



Оглавление

Поединок	4
Краткая биография	6
Этапы рождения биографии	7
«Мы - кузнецы, и дух наш молод»	9
Об отце и матери Героя	13
Детство и юность	21
В Армии. Песенный призыв	30
Одесская школа пилотов	33
Рождение семьи	40
В 19 авиаэскадрилье	45
В 2 легкобомбардировочном полку	
Польский поход	47
На аэродроме Конотоп	52
В небе над Финляндией	54
На первомайском параде в Москве	58
Летчик-истребитель Иванов. 46 иап	61
21 июня 1941. а/э Млынов	75
Враги. 55-я эскадра (KG55)	79
22 июня 1941 г.	82
Героический таран Иванова	
- в 4-25 или в 4-55?	88
22 июня. 46 иап после тарана	92
Как искали место падения И-16	97
Когда же погиб Иванов - 22 или 23-го	101
Тараны 22 июня	103
Судьба семьи	107
Судьба однополчан. Школа №1	
г. Фрязино и ее Музей Боевой славы	114
Памятники подвигу Иванова	
в г. Фрязино	121
в г.г Дубно и Ровно	125
Послесловие	130
Источники	131



Источники

1. Анциферова Т.М. Материалы Музея Боевой славы. Шк. №1 (Фрязино).
2. Шингарев С. Воздушный таран. Газета «Ленинское знамя», 1986 г. *Полковник, исследователь воздушных таранов 1941-1945 гг.*
3. Гейбо И. Шла двадцатая минута войны». Куйбышев, 1984 г. С автографом автора, нач. штаба 46 ИАП для музея школы №1.
4. Герои огненных лет. М., 1984, кн. 7-я. Подарок жены Героя Веры Владимировны Бочаровой Музею школы №1.
5. Ровенский А.Г. Тема экскурсии в школьном музее «Жизнь и подвиг Героя СССР И.И.Иванова». Курсовая работа. Исторический факультет МОПИ. Рукопись. 1985. Музей школы №1.
6. О.Курин. Таран. В сб. «Шаги в бессмертие». М., 1965, стр. 152-172.
7. Бессмертные подвиги. М., 1980, стр. 209-215.
8. Ровенский Г.В. Герои Советского Союза: Иванов И.И., Еряшев Б.Н., Дудкин А.Г., Баландин А. Прессслужба Администрации, 2000 г.
9. Анатолий Серов. Воспоминания. «Фрязинец» №24 (288), 21-27.6.2006.
10. Собственные исследования автора по Родословной Ивановых из д. Чижево и по архивам Москвы и Подольска.
11. Работы Батькова А.С. (Фрязино). Книги «Деревня Чижево», Клуб ИСТОРИК, 2000 г. и Родословная жителей деревни Чижево, 2002, отпечатано им лично 100 экз. с более чем 2000 фотографии жителей и потомков.
12. Виртуальный музей Героя Советского Союза Иванова И.И. Создан в 2006 в СЕТИ молодыми фрязинцами//www.geroy-ivanov.narod.ru.
13. Сведения Н.Н. Ганзя из Музея авиации и Н. (оба Конотоп).
14. Материалы многих авиационных сайтов в СЕТИ.
15. Зефирова М.В. «Ассы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация». «Издательство АСТ», 2003. Приведены и материалы о таране Иванова, л.310.
16. Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». Motorbuch Verlag,



Stuttgart. 1994. *Карта базирований, список потерь л/с и др.* Шифр в ГРБ - ВО 661/260.

17. Яковчук П. из Дубно Ровенской области. Он был первым// «Ленинское знамя», 19 октября 1978 года, Москва - о месте захоронения Героя.

18. Материалы ЦАМО, фонд Управления ВВС ЮЗФ (229) оп. 181 д. 271 - Именной список потерь начальствующего состава ВВС Юго-Западного фронта; д. 10 Боевые документы штаба ВВС 5А ЮЗФ; д.33 л. 25 - сведения о боевом составе и численности 14 сад;

19. Материалы ЦАМО РФ(Подольск):

а) Материалы о преобразовании 46 иап в 68 гвард. иап//ф.46 иап оп. 143550 д.1, л.10 - Описание подвига Иванова Ивана Ивановича в 4-55;

б). Именной список невозвратных потерь начальствующего и рядового состава управления и частей 14 ад// ф. 58 оп. 818884 д.5. л.1. - потери в первые дни войны по 17-му, 46 и 98 иап;

в) Послужная карта и карточка погибшего Иванова Ивана Ивановича//ЦАМО, отдел 11;

г). Донесения политотдела 14 сад в первые дни войны//ф. 14 сад (20063) оп.1. д. 19;

д) фонд 46 иап оп. 143550 Материалы 46 иап о преобразовании его в в 1943 г. в 68 гв. иап - журнал боевых действий полка 1941-1943 и др. материалы;

е). Исторический формуляр 68 иап - с 15 мая 1938 г.

20. Сергей БОРТНИКОВ, Владимир ДАНИЛЮК . Первый таран//газета «Зеркало недели». Киев. №20, 2007. *О памятниках Дубно, посвященным первому тарану Иванова И.И.*

21. М. Жирохов, А. Котловский. «Иду на таран». Последний довод «сталинских соколов». Москва, «Яуза», «Эксмо». 2007.

22. Российский государственный военный архив . 1920-1940 гг. ф.366604 8-я Одесская школа пилотов, с 31.10.40 - Конотопская. оп. 1, д. 7(1934 г.), 10-11 (1940 г., Конотоп), 13 - Исторический формуляр авиашколы.



золота.

Поэтому никто из них особо не пытался прочно запечатлеть в памяти детали увиденной трагедии. Хотя к месту падения советского самолета сбежалось все население Загорцев.

— Вражеский самолет находился снизу, а советский — над ним, — вспоминает 77-летний Николай Павлюк. — Потом в небе вспыхнула огненная дорожка, и машина со звездами на фюзеляже начала падать...

В самих Загорцах советская власть решила поставить памятник в честь подвига Ивана Иванова. Когда-то за монументом присматривала средняя школа №3 из соседнего райцентра Дубно, носившая имя легендарного пилота, но теперь здесь можно увидеть только учеников местной начальной школы.

