводил — лучше не бывает. Ни разу подготовленный им самолет не подвел».

**Воспоминания Героя Советского Союза В.А. Цюмаковского (из книги
В.П. Россовского «Золотые Звезды Оренбуржья»):**

«Мне посчастливилось прикрывать в воздушных боях прославленного аса трижды Героя Советского Союза И.Н. Кожедуба, то есть быть его ведомым. Это было и почетно, и ответственно. И на сей раз мы вылетели в паре на свободную охоту на самолетах Ла-7 в район Кюстрина, где встретили тринадцать ФВ-190 с бомбами. Иван Никитович атакой снизу сзади, сбил первый "фоккер". Но тут вывалился из-за облаков ФВ-190 и попытался атаковать Кожедуба. Я пошел ему наперерез, открыл огонь, он загорелся и упал. При заходе Кожедуба на вторую атаку справа, ниже, шел "фокке-вульф", и, убедившись, что командиру ничто не угрожает, я атаковал противника сверху, сзади, и сбил второго, а командир уничтожил третьего "фоккера". Вдвоем вывели из строя пять самолетов. За этот бой генерал Берзарин, на глазах которого происходила схватка, объявил нам благодарность».

Из книги дважды Героя Советского Союза К.А. Евстигнеева «Крылатая гвардия»:

«Среди нас была еще одна группа сержантов, прибывшая осенью из Чугуевской авиационной школы пилотов. Я сразу обратил внимание на одного крепыша невысокого роста. С густыми, нависшими на светлые глаза бровями, парень этот больше молчал, прислушивался, а когда говорил, будто тяжелым колуном рубил поленья: речь его была отрывистой, твердой и весомой. Под кажущейся нерасторопностью угадывалась порывистость. Весь его невозмутимо-спокойный облик как бы говорил: я знаю, зачем сюда пришел, и своего добьюсь. Это был Иван Кожедуб, будущий прославленный ас, трижды Герой Советского Союза.

Программу переучивания на новый самолет Иван освоил успешно. Но вдруг, нежданно-негаданно, вынужденная посадка! Обстановка создалась драматическая: растеряйся пилот, допусти малейшую ошибку, и все — катастрофа...

А дело было так. После взлета, в момент перехода самолета в набор высоты, как только летчик поставил кран уборки и выпуска шасси в положение "шасси убрано", винт внезапно перешел на малые обороты. Скорость тут же упала, машина начала зависать. Чтобы не сорваться в штопор, Кожедуб перевел ее в пологое планирование. Это единственно грамотное решение — другое здесь невозможно — идти на вынужденную посадку и производить ее не на колеса, а на фюзеляж (как говорят пилоты, на брюхо). Но куда?.. Впереди — препятствия, сугробы снега. Высота и скорость минимальны — не поманеврируешь. А земля приближается.

Во избежание лобового удара о препятствия Иван делает небольшой кренчик, затем убирает его и производит посадку прямо перед собой — по линии взлета. Ла-5, скрежеща днищем фюзеляжа, прополз по снежной целине и через несколько десятков метров остановился. Когда машину поставили на колеса, она была почти без повреждений, если не принимать во внимание неизбежность вынужденных посадок — погнутые лопасти винта.

Причину аварийной ситуации установили легко: отказал прибор, регулирующий обороты винта (в нем сломалась пружина), и тогда лопасти автоматически развернулись, винт перешел на большой шаг, обороты его упали. Такое начало полетов может вывести из душевного равновесия любого, но Кожедуб сохранил бодрый, оптимистический настрой и мужественно перенес еще одну неудачу: в первом боевом вылете — на отражение налета противника на наш аэродром и железнодорожный узел Валуйки.

Тогда гитлеровские бомбардировщики подошли к нашему аэродрому неожиданно. Вслед за сигналом, предупреждающим об их появлении, послышались отвратительный свист, завывание, затем разрывы бомб. Но это не остановило нас: летчики взлетели по одному — кто как мог — и с ходу вступили в бой. Поднялся на своем истребителе и Кожедуб. На подходе к Валуйкам он встретил девятку "юнкерсов" и, долго не размышляя, навязал им бой, но увлекся атакой и попал под вражескую очередь. Снаряды прошли за бронеспинкой сиденья — пробили верх фюзеляжа, разнесли в клочья гидробачок, повредили систему выпуска и уборки шасси.

Иван вернулся на аэродром и сумел все-таки произвести посадку.

Мы — Амелин, Тернюк и я, доложив о полете командиру, подошли к Кожедубу. Он стоял около своего самолета и с досадой смотрел на него. Куртка на летчике не по росту, с длинными рукавами. Руки согнуты в локтях, словно в каком-то движении. Казалось, он колотил кого-то

невидимого нашим глазам, поверженного.

Алеша Амелин спросил:

— Как дела, Иван?

Тот не спеша повернулся, тяжело вздохнул, подняв насупленные брови:

— Неприятности замучили — одна за другой. Смотрите, как гад врезал. — И он показал на пробоины, зияющие в фюзеляже самолета. — Но ничего, я еще жив. Я еще встречу с ними и рассчитаюсь за все сполна: и за вынужденную, и за Шостку — за все, с чем они пришли к нам. И за это...

Короткие, энергичные движения его рук со сжатыми кулаками — напряженность человека, готового к схватке, — повторились. Немного успокоившись, Иван продолжал:

— Братцы, запомните: в бою смотри в оба! Я уже сделал этот вывод.

Кожедуб сдержал свое слово. Летчик мужал и рос в войне. Он уже был командиром эскадрильи, когда в боях за Днепр его самолет загорелся от вражеского снаряда. Пламя на плоскости росло, скольжение в сторону, обратную направлению огня, не помогало. Товарищи деловито советовали по радио своему командиру:

— Уходи за Днепр, к своим — там прыгай!

Кожедуб понимал серьезность положения: покинешь самолет — попадешь в плен, продолжишь полет — смерть от взрыва. И тогда Иван бросает машину в пике, все-таки пытаюсь сбить пламя с плоскости. Секунды борьбы с огнем напряженны и томительны. Кажется, проходит целая вечность. Чего только не передумает человек, находящийся под тройным огнем: зениток с земли, самолетов противника в небе да еще пожара собственной машины...

Пламя Кожедуб все-таки сбил. Однако опасность возобновления огня не миновала. Иван вышел за Днепр и, не теряя высоты, безопасной для прыжка с парашютом, под прикрытием ведомого Василия Мухина дотянул до аэродрома.

Боевой путь Ивана Никитовича поразителен: 330 боевых вылетов, 120 воздушных боев — да еще каких! Всякое случалось — и битым бывал, но врагу не уступал. Преимущество гитлеровцев — качественное ли, количественное — никогда не останавливало его. Под градом пуль и снарядов врезался он в боевые порядки фашистов, нарушал огневое взаимодействие и бил врага. Нелегко это давалось, не раз приходилось смотреть смерти в глаза, но мужество, мастерство, умение приносили желанную победу.

62 самолета противника — два авиационных полка — уничтожил наш однополчанин Иван Кожедуб!

Немецкие летчики имели большой опыт воздушных боев. В люфтваффе Геринга были матерые асы, на боевом счету которых числились многие десятки сбитых самолетов разных стран. В их состав входили отборные группы — такие, как эскадрилья "Удет", укомплектованная головорезами высочайшего класса. Схватка с ними не у каждого заканчивалась удачно. Ведь в бою противник так же, как и ты, стремится к победе. Но вопрос "кто кого" решают не только сила и мастерство, но и моральный дух бойца.

Как-то Иван Кожедуб возвратился с задания разгоряченный боем, возбужденный и, может быть, потому непривычно словоохотливый:

— Вот, гады, дают! Не иначе как "волки" из эскадрильи "Удет". Но мы им холку намяли — будь здоров! — Показав в сторону КП, он спросил адъютанта эскадрильи: — Как там? Ничего больше не предвидится?

Периоды кратковременного затишья сменялись каждодневными тяжелыми боями — по 6—8 боевых вылетов в день. У некоторых летчиков психологическое напряжение доходило до критического: притуплялась реакция, физическая усталость сковывала маневр, терялась точность действий. После вылета такие пилоты буквально валялись с ног. Но достаточно было двух-трех дней перерыва — и силы восстанавливались, интерес к небу возрастал — молодой организм требовал активного действия.

Кожедуб в период вынужденных перерывов, казалось, изнемогал от безделья больше других. Но, не полагаясь на один только опыт, силу, везение, он готовился к боям сам и тщательно готовил к ним своих летчиков. Как бы ненароком Иван заглядывал в свой "талмуд" — пухлый блокнот, испещренный одному ему понятными пометками. В нем он находил много нужного для своих деловых бесед с подчиненными.

— Правильно построенный маневр, стремительность атаки, чтобы ошеломить противника, не дать ему ни секунды на размышление, — и удар с предельно короткой дистанции! — так определял Кожедуб основу боя.

Порой кто-либо из молодых норовил подвести к советам комэска теоретические выкладки:

— Иван Никитович, а нас в школе учили...

— Правильно учили, — перебивал Иван Никитович, зная, к чему клонит новичок. — Но каждый бой — это тоже школа, и цена этой науки не поддается никакому сравнению. Безопасность полета в зоне и воздушный бой с противником — полярные понятия; в зоне тебе показывают, как надо

делать правильно, а схватка учит, как поступать конкретно в данную секунду: атака чуть раньше — плохо, чуть позже — совсем гиблое дело. Воевать надо осмысленно, творчески. И в бою никогда не думать, что тебя могут сбить...

Не раз дружески спорили мы на тему: помогает ли в бою злость. Одни доказывали, что злость туманит голову, другие горячо утверждали обратное, а сами украдкой посматривали на комэска: что скажет он... Иван Никитович никогда не пытался давить своим авторитетом и не хитрил с однополчанами.

— Ребята, мне лично злость помогает, — откровенно делился он с нами. — А вот запальчивость, недооценка противника часто становится врагом. Надо хорошо изучить свои сильные и слабые стороны. Ведь каждый вкладывает в бой что-то свое, одному ему присущее.

Молчун Иван Кожедуб преобразался до неузнаваемости, когда вопрос касался боя, полетов.

...Как-то Белобородое подсчитывал со мной наличие исправных машин, и тут на КП зашел Иван Кожедуб.

— Легок на помине... Иван, — обращаюсь я к товарищу, — рекомендуют пощипать немчуру. У меня звено в готовности. Как ты?

— Я — как штык. Сам идешь?

— В паре с Рыжим. И пара Тернюка.

— Порядок, — удовлетворенно кивает Иван. — Тогда я и Муха с вами. Доволен и я: лететь на задание с такими бойцами — просто радость!

— Значит, решено, поднимаемся шестеркой. Амелин остается в резерве начштаба...

И вот в районе патрулирования появились шесть "фокке-вульфов". Высота примерно одинаковая, поэтому я делаю попытку затянуть противника на вертикальные маневры. "Фоккеры" стремятся увлечь Ла-5 вглубь своей территории, но им это не удастся. Вот так некоторое время прощупываем силы и возможности друг друга. Постепенно активность вражеских истребителей повышается. Сближение на дистанцию огня становится все чаще, но гитлеровцы умело защищаются. Видно, что летчики они бывалые, опытные. Однако осторожничать надоедает, и Кожедуб не выдерживает первым:

— Кирилл, врежем?!

— Я — за! — летит в эфир мой незамедлительный возглас.

"Лавочкины" закружились с еще большей энергией. Радиусы атак становятся минимальными, от перегрузок темнеет в глазах, и немцы, не выдержав предложенного темпа боя, уходят восвояси.

Мы по-прежнему барражируем над своими войсками, зорко следим, не появятся ли вновь вражеские самолеты. Но их нет.

Пара Кожедуб — Мухин органически влилась в четверку моей эскадрильи — будто мы век вместе летали!

А в этом бою мне особенно понравился Мухин. Летчик не просто тащился за своим ведущим, а мастерски маневрировал с учетом возможных действий противника: как только "фоккер" приближался к Ивану, на его пути ложилась трасса огня от машины Мухина — и фашисту не до атаки.

...Да, погода по-прежнему была плохая. Мы занимались в землянках теорией, а чуть-чуть просвет в небе — выходили на учебные воздушные бои. Благо, что они скоротечны.

В один из таких дней вместе с Иваном Кожедубом решили поразмяться в воздухе. Высота 2000 метров. Расходимся, и на встречных курсах начинается показательный бой. Именно так нам не раз доводилось принуждать "мессершмиттов" к лобовой атаке. Каждый ждет: кто отвернет первым... Иван не из тех, кто за здорово живешь отдаст благоприятно складывающуюся обстановку сопернику. Но перед ним противник условный, и он закручивает левый вираж. Обождав какую-то секунду, когда он проскочит надо мной, устремляюсь в погоню. Поздно — момент упущен! Кожедуб подтягивает свою машину так энергично, что я оказываюсь в том положении, которое иначе не назовешь, как критическим, вот он сейчас вынесет перед моим самолетом точку прицела, короткая очередь — и пиши пропало...

Что только я не делал в том полете — Иван стоял словно на привязи. Выполнил целый каскад высшего пилотажа, добрая половина которого ни в какой инструкции не предусмотрена, — не отступает. Мы оба тогда не думали, что именно сейчас делаем, какова скорость наших машин, какие обороты мотора, как обстоит дело с температурой головок цилиндров, масла... Бой давно шел не по-писаному. Работала только интуиция летчика, мысль, воля. Силы у нас тогда были молодые, натренированные, летная школа одна, хотя и находились наши училища в разных местах страны. И характер тоже один — русский: если уж начал что делать, то доводит дело до конца. И не как-нибудь...

А на аэродром в это время надвигался коварный враг авиации — низкая облачность со снегопадом. Мы с Иваном заметили ее и вовремя закончили незапланированную нашу дуэль.

Без малого сорок лет прошло с той поры. Но я помню эту схватку во всех деталях, хотя за эти годы сменились поколения истребителей и в авиации уже возмужали наши дети и внуки...»

Воспоминания генерал-лейтенанта авиации заслуженного военного летчика СССР В.А. Коробейникова:

«Иван Никитович был летчиком "от Бога". Летал смело и точно. Стрелял исключительно, поражая цели с коротких дистанций. То, что "летал грубовато" — не согласен, летал он филигранно.

Человек он был очень умный и талантливый — не от академий, которые окончил, а от земли, от своего глубинного крестьянства.

...Помню, мы парой полетели с ним в Калинин — на полигон стрелять. Он на МиГ-17, я на МиГ-21. Погода была неважная — наверху плотная облачность — сложные метеоусловия. Вдруг команда: "Всем ковер" — общая посадка всем. Пришлось возвращаться и садиться. На земле узнали — пропал самолет Гагарина и Серегина. Было это 27 марта 1968 года. Вскоре перестраховались и запретили летать Кожедубу вообще.

Другой случай. Вновь парой летим в Калинин. Где-то за нами девятку Су-7 ведет бомбить командир полка Степкин. И надо же — в этот момент на полигоне в Калинин разбивается Леня Кузнецов — прекрасный пилотажник, летчик-инструктор дивизии. Чуть-чуть не хватило ему высоты для вывода из пикирования, задел он березу и... Всем команда: "Возвращаться в Кубинку". Мы с Иваном Никитовичем вернулись, приземлились, вылезли из самолетов.

Смотрим, следом за нами идут на посадку "су седьмые", вся девятка, командир над аэродромом их распустил. И вдруг видим, один из самолетов идет на посадку, не выпуская шасси. А самолет-то с бомбами! Мы кричим, подпрыгиваем, размахиваем руками, но летчик не слышит ни нас, ни командира (позднее выяснилось, что у него запала кнопка включения связи).

Поднимая снопы искр, Су-7 садится. Мы бросаемся к нашей "Победе" и мчимся к приземлившемуся самолету. За нами едет пожарная машина. Приземлившийся летчик — это был штурман полка Росляков, не может вылезти — заклинило фонарь. А в самолете, от разогрева нижней части фюзеляжа, начинают рваться снаряды. Иван Никитович бросается к пожарной машине, через секунды возвращается с какой-то железяжкой, ловко разбивает фонарь и помогает летчику выбраться наружу. Тот начинает рапортовать:

— Товарищ генерал! Я сам виноват. Готов понести любое наказание.

— Да подожди ты, — отмахнулся Кожедуб, — едем. И потянул летчика за собой к машине.

А ситуация складывалась непростая: самолет начал гореть, стали рваться снаряды боезапаса, один из осколков снаряда срезал мочку уха у

инженера полка. Инспектора из Министерства обороны наблюдали посадку издалека, по-своему оценили ситуацию, поспешили ретироваться и уехали в Москву.

Сегодня, спустя полвека, я иногда думаю: зачем ему, трижды Герою и генералу, надо было тогда рисковать, бросаться к аварийному самолету, готовому взорваться, лично вытаскивать из кабины летчика? Ведь были и службы, и специально подготовленные для этого люди...

Кожедуб был замом у Героя Советского Союза генерал-полковника Горбатюка. Тот был толковым и грамотным командиром, но с Кожедубом у них складывались очень непростые отношения... Стоило им с Иваном Никитовичем куда-нибудь прийти, как Кожедубу тут же предоставлялось лучшее место, а то и кресло в президиуме, предоставлялось первое слово. Для честолюбивого Горбатюка терпеть это было трудно...

Когда Кожедуб служил в Ленинграде, Вероника Николаевна, его супруга, оставалась в Москве. Кожедуб жил то в крохотной кромнатушке в одной из гостиниц, то в одной из комнат съемной квартиры. В это время появился приказ министра обороны, согласно которому семьи офицеров и генералов должны были жить там, где они служат. С выходом приказа Кожедубу доставалось: его вызывали на партком, просили объяснить, рассказать, принять меры. Ивана Никитовича в этой ситуации было просто жалко.

Не раз я бывал в гостях у Кожедуба, на улице Горького, в доме, где был знаменитый магазин «Пионер». Запомнилось, что разговаривать в комнате, выходившей на улицу Горького, было просто невозможно — так было шумно. Мы уходили на кухню. Позднее он получил удобную квартиру в Сивцевом Вражке».

Из книги Героя Советского Союза генерал-майора авиации С.М. Крамаренко «В небе двух войн»:

«Иван Никитович Кожедуб родился 8 июня 1920 года в маленькой деревне Ображеевке теперешней Сумской области. Область, как и соседние Полтавская и Черниговская, была на краю Русской земли, и жители этих мест стояли на ее защите, постоянно вели войны то с печенегами и половцами, то позднее с крымскими татарами, а затем в повстанческих отрядах сражались с белогвардейцами, белополяками и с немецкими

оккупантами.

Поэтому и народ этих мест был свободолюбивый, инициативный и упорный. Именно из этих мест вышло много передовиков сельского хозяйства и промышленности, а в годы войны много доблестных воинов, много Героев Советского Союза. Только в одном выпуске 1941 года Чугуевской авиационной школы (находившейся в 20 км от Харькова) было 59 будущих Героев Советского Союза, в том числе Кожедуб, Лавриненко, Боровых.

В крестьянской многодетной семье Иван рос смышленным, трудолюбивым мальчиком. Рано научился читать и, окончив семилетку, поступил в Шосткинский техникум и одновременно аэроклуб. Окончив аэроклуб весной 1940 года, поступил в Чугуевское авиационное училище летчиков-истребителей и за год его окончил, освоив довольно сложный истребитель И-16 и получив воинское звание сержанта.

Как лучший курсант, был оставлен в училище инструктором и почти два года обучал молодых ребят искусству летать.

Всего Кожедуб за полгода сбил в нашем полку семнадцать самолетов и, доведя счет сбитых до 62, стал самым результативным летчиком-истребителем.

В 1949 году он окончил ВВА. В том же году был назначен заместителем, а затем и командиром 324-й ИАД. Мне посчастливилось служить в этой дивизии под началом И.Н. Кожедуба. В числе первых наша дивизия была вооружена истребителями МиГ-15 и МиГ-15 "бис". В конце 1950 года дивизия приняла самое активное участие в воздушных боях на территории Северной Кореи.

Летчики нашей дивизии, сражавшиеся в составе двух полков — 176-го ГИАП и 193-го ГИАП, одержали в воздухе 215 побед, потеряв 23 самолета и 10 летчиков. Этот исключительный в истории войн результат был достигнут под командованием полковника И.Н. Кожедуба.

Сам Иван Никитович в Корее не дрался. Это было ему строго-настрого запрещено. Но его тактическая грамотность, неутомимость, исключительная природная одаренность, великолепное чувство юмора внесли неоценимый вклад в боевую работу дивизии.

Дружба связывала нас до его последних дней. Мы дружили семьями, вместе встречали праздники, отмечали дни рождения, бывали на официальных приемах.

Мастер меткого и остроумного слова, он называл нас с Юлией Алексеевной, к нашему удовольствию, "слетанной парочкой"».

*Из книги Героя Советского Союза генерал-майора авиации А.С.
Куманичкина «Чтобы жить...»:*

«Меня часто спрашивают:

— Вот вы воевали рядом с Иваном Никитовичем Кожедубом. Правда, что он сбил 62 самолета?

Примечательно, что эти вопросы задают не только молодые летчики, но и участники войны, хорошо знающие, что значит сбить вражеский самолет.

Отвечаю я всем одинаково:

— Конечно, правда. Сходите в Музей Военно-воздушных сил, и вы увидите там самолет Ла-7 под номером 27, на котором летал Иван Кожедуб. Вы увидите 62 звездочки на борту этой машины.

В одном бою — три самолета, за день — шесть самолетов, одной очередью — два самолета... Эти цифры кажутся фантастическими. Но никакой фантастики, никакого преувеличения тут нет. Воздушный бой был стихией Кожедуба. Ивана нетрудно было смутить чем-то на земле, поставить в тупик, но в воздухе он не знал ни сомнений, ни колебаний, ни неуверенности.

— Все ко мне! — летит его призыв. — Атакую группу противника в квадрате шесть.

Спешим туда и видим характерную картину. Иван со своим ведомым уже ведет бой, не дожидаясь подхода товарищей. И уже дымится очередной "мессер" или "фоккер", попавший под точный удар Кожедуба. Три фактора определяют успех атаки — огонь, маневр, внезапность, и каждым из них Иван пользовался блестяще.

Поразить цель с близкого расстояния легче, чем с дистанции, скажем, в 700—800 метров. Это аксиома. Для Кожедуба же расстояние не играло особой роли. Он настолько прицельно вел огонь, что с одинаковым успехом срезал фашистские самолеты и в упор, и с большой дистанции.

— Ты думаешь, подошел ближе — успех обеспечен? — учил молодых летчиков Иван. — Как бы не так! Фашист, он ведь тоже не лыком шит. Он тебя видит и готов упредить все твои действия. Значит, важно найти такую точку, выбрать такой момент, когда именно и нужно открывать огонь. Не раньше и не позже. Вот давай посмотрим, почему от тебя сегодня фриц целехоньким ушел...

И начинается кропотливый, я бы сказал, дотошный, разбор боя. Конечно, Иван был талантливым летчиком-истребителем. Чутье, летная выучка, высочайшее профессиональное мастерство — все это воспринималось чуть ли не как данное изначально, от рождения, что ли. Но чем ближе я знакомился с Кожедубом, тем отчетливее понимал — необыкновенным раскрытием своего летного характера Иван обязан был прежде всего самому себе, своей работоспособности. Каждый вылет, каждый бой для Кожедуба был уроком, из которого он извлекал пользу. При этом, учась сам, мастер учил и других.

Вот они приземляются с Титаренко после очередного вылета. И тут же начинается разбор. Говорит ведомый. Иван сидит молча, слушает. Красноречие Дмитрия наконец иссякает, и тогда Кожедуб начинает объяснять ведомому его промахи и ошибки. Я сижу поодаль и с интересом наблюдаю, как Титаренко пытается возразить своему ведущему. Дима показывает что-то руками, Иван скептически бросает две-три фразы, и я вижу, как грустнеет Димино лицо: контраргументов больше нет.

— Ладно, Дима, не сердись, — успокаивает Иван. — Давай лучше прикинем, как действовать в следующий раз. Вот, к примеру, складывается ситуация, когда тебе приходится быть ведущим, а мне ведомым. Как нам взаимодействовать в этом случае? Рассмотрим варианты...

И они склоняются над листком бумаги или просто что-то чертят на земле.

Надо сказать, что, будучи требовательным к себе, Кожедуб столь же высокие требования предъявлял и к окружающим. Одно из неукоснительных требований Ивана Никитовича — тщательный анализ своих действий в бою. Когда над Кюстринским плацдармом погиб Гриша Орлов, Кожедуб с ведущим Орлова старшим лейтенантом Стеценко самым тщательным образом разобрал ошибки, допущенные парой в этом бою.

— Что же делать оставалось Грише, — объясняет Стеценко, — ему ж податься было некуда. Вы смотрите, товарищ майор, Гриша атакует "фоккер", тот горит. Орлову надо бы уйти после атаки вверх, но облачность низкая, и Гриша, считая, что противник сбит, решает проскочить перед "фоккером". Кто же знал, что немец еще огрызнется?

— Законы боя нарушать нельзя, — возражает Кожедуб. — Проскакивать перед носом у противника — самоубийство. Это первая ваша ошибка.

— А вторая? — упавшим голосом спрашивает Стеценко.

— Вторая? Вторая заключается в том, что оба вы расслабились, поверили в легкую удачу. Дескать, противник уже не тот, жидковат стал, не

сопротивляется. Запомни: пару, как боевую единицу, надо сохранять при любом стечении обстоятельств. Ведомый должен всегда быть рядом с ведущим, поддерживать его огнем, не отпускать вперед.

— Я понимаю...

— Сейчас-то понимаешь, а вот в воздухе, видать, не очень. — Кожедуб неумолим. — Гриша увлекся самостоятельными действиями, а про ведущего забыл. Дисциплина ведения воздушного боя была нарушена — и вот результат.

