

Русский характер



Людмила Жукова

День Героев Отечества, который отмечается в России 9 декабря, продолжает — спустя несколько советских десятилетий — традицию празднования Дня георгиевских кавалеров, введенного в наш календарь Екатериной Великой. В том, что российская история как никакая другая богата подвигами, никого — ни у нас, ни за рубежом — убеждать не надо. А вот вспомнить тех, кто, заслужив общенациональную славу, по каким-то причинам ее не удостоился, сегодня вовсе нелишне. Например, русских летчиков, ставших пионерами воздушного тарана.

В СРАЖЕНИЯХ Первой мировой самолеты противника отчаянными таранными ударами сбивали штабс-капитан Петр Нестеров и ротмистр Александр Казаков. Первый при выполнении смертельно опасного маневра погиб. Второй же, оставшись в живых, снял печать неминуемой гибели с нового боевого приема авиаторов.

О Казакове в советское время принято было умалчивать: волею судеб он, «ас асов» (18 побед плюс 14 недоказанных), воевал в Гражданскую против красных. Однако в зарубежных изданиях герой упоминается среди величайших летчиков мира. К примеру, во французской мини-энциклопедии Джеймса Прюнье можно прочесть:



А. Казаков

«Казаков Александр, русский ас (17 побед), придумавший весьма оригинальный способ отправки на землю своих врагов. Со своего «морана» он опускал на веревке якорь, которым отрывал крылья у самолетов противника».

Пять раз оторвал успешно. Про шестой, поистине исторический бой вспоминали впоследствии сослуживцы, приводя слова доклада Казакова командиру: «На этот раз проклятая «кошка» (тот самый якорь) зацепилась и болтается под

днищем самолета! Два фронта — 40 тысяч глаз, русских и немецких, смотрят из окопов! Тогда я решил ударить «альбатрос» колесами сверху, как Нестеров — чиркнуть. Что-то рвануло, толкнуло, засвистело... в локоть ударил кусок от крыла моего «морана»... Садился, парашютируя, но на земле перевернулся. Удар колесами был настолько силен, что шасси было вогнуто под крылья».

Советские пилоты, когда пришел их черед, с готовностью подхватили эстафету.

Первый в годы существования СССР таран совершил в ночь на 25 октября 1937 года «камарада Эухенио» — летчик-доброволец Евгений Степанов. На своем И-15 он вывел из строя неприятельскую



А. Губенко

«савойю» посредством «чирканья» — колесами, по-нестеровски.

Второй подобный случай произошел в оккупированном японцами Китае, в массовом бою (по сто самолетов с каждой стороны). Капитан Антон Губенко еще на земле обдумал свой «культурный» таран — ударом по хвосту самолета. Это было 31 мая 1938-го. А через год, когда милитаристы полезли в Монголию, наши войска дали им отпор у реки Халхин-Гол. 20 июля 1939 года Витт Скобарихин на

«ишачке» (И-16) пошел с полным боекомплектом на японца, атаковавшего в тот момент необстрелянного новичка Василия Вусса. Скобарихин ударил на скорости всей массой машины, и только чудо убергло его от смерти. По-видимому, выше была учтена готовность погибнуть «за други своя». Даже сесть кое-как смог наш пилот.

Там же, на Халхин-Голе, произошел первый в мире огненный таран. 14 августа 1939-го батальонный комиссар Михаил Юкин, будучи ранен, приказал экипажу прыгать с парашютом, а сам, теряя высоту, направил самолет на вражеские позиции. Показательно, что этот пример «послужил» в дальнейшем японской армии, приглянувшись камикадзе-смертникам. Впрочем,



В. Куляпин

наши соотечественники отнюдь не реже шли на самопожертвование, а имя Николая Гастелло и по сей день говорит россиянам о многом.

Летопись воздушных таранов Великой Отечественной начинается с первых минут иноземного вторжения. Список участников «рукопашных боев» в небе первого дня войны просто необходимо огласить.

22 июня. 4.05–4.15 утра. Близ Замброва (сейчас польский Замбрув) лейтенант Дмитрий Кокорев крылом отрубил хвост разведчику

РУССКИЙ ХАРАКТЕР

Do-215, поскольку бортовое оружие новенького необлетанного МиГа отказало. Приземлился и написал жене Кате в Ялту: «Ты помнишь мои слова: я никогда никому не уступлю? Так и вышло. Дело произошло 22 июня на рассвете. Вот об этом и все».

4.25. Не позволил бомбить аэродром у Млынова Иван Иванов. Получив ранение, сумел посадить самолет, но от потери крови по дороге в госпиталь скончался.