Их аж... шестеро! И заведующий учебного заведения... Алексей Метелюк регулярно приводит ребят к памятнику. Благодаря их добросовестности здесь всегда убрано».

Вот такая прекличка двух братских народов, побратимов по славянству и по героической борьбе с фашизмом. И укрепила эту связь память о героическом подвиге нашего земляка Ивана Ивановича Иванова.

Послесловие

В 1985 году журналисты нашли командира авиаполка И.Д. Подгорного, генерал-полковника авиации. «Таран - это не просто акт самопожертвования, - сказал он. - Прежде всего - это особый прием боя. 85 советских летчиков были удостоены за таранные удары звания Героя. И в том, что к 5 июля немцы потеряли уже 807 самолетов, а к 19 июля - 1284 боевые машины, есть заслуга и Ивана Иванова, показавшего как надо любить Родину».

В октябре 2009 года наш край будет торжественно отмечать 100-летие со дня рождения героического летчика. В гости ко школьникам соберутся летчики, родные Героя, многочисленные представители славного рода Ивановых, проживающие сегодня в нашем крае. Может быть удастся доставить при торжественном карауле и знамя 68 гвардейского истребительного полка, который в начале войны носил номер 46 ИАП. Оно хранится в Музее Вооруженных сил.

Торжественной процессией пройдут собравшиеся к Аллее Героев и к Памятнику недалеко от дома в Чижово, где жил когда-то светловолосый паренек, отдавший свою жизнь одним из первых в Великой Отечественной войне.

...Время унесло многих. Умерли почти все сослуживцы Иванова, многие из тех, кто был в нашем городе 30 и 20 лет назад. Год назад скончался и сын Иванова. Но мы верим, что вновь и вновь на все юбилеи Ивана Ивановича будет собираться новое поколение, отмечая небывалый подвиг и вспоминая тех, кто отдал свою жизнь за честь и независимость нашей великой Родины.



Сергей Савельев

Deutschland, Deutschland, Uber alles!

(Германия, Германия, превыше всего»... из гимна фашистов)

*Герою Советского Союза
Ивану Ивановичу Иванову,
совершившему первый
воздушный таран
в Великой Отечественной войне*

Бредни сбывались,
Как будто сбывались:
Пала Европа
Чванливая ниц.
И в небе России
Ганс или Фриц.

Но с первых мгновений
Немыслимо странно
Рушатся планы.
В небе рассветном
пошел на таран
Русский.
Иван...

Какая сверхсила
К зениту взносила,
Какая стихия?
Просто Россия.
Россия.
Фрязино, 1999



Авиаполк реактивных бомбардировщиков аэродрома Дубны тоже внес свою лепту и близ Дубны воздвигнул у въезда из города памятник Герою - стрелу подъема реактивного самолета.

Уже цитируемую выше статью 1978 г. дубненец П. Яковчук заканчивал



Памятник Герою тарана Иванову И.И. у Дубно.

описанием этого памятника:

«А сегодня взору проезжающих по автостраде Москва - Львов открывается вид на памятник: самолет на серповидном постаменте у развилки дорог перед западно-украинским городом Дубно.

Когда памятник строился, кто-то уже носил к нему цветы. Не роскошные бутоны, заказанные предприятиями или организациями, а тонкие букетики с близлежащего поля. А если вам придется проезжать Дубно вечером или выходным днем, увидите, сколько здесь людей. Мимо городского парка, мимо зоны отдыха «Островок» родители везут сюда, на окраину, детские коляски. Молодежь считает доброй приметой назначить первое свидание у Иванова. Вы, наверное, понимаете причину любви моих земляков к вашему, дорогие читатели, земляку». [17]

Памятная доска в основании напоминает о подвиге Героя Советского Союза летчика-истребителя Иванова, а сам памятник как бы говорит: «Помните, мы летаем благодаря Героям, отстоявшим ценою своей жизни нашу землю».

Но самый впечатлительный памятник - это под Ровно на дороге Дубно-Ровно: рука, выброшенная в порыве ввысь, чтобы остановить летящие бомбы. Скульптор нашел прекрасный художественный образ.

В 1989г. во Фрязино на 80-летию Героя была и делегация из Дубно. Девчата подарили школе №1 портрет великого Кобзаря Шевченки и «спивают писню про своё мисто».



Вот эта «Песня о Дубно»:

1

Большой серый купол
Наш город окутал,
И нас охраняя,
Смеется луна.
*Тебя нет милее,
Мой маленький город
И старая крепость
Над речкой Иква.*

3

И где бы я не был
Куда бы не ехал
Никак не забыть мне
Родные края.
*Тебя не забуду,
Мой маленький город
И старую крепость
Над речкой Иква.*

2

Здесь рылись окопы,
Взрывались снаряды,
Под городом нашим
Могила бойцов.
*Тебя нет милее,
Мой маленький город
Где в небе над Дубно
Погиб Иванов.*

Селеньице Загорцы близ Дубны, где по рассказам очевидцев чудом посадил «на брюхо» свой самолет теряющий сознание Иванов, тоже отмечено памятным знаком. Журналисты из Луцка, где в 1941 размещался штаб авиадивизии, в 2007 г. побывали здесь и сфотографировали местных ребятишек у памятной доски.

Они писали в киевской газете «Зеркало недели» (2007 г.): «Окровавленного Иванова боевые побратимы достали из кабины искореженного самолета еще живым. Быстро доставили в госпиталь в Дубно. Но там уже царила неразбериха: немцы так быстро наступали, что нужно было немедленно эвакуировать и персонал, и пациентов. Впрочем, раненого все же положили на носилки и занесли внутрь. Но через несколько минут врач вернулся и сообщил, что летчик умер.

Однополчане похоронили Ивана Иванова на местном кладбище, установив на могиле табличку. А 2 августа 1941 г. летчику было присвоено звание Героя Советского Союза. Он первым в ходе Великой Отечественной войны осуществил воздушный таран.