Сам Кожедуб необычайно серьезно относился к выполнению любого задания. Казалось бы, знаменитый ас, дважды Герой, он бы мог себе позволить хоть какое-то послабление... Не позволял!

— Здесь я бы мог сделать лучше! — такой фразой он заканчивал разборы многих своих полетов. И это даже тогда, когда его техник пририсовывал очередную звездочку к созвездию на фюзеляже.

— Саня, а как бы ты поступил на моем месте?

— А ты что скажешь, Серега?

— Дима, что посоветуешь?

Иван вбирал в себя частицы опыта других. Такой характерный штрих: Кожедуб вел дневник (чего никто из нас больше не делал). Записывал он туда все свои бои, бои своих товарищей и даже тактические приемы противника. Таким образом, на разборах или просто в разговорах с летчиками Иван мог с помощью своих дневников привести аналогичный бой годичной давности, сравнить его с нынешним.

— Хиба он роман сочиняет? — разводил руками Александрюк. — И пише, и пише. Ну, як Лев Толстой или Тарас Григорьевич Шевченко. Покажи, Иван, хлопцам свои вирши.

— Какой там роман, — возражал Титаренко. — Все проще: прошлой ночью Иван проиграл, а теперь вот сидит и рассчитывает, как бы отыграться. Сумма ж велика!

(Ночной преферанс был в полку очередным увлечением в последние месяцы войны — в нелетную погоду, разумеется. В нашей небольшой комнатке собиралась дружная компания — Кожедуб, Титаренко, Зарицкий и комэск-3 Щербаков. Сам я играл скверно и поэтому предпочитал отлеживаться на кровати, пытаюсь заснуть. Кожедуб знал мои муки и, чтобы подлить масла в огонь, начинал "заводить" Ивана Щербакова. Иван слышал плоховато, поэтому и говорил громче других. А когда Кожедуб с Димой Титаренко подначивали его, то и вовсе орал. Я, лежа на своей койке, молча поднимал с пола сапог и бросал к ним на стол — карты разлетались, шум на несколько минут смолкал. Потом все повторялось: играли ребята

азартно — организм требовал хоть какой-то разрядки после изнурительного дня боевых вылетов.)

— Смейтесь, смейтесь, — отвечал Иван. — Книжкам моим после войны цены не будет. Все сбитые и несбитые фрицы тут.

И верно. При очередном разборе Кожедуб доставал заветную книжечку и комментировал бои летчиков полка. Иногда эти разборы заканчивались в воздухе: Иван поднимал свой "лавочкин" и на практике демонстрировал нам тот или иной элемент боя, с его точки зрения наиболее эффективный.

К замечаниям и советам Кожедуба мы все относились очень внимательно: авторитет его в полку был чрезвычайно высок. Когда я пришел в полк, первым, кто наглядно объяснил мне тактику свободной охоты, был Иван. Позже я много раз участвовал с ним в воздушных схватках, и всегда меня поражало отсутствие какой бы то ни было суетливости, удивительная расчетливость, целеустремленность Кожедуба. Если уж он атаковал, то сбивал самолет противника, как правило, одной очередью. Вообще атаки Кожедуба были очень короткими — в этом их достоинство: противник и опомниться не успевал, как снова и снова нес урон.

От внимания Кожедуба в бою ничто не ускользало. Казалось, нет у летчика в этот момент времени на советы, на анализ обстановки. Но Ивану хватало каких-то секунд, чтобы подсказать, как действовать тем, кто дерется с ним рядом. Особое внимание уделял Кожедуб взаимодействию со своим ведомым Дмитрием Титаренко. Майор Титаренко был начальником воздушно-стрелковой службы полка, опытным летчиком. Будучи старше Кожедуба года на четыре и имея большой летный стаж, он тем не менее всегда прислушивался к советам своего ведущего.

Титаренко был настоящим щитом Кожедуба. Когда они дрались с врагом, мы не слышали почти никаких команд — так прекрасно напарники понимали друг друга. Дмитрий знал все приемы ведущего (на земле заранее отрабатывались возможные варианты боя) и был готов к любым маневрам Кожедуба. Думаю, что своими успехами Иван в немалой степени обязан ведомому.

Но, разумеется, определяющим фактором было прирожденное умение Кожедуба ориентироваться в самых сложных перипетиях боя. И никогда не терять присутствия духа. Кожедуб принимал решение быстро, но не поспешно. В бою Иван никогда не отдавал инициативы противнику. Сражаясь группой, он, атаковав успешно первый самолет, тут же занимал позицию для атаки следующей машины. Конечно, чтобы так действовать,

нужно было не только быть постоянно нацеленным на атаку, надо было отлично владеть машиной.

Иван летал прекрасно. Он был хозяином положения, хозяином неба всякий раз, когда поднимался в воздух. Недаром именно Ивану Кожедубу первым удалось сбить в бою немецкий реактивный истребитель "Мессершмитт-262".

За несколько дней до того, как Иван встретился с реактивным самолетом, мы в паре с П.Ф. Чупиковым преследовали "мессеров", имевших необычные очертания. Когда на земле проявили пленку, выяснилось, что речь идет о самолетах с реактивными ускорителями. И хотя немцы боя не приняли, мы понимали, что на вооружении врага появилась новая, дотоле невиданная техника. Константин Зарицкий подробно прокомментировал проявленную пленку и объяснил специфику действия реактивных двигателей.

— Новые машины, — подвел итог П.Ф. Чупиков, — опасны, но они погоды не делают. Думаю, что при известных условиях мы сможем уничтожать в бою и реактивные самолеты...

А вскоре Кожедуб, вернувшись из полета, доложил:

— Сбил реактивный!

— Где? Ну и что он — и вправду сбить можно?

Иван невозмутимо смотрел на окруживших его летчиков.

— Можно. Тут все дело в маневре. На прямой, конечно, его не достанешь. Значит, надо в момент атаки ведомому и ведущему действовать самостоятельно. Взять немецкий самолет в клещи.

Выяснилось, что, используя преимущество в скорости, реактивный истребитель пытался уйти от нашей пары, но очередь Титаренко вынудила его круто свернуть, и в этот момент Кожедуб открыл прицельный огонь.

Значение этого боя было очень велико. Мы еще раз убедились, что само по себе преимущество в технических данных ничего не решает. Все хвалили Ивана, сам же он довольно спокойно отнесся к происшедшему: "Ну, сбил. Не впервой же".

Хвастовства Кожедуб не терпел. Иной летчик, вернувшись из боя, начинал фантазировать.

— Представляете, братцы, я сегодня "фоккера" в упор срубил. Подошел, ближе некуда. Чуть не столкнулся. Ей-богу!

— Да ну? — удивлялся Иван. — Как же это я не заметил. Мы же рядышком были.

— Ну, как же, — не сдавался рассказчик, — я подхожу...

— На дистанцию 1000 метров, — добавлял Кожедуб.

— Открываю огонь...

— И противник уходит под тебя, — заключает Иван. — Ты его не сбил. Так — поугубил немного. Не веришь? Жди, когда проявят пленку. Принесешь, покажешь. Если я не прав, сто граммов за мной.

Надо было видеть сконфуженное лицо летчика, когда проявили пленку: Кожедуб оказался прав. А Иван как ни в чем не бывало говорил в таких случаях:

— Пока не увидел горящий самолет или падающий, не болтай. Вот пленку проявят, тогда другое дело. И знаешь, что я тебе скажу? Дело даже не в том, сбил ты сегодня самолет или не сбил. Главное в другом: ты должен до конца прочувствовать этот бой. Только тогда ты настоящий летчик.

— Да я вроде прочувствовал, — задумывался собеседник.

— "Вроде" не считается. В следующий раз принеси мне такую пленку, чтоб крылья "фоккера" на ней не умещались в кадре. А чтоб такой кадр получился, подойди вплотную. И когда тебе глаза захочется закрыть — вот-вот столкновение произойдет, — открывай огонь. Тогда у тебя и получится снимок, о котором я говорю. Ну а если "фоккер" в кадре будет поменьше, то ты ко мне не приходи и снимков не носи. Договорились?

Разумеется, чтобы принести такую пленку, молодому пилоту требовался не один боевой вылет. Но шли дни, и наступал момент, когда летчик торжественно нес только что проявленную пленку заместителю командира полка.

— Товарищ майор, есть "фоккер" в кадре! Крылья не умещаются!

— Молодец! — хвалил Иван. — Вот теперь дело пойдет. Все понимали — Кожедуб на голову выше всех остальных летчиков, однако сам он никогда не демонстрировал своего превосходства: охотно объяснял молодым законы воздушного боя, натаскивал новичков в воздухе, накопленными за время войны "секретами" делился со всеми. И при всем этом был Иван чрезвычайно живым и непосредственным человеком. Вскоре после войны мы попали на праздник, организованный батальоном аэродромного обслуживания. Наша неразлучная четверка — Кожедуб, Титаренко, Зарицкий и я — с любопытством смотрела на танцующих, но присоединиться к ним мы не рискнули. Вдруг объявляют:

— Гопак! Приз за лучшее исполнение! Я говорю спутникам:

— Ну-ка, братцы-украинцы, продемонстрируйте свое искусство!

А те стоят, посмеиваются, но с места не двигаются.

— Ваш коронный номер, — продолжаю я. — Опять же — материальный интерес. Просто стыдно за вас!

В образовавшемся кругу между тем уже лихо отплясывали два представителя БАО.

— Ну что, хлопцы, дадим жизни? — Костя Зарицкий пошел в круг.

За ним потянулись и Титаренко с Кожедубом. Танцевали все азартно, но по-разному. Костя движений не знал, двигался как бог на душу положит и в конце концов первым вышел из круга. Дима танцевал лучше, даже пытался изобразить какие-то замысловатые коленца, но грузноватой его фигуре, видимо, было тесно на небольшом пяточке, и вскоре Титаренко присоединился к Зарицкому. Выдохлись и ребята из батальона обслуживания, а Кожедуб все ходил и ходил по кругу. Закончил он танец бурным финалом.

Под всеобщие аплодисменты Ивана объявили победителем и вручили приз — огромный торт. Возбужденный Кожедуб вернулся к нашей группе.

— Что будем делать, братцы?

— Делать будем вот что, — сказал я. — Танцевали вы все так замечательно, что каждый из вас заслужил кусок этого выдающегося произведения кулинарного искусства, но...

Выдержав паузу, я посмотрел на своих спутников.

— ...Но вот обратите внимание, рядом стоят симпатичные девушки. Давайте отдадим этот торт им. Нам, мужчинам, просто неудобно пожирать это чудо.

— "Нам"? — ехидно спросил Титаренко. — Мы пахали...

— Нам, — твердо повторил я. — Нужно быть джентльменами.

— Правильно, Саня, — согласился Кожедуб. Зарицкий и Титаренко усмехнулись: первый — грустно, второй — иронически.

Мы торжественно отдали торт и вскоре вернулись к себе на базу. Но долго еще вспоминал мне Титаренко этот случай.

— А торт-то, Саня, ты чужой отдал. Не твоими ногами заработанный.

— Знаешь, Дима, у меня от сладкого всегда зубы болят, — отвечал я. — И мне бы очень не хотелось, чтобы у тебя они тоже болели...»

Из книги Героя Советского Союза полковника Е.Г. Пепеляева «"Миги" против "Сейбров"»:

«Что касается ветеранов Великой Отечественной войны, служивших в 196-м полку, имевших большой боевой опыт и многие боевые награды, то

за редким исключением они особенного желания воевать и агрессивности в воздушных боях не проявляли.

Я не имею в виду командира 324-й дивизии И.Н. Кожедуба. Ему Москва запретила участвовать в воздушных боях. Это было абсолютно правильным решением. Вполне вероятно, что на нашего прославленного аса устроили бы настоящую охоту.

Иван Никитович был очень добрым, внимательным человеком. Души не чаял в летчиках "своего" 176-го гв. ИАП, в котором воевал с июля 1944 года до конца войны. Естественно, мы, летчики братского по дивизии полка, немного ревновали Кожедуба к соседям.

В жизни мне довелось слышать разные оценки Кожедуба как авиационного командира. Но какие бы аргументы ни приводили в свою пользу критики этого выдающегося воздушного бойца, видного офицера, генерала, а в конце жизни и маршала, надо помнить, что и в новых для него условиях, в боях с иным соперником, с применением реактивной техники, он, один из редких в первые послевоенные годы подлинно боевых командиров дивизий, привел ее к победе, сделав результативнейшей истребительной дивизией советских ВВС во всей послевоенной истории.

Глубоко символичным представляется и тот факт, что именно Кожедуб еще в феврале 1945 года одержал первую в советских ВВС победу над реактивным самолетом, сбив на своем поршневом Ла-7 турбореактивный Me-262.

Не имея возможности лично принимать участие в боевых действиях и воздушных боях, Иван Никитович с рассвета и до наступления темноты находился на командном пункте авиадивизии, отлучаясь в полки и эскадрильи в периоды затишья.

Его спокойный низкий голос с КП дивизии при выполнении боевых вылетов в значительной степени придавал летчикам, находящимся в воздухе, уверенность при ведении воздушных боев с противником. Часто во время групповых воздушных боев с КП был слышен его уверенный подбадривающий голос: "Бей гадов", "Бей интервентов" и т. п.

Иногда, в период неустойчивой погоды, когда, по данным радиолокационной разведки, мелкие группы истребителей-бомбардировщиков Ф-80 или Ф-84 действовали в прибрежной полосе, а поднять на перехват МиГ-15 "бис" не позволяла погода, Иван Никитович со своего КП по радио имитировал подъем "мигов" на перехват, наведение на эти группы своих истребителей, повторяя знакомые команды вроде таких, как "Бей гадов", "Атакуй", "Заходи со стороны моря"... Иногда такая "деза" по радио достигала цели, и самолеты противника уходили из района

боевых действий.

Если на КП Кожедуб отсутствовал, сразу чувствовалось, что управление боевой работой становилось вялым, нерешительным, что, безусловно, отражалось и на построении летчиков, и на результатах боевых действий групп.

Безусловно, авторитет первого аса Отечественной войны среди летчиков дивизии был высок, непререкаем и положительно влиял на психологическую атмосферу и на сами результаты боевой работы. Правда, особенности воздушных боев реактивной авиации сильно отличались от воздушных боев поршневых самолетов, но основные принципы боя, его этапы и периоды оставались неизменными. Летчики всегда с большим интересом и вниманием встречались и беседовали с Иваном Никитовичем как на аэродроме, так и в гарнизоне. В этих встречах и беседах каждый обогащал свой опыт и приобретал какие-то нужные знания. Летчики интересовались приемами воздушных боев на Ла-5 и Ла-7, поведением противника в бою. Иван Никитович подробно расспрашивал и уточнял свое понимание боя на "мигах", в особенности на больших высотах...»

***Из книги Героя Советского Союза маршала авиации С.И. Руденко
«Крылья победы»:***

«17 апреля две победы одержал и И.Н. Кожедуб, сражавшийся в 176-м полку под командованием П.Ф. Чупикова. Это была особая часть, подчинявшаяся непосредственно командующему ВВС. Здесь — что ни летчик, то герой...

Иван Кожедуб надолго запомнил этот полет. В паре с Дмитрием Титаренко они встретили над Зееловскими высотами сорок "фоккевульфов", шедших с бомбами к расположению наших войск. Развернувшись на предельной скорости, наша пара приблизилась к фашистам сзади-сверху. Кожедуб подошел вплотную к ведомому последней пары и меткой очередью сразил его. У гитлеровцев возникла паника. Кто-то повернул назад, но остальные продолжали путь к цели. Как им помешать? Истребители вошли в пикирование и на предельной скорости пронесли между "фоккерами". Те стали в оборонительный круг. Завязалась схватка, в которую вступили еще несколько наших самолетов. Вражеская группа была рассеяна. Кожедуб и Титаренко повернули домой.

И вдруг Иван Никитович заметил, что один стервятник из тех, с которыми только что шел бой, продолжает полет к нашим войскам. Заметив нашу пару, он попытался скрыться. Но от Кожедуба уйти трудно. Тот быстро настиг фашиста и в упор расстрелял его. Это был шестьдесят второй сбитый им самолет».

Из книги дважды Героя Советского Союза маршала авиации Е.Я. Савицкого «Полвека с небом»:

«Когда наши войска вели бои на территории Германии, Кожедуб воевал в 176-м истребительном авиационном полку, который мы, летчики, называли между собой маршалским. Он находился в непосредственном подчинении командующего ВВС Главного маршала авиации А.А. Новикова. Полк этот был особым: многие летчики его носили звание Героя Советского Союза. Командовал им тоже Герой Советского Союза полковник П.Ф. Чупиков. А Кожедуб, который в то время носил погоны майора, был у него заместителем.

Случилось так, что во время Висло-Одерской операции 176-й полк временно передали в мое подчинение. Базировался полк на восточном берегу Одера, на аэродроме Морин. На западном врылись в землю немцы, и их минометы легко накрывали огнем летное поле и взлетно-посадочную полосу.

Однажды утром мы вместе с подполковником Полухиным приехали в полк поставить очередную боевую задачу и, не успев вылезти из "виллиса", попали сначала под минометный обстрел, а потом и под бомбежку. Над аэродромом встали в круг двенадцать "фокке-вульфов-190" и методично обрабатывали его и бомбами, и из пушек. Полухин куда-то исчез. Повсюду ухали разрывы мин и фугасок, и мне не оставалось ничего другого, как зарыться в первую попавшуюся щель. Ее только что засыпало землей от разорвавшейся неподалеку бомбы, и я решил, что второй раз с ней этого не произойдет. Отсиживались в защитных траншеях и летчики полка: взлетать под огнем противника никто не решался. Да это и бессмысленно. Скорости на взлете практически нет, и самолет какое-то время совершенно незащищен. И вдруг я увидел бегущего к истребителю Кожедуба. Он бежал, огибая воронки от разрывов, без шлемофона и парашюта.

"Что же он делает? — подумал я. — Не успеет оторваться, как собьют". Но тут щель, в которой я укрывался, вторично накрыло, и меня засыпало землей и обрушившимися с ближайших деревьев ветками. "Вот черт! А говорят, в одну воронку две бомбы не падают!" — выругался про себя я, закрывая руками голову. Мне показалось, будто рядом кто-то то ли охнул, то ли застонал, но, сколько я ни вертел головой, нигде никого не

увидел.

А Кожедуб в это время успел взлететь, моментально набрал высоту и с ходу ввязался в бой с "фоккером". Немец на наших глазах задымил и упал где-то в лесу. А у остальных, видно, кончалось горючее, и вся группа противника почти сразу же ушла. Кожедуб, сделав разворот, уже заходил на посадку.

Как по команде замолкли и вражеские минометы. В наступившей как-то враз тишине я вновь, теперь уже вполне отчетливо, услышал нечто вроде стоны. На сей раз приглушенные звуки раздавались чуть ли не прямо подо мной. Раскидав руками землю, я обнаружил засыпанного с головой Полухина. Он выбрался из полуразрушенного окопа, отряхнулся от земли, и мы вместе с ним поспешили туда, куда спешили и все остальные, — в конец взлетно-посадочной полосы, где только что остановился истребитель Кожедуба. Туда же вслед за другими летчиками торопился и полковник Чупиков.

Кожедуб вылез из кабины и, широко улыбаясь, спросил:

— Ну как я его срезал?

Летчики лишь разводили широко руками: мол, нет слов! Кто-то поднял вверх большой палец, кто-то восхищенно сказал:

— Первый раз вижу такое!

— Второго, надеюсь, не будет, — раздался вдруг твердый голос Чупикова. Судя по тону, он не разделял общего одобрения. — Сбил немца — спасибо! А рисковал глупо. По-дурацки. Шансов у тебя было один на сто. Это во-первых. А во-вторых, взлетел без парашюта. Зелень зеленая и то так не делает.

Кожедуб, слушая, улыбался все шире, все веселее. По всему было видно, что и ему есть что сказать.

— Товарищ командир! Если бы я стал возиться в кабине с парашютом да шлемофоном, немцы бы меня как пить дать застучали. Утратил бы элемент внезапности. И тогда шансы мои — ни одного из ста. А так я улучил момент, когда "фоккеры" находились в небе в таком положении, что запросто могли прохлопать мой взлет. Вот и прохлопали... на свою голову! Да и горючее, я знал, у них на исходе, а значит, гоняться за мной вряд ли станут. Вот и вся арифметика. И шансов в ней теперь у меня, как видишь, все сто из ста.

Многие тогда считали, что помимо виртуозного владения машиной главное в боевой манере Кожедуба — его редкостная, чрезвычайная храбрость, которая, дескать, позволяла ему постоянно рисковать и выигрывать. Но храбро воевали многие. Однако одного этого, чтобы

воевать так, как воевал он, явно недостаточно. Кожедуб умел точно и быстро взвесить обстановку, мгновенно находить в сложной ситуации единственно верный ход. Пример тому — хотя бы только что рассказанный эпизод. Но и этого мало. Еще одной отличительной чертой Кожедуба было неукротимое, прямо-таки ненасытное стремление учиться. Он не упускал ни одной, пусть самой малой крохи, если ее можно было добавить в копилку уже накопленного мастерства. Повсюду он носил с собой толстенную, переплетенную в непромокаемую клеенку тетрадь листов на двести, куда записывал все: итоги наблюдений, чертежи, графики, схемы — любую мелочь, если она касалась чего-нибудь необычного, нестандартного в бою с противником. Если по каким-то причинам сам он не мог принять участия в боевом вылете, то непременно дотошно расспросит летчиков, разберет вместе с ними буквально по косточкам все то, что привело к успеху или, наоборот, к неудаче.

Будучи ярко одаренным, талантливым человеком, он в то же время неизменно проявлял великую скромность. А тому, кто никогда не задирает носа, необременительно для души учиться у кого угодно, всюду черпать, где он только есть, пригоршнями чужой опыт. Ведь сколько его ни есть своего, у людей, окружающих тебя, всегда наберется еще столько же, а то и побольше.

О скромности Кожедуба говорили не меньше, чем о его боевом мастерстве или редком мужестве. Он, например, никогда не записывал на свой счет сбитый самолет противника, если сам не видел, как тот упал на землю. Даже не докладывал.

— Ведь загорелся же немец! Все видели, — говорил ему кто-нибудь из летчиков после возвращения на аэродром.

— А вдруг до своих дотянет, — возражал в ответ Кожедуб. Как-то я спросил, сколько он всего уничтожил вражеских

самолетов с начала войны, какой, словом, общий счет? Кожедуб усмехнулся:

— Счет большой. Но недостаточный.

— Как тебя понимать?! — удивился я. — Выходит, и много, и мало, что ли? Противоречие.

— Никаких противоречий. Сбил много. Но можно сбивать еще больше. И нужно сбивать больше. Да не всегда получается...

И Кожедуб многозначительно похлопал по клеенчатой обложке своей толстенной тетради, с которой никогда не расставался. Дескать, тут у меня все записано! И то, что помогает уничтожать в небе врага, и то, что мешает, когда не получается.

Но чаще всего получалось. И тогда, подсчитав после удачно проведенного боя потери противника, Кожедуб ходил счастливым и умиротворенным. Причем успеху товарища обычно радовался больше, чем собственному. Словом, воевал Иван Никитович, тщательно анализируя любую мелочь, стараясь учитывать абсолютно все, включая, разумеется, и потери противника; но воевал не ради самой статистики, не ради арифметики честолюбия, а ради того, чтобы как можно быстрее разделаться с самой войной.

А учитывать Кожедуб стремился все. Даже в горячке боя он умел отличать необходимое от излишнего.

Вскоре после бомбежки на аэродроме Морин мне довелось участвовать вместе с ним в боевом вылете. Задача перед нами стояла обычная — прикрыть с воздуха наши наземные войска. Подняв с аэродрома на окраине Штеттина восьмерку "яков", я взял курс к линии фронта. Кожедуб со своей четверкой шел сзади и выше нас в группе прикрытия.

На подходе к передовой появились "фоккеры". Завязалась схватка. Выбрав себе цель — ведущего звена "Фокке-Вульф-190", — я отдал по рации приказ своему ведомому подполковнику Новикову: "Прикрой, атакую!" Немец, заметив мой маневр, попытался уйти глубоким виражом. Но я уже успел сесть ему на хвост и жал на гашетки пушек. Длинная очередь прошла вражескому истребителю фюзеляж, машину охватил огонь, и я заметил, как летчик выбросился из нее с парашютом.

"Надо добить! — мелькнула мысль. — Довести дело до конца!" Мне почему-то показалось, будто немецкий летчик непременно приземлится на своей территории и, таким образом, уйдет живым. А завтра, следовательно, вновь поднимется в воздух на другом самолете. Я сделал разворот и перевел машину в пикирование, чтобы расстрелять парашют еще до земли.

И в этот момент в шлемофоне послышался голос Кожедуба:

— "Дракон"! Не спешите добивать. Ваш крестник, скорее всего, свалится в наши окопы. Одним языком будет больше.

Слова Кожедуба меня отрезвили. Фашисты всегда стремились добивать наших летчиков, если те выбрасывались из горящих машин на парашютах. Мы делали это только в случае необходимости. А сейчас ее не было. Кожедуб прав: мой крестник, как он выразился, и в самом деле поторопился, выпрыгнув с парашютом над нашей территорией. На всякий случай я снизился и, сделав вираж над самой землей, окончательно убедился, что немецкий летчик снижается прямо в руки нашей пехоты.

А Кожедуб тем временем вцепился в какого-то "фоккера", повторяя за ним все маневры. Через несколько секунд за немцем уже тянулся густой

шлейф черного дыма.