Таранную драму-трагедию того дня продолжили на разных участках гигантского фронта Леонид Бутелин, Степан Гудимов, Василий Лобода, Анатолий Протасов, Евгений Панфилов, Петр Рябцев, Андрей Данилов, Тарас Малиенко, Александр Мокляк, Николай Игнатъев, Иван Ковтун, Николай Ковтун...

Среди героев разящего удара — грузины Чичико Бенделиани, Вано Беришвили, армянин Михаил Галустян, еврей Лев Бинов, азербайджанец Владимир Багиров, крымский татарин Амет-Хан Султан.

Из таранщиков первого дня войны Героем Советского Союза стал лишь Иван Иванович Иванов — посмертно. Донесение о его подвиге с западной границы до наградного отдела наркомата обороны шло долго, указ о награждении был издан лишь 2 августа 1941 года.

Заклятые друзья СССР называли такой способ воздушных схваток «безумием», «варварством», «азиатчиной», «удалью спьяну» и даже «неумением воевать». А немецкие пленные летчики обвиняли наших соколов в том, что они «воюют не по правилам». По каким правилам воевали фашисты, хорошо помнит старшее поколение: бомбежки спящих городов, эшелонов и морских транспортов с красными крестами, стрельба на бреющем по толпам несчастных беженцев... А вот откровение самого результативного нацистского аса Эриха Хартманна: «Ищи отставших от группы одиночек, выбирай новичков — их видно по поведению».

Характерно в этом плане признание ветерана люфтваффе генерала Вальтера Швабедиссена: «Русские летчики игнорируют чувство самосохранения. Мы сражались с ними не на равных».

От обвинений в «безумии» в свое время взялся защищать наших таранщиков видный английский военспец, историк авиации Роберт Джексон: «Вопреки распространенному мнению русский таран был не жестом отчаяния, а хладнокровно продуманным приемом воздушного боя, требовавшим высочайшего мастерства и стальных нервов... Когда русский пилот оказывался в трудном положении, он закладывал крутой вираж и на полной скорости устремлялся на ближайший «мессер». Эта тактика срабатывала, нервы немцев не выдерживали, и они резко выходили из боя».

Подобным страхом в рядах люфтваффе в первые месяцы войны был порожден известный циркуляр: «Не

подходить к русским самолетам ближе 100 метров». Это ли не первая психологическая победа над врагом?

Были храбрецы, которые совершали за войну (или даже в одном бою!) по два тарана. Имели место и двойные таранные удары по одному самолету — если тот не был сбит в результате первого. Случались и тройные, когда приходилось ударять в третий раз. В летной среде ходили легенды об Алексее Хлобыстове, трижды ходившем на таран. 8 апреля 1942-го, расстреляв боезапас в сражении восьми истребителей с 28 самолетами противника, он крылом своего «Томагавка» сбил двух «мессеров». А 14 мая того же года Хлобыстов, раненый, на горящем американце таранил «юнкерс». Погиб в роковой для многих день — 13 декабря 1943 года, при выполнении особо важного боевого задания в тылу противника. Подробности неизвестны. Его именем названа московская улица у станции метро «Выхино». Однако таблички с описанием подвига там нет, и остается он даже для жителей улицы неизвестным...

С героем четырех таранов Борисом Ивановичем Ковзаном мне посчастливилось однажды встретиться в Минске. Два таких экстремальных маневра он, 19-летний мальчишка, предпринял в первую осень войны: 29 октября 41-го под Москвой срубил хвост Me-110 винтом Яка. Винт выправили авиатехники — и снова в небо. А 21 февраля 1942-го под Торжком, расстреляв боеприпасы во время randevu с тремя «юнкерсами», таранил головной. Остальные развернулись на запад.

7 июня того же года над железнодорожной станцией Лобница Новгородской области, спасая товарища, отвлек на себя двух «мессеров», сманеврировал и крылом своей машины срезал крыло вражеской. Второй «мессер» драпанул. Подвиги двадцатилетнего пилота командованию части были не по душе: плохой пример, мол, подавал новичкам. В четвертый раз таранить пришлось, когда взяла его в клещи пятерка вражеских самолетов. Был ранен. Провел крагой по лицу — сырая. Что подумал, то и прокричал в радиоэфир: «Вытекают мозги, иду на таран!» И устремился по направлению к головной машине. «А ведь немец тоже смелый оказался, — с уважением к противнику рассказывал Борис Иванович. — Не свернул! Я выжил потому, что в бою всегда открывал фонарь и отстегивался. После дикой встряски меня вышвырнуло и понесло вниз. Очнулся, дернул за кольцо парашюта. Плюхнулся в болото, перед окопами наших пехотинцев... Глаз потерял. Продолжил воевать со стеклянным. Только когда сбил — служа в другом полку, уже одноглазым — самолет-разведчик, получил Звезду Героя».