Когда над живописным волынским селом Загорцы разгорелся воздушный бой, его жители не догадывались, что стали очевидцами исторического события в великой войне и вскоре каждое свидетельство будет на вес



Памятная стена в д. Загорцы близ Дубно, на месте падения И-16 Иванова



В 2005 году большая часть усадьбы Ивановых отошла к инвесторам многоэтажного соседнего дома, и жителей переселили в этот новопостроенный дом.

Дом остался бесхозным. Началась его передача в муниципальную собственность.

С 2007 года клуб «Историк» (предс. Г. Ровенский) совместно с газетой «Фрязинец» (гл. редактор Инна Чельцова, депутат) начал традицию встреч 22 июня в 4 утра у Памятника Павших на Вокзальной, где возлагались цветы. Затем проходили к Аллее Героев к бюсту Иванова и заканчивали трапезой у Дома Иванова.

Не раз проводили мы здесь и субботники по уборке территории и внутри дома. В 2007 г. произошла трагедия - пожар превратил дом в руины.

В планах администрации города - восстановление дома и организация здесь мемориального места. Сюда же, вероятно, будет перемещен и памятник Герою.

Там, где погиб Герой тарана. Дубно бережет память о Герое

Как и во Фрязино в 1960-е годы в городе Дубно, где жил Иванов, где недалеко от города был военный аэродром 46-го истребительного авиаполка, было проведено увековечивание памяти Героя. Его именем была названа школа и улица. Говорят, что имя Героя было присвоено и местному педучилищу.

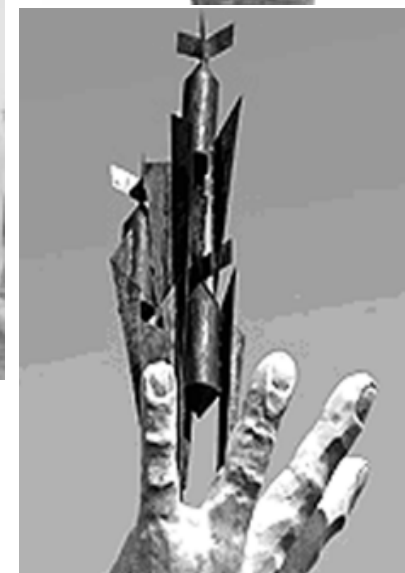
Жена и сын Героя были приглашены в Дубно, где тепло были встречены и руководством города, и горожанами и школьниками. Родные Героя нашли дом в котором жили, и на доме впоследствии была поставлена мемориальная доска. На доске справа - И-16 наносит таран по громаде «Хейнкеля». Побывали родные Иванова и в Млынове, куда в мае 1941 г. перебазировались две эскадрильи самолетов И-16 с аэродрома Дубны.



Мемориальная доска в Дубно на доме, где жил с семьей Иванов И.И.



Замечательный «философский» памятник на земле Украины у г. Ровно посвящен подвигу Героя тарана И.И. Иванова: «Рука, останавливающая бомбы войны»





окончания Отечественной войны: 22 апреля, 9 мая.

Отсюда идет торжественная колонна фронтовиков и жителей города к Площади Победы - к Памятнику Павшим (скульптор Фролов И.С.).

Мемориальная доска на ДOME Иванова

Фрязинцы достойно увековечили дом Героя, в котором он родился и из которого он ушел в армию в 1931 г., куда приезжал в отпуска. К дому десятки лет приходили школьники на экскурсию. Памяти земляка в 1985 г. ученица 7 кл. шк. №1 Т. Браверман посвятила прекрасное стихотворение:

НАШ ЗЕМЛЯК

Мемориальная доска
Чернеет со стены.
Здесь дом героя-земляка,
Что не пришел с войны.
Ему геройская звезда
Посмертно вручена.
Да, никого и никогда
Не пощадит война.
Но хитрость коршунов с крестом,
К несчастью, удалась.
И умирать ему никто
Не отдавал приказ.
Но в том и подвиг состоит,
Что жизнью пренебрег.
Как совесть верная велит,
Он сделал всё что мог.
Вступил он смело в этот бой
И крылья обломал
Стервятнику, что нес с собой
Людских смертей металл.
Мемориальная доска
Чернеет со стены.
Мы - те, кто помнит земляка,
Что не пришел с войны.

Художники НИИ «Исток» запечата-
тели образ Иванова. Первый вариант ме-
мориальной доски был выполнен скульп-
птором Иваном Фроловым с надписью
«Герою Советского Союза летчику-ис-
требителю, совершившему первый воз-
душный таран 22 июня 1941 г. в 4 часа 25
минут ИВАНУ ИВАНОВИЧУ ИВАНОВУ от земляков».

**Первая мемориальная доска
дома Иванова, скульптор
Иван Фролов (Фрязино)**

Но большая плита-доска плохо подходила для композиции дома и при-
шлось заменить ее на меньший вариант.



**Правая стена
дома Иванова с
мемориальной
доской. Хорошо
видны резные
наличники
1926 года.
1990-е гг.**

Затем на ле-
вой стене дома у
главного входа
сделали доску с
чеканкой.

Традиционно
22 июня собира-
лись в доме Ива-
новых в простор-
ной комнате Героя тарана Ивана родственники многих ветвей Ивановых.
Это была их ежегодная встреча и поминки по Ивану.



**На встрече у дома Ивановых
22 июня 2006 г.**

Слева-направо: капитан 1-го ранга, племянник Героя, А.К. Серов с же-
ной (слева от него); Георгий Ровенский, депутат; хозяйка дома Алевтина
Федоровна, вдова Иванова Аркадия Петровича, племянника Героя; депутат
Александр Фурщик; рук. гор. организации «Женщины Подмосковья» Клара
Александровна Куликова (Иванова).

бу Гребнево всегда останавливаются около необычного «душевно-теплого» памятника.

В связи с запланированным здесь созданием дорожной развилки Памятник будет перемещен и войдет в мемориал Дома Иванова.