— И как только он успеваешь все видеть?! — сказал позже Новиков. — Прикрывал во время атаки вас я, а куда летчик свалится, первым понял Кожедуб. Будто ему делать нечего, кроме как наблюдать... А сам, между прочим, тут же "фоккера" срезал.

Казалось бы, и впрямь, когда в небе такая карусель, когда рубка идет на обоих этажах сразу, где уж тут уследить за каким-то парашютистом. Не до того. Только успевай поворачиваться...

Но Кожедуб никогда не поддавался горячке боя. Он умел сохранить хладнокровие при любых обстоятельствах. Да и машиной владел виртуозно, мог управлять ею чуть ли не с закрытыми глазами. Все это создавало ему неоспоримое преимущество, как и многое другое: например, мгновенная реакция, способность быстро оценить ситуацию, чтобы тотчас принять единственно верное решение. И там, где у других возникал острый дефицит времени, его собственная секундная стрелка как бы замедляла ход, давая ему возможность контролировать все, что происходит вокруг него в воздухе.

Не знаю, летал ли тогда Кожедуб ночью или в сложных метеорологических условиях: истребители во время войны действовали обычно в светлое время суток. Но думаю, что, доведись поставить перед ним подобную задачу, он бы с ней безусловно справился».

Воспоминания летчика-истребителя Героя Советского Союза капитана И.Е. Середы (из книги «Мгновение и вся жизнь»):

«Сейчас, спустя десятилетия, я вспомнил, как однажды мартовским заснеженным днем 1944 года окружили мы Кожедуба, вернувшегося, как кто-то заметил, с "того света". В расстегнутой сверху кожаной куртке он был похож тогда на укротителя, усмирившего вышедшего из повиновения опасного зверя.

В том боевом вылете он сбил три вражеских самолета....

Быстро рос боевой счет, и прежде всего потому, что навстречу врагу выходил не просто храбрец, а человек светлой идеи, твердой воли, овладевший новой техникой, много знающий, много думающий. Как-то во главе восьмерки "ястребков" Кожедуб прилетел на "пяточок" рядом с линией фронта. Сели истребители скрытно, притаились. И когда появились

"юнкерсы", на них сверху, точно огненные молнии, ринулись "лавочкины". Расстреляв вражеские машины, они так же внезапно исчезли. Вскоре снова совершили дерзкую атаку. Потом опять...

Риск? Невиданный. Но он был оправдан. Изобретательные действия летчиков вызвали восхищение командующего фронтом И.С. Конева.

Без скидок Кожедуб прошел все "адовы круги" войны. Он бился с врагом над Днестром, Днестром, Одером. Боевой путь закончился в поверженной гитлеровской столице. Вскоре после победы для Кожедуба началось новое испытание, не менее трудное, чем военное. Его послали учиться в академию. И опять прозвучало это требовательное "надо" — время повелевало готовить военачальников широкого профиля. И Кожедуб с присущим ему упорством, энергией брал новые рубежи. То же делали Александр Покрышкин, Владимир Лавриненков, Кирилл Евстигнеев. В двадцать девять лет прославленный летчик командовал авиадивизией.

Спустя годы узнали мы, что машины с таким звучно-крылатым названием — МиГ — учил летать и применять в боевых условиях вместе с боевыми друзьями Кожедуб. Когда-то об этом будут написаны книги и созданы кинокартины, а пока генерал-полковник авиации Кожедуб вспоминает, как штурмовали неизвестность.

Нелегко рождались те реактивные истребители, которых ждала мировая слава. Кожедуб вылетал на этих машинах, когда уже давала себя знать боль в голове, но он не любил "беспокоить" медицину, побеждал силой воли свои тревожные ощущения и усталость...

Затем опять учеба — уже в Академии Генерального штаба, потом командование крупными соединениями. Занятия, маневры. Он учит молодых орлят. Сколько птенцов, выпорхнувших из "гнезда" Кожедуба, стали асами-истребителями! С увлечением отдается служебным и общественным делам. Встречается с молодежью, ветеранами войны. Дважды приезжал в Молдавию. Был почетным гостем Кишинева. Написал книгу...

Сивцев Вражек. В высотном красивом доме этого старого московского переулка живет Иван Никитович. В рабочем кабинете генерала много фотографий. Есть интересные реликвии, памятные дары, сувениры. На видном месте медаль, выпущенная в честь 40-летия образования МССР, которой Кожедуб был удостоен в 1964 году. Рядом — миниатюрная копия молдавской каруцы — подарок кожушмянцев.

— Молдавская земля стала мне родной и близкой с воздушных боев весны сорок четвертого, — говорил Иван Никитович. — Особенно помнятся Бельцы. Здесь мне был вручен подарок от колхозника В.В. Конева

— самолет "лавочкин-5" с номером 14 на фюзеляже. Вскоре на этом самолете я сбил вражеский бомбардировщик. В небе Молдавии я довел счет уничтоженных фашистских самолетов до 45.

На левом борту "лавочкина" была надпись: "Имени Героя Советского Союза Конева Н.", а на правом — "От колхозника Конева В. В."

Пчеловод одного из колхозов на Волге В.В. Конев свои трудовые сбережения передал на постройку самолета и попросил назвать в честь своего односельчанина, геройски погибшего на войне. А летать на нем должен был лучший летчик фронта. Выбор пал на Кожедуба.

На столе у Ивана Никитовича — модель самолета-истребителя "лавочкин-7" с бортовым номером 27. На самолете-истребителе конструкции Лавочкина Ла-7 Кожедуб и закончил войну в небе над Берлином.

В кабинете генерала хранятся фотографии боевых друзей, известных советских космонавтов. Иван Никитович тесно связан с ними — он почетный председатель Федерации авиационного спорта СССР, член Президиума ДОСААФ. Кожедуб первым в нашей стране удостоен медали имени Гагарина».

Воспоминания летчика-истребителя Героя Советского Союза генерал-майора авиации И.В. Федорова (из книги «В небе оставили след»):

«Перед Новым, 1945 годом командование 16-й воздушной армии провело в Бяло-Подляске конференцию лучших летчиков-истребителей и штурмовиков....

Здесь произошла моя первая встреча с будущим трижды Героем Советского Союза, будущим маршалом авиации Иваном Никитовичем Кожедубом, на счету которого к тому времени было 48 сбитых фашистских машин. 176-й гвардейский истребительный авиационный полк, где майор Кожедуб служил заместителем командира полка, в те дни был оперативно подчинен 265-й ИАД нашего корпуса, и мы не раз впоследствии встречались с ним на аэродромах. После войны вместе учились в Военно-воздушной академии, продолжительное время служили в войсках ПВО. Ну, это к слову: просто приятно сознавать, что воевал и служил рядом с прославленным асом Великой Отечественной войны, у которого было чему поучиться.

На конференции шел деловой разговор о тактических приемах воздушного боя при выполнении самых разнообразных боевых задач. Особое внимание было уделено прикрытию наземных войск способом "свободная охота". Здесь опыт Кожедуба, признанного мастера таких полетов, пригодился всем истребителям; его самолет издали узнавали немецкие асы и сразу же покидали зону возможной встречи: драться с бывшим летчиком-инструктором, в совершенстве владевшим своим "лавочкиным", им было не под силу.

...Приземляясь на аэродроме Сохачев, я заметил несколько пожаров, вспышки недалеко от посадочной полосы, светящуюся сетку трассирующих пуль... Присмотревшись внимательно, я увидел замаскированные за различными укрытиями танки, ведущие огонь во внешнюю сторону, от аэродрома. Да-а-а, ситуация!

К вечеру бой стих, мы спокойно пошли на ужин. Встретился с Иваном Кожедубом.

— Ну как, тезка? — весело спросил он, уплетая ужин. — Страшноовато?

Я кивнул:

— Непривычно...

— Будем привыкать, — согласился Кожедуб. — Зато рядом с танкистами, прикрывать их удобно. Еще бы вот только погода, паршивка, немного улучшилась, высоты нет, в воздухе драться невозможно.

Кожедуб был истинным асом, и каждый потерянный фронтальной день был для него непоправимым бедствием.

— Буду молиться, авось услышит, — указал он пальцем в потолок.

И надо же — на следующий день погода резко изменилась к лучшему. Можно было вылетать большими группами. Потом мы с Иваном Никитовичем смеялись, жалели, что он не помолился хотя бы на недельку раньше — сколько фашистских самолетов за это время пустили бы в расход!

...Видимость стала улучшаться, и было решено повторить наш вылет. А пока меня потащили в столовую. Как раз там допивал чай Иван Кожедуб. Увидел меня, поинтересовался:

— Как слетал?

— Да кое-что привез.

— Даешь, — засмеялся Иван Никитович, — в такую погоду даже наш полковой медведь заблудился, прибил к какой-то чужой машине на дороге, а солдаты, испугавшись, застрелили его, беднягу.

Я сказал Кожедубу, что лечу снова, и он посоветовал взлетать с

обратным стартом, чтобы сразу выйти на железную дорогу и не крутиться потом в ее поисках. Мы с Тищенко так и сделали...»

Военный летчик 1-го класса комэск 193-го ИАП 324-й ИАД в Корее, позднее — полковник в отставке Н.К. Шеламонов. Интервью опубликовано в газете «Сегодня» (Киев, 13 мая 1999 года):

«...Затем в Китай последовала моя, 324-я истребительная дивизия, которая базировалась тогда под Москвой. Дивизия была неполной, — вместо трех полков состояла из двух, число летчиков не превышало 80 человек. Ею командовал легендарный Кожедуб, он тоже отправился в Китай.

Сам он не летал, но часто собирал на разбор полетов. Невысокий, коренастый мужичок. Был прост в общении, но скрупулезен. Не любил приставленных для надзора партийных чинуш (да мы их все не любили), — пока не выпроводим их из комнаты, начистоту говорить опасаемся».

Воспоминания летчика-инструктора Чугуевской ВАШП в годы войны, впоследствии — военного летчика 2-го класса полковника П.А. Щербины. Павел Андреевич передал автору тонкую, на 22 листа, «Книжку учета усвоения летной программы Чугуевской военной авиационной школы пилотов», выписанную на имя курсанта 2-го звена 2-й эскадрильи Щербины П.А. На ее страницах он, тогда еще лейтенант, оставил свои живые воспоминания о Кожедубе, относящиеся к 1945-му — началу 1946 года. Записки Щербины публикуются впервые.

«Поезд "Алма-Ата — Москва" нес нас между снежными вершинами горных хребтов Азии по степным просторам, под казахстанским солнцем. Был июль 1944 года, Красная армия готовилась к решающему удару по гитлеровской Германии. Фронт требовал новые кадры летчиков-истребителей. И мы их давали. Необитаемые пустыни стали кузницами кадров. Летный состав находился порой без воды, хлеба, мяса. Жили в холодных землянках в холодную пору года, но никогда не жаловались на трудности, а преодолевали их, пополняя фронт новыми летчиками, готовыми умереть, но не уступить поле боя врагу.

Очередной выпуск нашего "бугра" направляется в Россию. Легче стало дышать, сил прибавилось, когда мы увидели Волгу-матушку, вдохнули свежий запах лесов и необъятных зеленых полей. Еще больше выросла

любовь к нашей великой стране. Молодые летчики рвались скорее принять участие в разгроме ненавистного врага, посягнувшего на нашу землю. Их воодушевлял пример лучших летчиков — Героев Советского Союза. Им необходимо было видеть, ощутить таких людей.

В Сейме

На станцию Сейм мы прибыли днем. Встретили нас очень хорошо. Командир части, подполковник Акуленко, принял моих летчиков и имел с каждым из них беседу. Потом мне сказал:

— Ваших офицеров-чугуевцев я буду готовить на фронт и отправлю в первую очередь. Я думаю, что они будут достойны своего бывшего инструктора, сбившего 45 немецких самолетов. Можете с ним встретиться, он сейчас находится у нас.

Иван Никитович шел из столовой твердой уверенной походкой осмотрительного летчика-истребителя. Еще с расстояния 50—70 метров он узнал меня. Мы знали друг друга еще по совместной инструкторской жизни в школе в первые годы войны. Ну а в объятия к нему я не посоветую попадаться никому — косточки затрещат.

В прекрасно устроенной беседочке мы долго разговаривали с ним, и он интересовался нашей жизнью, работой. Когда к нам подошли бывшие его курсанты, приехавшие со мной, — младшие лейтенанты Хоменко, Пулех, Морозов и другие, то встреча с ним перешла на восторженные ноты. Так им было приятно видеть героя-капитана, в недавнем прошлом — инструктора-сержанта. В теплой дружеской беседе Иван Никитович поделился своим опытом, высказал ряд пожеланий и советов для успешного овладения боевым самолетом. В честь встречи слушатели попросили его сфотографироваться с ними. Позднее, подписывая фото, Кожедуб предупредил:

— Кто подведет в воздушном бою, пусть себя не считает чугуевцем.

Погода была нелетная, лишь изредка прояснялось небо, и то с половины дня. Мне нужно было сдать летчиков, а Ивану Никитовичу вылететь на новом самолете Ла-7. Почти полмесяца мы ожидали с ним хорошей погоды, находясь вместе.

Кожедуб не тратил времени попусту. В теплую погоду мы ходили купаться. Однажды после продолжительного плавания он стал тренироваться в стрельбе из пистолета. С расстояния в 25 метров он на спор попадал в горлышко бутылки. После нескольких выстрелов никто больше не ставил пол-литра, понимая, что проспорит.

Посещение библиотеки и читальни было системой в его рабочем дне. Он всегда живо интересовался всеми новинками тактики и техники. Самое

необходимое записывал в свой блокнот.

— Ага! Вот такой "мессер" мне еще не попадался. Встречу — собью.

Как-то секретарь местного райкома комсомола попросил его побеседовать с молодежью одного отсталого совхоза. Иван Никитович согласился, но потребовал, как он говорил, от комсомольского бога дать ему сведения о работе отдельных комсомольцев совхоза. Мне пришлось с ним ездить на беседу, ибо он не привык быть без пары.

— Лишь тогда можно уверенно идти в атаку, — говорил он, — когда твой тыл обеспечен надежным прикрытием.

В совхозе он выступал очень уверенно, со знанием дела. Многие были удивлены, а кому-то пришлось краснеть, когда герой выступил с конкретной оценкой труда комсомольцев. Как опытный сельхозработник, Кожедуб смело вникал во все детали.

Полеты

Каждый летный день мы с Иваном Никитовичем присутствовали на полетах. В то время осваивался новый тип самолета Лавочкина, но летали на нем пока еще только опытные летчики. Готовясь освоить этот тип самолета, Кожедуб внимательно присматривался буквально ко всему. Наблюдая за полетами летчиков и беседуя с командиром звена Пашей Безуглым, он изучал конструкцию самолета, спрашивал, не изменился ли обзор, а маневренные характеристики считал главным мерилom данной машины.

Командир разрешил Кожедубу тренироваться на Ла-7, но тот не отказался от контрольного полета на Л а-5 — чтобы еще раз присмотреться к малознакомому аэродрому и к земле. Выполнив полет, он по-курсантски доложил о допущенных ошибках.

Подойдя к новому самолету, Иван Никитович тщательнейшим образом все осмотрел, проверил, настроил радио, после чего аккуратно взлетел. Некоторые из молодых летчиков ожидали от него чего-либо сногшибательного — вроде иммельмана с выдерживанием. Но Кожедуб в полетах хотя и смел, но осторожен, знает, когда и где можно рисковать. Выполнив три инструкторских полета по кругу, он пошел на высоту опробовать самолет. На глазах всего старта Кожедуб красиво расписывал фигуры. Вот он пикирует со скоростью около 600 км/час. Самолет переходит на горку и после двух восходящих "бочек" делает иммельман с боевым разворотом на 90 градусов. Под конец Кожедуб прошел на бреющем, самолет скрылся за деревьями, и только гул говорил о продолжавшемся полете. После посадки Иван Никитович, получив замечания, при всех сказал, что Ла-7 — замечательная машина, и если он

на Ла-5 сбил 45 немецких самолетов, то на Ла-7 догонит свой счет не менее чем до 60.

— Обзор из кабины Ла-7 позволяет драться на нем на бреющем, и я это использую в будущих боях.

Как все мы знаем, он сдержал свои слова и в отношении количества сбитых вражеских самолетов, и касательно тактики боя. С этого дня Иван Никитович настойчиво требовал от командования отправки его на фронт.

Воспитание

В каждом удобном случае Кожедуб всегда беседовал с молодыми летчиками, подчеркивая, что осмотрительность — это их жизнь и наша победа.

На фронте летчику требуется высокая дисциплина и скромность. Недисциплинированного зазнайку там не любят: он подведет в самый неподходящий момент, как норовистая лошадь. Он учил и лично показывал, как надо работать инструктору над воспитанием летчика, приводил примеры. Его бывший напарник Вася Мухин, воспитанник 4-й авиаэскадрильи, хорошо держался в паре и надежно прикрывал, но имел ряд происшествий по причине плохой отработки в школе некоторых элементов полета, в частности, посадки и расчета на посадку. По вечерам Иван Никитович никогда не отрывался от группы, вел себя сдержанно и скромно. Иногда, правда, имитировал атаку на "фоккера", но не сбивал, так как берег силы для настоящего "фоккера", немецкого^[90].

В то время он ожидал присвоения ему звания Героя Советского Союза, ибо документы из армии были направлены в Москву еще в мае. Находясь среди товарищей, в обществе, он, повторюсь, никогда не хвастался, не кичился, не зазнавался. Общаться с ним было легко и просто. Тем не менее все присутствующие ощущали его исключительную силу воли и ведущую роль, роль лидера.

Все его поведение было построено на самовоспитании, самоусовершенствовании, наблюдении за каждым своим поступком и отдаче самому себе строгого отчета в своих действиях.

Благородно обращаясь с девушкой, он думал о необходимости освобождения своей Родины, о миллионах угнанных в рабство советских людей.

В пасмурное утро 12 августа я уехал в жаркий Казахстан продолжать подготовку летчиков. Очень неприятно было ехать в противоположную от фронта сторону, хотелось уйти воевать вместе с Кожедубом. Но тогда такой возможности не было.

Во время встречи я узнал много нового и в конечном счете был твердо

убежден, что Кожедуб выйдет победителем в войне против германской силы и техники.

В память о нашей встрече он дал мне целый ряд статей, схем, фотографий, обещал писать с фронта. На прощание он сказал:

— Крепись, наша возьмет!

Впоследствии мы снова встретились в родной школе.

27 августа Иван Никитович был уже на фронте. В нашей школе тогда ходили самые разные слухи о Кожедубе, что, конечно, влияло и на дисциплину, и на воспитание курсантов и инструкторов. Не раз мне приходилось разбирать неверные суждения о его прошлом и настоящем.

Надо прямо сказать, что бывшее командование школы мало уделяло внимания передаче фронтового опыта и популяризации имен Героев Советского Союза — воспитанников школы. Помощник начальника школы майор Ильяш и другие даже отказались поместить уже нарисованный портрет дважды Героя Советского Союза Кожедуба в ДК школы.

Только новый начальник училища подполковник Ергунов и майор Юсин подняли на должную высоту традиции нашей школы, воспитывая летчиков на примере ее лучших выпускников.

Наша школа дала стране лучших летчиков, среди них 77 Героев Советского Союза, 6 дважды Героев, а Иван Никитович Кожедуб стал трижды Героем СССР.

Письма Кожедуба из Германии

Свое слово Иван сдержал и на все мои письма давал регулярные ответы.

В январе 1945 года он писал, что под Варшавой сбил уже 49-го "фоккера". Жаловался, что соли нет и кушать не хочется.

В марте 1945-го он пишет: "Вот она проклятая Германия^[91] — наши войска подошли к Берлину на 50 км. Враг сопротивляется с упорством обреченных. Воздушные бои приняли ожесточенный характер. Противник пускает в воздух большие группы ФВ-190 под прикрытием опытных летчиков на хорошо вооруженных скоростных машинах. Но сбивать мы их все-таки сбиваем. Приходится действовать обдуманно и хитро. За последние дни счет достиг до 60-ти лично. Короче говоря, как выехал со школы — так переменялся. Секрет победы, Павлик, описать очень трудно, но ты сам должен догадываться. За правду должен драться каждый летчик. Неправдого не почитает правдивый, его может поддержать только неправдивый. Славу можно завоевать неправдой, но если есть у тебя совесть, она будет тебя мучить до твоего краха. Быстрота захода и прицельная стрельба с короткой дистанции решает судьбу жизни. Об

осмотрительности даже и говорить не приходится — у летчика голова должна вращаться на коренных шарикоподшипниках. Павлик, пиши, какого мнения обо мне в школе. Легче побеждать, когда кто-то следит за тобой, переживает за тебя и твой труд оценивает".

В горячке боев он находит время писать письма, прислал мне фото из-под Берлина, на аэродроме, со штурманом части (с А.С. Куманичкиным. — Я. Б.).

В апреле 1945-го Иван присылает мне очередное письмо и фотографию:

"...Готовимся ко встрече с союзниками. Ребята марку держат. Наши Ла-7 с мордописами^[92]. Уже многих я расписал и фрицев. Фото они получают на том свете. Погода очень теплая, но ласкового ничего нет, надо быстрее покончить с этой проклятой Германией, встретить своих старых друзей и обязательно встретиться в школе. Я вспоминаю свою глупость по молодости — в авиашколе чуть под суд не попал (Кожедуб вспоминает аварию, случившуюся с ним в 1941 году. — Н. Б.). Но этот риск был у меня с рассудком — я приучал себя прямо смотреть на каверзные вопросы и при этом извлекать долю правды, чтобы не допускать больше подобных ошибок. Сейчас, я думаю, на огромном примере Великой Отечественной войны любой летчик может воспитать в себе главные качества летчика-истребителя.

Павлик, только в бою, где встречаешься со смертью, узнаешь о себе много нового, начинаешь понимать, что такое жизнь и для чего она тебе дана. 118 воздушных сражений имею за потной спиной. Есть много перестраховщиков, которые стреляют с больших дистанций. Да это не стрельба, а дрожь. Эти люди думают, что победа достигается легко. Надо учиться и тренировать себя во всем. Высылаю тебе статьи по тактике.

Из школы письма только от тебя получаю, остальные обмишурились. К маю обещают третью Звезду, вторую еще не вручали. До скорой встречи, Павлик.

Твой друг дважды Герой СССР Иван Кожедуб.
07.04.45".

Из писем видно, что он верил в жизнь, боролся за нее и победил самого страшного врага человечества — немецкий фашизм. Его победы — результат упорного труда и постоянной учебы. С упорством, методичностью и настойчивостью исследователя он изучал уязвимые места немецких самолетов, их повадки и приемы.

Накануне Победы Иван Кожедуб прилетел в Москву, чтобы принять участие в Параде Победы.

В нашем училище ожидали его приезда с большим нетерпением. Когда по радио пришла радостная весть о присвоении Ивану Кожедубу звания трижды Героя Советского Союза, начальник училища подполковник Ергунов собрал митинг офицеров и курсантов, на котором решили послать приветственную телеграмму Кожедубу с приглашением посетить родное училище. К встрече своего друга и воспитанника мы все тщательно готовились. Помощник начальника училища майор Юсин вызвал меня в Чугуев, для встречи любимого Героя.

Кожедуб в родном училище

21 сентября 1945 года на чугуевский аэродром прилетел долгожданный "дуглас". Он приземлился, сделав над аэродромом два круга на бреющем и поприветствовав собравшихся покачиванием крыльев.

Когда мы прибыли на аэродром (выполняли спецзадание), то митинг уже закончился, а машина с дорогим гостем направилась в штаб училища.

Находившиеся со мной летчики — офицеры Босов, Беляев и другие, не раз посмеивавшиеся надо мной — дескать, "нечего ему тут делать", были удивлены, сконфужены, но искренне рады приезду выдающегося летчика.

Когда я, по вызову начальника училища подполковника Ергунова, прибыл в кабинет начальника училища, то увидел там такого же простого и сильного, как и раньше, Ивана Никитовича, но, как мне показалось, более мужественного внешне. На груди его сияли три Золотые Звезды. Поздоровавшись, мы крепко, по-русски, поцеловались. Я поздравил его с третьей Звездой и поблагодарил за приезд. Он поинтересовался моими делами. Подполковник Ергунов предложил ему поздравить меня с новым назначением по штату. Иван Никитович тепло меня поздравил и сказал:

— Ты все здесь кувыркаешься... а ведь это очень и очень надо — но ничего, держись, наша возьмет.

При посещении училища я еще раз поразился его исключительной памяти. Так, лейтенанта Босова до войны он видел не более двух-трех раз, а встретив здесь, протянул ему руку:

— Так, знаю этого цыгана!

Вспомнили они и друга Босова, бывшего инструктора, соратника и друга Кожедуба Героя Советского Союза Амелина. Со смехом вспоминали молодые проказы, как "просвежали" того водой из ведра после "заливки"...

Вечером командование устроило товарищеский ужин в честь Ивана Кожедуба. Были приглашены его друзья: механик Наумов, командир эскадрильи Алехов и другие. Открывая ужин, начальник училища подполковник Ергунов сказал:

— Приятно и радостно руководить таким училищем, из которого выходят такие прославленные герои! Сегодня к нам приехал в гости выдающийся летчик трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб — бывший наш курсант, наш инструктор. Он с великим русским сердцем, на русском самолете, с русским вооружением сбил 62 самолета врага. Иван Кожедуб не только прославленный летчик, испытанный в боях воин, но и верный сын народа, патриот, которому безмерно дорога честь и слава Родины. Я поднимаю русскую за русского человека, за великого вождя советского народа, за товарища Сталина!