С 1943 года количество таранов пошло на спад. Летному составу было разъяснено: «Наши истребители имеют отличное мощное вооружение и превосходят в летно-тактических данных все существующие типы немецких истребителей. Применение тарана в бою с

самолетами противника, имеющими низкие летные качества, нецелесообразно».

За тараны стали поругивать, зачастую — не награждать, считая это ненужным лихачеством. Дважды Герой Советского Союза Виталий Попков, с которого списали двух своих героев создатели фильма «В бой идут одни «старики», сокрушенно признавался: «Однажды предложил махнуть часами нашему особисту. А тот — ни в какую, я и ляпнул: «Хочешь, я за них тараном немца собью?» А мы уж в Германии были, считанные дни до победы. Он и не поверил — поспори. И вот 14 апреля над Берлином в групповом бою я подошел к «мессеру» с хвоста и рубанул по стабилизатору винтом. Помню ощущение — будто в столб врезался. Искры из глаз! Осколки фонаря чуть не содрали вместе со шлемофоном скаल्प. А вмятина на переносице так и осталась — на память. Кровь заливала лицо, когда я хохористо доложил командиру: «Пошел на тарр-ран!» А он в ответ: «Ну и дур-рр-рак!» И вправду — дурак. Я о том таране помалкивал, потому что таран — дело святое. На этот проскок между жизнью и смертью идти можно в крайнем случае и ради спасения других. Прагматичные немцы на таран не ходили».

Последний такой случай в годы Второй мировой войны произошел в августе 1945-го, когда лейтенант Александр Голтвенко сбил японский истребитель.

С началом эры реактивных самолетов, в которых вместо разящего винта — огненный вихрь сопла, казалось, что воздушный таран ушел навсегда в прошлое.

Однако 18 июня 1951 года в Корее, в бою с 16 американскими «сейбрами» капитан Серафим Субботин резко затормозил свой стремительный МиГ-15бис, сравнив, как учит теория тарана, скорости, и нанес удар машиной по крылу «сейбра», которое тут же отвалилось. Субботин благополучно катапультировался.

28 ноября 1973-го неподалеку от Тбилиси на сверхзвуковом реактивном МиГ-21 капитан Геннадий Елисеев послал ракету в сторону нарушителя границы, но

лишь повредил тем самым неприятельский самолет. И летчик совершил единственно возможный на такой машине таран — снизу. При нем пилот теоретически должен остаться жив... К несчастью, расчеты не оправдались. Герой Советского Союза (посмертно) Елисеев похоронен в родном для него Волгограде. Улица, где он жил, носит его имя. Однако на вопрос, в честь кого та названа, из жителей, молодых и пожилых, только один ответил правильно. Просто потому, что оказался

одноклассником Геннадия Николаевича.

Последний из известных таранов — на счету Валентина Куляпина. 18 июля 1981-го в Закавказье на реактивном сверхзвуковом Су-15 он пытался принудить самолет-нарушитель к посадке, но тот ускорил движение к границе. Пришлось, подравняв скорость, бить снизу, как это делал Елисеев. О чем думал наш пилот, поднырнув под брюхо нарушителя? Ответ был таков: «Казалось, что плоскости его стабилизатора конца нет — когда уж небо увижу и можно, наконец, «выныривая», ударить по нему своим фюзеляжем и крылом. Промелькнуло в голове: хорошо, что жена с детьми на море, ее готовят, если что со мной... А тут «земля» спрашивает: «Ваши действия?» Попробуй, скажи, что иду на таран — начнут совещаться,

согласовывать. И я бодро так кричу: «Вишу под целью!» Наконец, вижу небо. Ручку на себя. Фюзеляж моей машины бьет по ненавистному стабилизатору. Летят осколки фонаря. Решаю не рисковать дальше — катапультируюсь. На земле упрекнули — «поспешил покинуть машину, мог бы спасти».

Куляпин был награжден орденом Красного Знамени. По мнению тогдашних командиров — до Героя «не дотягивал».

Но сделал-то он даже больше, чем требовалось. Не только выполнил боевое задание, уничтожив нарушителя границы, но и показал: таранный удар возможен и в таких условиях, а удавшийся проскок между жизнью и смертью — не что иное, как очередной победный прием доблестной авиации Отечества.

ТАРАН-ОРУЖИЕ ГЕРОЕВ!



**СЛАВА СТАЛИНСКИМ СОКОЛАМ
— ГРОЗЕ ФАШИСТСКИХ СТЕРВЯТНИКОВ.**