Бюст на Аллее героев

12 сентября 1973 года во Фрязино был торжественно открыт Мемориал на Аллее Героев между первыми самыми старинными довоенными красивыми домами (Московская д. 3 и д. 4). В Мемориале (архит. Ювеналий Макаров) были представлены гранитный бюст летчика-истребителя Иванова И.И. (скульптор Иванов Николай Александрович, Москва) и бюст ст. лейтенанта пехоты Героя Советского Союза Дудкина А.Г., бывшего слесаря завода «Радиолампа» (скульптор Фролов Иван Степанович, Фрязино).

7.5.2000 здесь же на Аллее был торжественно открыт и бюст Героя Советского Союза, летчика-штурмовика Еряшева Б.Н. (скульптор А.В. Федюнин).

В 2005 году в 100 м от бюстов Героев воздвигли Храм Рождества Христова, и это место получило достойное завершение.

Аллея Героев стала главным местом для митингов в памятные дни начала и

**Митинг, посвященный
Дню Победы на Аллее
Героев, 9 мая 2008 г.**



Аллея Героев во Фрязино. Вид из Космоса, 2007 г.: 1, 2 и 3 - мемориальные места Дудкина А.Г., Еряшева Б.Н. и Иванова И.И.

**Бюст
Иванова
И.И.
на
Аллее
Героев.
Наукоград
Фрязино,
2009 г.**





Эта улица частных домов с полисадниками в цветах, с деревенской тишиной пожа на улицу д. Чижево, где родился Иван Иванович.



Летчик и мальчик

«Эту черту - отца и воина - воплотили земляки Героя в памятнике в селе Чижево Щелковского района. Перед домом, где он родился, вырос постамент. На нем мужчина в легкой форме держит на колене мальчика и показывает ему игрушечный самолет» - писал журналист из г. Дубно в 1978 г.

По передаваемым из уст в уста через годы слухам, дошло однажды до меня, что это, возможно, курсовая работа скульптора Эрнста Неизвестного, давно уже ставшего мировой знаменитостью. Этого мнения придерживался и краевед Батьков. Уж очень талантливо сделаны фигуры и летчика, и мальчика. Но этот вопрос оставим пока для других исследователей.



Но памятник получился прекрасным. Сначала эта гипсовая скульптура, как некая садово-парковая, стояла в 1961 вместе с тремя вазами цветов на въезде на Московскую улицу на границе д. Чижево и г. Фрязино. А так как город продолжал наступать на деревню, то в 1965 ее перенесли в самое начало деревни Чижево перед мостом через р. Любосеевку и прикрепили к ней мемориальную доску о Герое Советского Союза Иванове И.И. Так образовалось Памятное место чествования Героя. Памятник там стоит и сегодня, уже 43-й год. Сюда тек поток школьников, пионеров с горнами и барабанами, экскурсанты в усадь-



Памятник Герою Советского Союза Иванову И.И. в д. Чижево (г. Фрязино). 1970-е годы.



124 Герой Первого тарана 22 июня 1941 года

зея. Музей традиционно знакомит первоклассников и пяти-классников с патриотическим героизмом наших земляков.

Но главным дополнением к работе Музея были организация встреч од-

**Однополчане Иванова у
гвардейского знамени полка.
1989, перед встречей в ДК «Исток»**



**Однополчание Иванова у его дома в Чижеве. 8.10.1986, летчик
Кобызев К.К., авиатехники Соловье Е.П., Маслов В.Е.**

Герой Советского Союза летчик-истребитель И.И. Иванов 125



**Жена Героя Вера Владимировна Бочарова и его сын Владимир
Иванович Бочаров. Фрязино. 1887 г.**

нополчан. Они собирались и в 1976, и в 1979, и в 1986, и на 80 и 90-летие со дня рождения Героя в 1989 и 1999 гг. Воспоминания, уточнение событий, встречи со школьниками и жителями города - все это запомнилось ветеранам и многим горожанам.

Администрация школы готовит вечер памяти Иванова И.И., посвященный 100-летию со дня его рождения.

**Памятники подвигу Иванова
в г. Фрязино**

Улица имени Иванова



Улица Иванова, г. Фрязино

В 1961 г. партком НИИ-160 (предприятие п/я 17) принял Решение «Об увековечивании памяти Героев Советского Союза Иванова Ивана Ивановича и Дудкина Александра Григорьевича. НИИ, как градообразующее предприятие, главенствовало тогда в городе, и Решение это было принято к исполнению. В соответствии с Решением две улицы города получили имя Героев. Имя летчика-истребителя получила вторая улица на въезде в город, рядом с Садовой улицей.



Тамара Макаровна закончила учительскую миссию в 2008 г., работав в школе более 40 лет. Страна отметила ее самоотверженный и эффективный труд присвоением звания «Заслуженный учитель России».

Про ее усилия по созданию школьного Музея боевой славы, про многочисленные встречи с ветеранами-фрязинцами, ветеранами частей десантников, формировавшихся во Фрязино, ветеранами-однопольчанами Иванова, поездки её группы «Поиск» на места сражений шелковских ополченцев, на места сражений десантников на Днепре можно написать большую книгу.

Еще в 1961 г. партком НИИ-160 (предприятие п/я 17) принял Решение «Об увековечивании памяти Героев Советского Союза Иванова Ивана Ивановича и Дудкина Александра Григорьевича. НИИ, как градообразующее предприятие, главенствовал тогда в городе, и Решение это было принято к исполнению всеми организациями. Тогда и начался сбор материалов по Иванову и Дудкину. Их имена получили улицы, пионерские отряды и дружины.

14 августа 1973 года Исполнительный комитет Фрязинского городского совета депутатов трудящихся принял Решение «О присвоении Фрязинской средней общеобразовательной школе №1 имени Героя Советского Союза Ивана Ивановича Иванова» (см. фото) «...учитывая, что КОЛЛЕКТИВ школы заверяет исполком горсовета, учиться на совесть, готовить себя к трудовой деятельности, добросовестно и настойчиво изучать военное дело, быть достойными строителями коммунистического общества».

Прошедшие годы подтвердили заверения учащихся и педагогов школы. Список выпускников, получивших золотые и серебряные медали, уже едва умещается на стене рядом с бюстом Иванова.