С ответной речью выступил Кожедуб:

— С большой радостью вижу здесь своих друзей по школе. Приветствую вас и благодарю за ту работу, которую вы самоотверженно проделали в период войны, готовя для фронта летчиков-истребителей. Больше двух лет мне пришлось сражаться против гитлеровских захватчиков. За это время я в 125 воздушных боях сбил лично 62 вражеских самолета. Чему меня научили эти бои? Побеждает в воздушном бою тот, кто имеет сильную волю, умеет глядеть в глаза любой опасности, кто обладает высокой летной культурой, кто ищет противника сам и первым навязывает ему бой.

Далее, в своей речи Кожедуб подробно рассказал о своем боевом пути. В конце он заявил, что во всей жизни, работе, учебе необходимо видеть в каждом человеке лучшие его стороны, расширять их и укреплять, уводить от ошибок — только так можно выковать настоящего летчика-истребителя.

— Благодарю вас за горячую встречу, пью за плоды вашей работы, за Победу!

Вечер прошел очень оживленно, в дружеской обстановке. Кожедуб был приветлив, открыто отвечал на любые вопросы. Дружный квартет с запевалой — подполковником Ергуновым спел ряд украинских и русских народных песен. Вскоре вечер встречи закончился. Иван Никитович ушел отдыхать.

На следующий день Иван Никитович, по приглашению УЛО (учебно-летнего отдела) школы, осмотрел ряд классов и кабинетов. Оценил благородную работу преподавателей, особенно майора Куриловича, альбом по тактике которого сыграл важную роль для Кожедуба в первых воздушных боях. Тут же он высказал целый ряд пожеланий и предложений, которые были с восторгом приняты: ведь нет для учителя более высокой цели, чем видеть прославленным своего ученика.

... "ЗиС" и "эмка" уже стояли у подъезда, чтобы выехать на аэродром. Гость собирался лететь в Уразово. Кожедуб садится с подполковником

Ергуновым в "ЗиС", я собираюсь укатить домой, когда слышу приглашение Ивана Никитовича:

— Павлик, иди сюда! Полетели со мной в Уразово?

Для меня было большим счастьем находиться рядом со своим другом, слушать его, учиться на его примере и учить на его опыте подчиненных. И вот мы, истребители, садимся в знаменитый "дуглас" и несемся над родными просторами. Туда, откуда Иван Никитович совершил свой первый боевой вылет, где получил первое боевое крещение. Там же находится та эскадрилья, где он учился и впоследствии работал инструктором. Вот под нами мелькает река Оскол и разбегается стадо коров, идущих в Уразово. Перескакиваем через железную дорогу и оказываемся над знакомым аэродромом. После посадки заруливаем прямо к собравшимся на митинг людям.

Иван Никитович выходит из самолета, друзья его подхватывают и несут к трибуне. Капитан Назаров пламенными словами приветствует воспитанника эскадрильи и несколько раз пожимает ему руку. Следом выступают его друзья. Говорят горячо, искренне. Рассказывают, как он учился, как закалял свой организм, как воспитывал силу воли. Выступая в родной авиаэскадрилье, Иван Никитович заметно волновался. Ведь здесь он начал свой боевой путь, здесь погибли его первые командиры и боевые друзья. Он предлагает почтить их память минутой молчания.

Потом вновь продолжает выступление. Простым, доходчивым языком он рисует свой путь побед. 62 немецких экипажа списал он со счета воздушных пиратов. Некоторые курсанты в беседах жаловались ему на трудности учебы, долгое пребывание в школе, говорили, что они больше не могут. Иван Никитович им отвечал:

— Когда люди приходят к убеждению, что они не в состоянии сделать то, к чему были призваны и что считали выполнимым, это значит, что они обессилели, что им изменила энергия, что они постарели внезапно. Поэтому нужно ежедневно заниматься самоусовершенствованием, следить за собой, не оставлять ни одной мелочи недоделанной, отдавать себе строгий отчет в своих поступках. Это не требует особенного времени. И напротив, иная жизнь, жизнь беззаботного плавания по течению, поглощает гораздо больше времени без пользы.

После обеда Иван Никитович осмотрел физплощадку, где узнал свою любимую двухпудовку, на которой тренировал свою силу. И тут же 5 раз одним пальцем выжал ее вверх.

Неподалеку на аэродроме стоит одинокий самолет, поблескивая свежими эмалевыми красками. Еще слышен острый запах эмалита.

Рассказывают, что капитан Назаров сам командовал поворотами самолета, вращая его "вокруг солнца", чтобы к прилету Кожедуба он был сухой. Бывший механик Кожедуба старшина Наумов четко докладывает о готовности самолета УТИ-4 к полетам. Иван Никитович, осматривая, узнает в ней свою инструкторскую машину, на которой он учился искусству пилотажа. На этом самолете обучался не один десяток летчиков. Иван Никитович легко и ловко садится в кабину. Корреспонденты и кинооператоры приходят в восторг, пытаются залезть на плоскость, сдирая краску. Несколько раз просят Кожедуба повторить свои действия. Иван Никитович спокойно и скромно повторяет их, заявляя: "Пускай, это их хлеб".

В память о посещении школы Иван Никитович подарил своим друзьям свое любимое охотничье ружье, офицерский кортик, некоторые другие вещи.

Характерно, что Кожедуб ничем и никогда себя не обременял лишним. И не запасался. Честный воин, офицер Красной армии, он никогда не "обарахлялся", хотя в Германии такие возможности были. Когда Иван Никитович что-либо доставал из чемодана или из кармана, то делал это быстро и никогда не задумывался, находя нужную вещь немедленно. В нем был порядок во всем и строгая последовательность. Этот порядок, четкость и память необходимы каждому летчику-истребителю как воздух.

Представьте себе, что летчик забыл, где какой кран или рычаг находится в кабине самолета в полете, да еще в сложной обстановке, и начинает "шарить" по всей кабине. Эта забывчивость может стать для него роковой.

23 сентября Кожедуб с майором Юсиным прилетели в Чугуев, где ждал их член Военного совета с приглашениями от командующего и от обкома партии посетить город и заводы. В 11.30 юркий "виллис" и голубая "эмка" помчались по шоссе в Харьков. Мне была предоставлена возможность по дороге в Харьков прикрывать героя до самого центра города.

Оставались последние дни пребывания нашего дорогого друга. После посещения Харькова трижды Героя ждали еще на двух отдаленных аэродромах. Туда пришлось ехать автомашинами. Иван Никитович пригласил меня ехать с ним на недавно вышедшем из ремонта "ЗиС-101". У руля — начальник училища. Все спешим. Но приходится останавливаться через каждый километр и доливать верхний бачок. При каждой остановке Иван Кожедуб предлагал вылезти и размяться, проветриться. День был очень жаркий.

Наш вездесущий майор Юсин развлекал нас по дороге всевозможными фигурами в воздухе на прославленном "лавочкине-7". Но, не выдержав нашей рваной поездки, ушел.

Вот знакомый Малиновский аэродром. Иван Никитович рассказывает об эпизоде своей инструкторской деятельности. Здесь он из-за ошибки курсанта, давшего из-за малого опыта высотный газ на взлете, "вмазал" в руливший самолет. Это была наука.

Всю дорогу Кожедуб напевал веселые песенки времен курсантской жизни.

Так, толкая и заливая свой "ЗиС", мы наконец-то приехали в Граково. Личный состав части давно нас ждал. Короткий митинг, горячие слова приветствия. После короткой беседы в кругу офицеров и курсантов мы несмотря на то, что нас ждал обед, выехали в хозяйство "Благодатный".

Наш "ЗиС" шел уже не останавливаясь, без заливки, ибо неисправность была устранена.

Приехали мы с большим опозданием, и майор Шаблий только собирал людей во второй раз — "не вгадал". Встречать трижды Героя здесь не особенно собирались. Не было ни портрета, ни знамен. Дети местной школы преподнесли букеты цветов, и каждый пообещал учиться "на отлично". По инициативе летчиков был приготовлен богатый украинский обед. Столы были плотно заставлены: и сметана, и вареники, и мед, и пироги, и арбузы, и свинина — в общем, все богатство подсобного хозяйства Павла Михайловича Савина из нашей школы было представлено на обеде. Старый друг Кожедуба, "списанный летчик" Юра Минацевич, примчался на мотоцикле с бидончиком "Московской". Иван Никитович расцеловал его и пошутил: "Зачем, Юрка, баки таскаешь — лишняя нагрузка на мотоцикл". Все хотели побеседовать, посидеть рядом с прославленным летчиком.

Иван Никитович благодарил нашу часть за то, что воспитала его, пожелал, чтобы еще лучше учили и воспитывали советских офицеров.

Вернулись мы в Чугуев поздно вечером. Богатый обед и дальняя дорога по ухабам дали о себе знать, и все себя чувствовали очень усталыми. Тем не менее Иван Никитович сумел прочесть лекцию в ДКА (в Доме Красной армии), и 24 сентября мы собрались на прощальный ужин.

Некоторые присутствовавшие, из числа любителей красивых слов, обещали поставить памятник Кожедубу. Иван Никитович со смехом отвечал, что умирать пока не собирается. От командования училища он получил несколько подарков — теоретические и методические разработки майора Юсина и подполковника Ергунова. Командование поблагодарило

трижды Героя за большую честь — посещение нашей школы и пожелало ему отлично овладевать знаниями в Военно-воздушной академии. Здесь же было решено, что будет установлена мемориальная доска с именами всех героев-чугуевцев, и первым среди них будет Кожедуб. Было решено просить правительство о присвоении Чугуевскому авиаучилищу имени Ивана Кожедуба.

Иван Никитович пообещал держать тесную связь с родным училищем и со своими друзьями, а также пополнить свой накопленный опыт глубокими знаниями.

В 2 часа ночи Кожедуб предложил закончить вечер, так как завтра ему предстояло лететь на родину, в г. Шостка. Утром он попросил меня зайти к нему — поговорить.

Когда я пришел к нему, он занимался физзарядкой и обмывал тело холодной водой. На свежую память записал в свой блокнот свои замечания и что надо сделать в ближайшем будущем. Он показал мне свой альбом, где набросал вчерне картину "Русский Иван и разбитая в прах гитлеровская авиация".

Много работы провел в годы войны Иван Никитович. Ведь 62 немецких самолета не собьешь одним взмахом кулака, это целая эпопея, целая наука побеждать.

Он внимательно выслушал мой рассказ о работе инструкторов в школе. Спросил, сколько я обучил летчиков. Когда я ответил, что обучил 49 летчиков, а некоторые еще больше, то трижды Герой сказал:

— Обучить искусного летчика, тем более на самолете Лавочкина, — сложная и трудная задача, требующая исключительных терпеливости, настойчивости. По своему опыту работы я знаю, что, пожалуй, легче сбить несколько вражеских самолетов. Ваш благородный труд в сложных условиях войны должен быть достойно оценен, а я со своей стороны позабочусь об этом у "Главного". Недаром от него не раз слышал — из инструкторского состава вышли выдающиеся летчики.

Иван Кожедуб отличается своей простотой и скромностью, необычной энергией. Это человек Сталинской эпохи, Чкаловской настойчивости, который достиг вершин авиационной культуры.

Кожедуб выехал на аэродром. Нач. штаба училища докладывает трижды Герою: "Личный состав выстроен для ваших проводов". С ним находится командующий ВВС Харьковского ВО генерал-лейтенант Пятыхин. Кожедуб прощается со всеми, горячо благодарит за теплый прием, обещает держать тесную связь и приезжать к нам. Моторы гудят, мы заходим в "дуглас". Еще раз пожимаем ему руку, он обнимает нас и

отпускает только тогда, когда самолет трогается с места. Прощальный круг, и самолет ложится на курс.

...Таких людей выковала наша Родина под руководством вождя народов товарища Сталина. Наше училище гордится тобой, родной Кожедуб! Слава тебе, сталинский сокол! Пусть солнце Победы всегда золотит твои могучие крылья!

Лейтенант Павел Щербина.

21.1.46 г.».

БИОГРАФИЧЕСКИЕ СПРАВКИ НА ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ — БОЕВЫХ ДРУЗЕЙ И СОРАТНИКОВ И.Н. КОЖЕДУБА

АЗАРОВ Евгений Александрович — летчик-истребитель, гвардии майор^[93].

Герой Советского Союза (19.08.1944). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Суворова III степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 20.11.1914 в селе Волфине Глушковского района Курской области^[94] в семье крестьянина. Русский. Окончил тракторный техникум. В РККА с 1935 года. Окончил военную авиационную школу летчиков и летчиков-наблюдателей в 1938 году.

Участник советско-финляндской войны 1939—1940 годов.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал в 153-м ИАП, затем в 176-м гвардейском ИАП. 21.7.1944 в воздушном бою в районе населенного пункта Седлице (Польша) комэск 19-го ИАП майор Азаров таранил истребитель противника, сам приземлился с парашютом. К августу 1944-го совершил 339 боевых вылетов, провел 101 воздушный бой, уничтожил 15 самолетов противника. Всего совершил около 400 боевых вылетов на МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, лично сбил 17 и в группе 3 самолета противника.

С 1946 года — в запасе. Жил в городе Пушкине Московской области. Работал ювелиром в артели инвалидов войны «Московский часовщик».

Умер 26.01.1957.

АЛЕКСАНДРЮК Виктор Ильич — летчик-истребитель, капитан.

Герой Советского Союза (29.19.45). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 30.09.1921 в Курске в семье рабочего. Русский. Образование среднее. В РККА с 1940 года. В 1941 году окончил Чугуевское ВАУЛ.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал в составе 171-го ИАП, в конце 1943-го был переведен в «полк асов». Командир звена 176-го гвардейского ИАП гвардии лейтенант Александрюк

к апрелю 1945 года совершил 252 боевых вылета, в 69 воздушных боях лично сбил 15 и в группе — 4 самолета противника. До конца войны совершил более 300 боевых вылетов на И-16, ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, лично сбил 21 и в группе 4 самолета противника. Большинство своих боевых вылетов выполнил в паре с А.Ф. Васько.

До 1953 года капитан Александрюк продолжал службу в ВВС, летал на реактивных боевых машинах. После ухода в отставку жил в Курске. Работал начальником автовокзала.

Умер 11.09.1991.

АМЕЛИН Алексей Степанович — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (26.10.1944). Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степеней, тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 12.03.1921 в деревне Астапово Луховицкого района Московской области в семье крестьянина. Русский. Учился в Московском авиационном техникуме. В РККА с 1939 года. В 1940 году окончил Мелитопольскую военную авиационную школу штурманов, в 1941 году — Чугуевскую военную авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с марта 1943 года. Комэск 240-го ИАП старший лейтенант Азаров к июню 1944 года совершил 216 боевых вылетов, в 70 воздушных боях сбил 15 самолетов противника. Всего комэск 178-го гвардейского ИАП (преобразован из 240-го ИАП) совершил 290 боевых вылетов на Ла-5, в 83 воздушных боях лично сбил 17 (2 Ю-88, 2 Ю-87, 1 Хш-129, 9 Ме-109, 2 ФВ-190, 1 Хш-126) самолетов противника.

До 1960 года полковник Амелин продолжал службу в ВВС. Летал на реактивных боевых машинах. Жил в Москве, работал старшим диспетчером аэропорта «Внуково».

Умер 24.12.1981.

БАКЛАН Андрей Яковлевич — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (23.11.1942). Награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова III степени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 23.07.1917 в деревне Калиновка Жовтневого района Николаевской области в семье крестьянина. Украинец. Окончил два курса рабфака. Работал разметчиком на судостроительном заводе, учился в аэроклубе. В РККА с 1938 года. Окончил Одесскую военную авиационную школу летчиков (1938).

Участник советско-финляндской войны 1939—1940 годов.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал в составе 237-го, 521-го ИАП, 32-го гвардейского ИАП. К маю 1945-го комэск 176-го гвардейского ИАП гвардии майор Баклан совершил более 700 боевых вылетов на И-153, Як-1, Як-7, Ла-5 и Ла-7, сбил лично 22 и в группе — 23 самолета противника.

Участник советско-японской войны 1945 года.

После войны командовал полком. В 1952 году окончил Военно-воздушную академию. Летал на реактивных истребителях МиГ-15 и МиГ-17. По состоянию здоровья в 1957 году ему пришлось оставить полеты. Работал преподавателем в летном училище. В 1963-м вышел в запас. Жил и работал в Пскове, где был начальником отдела областного управления связи. Вел большую общественную работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

Автор книги «Небо, прошитое трассами» (М.: Воениздат, 1985).

Умер 20.05.1985. Похоронен в Пскове.

БАШКИРОВ Вячеслав Филиппович — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Герой Советского Союза (08.02.1943). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 22.04.1915 в селе Лукашевка Курчатовского района Курской области в семье крестьянина. Русский. Окончил школу летчиков при Центральном аэроклубе в 1935 году, затем школу летчиков-инструкторов. Работал в Москве инженером-конструктором Аэропроекта ГВФ. Окончил Всесоюзный индустриальный институт в 1940 году. В РККА с 1940 года. Окончил Чугуевскую военную авиационную школу летчиков в 1941 году, затем курсы военных комиссаров в Батайске Ростовской области.

Участник Великой Отечественной войны с 1941 года. Военком авиаэскадрильи 788-го ИАП (войска ПВО) политрук Башкиров в боях за Сталинград в августе 1942 года на Як-1 сбил 6 самолетов противника. Его эскадрилья за это время сбита 18 самолетов. К концу войны заместитель командира 907-го ИАП ПВО капитан Башкиров совершил более 300 боевых вылетов на И-16, «киттихауке», Як-1, «аэрокобре» и Ла-5, лично сбил 18 самолетов противника.

После войны продолжал службу в войсках ПВО. В 1950 году окончил заочно Высшую партшколу при ЦК КПСС, в 1955-м — Военно-воздушную академию. С 1966 года в запасе. Жил в Москве. До 1990 года был начальником Центрального дома авиации и космонавтики.

Умер 15.02.2001. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

БЕЛИКОВ Олег Степанович — летчик-истребитель, гвардии капитан.

Герой Советского Союза (19.08.1944). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Суворова III степени, медалями.

Родился 22.08.1918 в поселке Клачка (ныне — территория города Днепропетровска) в семье рабочего. Украинец. Окончил неполную среднюю школу, рабфак. Работал на заводе имени Артема. В РККА с 1937 года. Окончил Качинское военное авиационное училище летчиков в 1939 году.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Комэск 19-го отдельного ИАП капитан Беликов к августу 1944 года совершил 635 боевых вылетов, в 114 воздушных боях сбил лично 15 самолетов противника и 14 в группе. В боях был тяжело ранен. Всего гвардии капитан 176-го гвардейского ИАП совершил более 700 боевых вылетов на И-16, ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, лично сбил 21 и в группе 14 самолетов противника.

После войны — в запасе. Жил в Харькове.

Умер 28.02.1982.

БОКАЧ Борис Васильевич — летчик-истребитель, военный летчик 1-го класса, полковник.

Награжден тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Родился 03.04.1923 в селе Краснолуки Витебской области. Окончил семь классов, Днепропетровский аэроклуб. В РККА с 1941 года. Окончил Качинскую военную авиационную школу летчиков в 1942 году.

Участник Великой Отечественной войны с 1943 года. Воевал в составе 152-го и 197-го ИАП на Карельском фронте. Совершил около 200 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 2 самолета противника.

Участник боевых действий в Корее. В качестве командира 2-й эскадрильи 196-го ИАП совершил более 150 боевых вылетов на МиГ-15, в 70 воздушных боях лично сбил 6 самолетов противника. Представлялся командирами полка и дивизии к званию Героя Советского Союза.

На службе в ВВС до января 1968 года. Уволен в запас в звании полковника.

Жил и работал в Орле.

Умер в 1998 году.

БРЫЗГАЛОВ Павел Александрович — летчик-истребитель, подполковник.

Герой Советского Союза (15.05.1945). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского,

Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 08.09.1922 в деревне Бекени Кунгурского района Пермской области в семье рабочего. Русский. Окончил среднюю школу, аэроклуб. В РККА с 1941 года. Окончил Руставскую военную авиационную школу летчиков (1942).

С июня 1943 года в действующей армии. К марту 1945 года заместитель комэска 178-го гвардейского ИАП гвардии старший лейтенант Брызгалов совершил 248 боевых вылетов на Ла-5, в 61 воздушном бою лично сбил 19 самолетов противника (2 Хе-111, 2 Ю-87, 7 Ме-109, 7 ФВ-190, 1 Хш-123) и 1 уничтожил на земле при штурмовке аэродрома. Всего совершил 283 боевых вылета на Ла-5, провел 67 воздушных боев, счет побед остался неизменным.

После войны продолжал служить в ВВС. В 1953 году окончил Военно-воздушную академию. Летал на реактивных и сверхзвуковых боевых машинах. С 1959 года — в запасе. Жил в городе Ступино Московской области, работал старшим инженером в производственном объединении.

Умер 30.04.1998.

ВАСЬКО Александр Федорович — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (15.05.1946). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденами Отечественной войны II степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 29.08.1920 в селе Васьки Полтавского района Полтавской области в семье крестьянина. Украинец. В 1936 году окончил семь классов, затем школу ФЗУ. Работал газорезчиком на Полтавском паровозоремонтном заводе. В РККА с 1940 года. В 1941 году окончил Чугуевскую ВАШП.

С первых дней Великой Отечественной войны на фронте. Летчик 176-го гвардейского ИАП гвардии капитан Васько к концу войны совершил 303 боевых вылета на МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5 и Ла-7, в 49 воздушных боях лично сбил 15 и в группе 2 самолета противника.

В составе 176-го гвардейского ИАП в должности комэска участвовал в боевых действиях в Корее. Командир 3-й эскадрильи 176-го гвардейского ИАП гвардии майор Васько в 1951 году совершил 72 боевых вылета на МиГ-15 «бис», лично сбил 3 самолета Ф-86 «Сейбр».

В 1956 году окончил Военно-воздушную академию. Летал на реактивных и сверхзвуковых боевых машинах. С 1960 года — в запасе. Жил и работал в Полтаве.

Умер 21.08.2004. Похоронен в Полтаве на Центральном кладбище.

ВИШНЯКОВ Сергей Федорович — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Отечественной войны I степени, двумя орденами Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 17.11.1918 в городе Новозыбков Орловской области. Окончил семь классов, аэроклуб. В РККА с 1940 года. Окончил Качинскую военную авиационную школу летчиков в 1941 году.

Участник Великой Отечественной войны с октября 1941 года. В составе 28-го ИАП участвовал в обороне Москвы. С октября 1942 года воевал в составе 434-го ИАП (32-го гвардейского ИАП). Всего за время войны гвардии старший лейтенант Вишняков совершил 308 боевых вылетов на МиГ-3, Як-1, Ла-5, лично сбил 10 самолетов противника и 1 в группе.

В 1951—1952 годах в качестве командира 176-го гвардейского ИАП полковник Вишняков участвовал в воздушных боях в Корее. Совершил около 90 боевых вылетов на МиГ-15 «бис», лично сбил 6 самолетов противника.

Был советником ВВС в Болгарской народной армии.

Погиб при совершении ночного полета на УТИМиГ-15 10.06.1958.

ГАБУНИЯ Иван Михайлович — летчик-истребитель, младший лейтенант.

Родился в 1916 году в селе Негиберово Гегечкорского района Грузии. Грузин. Окончил десять классов, педагогическое училище, аэроклуб. В РККА с 1 декабря 1940 года. Окончил Армавирскую военную авиационную школу летчиков в 1941 году. Служил летчиком-инструктором, был командиром звена.

Участник Великой Отечественной войны с марта 1943 года. Командир звена 240-го ИАП (302-я ИАД). Совершил несколько боевых вылетов на Ла-5, сбил 1 самолет противника.

06.05.1943 в районе станции Валуйки таранным ударом своего самолета уничтожил бомбардировщик противника Ю-88. При таране погиб.

Похоронен в селе Григорьевка Курской области.

ГЕСЬ Григорий Иванович — летчик-истребитель, майор.

Герой Советского Союза (10.10.1951). Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, медалями.

Родился 07.04.1916 в селе Васильевка Днепропетровской области в

семье рабочего. Украинец. Окончил восемь классов, школу младших авиационных специалистов, Батайскую ВАШП (1941 год). Служил там летчиком-инструктором. В РККА с 1937 года.

Участник Великой Отечественной войны. В ходе фронтовой стажировки в 1944 году совершил около 40 боевых вылетов на «яках», сбил 5 самолетов противника.

В ходе корейской войны с апреля 1951-го по январь 1952 года сражался в составе 176-го гвардейского ИАП. Комэск гвардии капитан Гесь совершил около 120 боевых вылетов на МиГ-15, в 50 воздушных боях сбил 8 самолетов противника.

Продолжал службу в ВВС до 1957 года. Жил и работал в городе Электросталь Московской области.

Умер 07. 01.1968.

В Электростали на здании дома, где жил герой, открыта мемориальная доска.

ГОРБАТЮК Евгений Михайлович — летчик-истребитель, генерал-полковник авиации, заслуженный военный летчик СССР.

Герой Советского Союза (04.03.1942). Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» II и III степени, медалями.

Родился 23.10.1914 в селе Копытинцы Летичевского района Хмельницкой области в семье крестьянина. Украинец. Окончил сельхозтехникум, аэроклуб, Качинскую военную авиационную школу летчиков в 1938 году. В РККА с 1936 года.

С началом Великой Отечественной войны в действующей армии. Комэск 28-го ИАП (6-й ИАК, войска ПВО) старший лейтенант Горбатюк совершил 203 боевых вылета на И-16 и МиГ-3, в 26 воздушных боях сбил 4 самолета. К концу войны командир 63-го гвардейского ИАП гвардии майор Горбатюк совершил 247 боевых вылетов на И-16, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5 и Ла-7, лично сбил 10 и в группе 9 самолетов противника. В полку Горбатюка с 15 сентября по 15 октября 1944-го успешно прошел войсковые испытания истребитель Ла-7.

В 1955-м окончил ВАГШ. Командовал полком, дивизией, корпусом, был командующим ВВС МВО. Летал на Як-17, МиГ-15, МиГ-17, Як-25. Общий налет более 3000 часов. Заслуженный военный летчик СССР (1967). Жил в Москве.

Умер 02.03.1978. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

ГРОМАКОВСКИЙ Владимир Александрович — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (15.5.1946). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 15.03.1922 в Оренбурге в семье служащего. Русский. Окончил десять классов, Краснодарскую военную авиационную школу летчиков (1942). В РККА с 1940 года.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942 года. Прошел с боями от Воронежа до Берлина. Полтора десятка боевых вылетов совершил в паре с Кожедубом. Командир звена 176-го гвардейского ИАП гвардии старший лейтенант Громаковский к маю 1945 года совершил 186 боевых вылетов на ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, лично сбил 16 самолетов противника: 1 Ю-87, 3 Ме-109, 12 ФВ-190 и 1 Хш-126 в группе.

После войны продолжал службу в ВВС. Летал на Як-17, Ла-15, МиГ-15, МиГ-17. С 1954 года — в запасе. Жил в Москве. Работал механиком-испытателем на ПО им. В.В. Чернышева.

Умер 13.10.1995. Похоронен в Москве на Митинском кладбище.

Имя Героя носит школа № 1 в городе Дербенте (Дагестан).

ЕВСТИГНЕЕВ Кирилл Алексеевич — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Дважды Герой Советского Союза (02.08.1944, 23.02.1945). Награжден двумя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Суворова III степени, орденами Отечественной войны I и II степени, орденом Красной Звезды, медалями, а также Крестом Британской империи IV степени.

Родился 17.02.1917 в поселке Хохлы ныне Шумихинского района Курганской области в семье крестьянина. Русский. Окончил семь классов Шумихинской средней школы. Поступил в Челябинское ФЗУ, где получил специальность токаря. Работал на Челябинском тракторном заводе и учился в аэроклубе. В РККА с сентября 1938 года. В 1941 году окончил Бирмскую военную авиационную школу летчиков (Амурская область). Служил там летчиком-инструктором.

На фронтах Великой Отечественной войны с марта 1943 года. Свою первую победу одержал 28.03.1943, сбив Ю-88 и Ме-109. В середине июля 1943 года назначен командиром 2-й эскадрильи, летал до конца войны с ведомым В. Мудрецовым. 5.8.1943 самолет Евстигнеева был сбит, сам он ранен. К ноябрю 1943 года совершил 144 боевых вылета, лично сбил 23 и в группе — 3 самолета противника. Гвардии капитан Евстигнеев к октябрю

1944 года совершил еще 83 боевых вылета, сбил 20 самолетов. Свою предпоследнюю победу (ФВ-190) штурман 178-го гвардейского ИАП Евстигнеев одержал на Ла-5 ФН (бортовой номер 14), на котором до него воевали И. Кожедуб и П. Брызгалов. Последний бой он провел в небе Венгрии. Всего за годы войны совершил 296 боевых вылетов, участвовал в 120 воздушных боях, сбил лично 53 (1 Хе-111, 1 Ю-88, 1 Ю-52, 1 Хш-129, 2ФВ-189, 2Ме-110, 14 Ю-87, 17Ме-109, 13 ФВ-190, Хш-126) и в группе — 3 (Хе-111, Ю-88, Ю-87) самолета противника. Все свои победы (53 личных и 3 групповые) Евстигнеев одержал на Ла-5. Это рекордное число побед в советских ВВС, одержанных одним летчиком на одном типе истребителя.

В 1949 году окончил Высшие офицерские летно-тактическое курсы, командовал полком. В 1955 году окончил Военно-воздушную академию, в 1960-м — Военную академию Генерального штаба, был направлен в Волгоград начальником штаба Качинской ВАШЛ. Позднее был заместителем командующего 73-й воздушной армией в Киеве, начальником штаба Северо-Кавказского военного округа. С 1970 года служил в Управлении учебными заведениями ВВС. С 1972 года — в запасе. Жил в Москве.

Автор книги «Крылатая гвардия» (М., 1982; 2006).

Умер 29.08.1996. Похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

В городе Шумиха Курганской области установлен бронзовый бюст Героя, на здании школы № 2в Шумихе — мемориальная доска.

ЖИГУЛЕНКОВ Борис Васильевич — летчик-истребитель, Герой Советского Союза, гвардии старший лейтенант.

Герой Советского Союза (26.10.1944). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I степени.

Родился 02.05.1922 в деревне Васильево Раменского района Московской области в семье рабочего. Русский. Окончил восемь классов, школу ФЗУ, аэроклуб. Работал токарем. В РККА с 1940 года. Окончил зерноградскую военную авиационную школу летчиков (1941).

Участник Великой Отечественной войны с июня 1943 года. Заместитель комэска 178-го гвардии ИАП. К июлю 1944 года совершил 184 боевых вылета на Ла-5, в 46 воздушных боях сбил 16 самолетов противника. Всего совершил 218 боевых вылетов на Ла-5, провел 57 воздушных боев, лично сбил 20 самолетов противника (1 Хе-111, 1 Хш-129, 3 Ю-87, 1 Ме-109, 4 ФВ-190).

Погиб в воздушном бою 07.02.1945. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

В городе Хатван его имя высечено на обелиске воинам, погибшим за

освобождение Венгрии. Одна из улиц Москвы носит имя героя.

КОРОБЕЙНИКОВ Виталий Антонович — летчик-истребитель, заслуженный военный летчик СССР, генерал-лейтенант авиации.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени, Отечественной войны I степени, тремя орденами Красной Звезды, орденами «Знак Почета», «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями.

Родился в Иваново-Вознесенске 16.12.1923. Окончил восемь классов, Ивановское кавалерийское училище им. Буденного, Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков в 1943 году. В РККА с 1941 года.

В 1943—1947 годах — летчик-инструктор в Борисоглебске, позднее — на различных летных и командных должностях в войсках. Летал на реактивных сверхзвуковых машинах. Окончил ВВА и ВАГШ. Последняя должность — заместитель начальника Главного штаба ВВС.

С 1983 года — в запасе. Освоил десятки типов отечественных самолетов и вертолетов. Среди них И-16, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Су-7, МиГ-21. Общий налет около 5000 часов.

КРАМАРЕНКО Сергей Макарович — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Герой Советского Союза (10.10.1951). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями.

Родился 10.04.1923 в селе Калиновка Роменского района Сумской области в семье крестьянина. Украинец. Окончил десять классов. В РККА с 1941 года. В 1942 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942 года. Воевал в составе 176-го гвардейского ИАП, был ведомым А.С. Куманичкина. К концу войны лично сбил 1 вражеский самолет.

Участник корейской войны с апреля 1951-го по январь 1952 года. В составе 176-го гвардейского ИАП заместитель комэска гвардии капитан Крамаренко совершил 149 боевых вылетов на МиГ-15 «бис», в воздушных боях сбил лично 13 самолетов противника (10 Ф-86, 1 Ф-80, 2 «метеора»).

В 1955 году окончил Военно-воздушную академию. Был командиром полка, заместителем командира дивизии. Летал на Як-17, Ла-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21 и Су-9. Позднее служил старшим летчиком-инструктором службы безопасности ВВС СССР. С 1970 года — военный советник в Ираке и Алжире. С 1981 года — в запасе. Ведет большую общественную работу. Живет в Москве.

Автор книги «В небе двух войн» (М., 2003).

КУБЫШКИН Алексей Георгиевич — летчик-испытатель 1-го класса и летчик-истребитель, майор.

Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды, медалями.

Родился в 1908 году. В РККА с 1931 года. В декабре 1934 года окончил Оренбургскую военную авиационную школу летчиков, был направлен на работу в НИИ ВВС.

Участвовал в испытаниях И-152 М-25В, БОК-5, И-15 «Чайка» с гермокабиной (1938), И-16 М-25В (тип 10), И-16 М-62 (тип 18), И-28 М-87, И-153 М-62 с лыжным шасси на штопор, И-26 (Як-1), Ме-109Е, И-28 М-88, УТИ-26, И-200 (МиГ-1), различных иностранных типов.

В январе — марте 1941 года возглавлял группу специалистов НИИ ВВС по переучиванию летчиков строевых частей на истребитель МиГ-3.

Участник Великой Отечественной войны. В составе 401-го ИАП специального назначения старший лейтенант Кубышкин в течение первых двух месяцев войны совершил 70 боевых вылетов на МиГ-3. В 32 воздушных боях лично сбил 5 самолетов противника (3 Ме-109 и 2 До-215), в группе — 6 (2 Ме-109, 2 Хш-126 и 2 ФВ-200).

После отрыва с фронта участвует в испытаниях И-185 с М-71 и М-82А, ЛаГГ-3 с М-82, Ла-5, Ла-5ФН, Ла-7, И-220, Як-9Б, «130» (Ла-9), УТБ-2, МиГ-9. В феврале 1946 года в Германии на аэродроме Нейхлин испытывал реактивный Ар-234.

18 августа 1947 года, в день Воздушного флота, участвовал в воздушном параде в Тушине на Ла-11 с ПуВРД.

Освоил и испытал более 120 различных типов самолетов, совершил более 8500 полетов. Летчик-испытатель 1-го класса, майор.

Умер 13.12.1988.

КУМАНИЧКИН Александр Сергеевич — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Герой Советского Союза (13.04.1944). Награжден орденом Ленина, шестью орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 26.08.1920 в поселке Баланда Саратовской области в семье рабочего. Русский. С 1930 года жил в Москве. Окончил семь классов неполной средней школы и ФЗУ. Работал токарем на обувной фабрике «Буревестник» и учился в аэроклубе. С 1938 года в РККА. В 1939 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков и был оставлен в ней летчиком-инструктором.

На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1942 года. К ноябрю 1943 года комэск 41-го гвардейского ИАП гвардии капитан Куманичкин совершил 196 боевых вылетов, провел 36 воздушных боев, лично сбил 18 и в паре — 4 самолета противника. В сентябре 1944 года направлен в 176-й гвардейский ИАП. К маю 1945 года штурман 176-го гвардейского ИАП гвардии майор Куманичкин выполнил более 300 боевых вылетов на ЛаГГ-3, Ла-5 и Ла-7, участвовал в 70 воздушных боях, сбил 31 самолет противника лично и 1 в группе.

После войны продолжал служить в ВВС. В 1947 году окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы усовершенствования командиров частей.

Участник корейской войны 1950—1953 годов. С 20 сентября 1951 года командовал 303-й ИАД, в воздушном бою на МиГ-15 «бис» сбил 1 самолет Ф-84.

В 1954 году окончил ВАГШ, служил начальником Липецкого авиационного центра, затем был на штабной работе. Летал на МиГ-15, МиГ-19, МиГ-21 до увольнения в запас в 1961 году. Жил в Воронеже.

Автор книги «Чтобы жить...» (М., 1987).

Умер 24.10.1983.

ЛОБОВ Георгий Агеевич — летчик истребитель, генерал-лейтенант авиации.

Герой Советского Союза (10.10.1951). Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Кутузова II степени, двумя орденами Отечественной войны I степени, тремя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями; иностранными орденами и медалями.

Родился 23.04.1915 в Екатеринодаре (Краснодар) в семье рабочего. Русский. Окончил семь классов, работал обжигальщиком на цементном заводе в городе Новороссийск. С 1932 года — секретарь комсомольской организации завода. В 1934 году окончил Ростовское отделение института заочного обучения партактива, в 1935-м — 1-й курс Новочеркасского авиационного института. В РККА с 1935 года. В 1939 году окончил Сталинградскую военную авиационную школу летчиков.

Участвовал в советско-финляндской войне 1939—1940 годов.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Прошел путь от заместителя комэска по политчасти до командира 7-й гвардейской ИАД. За время войны совершил 346 боевых вылетов на И-16, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5 и «яках», лично сбил 19 и в составе группы — 8 самолетов противника.

В 1946 году окончил КУОС.

Участник боевых действий в Корее. Командир 303-й ИАД (позднее — 64-го ИАК) генерал-майор авиации Лобов совершил около 60 боевых вылетов на МиГ-15 «бис», лично сбил 4 самолета противника.

В 1955 году окончил Военную академию Генерального штаба. Работал начальником кафедры Военной академии имени М.В. Фрунзе. С 1976 года — в запасе. Жил в Москве.

Умер 07.01.1994.

ЛУЦКИЙ Владимир Александрович — летчик-истребитель, заслуженный военный летчик СССР, генерал-лейтенант авиации.

Герой Советского Союза (24.08.1943). Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 21.05.1918 в Севастополе. Русский. Закончил три курса железнодорожного техникума. В РККА с 1936 года. После окончания Качинского военного авиационного училища в 1938 году продолжил службу в школе инструктором.

На фронте — с июня 1942 года в составе 434-го ИАП. Свою первую победу одержал 27.07.1942, будучи ведомым командира полка майора И. Клещева. Во время боев под Сталинградом в сентябре 1942 года сбил 5 самолетов противника. Летом 1943 года в боях на Курской дуге одержал 5 личных побед. Комэск 32-го гвардейского ИАП гвардии капитан Луцкий к концу июля 1943 года произвел 135 боевых вылетов, участвовал в 75 воздушных боях, лично сбил 11 самолетов противника. С мая 1944 года — командир 32-го гвардейского ИАП. Всего за войну провел более 300 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 20 самолетов противника.

В сентябре 1948 года подполковник Луцкий назначен командиром 324-й ИАД. Участник большинства воздушных парадов над Москвой в 1948—1951 годах. Лидировал пятерку МиГ-15 во время воздушных парадов. Летал на многих типах реактивных и сверхзвуковых боевых машин. В начале 1950-х годов полковник Луцкий — командир 9-й ИАД. Позднее командовал ИАК. После окончания в 1957 году Военной академии Генерального штаба служил заместителем командующего Ленинградским округом ПВО. Занимал должность командира Липецкого учебного центра, служил в Главном штабе ВВС, работал в Военно-воздушной академии. Ушел в запас в 1972 году. Жил и работал в Симферополе.

Умер 19.12.1976.

МАКАРОВ Валентин Николаевич — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Герой Советского Союза (28.01.1943). Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями.

Родился 30.08.1919 в Севастополе в семье рабочего. Русский. Окончил семь классов и Симферопольский аэроклуб. В РККА с 1937 года. Окончил Качинское военное авиационное училище в 1938 году.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Командир эскадрильи 511-го ИАП капитан Макаров к январю 1943 года совершил 462 боевых вылета, в 118 воздушных боях лично сбил 15 и в группе — 7 самолетов противника. Подполковник Макаров командовал 176-м ИАП. Всего совершил 650 боевых вылетов, в 160 воздушных боях на И-16, ЛаГГ-3 и «яках» лично сбил 30 (2 Хе-111, 5 Ю-88, 2 Ме-110, 3 Ю-87, 12 Ме-109, 5 ФВ-190, Хш-126) и в группе — 9 самолетов противника.

В 1947 окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы. В 1949 году в должности командира 351-го ПАП командирован в Китай. Летчики полка неоднократно вступали в бой с гоминьдановскими самолетами.

В 1956 году окончил Военную академию Генерального штаба. Летал на реактивных боевых машинах. С 1975 года — в запасе.

Умер 20.05.1978. Похоронен в Минске.

МУХИН Василий Филиппович — летчик-истребитель, подполковник.

Герой Советского Союза (23.02.1945). Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 31.12.1917 в деревне Кунторовка Ветковского района Гомельской области в семье крестьянина. Белорус. Окончил один курс финансового техникума. Работал строгальщиком на заводе «Гомсельмаш». В РККА с 1938 года. В 1941 году окончил Чугуевскую военную авиационную школу летчиков.

В действующей армии с июля 1942 года. Воевал в составе 192-го ИАЛ, с мая 1943 года — в 240-м ИАП. Командир звена 240-го ИАЛ лейтенант Мухин к июлю 1944 года совершил 227 боевых вылетов, в 64 воздушных боях сбил 15 самолетов противника. Воевал в 178-м гвардейском ИАЛ. Всего совершил 340 боевых вылетов на И-153, ЛаГГ-3 и Ла-5, лично сбил 19 самолетов противника. Около года был постоянным ведомым И.Н. Кожедуба.

В 1948 году окончил Высшую офицерскую школу штурманов ВВС. С 1950 года — в отставке. Жил в Гомеле, был лектором общества «Знание».

Умер 17.07.1984.

Почетный гражданин города Бельцы (Молдавия).

ОБРАЗЦОВ Борис Александрович — летчик-истребитель, гвардии старший лейтенант.

Герой Советского Союза (10.10.1951, посмертно). Награжден орденом Ленина, Красного Знамени, медалями.

Родился 07.04.1923 в Вологде в семье рабочего. Русский. Окончил девять классов. В РККА с 1941 года, проходил службу в учебно-тренировочном полку. В 1944 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков.

Участник Великой Отечественной войны. Летчик 176-го гвардейского ИАП на заключительном этапе войны.

В 1951 году в составе 176-го гвардейского ИАП командирован в Китай. С апреля 1951 года старший летчик старший лейтенант Образцов принимал участие в боях в небе Северной Кореи и Китая. Совершил 56 боевых вылетов на МиГ-15 «бис», провел 18 воздушных боев, лично сбил 4 самолета противника (1 Б-29, 2 Ф-86, 1 Ф-84).

Погиб в воздушном бою 11.07.1951. Похоронен в Порт-Артуре.

Навечно зачислен в списки воинской части.

ОЛЬХОВСКИЙ Николай Иванович — летчик-истребитель, подполковник.

Герой Советского Союза (04.02.1944). Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Красной Звезды, медалями.

Родился 10.10.1909 в деревне Межево Оршанского района Витебской области в семье крестьянина. Белорус. Окончил один курс педагогического техникума в городе Орша. В РККА с 1927 года. В 1928 году окончил Ленинградскую теоретическую школу летчиков, в 1930-м — Оренбургскую военную авиационную школу летчиков и летнабов, в 1936-м — Военно-воздушную академию.

На фронтах Великой Отечественной войны с января 1943 года. Комэск 193-го ИАП майор Ольховский к сентябрю 1943 года совершил 84 боевых вылета, в 17 воздушных боях сбил 12 самолетов противника. С конца 1943 года — командир 178-го гвардейского ИАП. Всего совершил 128 боевых вылетов (по другим данным — 191) на ЛаГГ-3, Ла-5, в 34 воздушных боях (по другим данным — в 41) лично сбил 19 самолетов противника.

После войны служил в Академии Военно-воздушных сил в Монине. С 1953 года подполковник Ольховский в запасе. Работал машинистом башенного крана. Жил и работал в Подмосковье, затем в Москве.

Умер 26.08.1978.

ПАШКЕВИЧ Алексей Васильевич — летчик-истребитель, генерал-майор авиации.

Герой Советского Союза (23.02.1945). Награжден двумя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 24.12.1916 в поселке Александровка Ленинградской области в семье крестьянина. Русский. Окончил семь классов. Был рабочим. В РККА с 1939 года. В 1940 году окончил Качинское военное авиационное училище летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1942 года. Комэск 63-го гвардейского ИАП гвардии майор Пашкевич к октябрю 1944 года совершил 115 боевых вылетов, сбил 16 самолетов противника. С 1944 года воевал в составе 29-го гвардейского ИАП. Всего совершил более 120 боевых вылетов на Як-1, Ла-5, Ла-7, лично сбил 20 самолетов противника.

В качестве командира 50-й ИАД полковник Пашкевич принимал участие в боях в Корее. С 1 декабря 1950-го по 5 февраля 1951 года дивизия совершила 1235 боевых вылетов, провела 40 групповых воздушных боев. Летчики дивизии сбили 61 самолет противника. Свои потери составили 5 летчиков и 7 самолетов. Совершил 30 боевых вылетов на МиГ-15. В воздушных боях сбил 1 самолет противника Ф-86 «Сейбр».

В 1955 году окончил Военно-воздушную академию. Летал на реактивных боевых машинах. Военный летчик 1-го класса.

С 1959 года — в запасе. Жил в Ленинграде.

Умер 30.8.1967. Похоронен в Ленинграде.

В городе Белорецке (Башкирия) одна из улиц носит имя Героя.

ПЕПЕЛЯЕВ Евгений Георгиевич — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (22.04.1952). Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 18.03.1918 в городе Бодайбо Иркутской области в семье рабочего-железнодорожника. Русский. Окончил школу ФЗУ и 1-й курс железнодорожного строительного техникума в городе Омск. Работал токарем в авиационно-механических мастерских в Одессе, учился в аэроклубе. В РККА с 1936 года. В 1938 году окончил Одесское военное авиационное училище летчиков. Служил на Дальнем Востоке в составе 300-го ИАП, летал на И-16, ЛаГГ-3.

На фронтах Великой Отечественной войны — ноябрь — декабрь 1943 года (на стажировке в составе 162-го ИАП). Совершил 12 боевых вылетов на Як-7Б.

Летом 1945 года капитан Пепеляев участвовал в советско-японской войне в качестве заместителя командира 300-го ИАП. Совершил около 30 боевых вылетов на Як-9Т.

В 1947 году окончил Высшие летно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава.

В качестве командира 196-го ИАП с мая по январь 1951 года принимал участие в боях в Корее. Совершил 108 боевых вылетов на МиГ-15 и МиГ-15 «бис», в 38 воздушных боях лично сбил 19 американских самолетов (15 Ф-86, 2 Ф-94, Ф-84 и Ф-80). 06.10.1951 подбил Ф-86, который совершил вынужденную посадку на территории Северной Кореи и был доставлен позднее в СССР. Полк, которым командовал полковник Пепеляев, сбил 108 американских и австралийских самолетов — самый результативный полк советских ВВС в Корее. В воздушных боях полк потерял четырех летчиков и 10 машин.

В 1958 году окончил Военную академию Генерального штаба. Командовал дивизией. Летал до 1962 года. Освоил около 30 типов крылатых машин, среди них реактивные истребители Як-15, Як-17, Як-25, Ла-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Су-9. Общий налет около 2000 часов. С 1973 года — в отставке. Живет в Москве.

Автор книги «"МиГи" против "Сейбров"».

ПЕТРЕНКО Евгений Васильевич — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (19.08.1944). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Ушакова II степени, Красной Звезды, медалями.

Родился 22.12.1918 в городе Шостка Сумской области в семье рабочего. Украинец. Окончил десять классов. В ВМФ с 1936 года. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище в 1939 году.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Первые полгода воевал в составе 9-го ИАП Черноморского флота. Защищая Севастополь и Николаев, сбил 4 неприятельских самолета. В составе 20-го гвардейского ИАП оборонял Ленинград. В июле 1942 года полк был переведен на Север, где действовал первоначально в составе отдельной морской авиагруппы ВМФ, а затем в составе ВВС Северного флота. Комэск, а затем штурман 20-го истребительного Киркенесского краснознаменного авиационного полка (ВВС Северного флота) капитан Петренко к июлю 1944 года совершил 261 боевой вылет на И-16, Як-1, Як-7, «аэрокобрах» на сопровождение торпедоносцев, бомбардировщиков и штурмовиков, на разведку и другие задания. В 69 воздушных боях сбил лично 11 и в группе 1 самолет противника.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1949 году окончил Военно-воздушную академию. Летал на реактивных боевых машинах. С 1974 года — в запасе. Жил в Ленинграде.

Умер 22.7.1976.

Бюст Е.В. Петренко установлен на аллее Героев на территории Музея ВВС Северного флота.

ПОКРЫШКИН Александр Иванович — выдающийся советский летчик-истребитель, авиационный командир, маршал авиации.

Трижды Герой Советского Союза (24.05.1943; 24.08.1943; 19.08.1944). Награжден: шестью орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, четырьмя орденами Красного Знамени, двумя орденами Суворова II степени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями; иностранными орденами, в том числе медалью «За отличную службу» (США).

Родился 06.03.1913 в Новониколаевске (ныне Новосибирск) в семье рабочего. Русский. Окончил семь классов, Пермскую школу авиационных техников (1933), Качинское военное авиационное училище летчиков (1939). В РККА с 1932 года.

С июня 1941 года — на фронте. Первую победу одержал 23.06.1941, сбив Ме-109 над рекой Прут. Комэск 16-го гвардейского ИАП гвардии капитан Покрышкин к апрелю 1943 года совершил 354 боевых вылета на МиГ-3, Як-1 и «аэрокобре», в 54 воздушных боях лично сбил 13 и в группе — 6 самолетов противника. К июлю 1943 года совершил еще 101 боевой вылет на «аэрокобре», довел число лично сбитых самолетов до 30. К маю 1944 и. о. командира 16-го гвардейского ИАП гвардии подполковник Покрышкин совершил 550 боевых вылетов, в 137 воздушных боях лично сбил 53 самолета противника. Всего за войну он совершил около 650 боевых вылетов, в 156 воздушных боях одержал 59 личных (12 Ю-88, 3 Ю-52, 1 Хш-129, 2 Ме-110, 13 Ю-87, 3 Хш-126, 23 Ме-109, 1 ФВ-190, 1 Физлер-Шторх) и 6 групповых побед. Начал воевать в Молдавии, затем сражался на Южном фронте, под Сталинградом, на Кубани, на юге Украины, опять в Молдавии, в Польше, в Германии. Создал свою школу воздушного боя, через которую прошли сотни летчиков. В 9-й гвардейской ИАД, которой с июля 1944-го он командовал, было 57 Героев Советского Союза.

В 1948 году с отличием окончил основной факультет Военной академии имени Фрунзе. Назначен заместителем командира 33-го ИАК ПВО, с 06.06.1951 — командир 88-го ИАК ПВО, с 08.05.1955 —

командующий истребительной авиацией Северо-Кавказской армии ПВО. В 1957 году, опять-таки с отличием, окончил Военную академию Генерального штаба. С 03.01.1958 — командующий 52-й воздушной армией, с августа 1959-го — командующий 8-й (Киевской) армией ПВО, с 01.07.1968 — заместитель главкома и член Военного совета войск ПВО страны. Кандидат военных наук (1969).