Школа славна своим физико-математическим образованием, позволяющим успешно выпускникам успешно учиться в самых «трудных» ВУЗах, определяющих будущее науки и промышленности страны.



Экспозиция Музея школы №1 по И.И. Иванову



В Музее школы собраны сотни экспонатов, справок из архива, фотографий, воспоминаний фронтовиков.

Душой этого дела была Анфиферова Тамара Макаровна. Встречи с родными и с семьей Героя дали первый пласт материалов - первые семейные фотографии. На 70-летие Героя в 1979 г. односельчанин Иванова Сучков передал фотографию агитбригады «Красная рубаша» - первое изображение Героя в юности (см. ранее) и свои воспоминания об этой бригаде.

Встречи с однопольчанами по 46-му иап принесли в Музей большой ряд воспоминаний и биографий летчиков, техников и их командиров. На левой стене - портреты выпускников школы, погибших на фронтах Великой Отечественной войны. Под ними экспонаты группы «Поиск» найденные ими на полях сражений под Москвой и в приднепровских лесах.

На ближней ко входу стене Музея - собранные документы о формировании во Фрязино частей 3 гв. дес. дивизии (1942 г.), 3 возд. дес. бригады (1943), 13-й возд. дес. бригады (1944) и их героический боевой путь по полям сражений: карты, фотографии, описания боев, материалы о встречах однопольчан. Это боевая часть истории Военного Фрязино, собранные школой и Музеем «Источа» (Р. Попов, Н. Лямкина). Шеф школы НПО «Источ» помог и в оформлении Музея.

Боевой парашют, макет истребителя «И-16», на котором воевал Иванов, многочисленные альбомы встреч - все это дополняет экспозицию му-



Вечер памяти Иванова И.И. за столом сын Героя Владимир Иванович Бочаров, жена Героя Вера Владимировна Бочарова, однополчане. Выступает военрук школы А.Тишаков. 1979 г. Актовый зал старого здания школы №1.



Шинкарев Сергей Исидорович, журналист, исследователь таранных ударов (Монино): «Мы все взволнованы сегодняшней встречей. Мы часто говорим о подвиге, мужестве и героизме, а сводим все к самому тарану. А здесь очень много слагаемых - и работа с огнем в кузнице и служба в артиллерии, и боевые действия в Финляндии и непрерывная летная подготовка...» - Хейнкель-111 - это очень сильная машина с 6 пулеметно-пушечными гнездами. Не каждому удавалось приблизиться к этому тигру. Иванов умело маневрировал, подошел и нанес удар. Хейнкель упал на границе аэродрома. Это был очень сознательный поступок, а не случайный порыв».

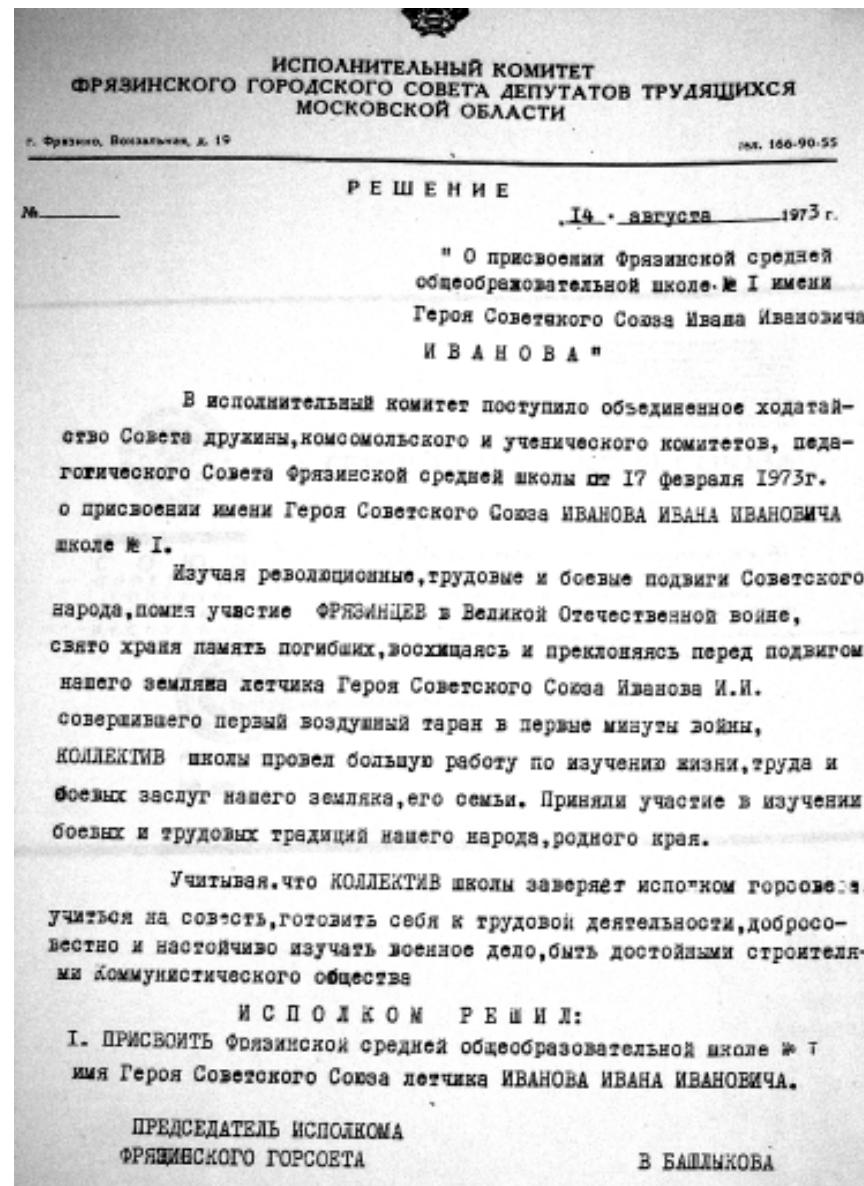


Заслуженный учитель России Анциферова Т.М., инициатор встреч однополчан, создатель Музея в школе №1

Девчата из небольшого старинного украинского городка Дубно дарят школе портрет великого Кобзаря Шевченки и «спивают писню про своё мисто»: «Старая крепость над ричкою Иква».... под городом нашим могилы бойцов, ...где в небе под Дубно погиб Иванов». В их городке имя Ге-



роя носит улица и школа, мемориальная доска на доме, где он жил. Инициатором этой встречи, как и предыдущих, и последующих, была учитель истории школы №1 Т.М. Анциферова и администрация школы.