До 1959 года летал на многих типах современных истребителей и вспомогательных самолетов — Р-5, У-2, И-15, И-153, И-16, МиГ-3, Як-1, «аэрокобра», «кингкобра», Ла-7, Ла-9, Ла-11, Як-3, Як-11, Як-12, Як-17, МиГ-15, МиГ-17. Общий налет около 1900 часов. Военный летчик 1-го класса (1953).

01.08.1972 избран председателем ЦК ДОСААФ СССР, 16.12.1972 - присвоено звание маршала авиации. 18.11.1981 назначен военным инспектором-советником Группы генеральных инспекторов Министерства обороны СССР. Жил и работал в Москве.

Автор книг: «Крылья истребителя» (М., 1944), «Небо войны» (М., 1966), «Твоя почетная обязанность» (М., 1976), «Познать себя в бою» (М., 1986), «Бой требует мысли» (Новосибирск, 1998), «Тактика истребительной авиации» (Новосибирск, 1999).

Умер 13.11.1985. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Его именем названы улицы в Москве, Калининграде, Новосибирске, киевский аэропорт Жуляны. В Москве, Киеве, Новосибирске, Калининграде, Краснодаре открыты памятники и мемориальные доски. В Калининградской области и на Кубани открыты музеи его имени. Именем «Покрышкин» названы малая планета №3348, остров на Дальнем Востоке, дизель-электроход.

РУДЕНКО Николай Сергеевич — летчик-истребитель, майор.

Герой Советского Союза (29.06.1945). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, медалями.

Родился 12.12.1920 в слободе Ольховатка, ныне поселок Воронежской области, в семье служащего. Украинец. Окончил среднюю школу и аэроклуб. В РККА с 1940 года. Окончил Батайскую военную авиационную школу летчиков в 1942 году.

На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1942 года. Старший летчик 176-го гвардейского ИАП гвардии старший лейтенант Руденко к апрелю 1945 года совершил 186 боевых вылетов на ЛаГХ-3, Ла-5, Ла-7, в 38 воздушных боях лично сбил 21 самолет противника и 2 — в группе. Всего совершил около 250 боевых вылетов, лично сбил 27

самолетов противника. 6 ФВ-190 сбил в апреле 1945 года.

После войны продолжал службу в ВВС. С 1953 года — в авиации ВМФ. С 1954 года — в запасе. Жил в городе Борисоглебск Воронежской области. Работал электромехаником.

Умер 16.03. 2003.

САВИЦКИЙ Евгений Яковлевич — летчик-истребитель, маршал авиации, заслуженный военный летчик СССР.

Дважды Герой Советского Союза (11.05.1944, 02.06.1945). Награды: три ордена Ленина, орден Октябрьской Революции, пять орденов Красного Знамени, ордена Суворова II степени, Кутузова II степени, Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды, орден «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медали; иностранные ордена и медали.

Родился 24.12.1910 в Новороссийске Краснодарского края в семье рабочего. Русский. Окончил школу ФЗУ, работал шофером. В РККА с 1929 года. Окончил ВШЛ в 1932 году.

На фронтах Великой Отечественной войны с мая 1942 года. Командиру 3-го ИАК генерал-майору авиации Савицкому за умелое командование корпусом, 107 боевых вылетов на ЛаГГ-3 и Як-1, в которых к марту 1944 года сбил 15 самолетов противника, присвоено звание Героя Советского Союза. К концу войны командир того же корпуса генерал-лейтенант авиации Савицкий совершил 216 боевых вылетов на ЛаГГ-3, Як-1, Як-9 и Як-3, сбил лично 22 и в группе — 2 самолета противника.

С 1948 года командовал авиацией ПВО. В 1955 году окончил Военную академию Генерального штаба. С 1966 года — заместитель главнокомандующего войсками ПВО страны. Маршал авиации (1961). С 1980 года — в Группе генеральных инспекторов МО СССР. Кандидат в члены ЦК КПСС в 1961—1966 годах. Депутат Верховного Совета СССР 6-го созыва. Ленинская премия (1978). Заслуженный военный летчик СССР (1965). Рекордсмен по официальному налету среди военных летчиков — 12 943 часа, 5586 посадок. Летал на многих типах советских истребителей — от И-2 до МиГ-21. Наибольший налет на Як-25. Последний самостоятельный полет совершил в 1974 году. Жил и работал в Москве.

Автор книг: «В небе над Малой землей» (М.,1979), «Я — "Дракон". Атакую» (М., 1983), «Небо — для смелых» (М.,1985), «Полвека с небом» (М.,1988).

Умер 06.04.1990. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Бронзовый бюст Героя установлен на родине.

СЕМЕНОВ Федор Георгиевич — летчик-истребитель, капитан.

Герой Советского Союза (04.02.1944). Награжден орденом Ленина,

двумя орденами Красного Знамени, медалями.

Родился 26.12.1918 в селе Ново-Лаврово ныне Воскресенского района Московской области в семье крестьянина. Русский. Образование неполное среднее. В РККА с 1938 года. В 1940 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал в составе 193-го ИАП, затем 240-го ИАП. Помощник командира 240-го ИАП капитан Семенов к сентябрю 1943 года совершил 340 боевых вылетов, лично сбил 8, в группе 4 и уничтожил на аэродромах 3 неприятельских самолета. Всего совершил около 400 боевых вылетов на И-16, ЛаГГ-3 и Ла-5, лично сбил не менее 15 самолетов противника. 19.10.1944 сбит в воздушном бою, попал в плен.

Погиб в плену в 1944 году.

СЕРЕДА Игорь Емельянович — летчик-истребитель, капитан.

Герой Советского Союза (15.05.1946). Награжден орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Отечественной войны II степени, медалями.

Родился 25.08.1921 в Москве в семье рабочего. Русский. Окончил десять классов. В РККА с 1938 года. В 1939 году окончил Иркутское военное авиационное техническое училище, в 1943-м — Вязниковскую военную авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Командир звена 178-го гвардейского ИАП гвардии лейтенант Середа совершил 159 боевых вылетов на Ла-5, в 27 воздушных боях сбил 17 самолетов противника.

С 1948 года — в запасе. Жил в Кишиневе. Занимался литературной деятельностью.

Автор книг: «Группа "Меч"» (1961), «О вас, боевые друзья» (1983); «Между двух зорь» (1985), «Осенние листья» (1987); «Мгновение и вся жизнь» (1988). Все издания осуществлены в Кишиневе.

Умер 05.10.1988.

В городе Унеча открыта мемориальная доска, посвященная Герою.

СУББОТИН Серафим Павлович — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (10.10.1951). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 15.01.1921 в деревне Красногорье Первомайского района Ярославской области в семье крестьянина. Русский. Окончил десять классов. В РККА с 1938 года. В 1940 году окончил кавалерийское училище,

в 1942 году — Ульяновскую военную авиационную школу летчиков, после чего проходил службу в запасном авиаполку.

В 1946 году прибыл служить в составе 176-го гвардейского ИАП, в составе которого находился до лета 1952-го. В декабре 1950-го убыл в правительственную командировку в КНР, принимал участие в оказании интернациональной помощи народам КНР и КНДР в период войны на Корейском полуострове в качестве старшего штурмана 176-го гвардейского ИАП. За период с апреля 1951-го по февраль 1952 года совершил более 100 боевых вылетов на МиГ-15 «бис», лично сбил 9 самолетов противника (один из них тараном).

В 1956 году окончил Военно-воздушную академию. Служил в войсках ПВО на должностях командира полка, командира дивизии и закончил службу на должности заместителя начальника штаба ИАК ПВО в Заполярье. За время службы в авиации освоил следующие типы самолетов: У-2, Ут-2, И-16, Як-1, Як-3, Як-12, Як-15, Ла-5, Ла-7, Ла-9, МиГ-15, МиГ-17. Общий налет — 2200 часов. С 1973 года — в запасе.

Жил и работал в городе Черкассы (Украина).

Умер 22.04.1996.

ТЕРНЮК Алексей Эммануилович — летчик-истребитель, полковник.

Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды, медалями.

Родился в Днепропетровске в 1922 году. Окончил восемь классов, аэроклуб, Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков в 1942 году. В РККА с 1941 года.

Участник Великой Отечественной войны с 1943 года. Летчик, старший летчик, затем командир эскадрильи 240-го ИАП (178-го гвардейского ИАП) гвардии капитан Тернюк совершил 354 боевых вылета на Ла-5, в 59 воздушных боях лично сбил 10 и в группе — 1 самолет противника.

После войны служил в ВВС. Летал на реактивных машинах. Уволен в запас в 1979 году.

ТИТАРЕНКО (по другим документам — Титоренко) Дмитрий Семенович — летчик-истребитель, гвардии полковник.

Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Родился в 1915 году. Окончил шесть классов, военное авиационное училище летчиков в 1937 году. В РККА с 1935 года.

Участник Великой Отечественной войны с первого ее дня. Старший летчик, затем командир звена, комэск, помощник командира полка по

воздушно-стрелковой службе 19-го ИАП (176-го гв. ИАП) гвардии майор Титаренко совершил более 400 боевых вылетов на МиГ-3, Ла-5, Ла-7, лично сбил 7 самолетов противника.

Участник корейской войны с апреля 1951-го по февраль 1952 года в должности начальника воздушно-стрелковой службы 324-й ИАД. Участие в боевых вылетах было запрещено командиром дивизии. Активно участвовал в оповещении и наведении, в руководстве боями.

Погиб 23.03.1953 в авиакатастрофе, при проведении ночных полетов (его МиГ-15 столкнулся в воздухе с УТИ МиГ-15, пилотируемым летчиками Шеберстовым и Лазутиным).

ЧУПИКОВ Павел Федорович — летчик-истребитель, генерал-полковник авиации.

Герой Советского Союза (19.08.1944). Награжден четырьмя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, пятью орденами Красного Знамени, орденом Суворова III степени, двумя орденами Отечественной войны I степени, четырьмя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 21.12.1913 в Ташкенте в семье рабочего. Русский. Окончил семь классов. Работал на Ташкентском паровозоремонтном заводе. В РККА с 1931 года. В 1932 году окончил Вольскую военную авиационную школу техников и в 1940-м — Качинскую военную авиационную школу летчиков.

В 1938 году участвовал в боях у озера Хасан в должности инженера авиаэскадрильи. На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. В 1941 — 1942 годах — заместитель командира эскадрильи, штурман 170-го ИАП, с июля 1942-го — командир 40-го ИАП (с февраля 1943 года — 41-го гвардейского ИАП). С октября 1943 года — заместитель командира 8-й гвардейской ИАД, с марта 1944 года — командир 19-го ИАП (с августа 1944 года — 176-го гвардейского ИАП). В 1941 году был дважды сбит на ЛаГГ-3, покидал самолет с парашютом. Гвардии полковник Чупиков к июню 1944 года совершил 388 боевых вылетов, в 72 воздушных боях сбил лично 11 и в группе — 8 самолетов противника. Всего за войну совершил 437 боевых вылетов на И-16, ЛаГГ-3, Ла-5 и Ла-7, в 84 воздушных боях лично сбил 16 (1 Хе-111, 1 До-215, 2 Ю-88, 2 Ю-52, 1 Ю-87, 4 Ме-109, 5 ФВ-190) самолетов противника, один 32-местный планер и в группе — 8 вражеских самолетов. Воевал на Северо-Кавказском, Закавказском, Воронежском, 1-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах.

После войны продолжал службу в ВВС. В числе первых освоил реактивную технику Летал на реактивных боевых машинах, в том числе на МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19. Освоил 26 типов самолетов и 1 вертолет.

Военный летчик 1-го класса. В 1954 году окончил Военную академию Генерального штаба. Командовал 22-й и 34-й воздушными армиями. В 1959—1960 годах — начальник Управления боевой подготовки Военно-воздушных сил. Был генерал-инспектором Главной инспекции Министерства обороны СССР. С 1976 года — в запасе. Жил в Москве.

Умер 23.06.1987. Похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

ШЕБАНОВ Федор Акимович — летчик-истребитель, старший лейтенант.

Герой Советского Союза (10.10.1951). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, медалями.

Родился 26.05.1921 в селе Студенки Новодеревенского района Рязанской области в семье крестьянина. Русский. Окончил первый курс музыкального техникума. В РККА с 1940 года. Окончил Одесскую военную авиационную школу летчиков в 1942 году.

Участник Великой Отечественной войны. После войны служил в ВВС.

Старший лейтенант летчик 196-го ИАП в 1951 году, совершил 60 боевых вылетов на МиГ-15 «бис» во время корейской войны, в 18 воздушных боях лично сбил 6 самолетов противника. Свою шестую победу (и пятую победу над реактивным самолетом) одержал 20.05.1950.

Погиб в воздушном бою 26.10.1951.

На родине установлен бюст Героя.

ШЕБЕРСТОВ Константин Яковлевич — летчик-истребитель, гвардии майор.

Награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Родился 14.03.1919 в деревне Дерябиха Ивановской области. Окончил семь классов, аэроклуб, Ульяновскую военную авиационную школу летчиков (1940). В РККА с 1939 года. Служил летчиком-инструктором в школе, затем в составе 22-го запасного авиаполка.

Участник Великой Отечественной войны. Дважды направлялся на боевые стажировки — в составе 30-го гвардейского ИАП и в составе 821-го ИАП. В составе 821-го ИАП в 1944 году совершил около 30 боевых вылетов, в семи воздушных боях лично сбил 2 самолета противника.

С сентября 1946 года лейтенант Шеберстов служил в составе 176-го гвардейского ИАП.

Участник корейской войны с апреля 1951 года по конец января 1952 года. Заместитель командира 176-го гвардейского ИАП гвардии майор Шеберстов совершил около 140 боевых вылетов на МиГ-15, в 50 воздушных боях сбил в небе Кореи 13 самолетов противника.

Погиб в авиакатастрофе при проведении ночных полетов 23.03.1953, когда его УТИ МиГ-15 (Шеберстов, Лазутин) столкнулся в воздухе с МиГ-15, пилотируемым Титаренко.

ШЕЛАМОНОВ Николай Константинович — летчик-истребитель и летчик-испытатель, полковник.

Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени и Красной Звезды, медалями.

Родился 24.12.1915 в селе Екатериновка Лунинского района Пензенской области в семье крестьянина. Русский. Окончил семь классов, школу ФЗУ в Пензе. Учился на вечернем отделении механического техникума. В 1936 году окончил Пензенский аэроклуб, работал там летчиком-инструктором. В РККА с 1936 года. В 1939 году окончил Ульяновскую школу летчиков-инструкторов. Работал летчиком-инструктором в Орше, затем в Армавире. В 1941 году школа была эвакуирована в город Фергана Узбекской ССР. За время работы в школе подготовил 28 летчиков-истребителей. В 1945 году назначен командиром звена, присвоено звание лейтенанта. В 1946 году переведен в 29-й ИАП. Участвовал в воздушных парадах. Военный летчик 1-го класса (1950).

С декабря 1950 года находился в правительственной командировке в Китае. За время боевых действий с апреля 1951 года по конец января 1952 года совершил 103 боевых вылета на МиГ-15 и МиГ-15 «бис», провел 25 воздушных боев, лично сбил 5 самолетов противника.

После войны работал летчиком-испытателем на заводах в Куйбышеве, Горьком, Киеве. Налет на истребителях более 3500 часов. Общий налет 4700 часов. Живет в Киеве.

ЩЕРБАКОВ Александр Александрович — летчик-истребитель, заслуженный летчик-испытатель СССР.

Герой Советского Союза (26.04.1971). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, Трудового Красного Знамени, медалями.

Родился 15.09.1925 в Сормове (территория нынешнего Нижнего Новгорода) в семье видного советского государственного и партийного деятеля А.С. Щербакова. Окончил девять классов, аэроклуб, Вязниковскую военную авиационную школу летчиков (1943). В РККА с 1943 года.

Участник Великой Отечественной войны с 1943 года. Летчик 12-го гвардейского ИАП (ПВО Москвы), 176-го гвардейского ИАП. Совершил 25 боевых вылетов на Ла-7.

Окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Жуковского (1951), Школу летчиков-испытателей (1953). В 1953—1986

годах — летчик-испытатель ЛИИ имени Громова. Выполнил наибольшее в стране и мире число испытаний на штопор. Испытывал на штопор МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, Як-25, Як-27, Як-28, Су-7, Су-9, Су-11, Су-24, Су-25. Провел большой объем испытаний истребителей на критические режимы полета. Заслуженный летчик-испытатель СССР (1967), кандидат технических наук (1986).

С 1986 года — в отставке. Живет в Москве, работает ведущим инженером в ОКБ им. Микояна.

ЩЕРБАКОВ Иван Иванович — летчик-истребитель, полковник.

Герой Советского Союза (15.05.1946). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 29.12.1915 в деревне Ивашково Пронского района Рязанской области в семье крестьянина. Русский. Окончил восемь классов, школу ФЗУ, аэроклуб, Ярославскую военную авиационную школу пилотов (1940). В РККА с 1940 года, служил летчиком-инструктором.

На фронтах Великой Отечественной войны с января 1944 года. Комэск 176-го гвардейского ИАП гвардии капитан Щербаков к концу войны совершил 123 боевых вылета на Ла-7, в 20 воздушных боях лично сбил 15 самолетов противника.

После войны продолжил службу в ВВС. Летал на реактивных боевых машинах. Уволен в запас в 1957 году. Жил и работал в Кременчуге Полтавской области.

Умер 04.12.1960. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

ЩЕРБИНА Павел Андреевич — летчик-инструктор, военный летчик 2-го класса, полковник.

Награжден орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 20.02.1919 в селе Княжное Нововодолажского района Харьковской области в семье крестьянина. Окончил семь классов, Харьковский аэроклуб. В РККА с 1938 года. В качестве красноармейца участвовал в советско-финляндской войне 1939—1940 годов.

Окончил Чугуевское военное авиационное училище летчиков (1941). Служил в училище летчиком-инструктором. За годы войны подготовил для фронта 49 летчиков-истребителей, нескольких Героев Советского Союза. В 1947 году окончил в Грозном летно-методические курсы для инструкторов и командиров звеньев. После войны занимал должности заместителя командира полка по политической части, был начальником политотдела дивизии, инспектором политуправления ВВС Туркестанского военного

округа. Летал до 1950 года. Освоил 23 типа самолетов, в том числе И-16, ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, Ла-9, Як-15, Як-17, МиГ-15. Военный летчик 2-го класса. Общий налет более 2500 часов, совершил около 10 000 посадок.

В отставке с 1976 года. Живет в городе Люберцы.

ЯКИМОВ Алексей Петрович — летчик-испытатель, заслуженный летчик-испытатель СССР.

Герой Советского Союза (22.07.1966). Награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, пятью орденами Красной Звезды, медалями.

Родился 06.02.1914 в селе Верх-Яйва Пермской области в семье крестьянина. Русский. Окончил восемь классов, три курса Уральского горного института, Оренбургское военное авиационное училище летчиков (1937). Служил там летчиком-инструктором.

Участник Великой Отечественной войны. В составе 2-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи ПВО Москвы выполнил 11 боевых вылетов на МиГ-3.

В 1941 — 1951 годах на испытательной работе в ЛИИ (г. Жуковский). Провел испытания Ла-5, участвовал в испытаниях МиГ-3, И-250, Ту-4. В 1951—1954 годах — летчик-испытатель ОКБ-30 (Москва). В 1954— 1971 годах — летчик-испытатель ОКБ А.Н. Туполева. Выполнил первый полет и провел испытания Ту-114 и Ту-104Е, участвовал в испытаниях Ту-16, Ту-95, Ту-124. Провел испытания по дозаправке Ту-16 и Ту-95.

В запасе с 1971 года. Жил и работал в городе Жуковский.

Умер 10.03.2006.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И.Н. КОЖЕДУБА

1920, 8 июня (возможно, 1922, 6 июля) — родился в селе Ображеевка Новгород-Северского уезда Черниговской области в семье крестьянина Никиты Илларионовича и Стефаниды Ивановны (до замужества — Веремес).

1929, сентябрь — поступил в Ображеевскую неполную среднюю школу.

1934, сентябрь — поступил на рабфак в Шостке и работал библиотекарем в Ображеевке.

1936, ноябрь — смерть матери.

Сентябрь — студент Шосткинского химико-технологического техникума.

1939 — учет Шосткинского аэроклуба.

Апрель — совершил первый полет на У-2 с инструктором А.С. Кальковым.

12 июля — совершил первый самостоятельный полет на У-2. 3 февраля — курсант Чугуевского военного авиационного училища летчиков (с марта 1941 года — военная авиационная школа летчиков).

1941, январь — инструктор-летчик той же школы.

1942, 23 февраля — присвоено звание «старший сержант».

12 ноября — зачислен (сверх штата) в качестве пилота в 240-й истребительный авиационный полк 2-й воздушной армии.

13 марта — в составе 240-го ИАП прибыл на Воронежский фронт.

1943, 15 марта — совершил первый боевой вылет на Ла-5Ф.

15 мая — присвоено звание «младший лейтенант».

6 июля — одержал первую воздушную победу, сбив в ходе Курской битвы Ю-87.

5 августа — присвоено звание «лейтенант». Август — вступил в ряды ВКП(б).

20 августа — назначен командиром авиационной эскадрильи. 30 сентября — 12 октября — беспрецедентная в истории советских ВВС серия воздушных боев, в которых на счет Кожедуба были записаны сбитыми 14 самолетов противника. 10 ноября — присвоено звание «старший лейтенант».

1944, 4 февраля — Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза.

24 апреля — присвоено звание «капитан».

7 июля — назначен заместителем командира 176-го гвардейского истребительного авиационного полка.

19 августа — награжден второй медалью «Золотая Звезда» Героя Советского Союза и орденом Ленина.

19 ноября — приказом главкома ВВС РККА присвоено звание «майор».

1945, 17 апреля — две последние (61-я и 62-я) воздушные победы Кожедуба — сбиты вражеские самолеты ФВ-190.

17 мая — смерть отца Никиты Илларионовича.

18 августа — награжден третьей медалью «Золотая Звезда» Героя Советского Союза и орденом Ленина.

Сентябрь — поездка на родину. Вышла в свет первая книга «Три сражения».

Октябрь — зачислен на командный факультет Краснознаменной Военно-воздушной академии (Монино).

1946, 2 января — зарегистрирован брак с Колдашевой Вероникой Николаевной.

9 февраля — избран депутатом Верховного Совета СССР 2-го созыва.

4 января — родилась дочь Наталья.

1947, июль — совершил первый полет на реактивном истребителе Як-17.

1949, 20 января — приказом главкома ВВС РККА присвоено звание «подполковник».

Апрель — вышла в свет книга «Служу Родине».

6 мая — окончил командный факультет Военной академии командного и штурманского состава ВВС (ВВА).

20 июня — назначен заместителем командира 31-й истребительной авиационной дивизии.

10 июля — назначен помощником командира 324-й Свирской краснознаменной истребительной авиационной дивизии. Декабрь — назначен заместителем командира 324-й дивизии.

1950, 12 марта — избран депутатом Верховного Совета СССР 3-го созыва.

20 октября — приказом Военного министра СССР присвоено звание «Военный летчик 1-го класса».

17 ноября — назначен командиром 324-й Свирской Краснознаменной

истребительной авиационной дивизии.

7 декабря — отбыл в правительственную командировку в Китайскую Народную Республику, где командовал 324-й ИАД, участвовавшей в воздушных боях над территорией Северной Кореи и Китая.

1951, 3 января — приказом Военного министра СССР присвоено звание «полковник».

3 апреля — первая воздушная победа дивизии — гвардии капитан И. Яблоков на встречных курсах сбил «сейбр».

12 апреля — самый известный воздушный бой корейской войны.

Летчики дивизии Кожедуба, не потеряв своих самолетов, сбили 10 Б-29 и 2 Ф-80.

1952, 17 января — последняя воздушная победа 324-й ИАД в корейской войне — гвардии майор Субботин сбил Ф-86 «Сейбр».

22 февраля — возвратился из правительственной командировки в КНР.

24 ноября — родился сын Никита.

1953, 3 августа — постановлением Совета Министров СССР присвоено звание «генерал-майор авиации».

1954, 14 марта — избран депутатом Верховного Совета СССР 4-го созыва.

1955, с 14 февраля — слушатель авиационного факультета Высшей ордена Суворова I степени военной академии имени К.Е. Ворошилова.

1956, 1 ноября — назначен заместителем начальника управления боевой подготовки ВВС.

1958, 29 апреля — назначен первым заместителем командующего 76-й воздушной армией Ленинградского военного округа. 15 мая — утвержден членом Военного совета армии.

1962, 27 апреля — постановлением Совета Министров СССР присвоено звание «генерал-лейтенант авиации».

1964, 20 января — назначен первым заместителем командующего и членом Военного совета ВВС Московского военного округа.

1965, 4 декабря — назначен первым заместителем командующего авиацией Московского военного округа.

1967, май — вышла в свет книга «Верность отчизне».

1969, декабрь — совершил последний самостоятельный полет на вертолете Ми-4.

1970, 29 апреля — присвоено звание «генерал-полковник авиации».

1971, 19 февраля — назначен первым заместителем начальника боевой подготовки ВВС СССР.

1978, 6 февраля — приказом министра обороны СССР назначен

Военным инспектором-советником Группы генеральных инспекторов
Министерства обороны СССР

1985, 7 мая — присвоено звание «маршал авиации».

1991, 8 августа — умер на даче в Монине от сердечного приступа.
Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Книги и статьи И.Н. Кожедуба
- Кожедуб И.Н. Три сражения. М: Воениздат, 1945.
- Кожедуб И.Н. Служу Родине. М.; Л.: Детгиз, 1949.
- Кожедуб И.Н. В воздушных боях. М.: Детгиз, 1951.
- Кожедуб И.Н. Праздник Победы. М.: Детгиз, 1963.
- Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966.
- Кожедуб И.Н. Искусство поиска // Сталинский сокол. 1945. 16 мая.
- Кожедуб И.Н. Атака, скорость // Сталинский сокол. 1945. 19 мая.
- Кожедуб И.Н. Маневр, дистанция // Сталинский сокол. 1945. 26 мая.
- Кожедуб И.Н. За Родину, с именем Сталина // Правда. 1945. 20 августа.
- Кожедуб И.Н. Первое боевое «крещение» / Сто сталинских соколов в боях за Родину. М, 1947.
- Кожедуб И.Н. Равнение на мужество // Коммунист вооруженных сил. 1965. № 8.
- Кожедуб И.Н. Защищая небо отчизны / Летчики (ЖЗЛ). М.: Молодая гвардия, 1978.
- Кожедуб И.Н. Над фашистским логовом / Поэма о крыльях. Записки авиаторов. М.: Современник, 1988.
- Кожедуб И.Н. Сплав патриотизма, отваги, мастерства / На грани возможного. М.: Знание, 1990.
- Книги и статьи военных летчиков и летчиков-испытателей
- Абакумов Б. С Взгляд из кабины «мига» // Крылья Родины. 1998. № 1.
- Лрхипенко Ф.Ф. Записки летчика-истребителя. М.: НПП «Дельта», 1999.
- Баевский Г.А. С авиацией через XX век. М.: Дельта-НБ, 2001.
- Баклан А.Я. Небо, прошитое трассами. М.: ДОСААФ, 1979.
- Богданов П.А. Маршал Новиков. Страницы жизни. М.: НПП «Дельта», 2006.
- Ворожейкин А.В. Рассвет над Киевом. М.: Воениздат, 1966.
- Ворожейкин А.В. Последние атаки. М.: ДОСААФ, 1979.
- Выборное А.И. Всегда в боевой готовности. М.: Дельта, 2005.
- Евстигнеев К А. Крылатая гвардия. М.: Воениздат, 1986.
- Каманин Н.П. Скрытый космос. Т. 1—4. М., 2001.
- Крамаренко С.М. В небе двух войн. М.: НПП «Дельта», 2003.
- Куманичкин А.С. Чтобы жить... М.: Молодая гвардия, 1987.

- Микоян С.А. Воспоминания военного летчика-испытателя. М.: Техника — молодежи, 2002.
- Пепеляев Е.Г. «МиГи» против «Сейбров». М.: Дельта, 2000.
- Решетников В.В. Избранники времени. М.: Дельта, 2006.
- Рюдель Г.У. Пилот «Штуки». М.: Центрполиграф, 2008.
- Руденко С.И. Крылья Победы. М.: Воениздат, 1976.
- Савицкий Е.Я. Полвека с небом. М.: Воениздат, 1988.
- Середа И.Е. Группа «меч». Кишинев, 1961.
- Середа И.Е. О вас, боевые друзья. Кишинев, 1983.
- Федоров И.В. В небе Украины ведомые «Дракона». Черкассы: Сияч, 1997.
- Щербаков А.А. Летчики, самолеты, испытания. М.: Авико-пресс, 2002.
- Якимов А. 5 летных дней (об испытаниях Ла-5) // Авиация и космонавтика. 1973. № 11,12.
- Исследования
Авиация Второй мировой войны. Смоленск: Русич, 2001.
- Адлер Е.Г. Земля и небо. М.: Русавиа, 2004.
- Быков М.Ю. Советские асы 1941—1945. Победы сталинских соколов. М: Яуза, Эксмо, 2008.
- Военно-воздушная академия имени Ю.А. Гагарина. Монино, 2000.
- Гагин В.В. Иван Кожедуб и Александр Куманичкин. Война в Корее. До и после. Воронеж: Илдва, 2004.
- Герман А.А., Сеидов И.А. Красные дьяволы на 38-й параллели. Киев: Руслана, 1998.
- Давтян С.М. Пятая воздушная. М.: Воениздат, 1990.
- Качурш В. Иван Кожедуб. Київ: Молодь, 1948.
- Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Наука, 1977.
- Набока В.П. Советские летчики на защите неба Китая и Кореи (1950—1951). Краснодар: Советская Кубань, 1999.
- Попов И.Я., Лаврёнов С.Я., Богданов В.Н. Корея в огне войны. М.; Жуковский: Кучково поле, 2005.
- Сеидов И., Сутягин Ю. Гроза «Сейбров». М.: Эксмо, Яуза, 2006.
- Тепсуркаев Ю., Крылов Л. «Сталинские соколы» против «летающих крепостей». М.: Яуза, Эксмо, 2008.
- Тимофеев А.В. Покрышкин (ЖЗЛ). М.: Молодая гвардия, 2003.
- Фалалеев Ф.Я. В строю крылатых. Ижевск: Удмуртия, 1978.
- Федосов Е.А. Полвека в авиации. Записки академика. М.: Дрофа, 2004.
- Чуев Ф.И. Солдаты империи: беседы, воспоминания, документы. М.:

Ковчег, 1998.

Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР. 1938—1950 гг. 2-е издание. М.: Машиностроение, 1988.

Шахурин А.И. Крылья победы. М., 1985.

Davis L. Mig Alley. Air to air Combat over Korea. Squadron/Signal publications, Carrollton, 1978.

Gunston B. The Illustrated Directory of Fighting Aircraft of World War II. London: Salamander Books Ltd., 1988.

Isby D. Fighter Combat in the Jet Age. London: Harper Collins, 1997.

McDonald F., Callum A. Korea. The War before Vietnam. McMillan Press, 1986.

Rendall Ivan. Splash one. The Story of Jet Combat. London: Cassel, 1999.

Seidl Hans D. Stalin's Eagles. Atglen, PA: Schiffer Military History, 1998.

Toliver R. & Constable J. Fighter Aces of the Luftwaffe. Atglen, PA: Schiffer Military History, 1996.

Периодическая литература

Алексеев С. Рождение Ла-5 // Мир авиации. 1993. № 4.

Котловский А.В. Двадцать лет в боях: история боевого применения истребителя МиГ-15//Аэрохобби. 1994. № 2, 3.

Котловский А., Сеидов И. Горячее небо «холодной войны» // Мир авиации. 1996. № 1.

Крылов Л., Тепсуркаев Ю. Правительственная командировка // Авиамастер. 1997. № 3.

Семенухин Г. Атаки с бреющего полета // Сталинский сокол. 1945. 21 марта.

Серов Г. В начале реактивной эры // Самолеты мира. 1997. № 3, 4.

Архивные материалы

ЦАМО РФ, ф. 240 иап, оп. 673508, д. 1. ЦАМО РФ, ф. 240 иап, оп. 673510, д. 1.

ЦАМО РФ, ф. 178 гиап, оп. 143513, 396562, 673504, 673510, д. 1-6.
ЦАМО РФ, ф. 176 гиап, оп. 517026, д. 6; 518805, 692009, 692012, д. 1-2;
539888С, д. 7.

ЦАМО РФ, ф. 196 иап, оп. 152774сс, д. 2-3; оп. 674066с, д. 1.

ЦАМО РФ, ф. 324 иад, оп. 539839с, д. 1; оп. 152706сс, д. 7.

ЦАМО РФ, ф. 303 иад, оп. 539831, д. 1.

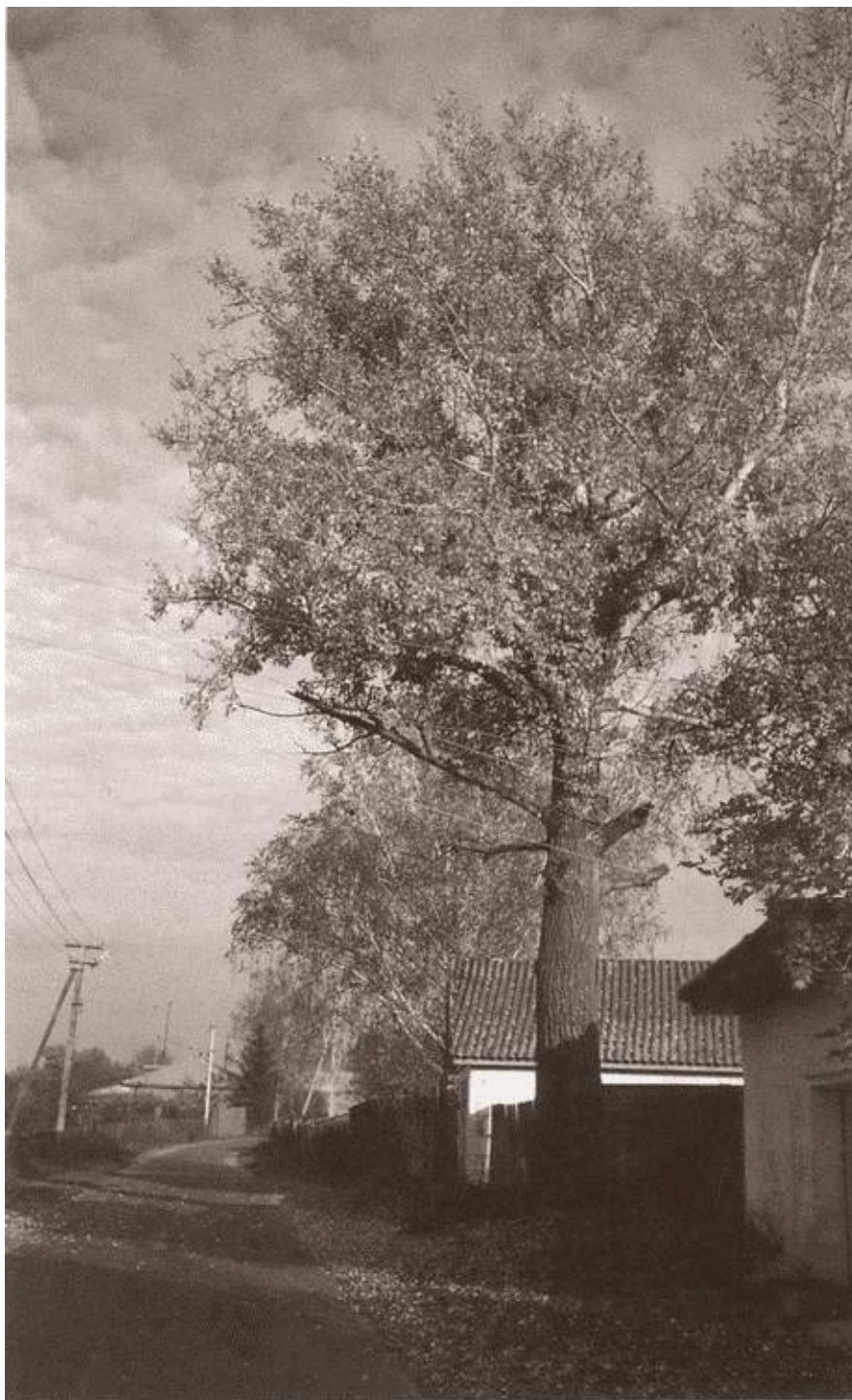
ЦАМО РФ, ф. 64 иак, оп. 174045сс, д. 75, 86, 98, 101.

ЦАМО РФ, личное дело И.Н. Кожедуба.

Наградные документы И.Н. Кожедуба.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

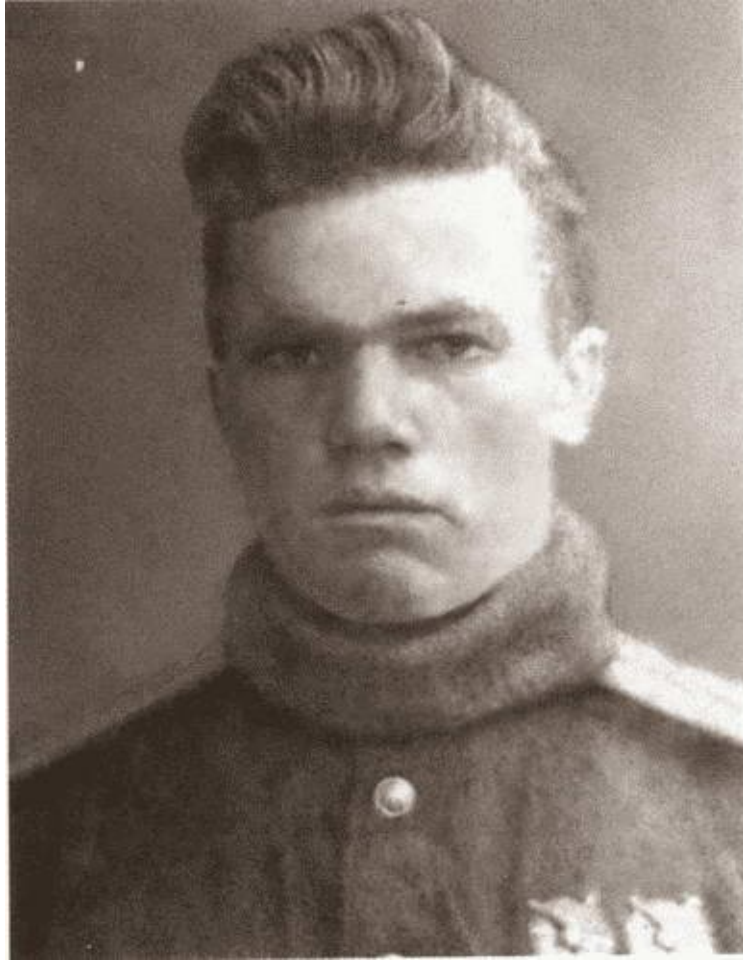




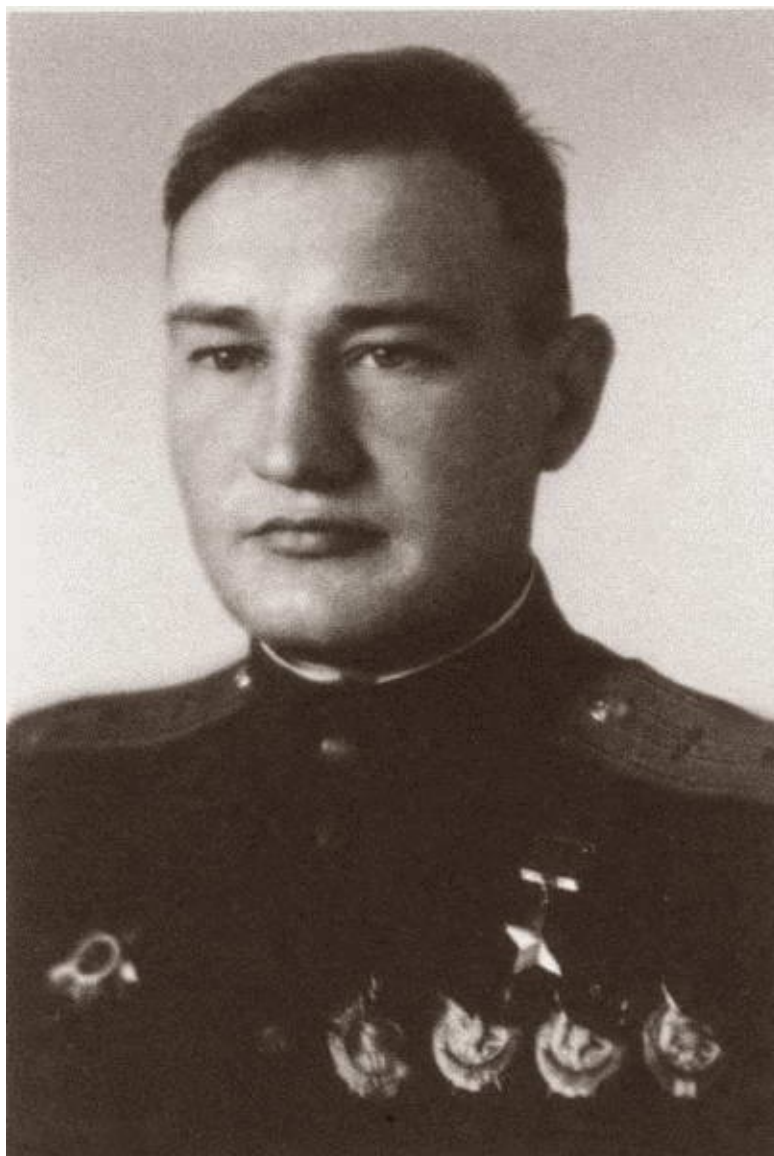
Село Образжеевка, улица И. Кожедуба (бывшая Поповская)



Довоенное фото И. Кожедуба. 1940 г.



Один из снимков военных лет



Василий Мухин - ведомый И. Кожедуба



*Звено младшего лейтенанта Ю. Любеньюка (справа — К. Евстигнеев, в центре — А. Амелин).
Апрель 1943 г.*



Павел Брызгалов, вначале — ведомый И. Кожедуба, затем — командир эскадрильи



Летчики 240-го ИАП на аэродроме «Уразово»



Кожедуб после получения именного самолета ЛФ-5 ФН от колхозника В.В. Конева



Командир полка Н.И. Ольховский. 1944 г.



Евстигнеев — Кожедубу: сбил двух



У легендарного «самолета колхозника Конева»



На счету И. Кожедуба — 18 сбитых Ю-87

4-й сбитой ME-109

- 2 -

Взлет!
- 20 м в!

Мухом брэнкман:
судно сверху
атакует месс!

Взлет взлет

удале и побольше влево.

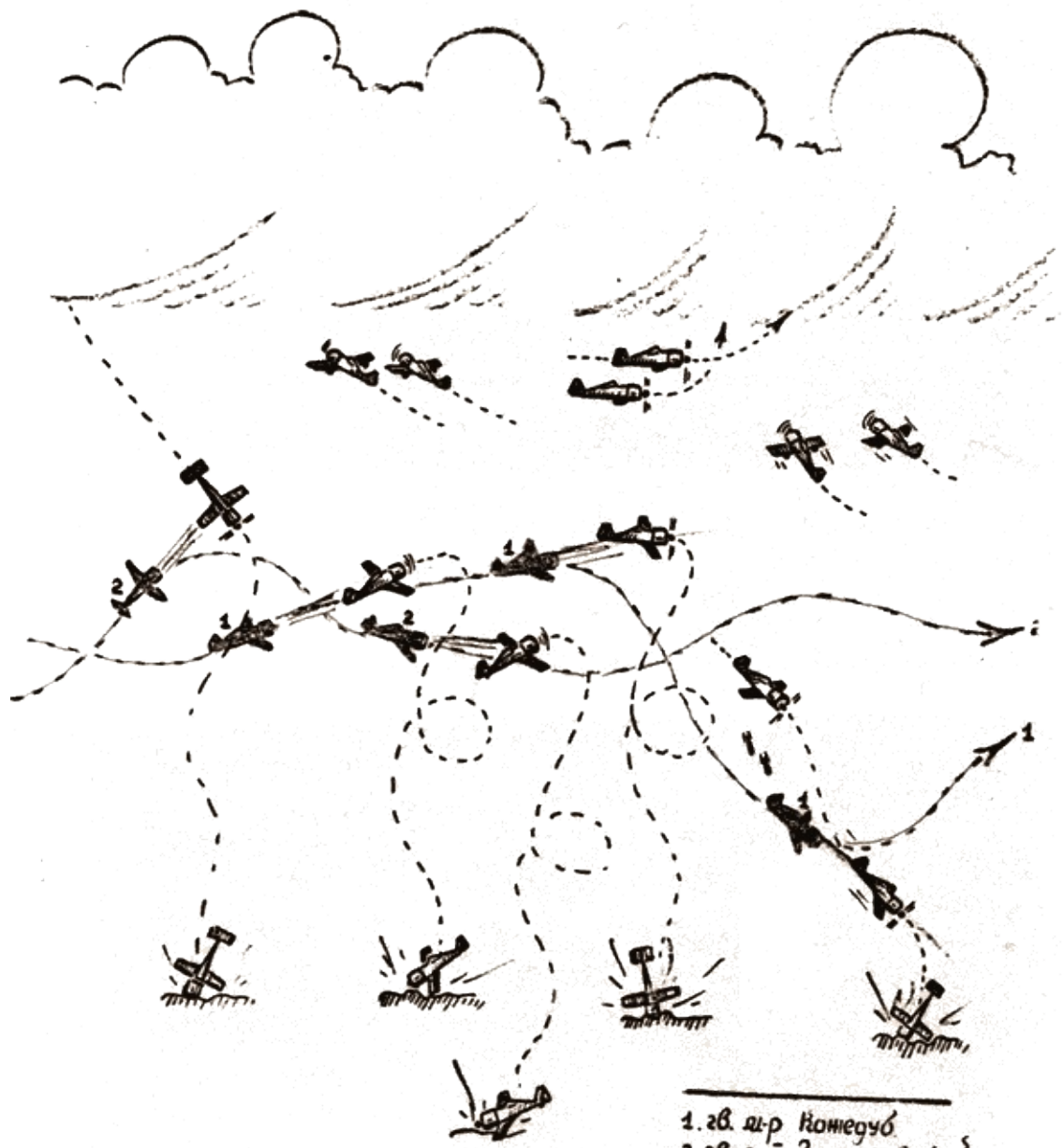
ME-109

5й сбитой

Схема воздушного боя, сделанная рукой Кожедубе

Схема
возд. боя пары зв. л-ра Конечуб 12.2.45г.

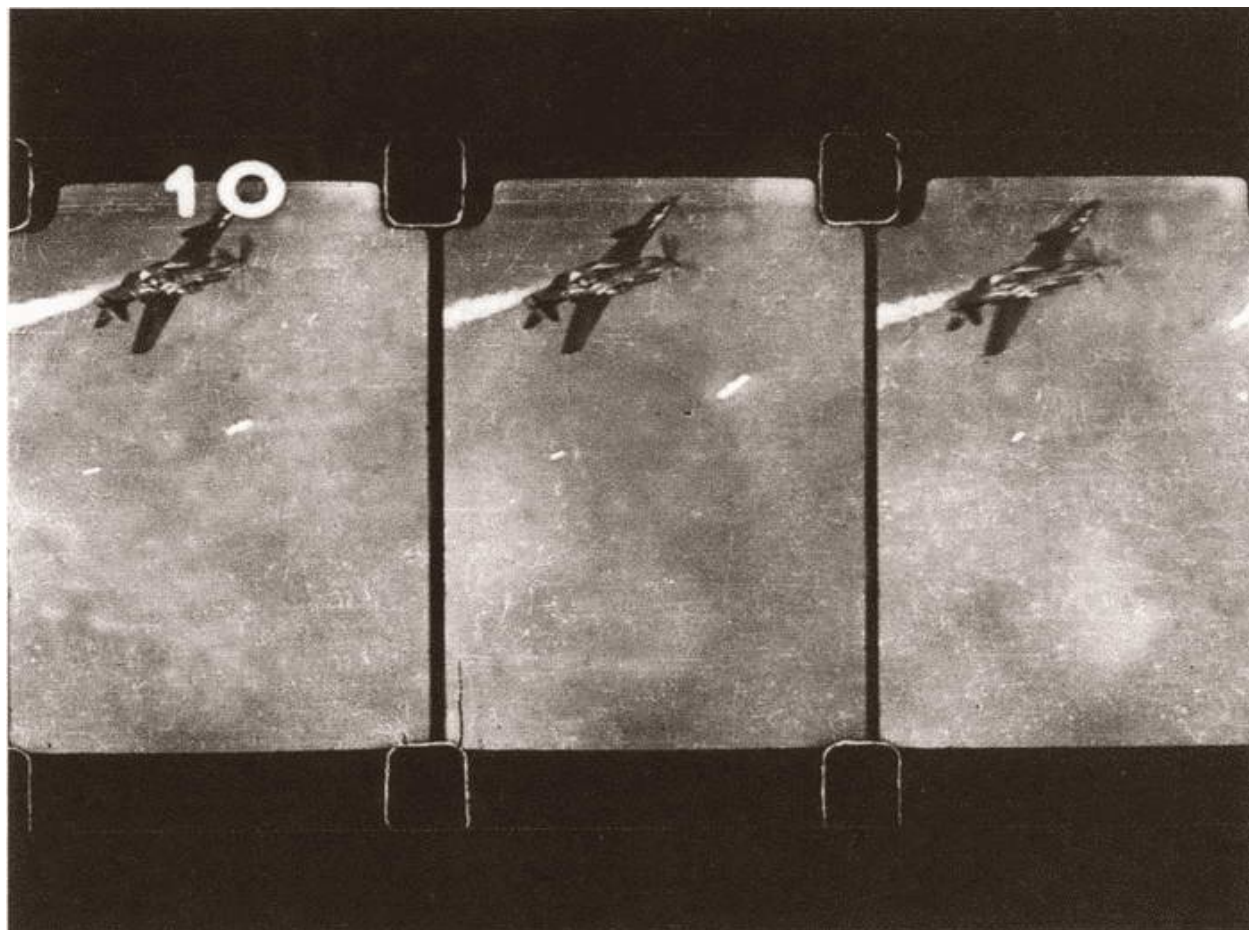
5



1. зв. л-р Конечуб
2. зв. л-т Зрачиповский

Пом. к-ра полка по ВСС
гв. майор *В. Милош* / М. Игorenko/

Полковая схема воздушного боя пары Кожедуба



Уникальные кадры, снятые фотокинопулеметом...



Два «Мустанга», сбитые Кожедубом. 1945г.