Бюст был установлен в фойе второго этажа школы. Он был еще под покрывалом. Честь открыть его директор школы Романов Н.И. предоставил внуку Героя, тоже Ивану (на фото видны только его руки), и председателю пионерского отряда, носящего имя Героя, Гусейновой Юле.

Осторожно сползает покрывало. И предстает перед однополчанами Иван, живой и необычный... Минута молчания. Плачет, потихоньку промокая слезы, Вера Владимировна. Застыла торжественная пионерская линейка...



Потом в актовом зале был Торжественное собрание.

Я записал тогда несколько выступлений:

Сын, Бочаров Владимир Иванович:
«Мне было тогда 5 лет. Война застала нас в местечке Млынове и по тревоге

отец ушел ... навсегда. Я помню только, как мы бежали по шоссе, падали бомбы, лошади мчались мимо нас по шоссе. А 2 августа мы узнали из газет, что папа погиб ... Недавно мы с сыном Иваном были в Дубне, видели небо, в котором летал мой отец, ходили по земле, по которой ходил и я... Я окончил МАИ, там же и работаю...»

Жена, Бочарова Вера Владимировна: «Пока просыпалась наша страна, Иван Иванович ушел в бессмертие».

Однополчанин Евгений Соловьев: «Недавно я побывал впервые после войны в Дубно в тех печально-тревожных местах... Из осталось нас летчиков после боев 22 июня. И памятник там очень подходящий - рука, взметнувшаяся из земли, чтобы остановить несущиеся бомбы... Учитесь в полную силу, занимайтесь самовоспитанием и закалкой! Мира Вам, Здоровья и Счастья!»



Сын Героя, Владимир Иванович Бочаров со своим сыном Иваном, Фрязино, школа №1, 1989. Портрет Героя - коллаж.





Судьба однополчан Иванова

46-й истребительный авиаполк был действительно героический полк.



**Генерал-полковник
Подгорный И. Д.**

Его пилоты героически сражались в первые дни войны и в последующие тяжелые годы. Полк был отмечен командованием присвоением полку звания гвардейского (68-й гвардейский).

Командир 46 авиаполка с 11.1940 по 2.1942 г., майор Иван Дмитриевич Подгорный (29.3.1914-11.11.1996), провел в боях всю войну, командовал дивизией (генерал-майор - 17.3.1943), 4-м авиакорпусом (ген.-лейтенант с 13.9.1944). В 1951-54 гг. возглавил 16-ю Воздушную армию (в ГДР), в 1960 - начальник штаба ПВО страны (генерал-лейтенант с), зам. главнокомандующего ПВО стран Варшавского договора. К его первой награде за Халхин-Гол - орден Красного Знамени (1940) добавилось еще 5 таких же орденов. В 1995 страна отметила многолетнюю военную деятельность генерал-полковника авиации Подгорного высоким орденом Жукова.



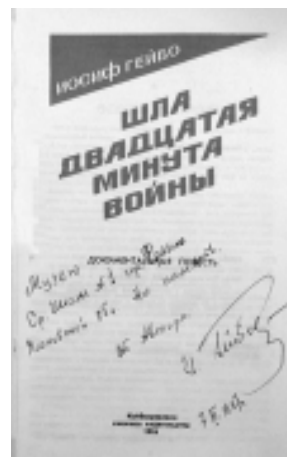
Зам. командира полка Герасимов Николай Семенович (1911-1960) войну закончил командиром авиадивизии. «7 Ноября ... Этот праздник Великого Октября - особенный. Впервые, на третьем году войны он проходил под гордым гимном побед Советской Армии. Наш полк уничтожил 311 фашистских самолётов. За это время мы потеряли около 40 машин и более 20 лётчиков... Душой вечера был наш комдив - Николай Герасимов. И конечно, не потому, что был он старше всех по званию, и даже не потому, что прекрасно играл на баяне и пел. В боевом коллективе, чтобы так естественно, проникновенно завладеть сердцами лётчиков, нужно ещё и другое, более важное - быть самому настоящим бойцом и настоящим человеком. И не на один бой, не на один месяц или год, а постоянно. Именно таким и был наш комдив». К концу войны командир 256-й истребительной авиационной дивизии полковник Н. С. Герасимов совершил около 500 боевых вылетов и уничтожил в воздушных боях 14 самолётов лично и 10 в составе группы. После войны служил в ВВС, с 1958 - по болезни в отставке, умер и похоронен в Жданове.

Магерин Николай Иванович, бывший 22 апреля командиром звена, за время войны сбил 10 самолетов и 5 - в группе, в 1943 назначен командиром авиаполка.

В 1944 стал командиром своего родного 68 гв. иап (бывшего 46-го иап) и командовал им до Дня Победы и расформирования полка в 1946 г. Служил



жил в ВВС, генерал-майор. Он скончался в СПб. в 2003 г. Мы в этой книге привели его воспоминания о 1941 годе.



Гейбо Иосиф Иванович (25. 4. 1910 - 16. 4. 1992, Самара), замещавший командира в июне 1941 г., был потом командиром авиадивизий, а с ноября 1944 - командир 6 гв. авиадивизии. Герой Советского Союза (4.1945)., 170 боевых вылетов, сбил 5 самолетов. Генерал-майор. После войны был начальник училища в Армавире, с 1968 - в отставке. Умер в Самаре. На доме, где он жил установлена мемориальная доска. Подаренная им книга воспоминаний «На 20-й минуте войны» - в музее шк. №1 с автографом Героя.