Ф. Дахов, инспектор 303-й дивизии по технике пилотирования



*И.Н. Кожедуб (второй справа) при вручении К.А. Евстигнееву Креста Британской империи.
1944 г.*



Андрей Баклан, командир эскадрильи 176-го гвардейского ИАП



А. Ф. Васько, летчик 176-го гвардейского ИАП, впоследствии — участник войны в Корее



А.С. Куманичкин — штурман 176-го гвардейского ИАП, впоследствии, в Корее, командир 303-й дивизии



И.Н. Кожедуб с командиром полка П.Ф. Чупиковым. 1945 г.



Кожедуб руководит боем. 1944 г.



И. Н. Кожедуб (слева) и А.Я. Баклан с медвежонком Зорькой



Разбор полетов. 1945 г.



Заместитель председателя Президиума Верховного Совета СССР Й.Я. Варес вручает И.Н. Кожедубу третью «Золотую Звезду»



И.Н. Кожедуб. Февраль 1945 г.



Героями не рождаются



Среди создателей самолетов. В центре — И.Н. Кожедуб и авиаконструктор С.А. Лавочкин



С конструктором авиавооружения Б.Г. Шпитальным. 1945 г.



И.Н. Кожедуб и А.И. Покрышкин. 1946 г.



В родной Образеевке после победы (справа от Кожедуба сестра Матрена) 1945 г.



С командиром дивизии В.И.Литвиновым. 1945 г.



В академии ВВС среди соратников. 1945 г.



С женой Вероникой Николаевной. 1946



Слева направо: Ф.Ф. Прокопенко (позднее — Герой России), В.И. Сталин и В.А. Луцкий



Во время корейской войны с летчиками 324-й дивизии. Слева направо: Б. Абакумов, Б. Бокач, И. Кожедуб, Ф. Шибанов, В. Назаркин. 1951 г.



*И.Н. Кожедуб (в шляпе) среди боевых друзей (в центре — Герой Советского Союза Г.Н. Захаров).
Аэродром Аньдун, 1951 г.*



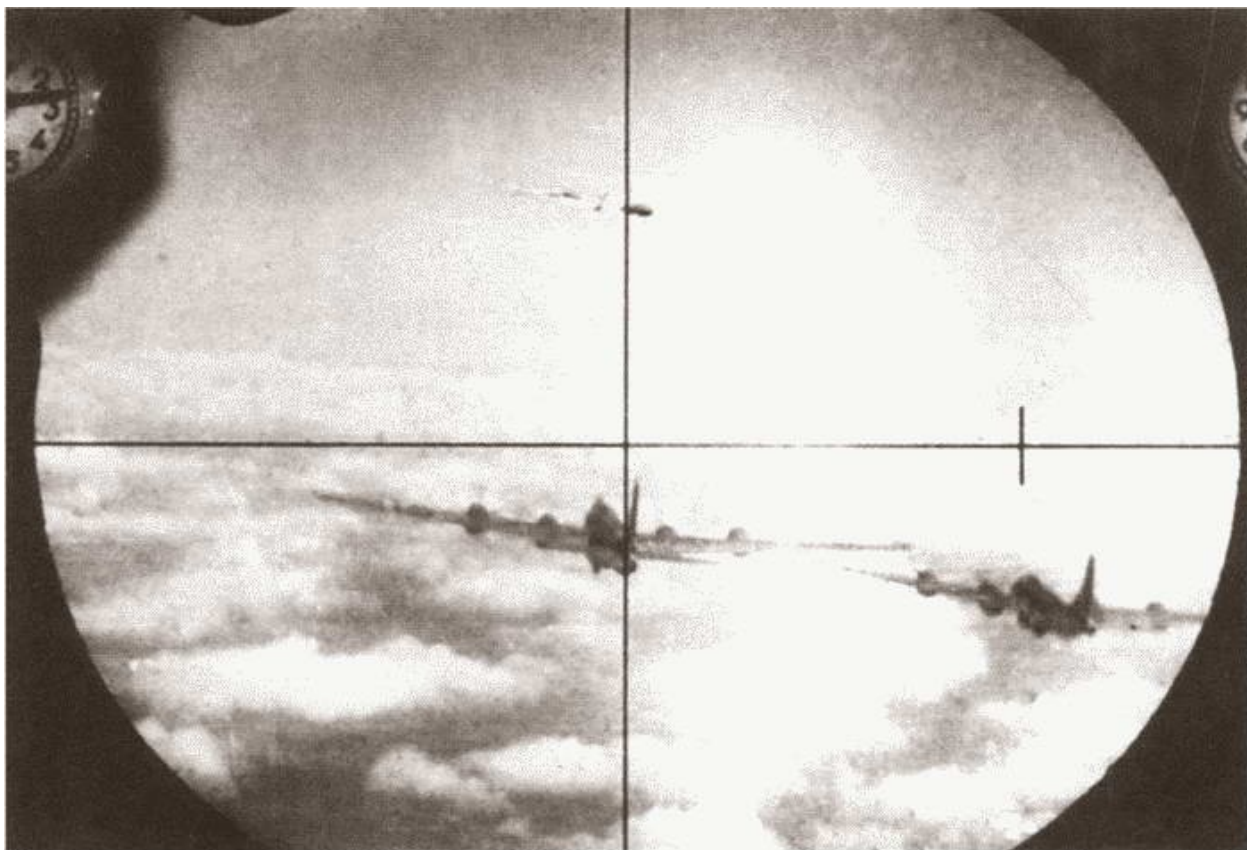
Герой Советского Союза Е.Г. Пепеляев, командир 196-го ИАП, лучший ас корейской войны, в кабине МиГ-15



Летчик 176-го гвардейского ИАП, Герой Советского Союза С. М. Крамаренко



Портрет дочери Наташи, нарисованный Кожедубом в ночь с 11 на 12 февраля 1951 года



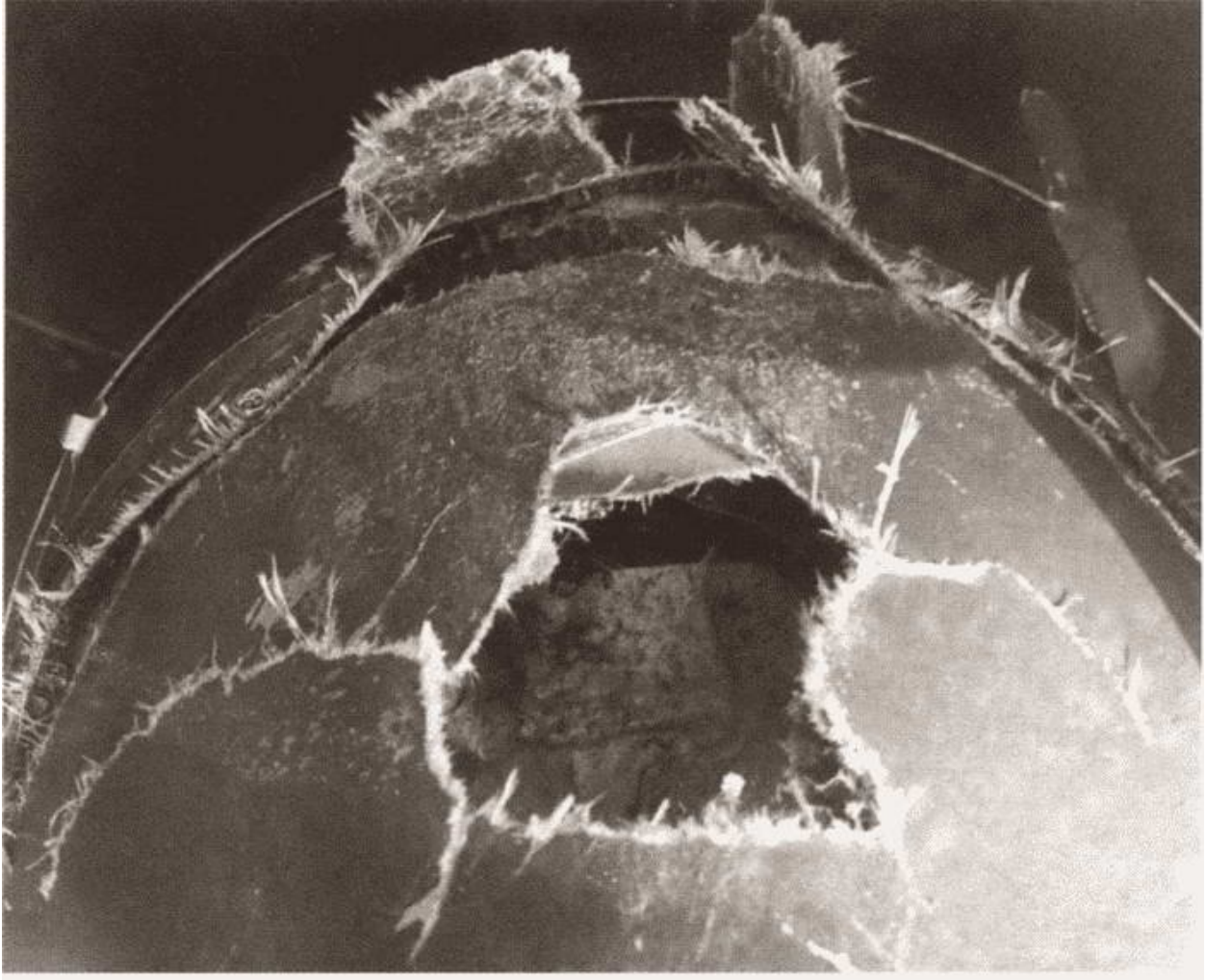
Б-29 в кадре ФКП МиГ-15 бис летчика А. Сучкова. 7 апреля 1951 г.



У боевого самолета. 1960-е гг.



Встреча с ветеранами авиации и будущими летчиками. Январь 1958 г.



Пробоина от грача на самолете Кожедуба. 29 апреля 1966 г.



Летчики трех поколений. Слева направо: А. Чумачев, Б. Российский, Ю. Овсянников, Б. Аноценко, И. Кожедуб, А. Молодчий



И.Н. Кожедуб и А.Н. Покрышкин с министром обороны Польши маршалом В. Ярузельским. В центре — сын Кожедуба Никита. 1 мая 1966 г.



Сын Никита на подводной лодке



С космонавтами и летчиками. Слева направо: Е. Беляев, И. Кожедуб, Н. Каманин, Е. Леонов, В. Попков



С маршалом авиации С.И. Руденко (в центре) и ветераном войны в Корее генерал-полковником авиации В.Ф. Корочкиным



Смена должна быть сильной



Среди суворовцев



Сын Никита и дочь Наташа



С невесткой Ольгой Федоровной и сыном Никитой на своем семидесятилетии



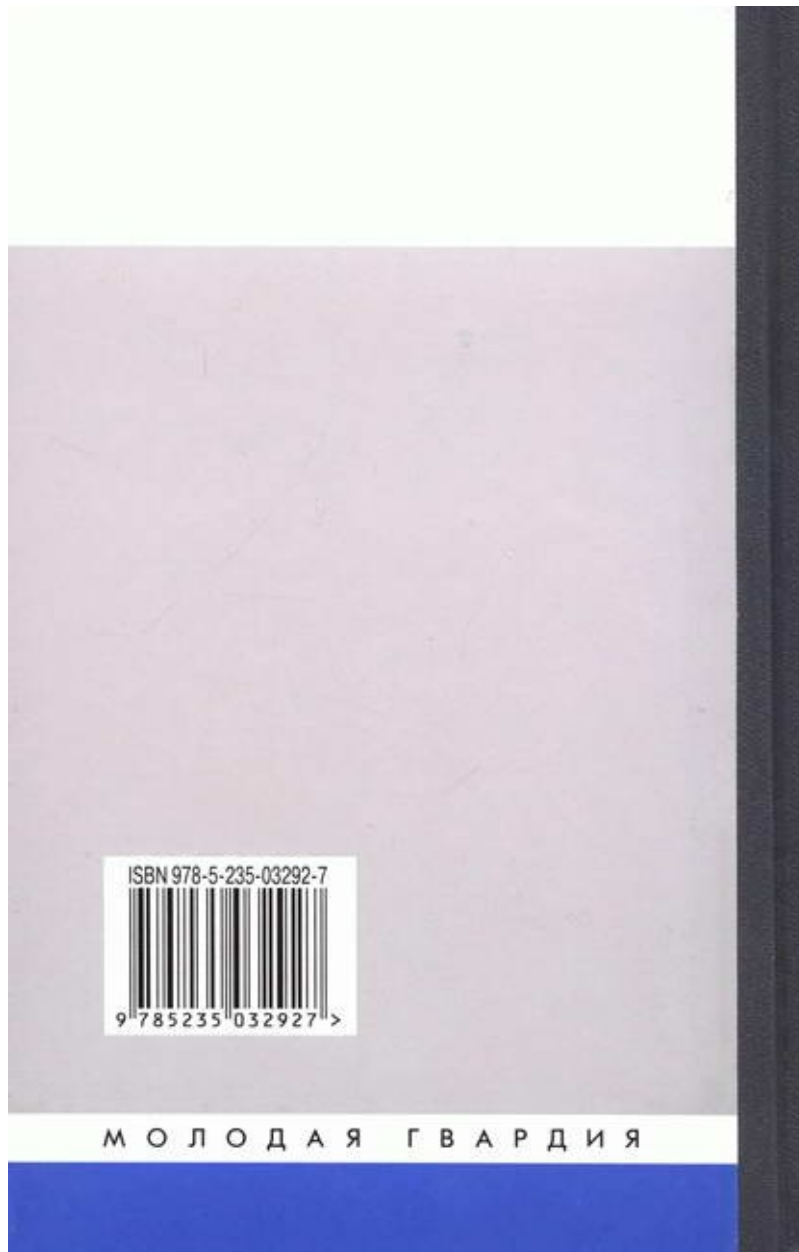
В Кубинке. Одна из последних фотографий И.Н. Кожедуба



На открытии улицы И. Н. Кожедуба в Москве. Выступает выдающийся оружейный конструктор М. Т. Калашников



В родной летной стихии Кожедуб был всегда счастлив



notes

Мировая война. 1939—1945 годы / Пер. с нем. М.: Изд-во иностранной литературы, 1957.

50 лет Вооруженных Сил СССР. М.: Воениздат, 1968.

Кожедуб И.Н. «Служу Родине». М.; Л., 1949. 20

Алексеев С. Рождение Ла-5 // Мир авиации. 1993. № 4.

Кожедуб И.Н. Первое боевое «крещение» / Сто сталинских соколов в боях за Родину. М., 1947. С. 74—75.

Евстигнеев К. Л. Крылатая гвардия. М.: Воениздат, 1982. С. 118.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 201-203.

ЦАМО, ф. 240 ИАП, оп. 673510, д. 1, л. 41.

Несколько советских истребительных авиационных полков (92-й, 157-й, 163-й, 192-й, 193-й, 297-й, 347-й, 486-й), дислоцировавшихся в непосредственной близости от линии фронта (до 20 километров), понесли в первые дни Курской битвы тяжелейшие потери — 50—70 процентов боевых самолетов, 30—40 процентов летного состава.

Архипенко Ф.Ф. Записки летчика-истребителя. М: НПП «Дельта», 1999. С. 66-67.

См.: Абросов С. В небе Испании. 1936—1939 годы. М., 2003.

См.: Абросов С. Указ. соч.

Звание Главного маршала авиации А.А. Новикову было присвоено 21 февраля 1944 года.

Служба воздушного наблюдения, оповещения и связи.

Полевой Б.Н. Повесть о настоящем человеке. М., 1966. С. 276.

Правда. 1943. 30 сентября.

Красная звезда. 1986. 20 сентября.

Евстигнеев К.Л. Крылатая гвардия. М.: Воениздат, 1982. С. 123.

Евстигнеев К.А. Крылатая гвардия. М.: Воениздат, 1982. С. 124.

Евстигнеев К.Л. Крылатая гвардия. М.: Воениздат, 1982. С. 129—130.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 273-274.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 275.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 285.

Gunston B. The Illustrated Directory of Fighting Aircraft of World War II. London, Salamander Books Limited, 1988. P. 401.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 298.

Евстигнеев К.Л. Крылатая гвардия. М.: Воениздат, 1982. С. 215. 88

История Второй мировой войны. Т. 8. С. 101.

Хазанов Д. Б. Битва над Яссами // Авиамастер. 1999. № 4.

Кожедуб И.Н. Служу Родине. М.; Л.: Детгиз, 1949. С. 185.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 308-310.

Рюдель Г.У. Пилот «Штуки». Мемуары аса люфтваффе. 1939—1945. М.: Центрполиграф, 2008. С. 168—169.

ToliverR. & Constable T. Fighter Aces of the Luftwaffe. Schiffer, 1996. P. 133.

Архипенко Ф.Ф. Записки летчика-истребителя. М., 1999. С. 99.

Евстигнеев К.Л. Крылатая гвардия. М., 1982. С. 156—157.

Указанные списки прислал из Германии Ганс Сейдл — автор непревзойтой, достаточно полной и прекрасно изданной книги о советских асах «Сталинские орлы» («Stalin's Eagles»), опубликованной американским военно-историческим издательством «Schiffer».

Евстигнеев К.А. Крылатая гвардия. М., 1982. С. 148—149.

Хазанов Д.Б. Битва над Яссами // Авиамастер. 1999. № 4.

Кожедуб И.Н. Верность отчизне. М.: Детская литература, 1966. С. 314-315.

Результативнейшими полками советских ВВС, одержавшими более 500 побед в воздухе каждый, были 5-й гвардейский ИАП (656 побед в воздухе и 83 на земле), 402-й ИАП, 16-й, 15-й, 9-й, 129-й, 32-й, 28-й гвардейские ИАП, 812-й и 728-й ИАП, 100-й гвардейский ИАП, 4-й ИАП. Среди полков морской авиации наиболее результативным был 4-й гвардейский ИАП ВВС КБФ.

Николай Эрастович Берзарин (1904—1945) — выдающийся военачальник Великой Отечественной войны, генерал-полковник. Участник Гражданской войны, подавления Кронштадтского мятежа, боев на озере Хасан. С первых дней участвовал в Великой Отечественной войне. Командовал полком, дивизией, корпусом, армией. Герой Советского Союза. Первый советский комендант Берлина. Трагически погиб в авткатастрофе.

Баклан А.Я. Небо, прошитое трассами. М.: ДОСААФ, 1979.

Кожедуб И.Н. Служу Родине. М.; Л., 1949. С. 263-264.

ЦАМО, ф. 176 ИАП, оп. 517026с, д. 5, п. 17.

Н.Д. Дугин говорит здесь о самолете с ускорителем (прим. авт.).

ЦАМО, ф. 176 ГИАП, оп. 517026с, д. 6, п. 8.

В 1995 году эти пленки, хранившиеся в домашнем письменном столе Ивана Никитовича, передала автору Вероника Николаевна Кожедуб.

ЦАМО, ф. 176 ГИАП, оп. 517026с, д. 6, п. 14. 158

ЦАМО, ф. 176 ГИАП, оп. 517026с, д. 6, п. 20.

Герой Советского Союза командир 196-го ИАП полковник Александр Павлович Шишкин погиб в Кубинке 21 июля 1949 года в авиакатастрофе на Ла-15.

Попов И. М., Лаврёнов С. Я., Богданов В.Н. Корея в огне войны. М.; Жуковский: Кучково поле, 2005. С. 249.

Герой Советского Союза Виктор Ильич Александрюк почти всю войну летал в паре с Героем Советского Союза А.Ф. Васько.

Максимальное число боевых вылетов в Корее совершил Герой Советского Союза заместитель командира 18-го гвардейского ИАП 303-й ИАД подполковник А.П. Сморгков — 191.

Набока В.П. Советские летчики на защите неба Китая и Кореи (1950—1951). Краснодар: Советская Кубань, 1999.

Тепсуркаев Ю., Крылов Л. «Сталинские соколы» против «летающих крепостей». М.: Яуза, Эксмо, 2008.

Попов И.Я., Лаврёнов С.Я., Богданов В.Н. Корея в огне войны. М.; Жуковский: Кучково поле, 2005.

Попов И.М., Лаврёнов С. Я., Богданов В.И. Корея в огне войны. М.; Жуковский: Кучково поле, 2005. С. 354—366.

АП РФ, ф. 16, оп. 3139, д. 157, л. 280-283.

Зелин Л.Н. ВВС России сегодня // *Авиация и космонавтика*. 2008.

Россия и СССР в войнах XX века: потери Вооруженных сил. Статистическое исследование / Под общ. ред. Г.Ф. Кривошеева. М., 2001. С. 524-525.

Красная звезда. 2008. 1 июля.

Кожедуб имеет в виду свой псевдоним И.Н. Крылов.

По-видимому, речь идет о конструкторе стрелковых вооружений, Герое Социалистического Труда профессоре Б.Г. Шпитальном, с которым Кожедуб познакомился в 1945 году и позднее поддерживал дружеские отношения.

Звание полковника присвоено Кожедубу приказом Военного министра от 3 января 1951 года.

На конверте как обратный указан адрес Кожедубов в Монине. Письмо без всяких штампов и отметок, по-видимому, передано с нарочным.

Устойчивое выражение, употреблявшееся некоторыми летчиками и означавшее ожидание неприятных хлопот.

Имеется в виду гвардии старший лейтенант П.Д. Никитченко, который 3 апреля 1951 года погиб в воздушном бою с группой «тандерджетов» и «сейбров».

В конце марта 1950 года в Китай прибыла 303-я ИАД под командованием генерал-майора авиации Лобова. Подполковник Куманичкин был у него заместителем, а после назначения Лобова командиром корпуса назначен командиром дивизии.

Имеется в виду пятый орден Красного Знамени, которым Кожедуб был награжден 2 июня 1951 года.

Н. Кириллов — постоянный водитель Кожедуба во время Великой Отечественной войны и в Китае.

Г.Н. Захаров — генерал-майор авиации, Герой Советского Союза, ветеран Испании и Китая, в годы Великой Отечественной войны — командир 303-й ИАД, был с инспекционной поездкой в Китае в августе 1951 года.

10 октября 1951 года летчикам 324-й ИАД капитанам Г.И. Гесю, С.М. Крамаренко, старшему лейтенанту Б.А. Образцову (посмертно), майору С.П. Субботину, старшему лейтенанту Ф.А. Шебанову были присвоены звания Героев Советского Союза.

В этот день одна из улиц города Ангарска была названа именем И.Н. Кожедуба. Таким образом, сами того не зная, жители далекого сибирского города отметили подвиг, совершенный личным составом 324-й дивизии — захват новейшего неприятельского истребителя Ф-86 «Сейбр».

26 октября 1951 года был сбит и погиб в воздушном бою Герой Советского Союза летчик 196-го ИАП 324-й ИАД Федор Акимович Шебанов.

Михаил Алексеевич Ясное (1906—1991) — советский государственный и партийный деятель. В 1950—1956 годах — председатель Мосгорисполкома.

Прошел слух, что А.И. Покрышкину присвоили звание генерала. На самом деле он стал генерал-майором в 1953 году.

Пепеляев Е.Г. «МиГи» против «Сейбров». М.: НПП «Дельта», 2000. С.173.

Крамаренко С.М. В небе двух войн. М.: НПП «Дельта», 2003. С. 213.

С.А. Ковпак (1887—1967) — дважды Герой Советского Союза, в годы войны — командир крупного партизанского соединения, позднее — 1-й Украинской партизанской дивизии, генерал-майор.

В.А. Фролов (1885—1961) — генерал-полковник, в годы войны — командующий фронтом, с 1944 года — округом. Кожедуб тщетно хлопотал о присвоении нижеперечисленным летчикам званий Героев Советского Союза, а Пепеляеву, чья фамилия отмечена буквой «W», — звания дважды Героя.

В.И. Кузнецов (1894—1964) — генерал-полковник, Герой Советского Союза. Участник Первой мировой, Гражданской и Великой Отечественных войн. Командующий армиями, заместитель командующего 1-м Прибалтийским фронтом. В 1948—1953 годах — председатель ЦК ДОСААФ.

М.Г. Григорьев (1917—1981) — участник Великой Отечественной войны, полковник, первый заместитель главнокомандующего Ракетными войсками стратегического назначения.

Меницкий В.Е. Моя небесная жизнь. М.: Олма-пресс, 1999. С. 145—146.

Что это значит...

Петр Семенович Кирсанов (1919—1991) — летчик-истребитель, участник Великой Отечественной войны (7 личных и 3 групповые победы). Командовал дивизией, воздушной армией, был заместителем главкома по боевой подготовке, командующим ВВС Дальнего Востока. Маршал авиации (1982).

Маленькая беда (укр.).

Дутик — третье, чаще неубираемое на поршневом самолете хвостовое колесо самолета — синоним заметной, но малозначимой детали.

Кожедуб И.Н. Служу Родине. М.: Детгиз, 1949. С. 206.

Командующий истребительной авиацией люфтваффе А. Галланд вспоминает в своей книге «Первый и последний» (М.: Центрполиграф, 2003), как «над Лиллем два немецких истребителя рухнули вниз на землю, а было сообщено о 102 сбитых самолетах». В этом случае коэффициент достоверности составляет 0,0198.

Станков А.В. Поршневые истребители «Як» периода 1941—1945 гг. в полках ВВС. Киев: Украина и мир, 1999.

В своеобразной завуалированной форме П.А. Щербина намекает на ухаживания Кожедуба за девушкой, имевшей прозвище «Фоккер».

«Вот она проклятая Германия» — устойчивое выражение, принятое среди советских воинов зимой — весной 1945 года, на завершающем этапе войны.

Имеются в виду расписные носовые части самолетов. В некоторых полках было принято окрашивать капоты и рисовать на них треугольники разного цвета, определяющие принадлежность самолета к той или иной эскадрилье.

Здесь и далее указаны звания к моменту гибели или увольнения в запас.

Здесь и далее указаны нынешние административно-территориальные образования.