Лагутенко Иван Никитович (1915-1956, Щелково), ст. лейтенант 46 а/полка, войну закончил майором, заместителем командира этого полка, ставшего гвардейским. К маю 1945 совершил 288 боевых вылетов, в 79 воздушных боях лично сбил 17 и в группе 3 самолета противника. **Звание Героя Советского Союза присвоено 18.8.45.** После войны продолжал службу в армии. Окончил Военно-воздушную академию (Монино). С 1951 — в запасе. Жил и работал в городе Щелково Московской области. Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 степени, медалями. В поселке Лесное Брянской обл., где он родился, установлен памятник, его именем названа школа.



Школа №1 г. Фрязино и ее Музей Боевой славы

Открытие бюста Героя в школе №1

В 1989 году наш город отмечал 80-летие Героя и открытие бюста Ивана Ивановича Иванова в новом здании школы №1, носящей его имя. В гости к учащимся школы приехали его жена Бочарова Вера Владимировна, сын Владимир, внук Иван и внучка Вера, однополчане, украинские девчата из школы №3 городка Дубны (Ровенская область), представители исторической секции ВВС Московского авиационного института, ветераны г.Фрязино.



зался в него. Охваченный огнем, фашистский бомбардировщик разлетелся в куски.

Слава советскому летчику, верному сыну нашей родины, старшему лейтенанту Ивану Ивановичу Иванову, погибшему за благо своего народа!»

...Вера Владимировна писала много писем в разные инстанции, чтобы выяснить судьбу мужа. Только в 1943 году к ней пришло письмо «всероссийского старосты» Председателя Президиума Верховного Совета СССР М. Калинина от 30 июня 1943 г.:

«Уважаемая Вера Владимировна!

По сообщению военного Командования Ваш муж старший лейтенант Иванов Иван Иванович в боях за советскую Родину погиб смертью храбрых.

За героический подвиг, совершенный Вашим мужем Иваном Ивановичем Ивановым в борьбе с германским фашизмом, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 2 августа 1941 года присвоил ему высшую степень отличия - звание Героя Советского Союза.

Посылаю вам грамоту Президиума Верховного Совета о присвоении Вашему мужу звания Героя Советского Союза для хранения как память о муже-герое, подвиг которого никогда не забудется нашим народом.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
(М. Калинин)» *подпись*.

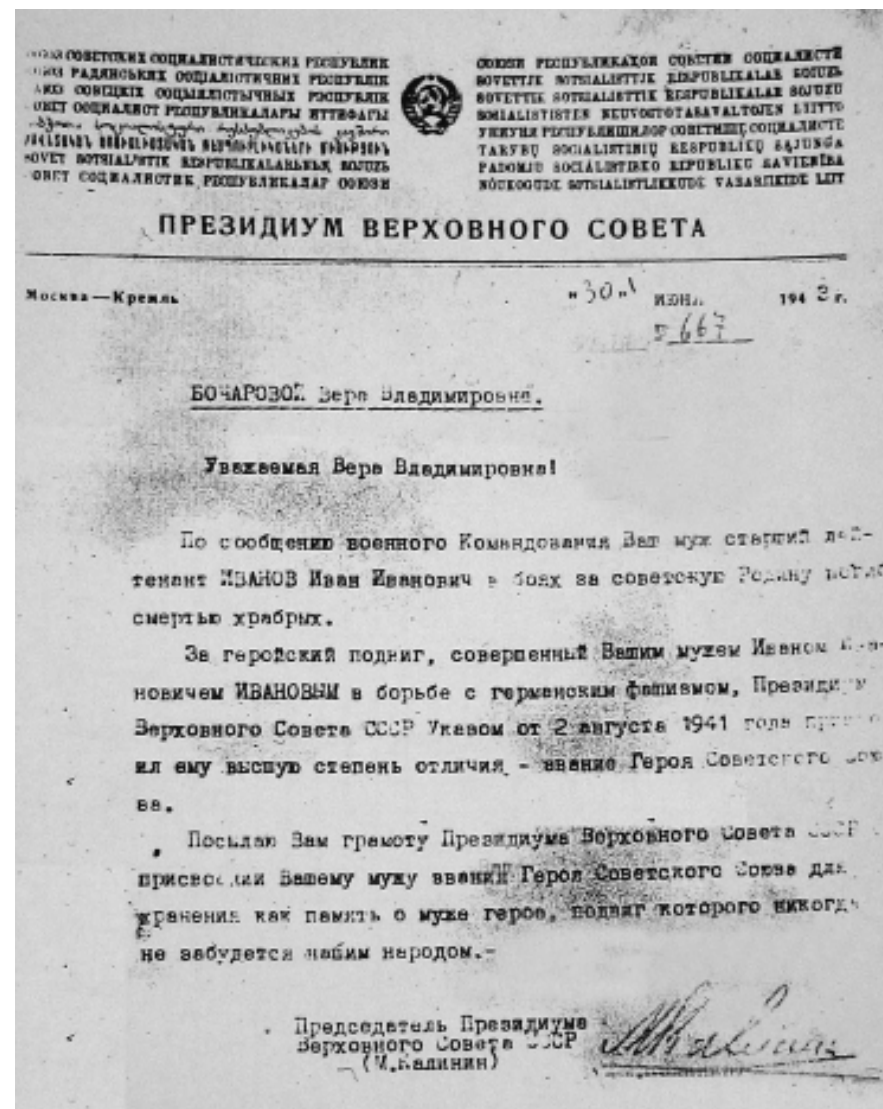
Воспитывать сына Владимира помогала Вере Владимировне мама и родные, он вырос, получил паспорт на Бочарова Владимира Ивановича (место рождения - Москва). Затем он окончил школу и техникум. Поступил на завод, потом в Московский авиационный институт. Участвовал в конструировании аппаратуры для многих образцов авиации.

Владимир жил с мамой в Никольском, потом в соседнем Реутове. Ездил в 1969 с матерью в «отцовские места» - в Дубно, и Млынов. Узнали они дом, в котором жила их семья в Дубно, и на этом доме была потом помещена мемориальная доска с соответствующей надписью.

У Владимира Ивановича от брака с Татьяной Ивановной родились двое детей: сына назвали Иваном в память о знаменитом его дедушке, дочь получила имя своей бабушки Веры, и теперь Вера Владимировна (2-я) уже замужем, у нее недавно родилась дочь Арина Андреевна.

Владимир Иванович скончался в октябре 2008 г. в возрасте 72 лет.

Не раз он бывал во Фрязино в школе №1 с мамой и потом без нее на встрече с однополчанами отца на вечерах памяти Героя в дни юбилеев его рождения. Владимир очень похож на отца, но его сын Иван, названный в честь деда Героя похож еще больше. И он, и сестра его Вера будут приглашены вместе с мамой Татьяной Ивановной на мероприятия в г. Фрязино, посвященные 100-летию со дня рождения Героя.



Письмо М.Калинина от 30 июня 1943 года жене Героя Вере Владимировне Бочаровой о смерти ее мужа



стал грудью на защиту своей священной земли. В сердцах советских людей горит священный огонь советского патриотизма, любви и преданности своей родной большевистской партии, советскому правительству и вождю народов — дорогому и любимому товарищу Сталину.

Советский народ в своей справедливой войне победит врагов во что бы то ни стало.

Товарищи! Наше дело правое. Отомстим фашистским гадам за кровь наших товарищей, наших жен и детей.

Уничтожим бешеных собак, не дадим ни одному немецкому фашисту и его прихвостням топтать нашу землю.

Смерть врагу, смерть кровожадному Гитлеру.

Вперед, за Родину, за Сталина!

Победа будет за нами!»

На героическом подвиге тарана Иванова воспитывало летчиков и политуправление 14-й дивизии. В документах управления ВВС Юго-Западного фронта сохранился ряд этих сообщений:

«Личный состав сразу же бросился на врага.. В этот день ст. л-т ИВАНОВ, беспартийный, протаранил фашистский самолет, погибнув геройской смертью.... Катуков и Кухтин, который сбил один бомбардировщик, после того как в боях их машины были выведены из строя, они пересаживались на другие самолеты и вновь шли в бой... Лейтенант Гутор только в этот день имел 11 боевых вылетов, дрался на поврежденном самолете....», [ЦАМО, фонд 14 ад №20063, политотдел, оп.1, д. 19 л.45]

«23.6.41 выпущена многотиражная газета «За Советскую Родину», где помещены статьи о преданности и геройстве отдельных бойцов и командиров. Сегодня выпускается второй номер» [там же, 3].

«Исключительно большое мобилизующее значение приобретали политические информации, когда в них показывали героически сражающихся с фашистскими стервятниками летчиков своего подразделения или части. Когда стало известно, что летчик тов. Иванов с 46 ИАП протаранил фашистский самолет и погиб смертью храбрых, этот пример беспредельной отваги десятки раз употреблялся в политинформациях и каждый раз летчики восхищались мужеством ИВАНОВА и клялись что, если потребует, они



также, не щадя жизни, последуют примеру тов. Иванова. Дивизионная газета «За Советскую родину» поместила ряд статей о героическом подвиге Иванова, а красноармеец И. Эмиль в стихах изложил боевой путь тов. Иванова» [там же, 50; в фондах ЦАМО газеты 14-й ад нет].

Управление ВВС ЮЗФ ходатайствовало о присвоении звания Героя Советского Союза трем героям-летчикам, и 2 августа им было присвоено это звание.

Семья

Все военные семьи Дубно быстро собрали свои небольшие пожитки, их погрузили срочно на машины и отправили в Ровно. Далее путь Веры Владимировны и сына Владимира лежал в Москву и в подмосковный дачный поселок Никольское, где её мама и брат Веры Владимировны Николай еще в 1932 купили полдома на 3-й линии этого поселка, а потом на другой стороне линии прикупили получастка и пристроили к дому хозяев свою половинку дома.

О судьбе мужа Вера Владимировна Бочарова долго не знала, товарищи Иванова перелетали с аэродрома на аэродром и письма никуда не доходили. Публикации в «Правде» Указа о присвоении ст. лейтенанту Иванову Ивану Ивановичу звания Героя Советского Союза они, вероятно, не видели. Обычно, знакомые должны были сообщить им, но там указана фамилия Иванов, а они были Бочаровы.

В статье «Бесстрашные» главная газета страны «Правда» так писала 3 августа 1941 года о подвиге Героя:

«...Все в полку хорошо знали и любили летчика старшего лейтенанта Ивана Ивановича Иванова. Это был один из лучших мастеров воздушного боя, преданный сын своей родины. Веселый, жизнерадостный, он не терял присутствия духа в самые трудные минуты.

Проклятые фашистские гады напали на священную советскую землю. Летчик Иванов рвался в бой.

И вот получен приказ. Тройка самолетов под командой Иванова взлетела, чтобы нагнать и уничтожить фашистских летчиков, собиравшихся бомбить мирное население одного из наших городов.

Бой был жестокий. Один бомбардировщик врага, подбитый, загорелся в воздухе. Другой самолет начал сбрасывать бомбы на чистое поле. Сломая голову враг бросился восвояси. Советские летчики преследовали и расстреливали его.

Горючее было на исходе, в пулеметных лентах ни одного патрона. Старший лейтенант Иванов повел свою тройку на аэродром. Первые два самолета приземлились. Иванов тоже стал разворачиваться на посадку, продолжая внимательно следить за воздухом.

Вдруг вдаль показался вражеский бомбардировщик. Он летел прямо к нашему аэродрому, собираясь, видимо, напасть на только что приземлившиеся самолеты. Иванов сейчас же взмыл ввысь и, несмотря на то, что горючее было на исходе, несмотря на то, что пулеметы не могли уже стрелять, решил таранить фашистский бомбардировщик.

Иванов ринулся на противника и всей тяжестью своего самолета вре-



удалось.

С. Верховский, как Член комиссии Советского комитета ветеранов войны по увековечиванию памяти погибших воинов, по полученным данным из архивов и сведений свидетелей составил список и время таранов летчиками-героями первой половины дня 22 июня 1941 года (прислано ок. 1998 г. в письме Верховского в музей школы №1, г. Фрязино, Тамаре Макаровне Анциферовой):

1. Иванов Иван Иванович, 4-55.
2. Кокорев Дмитрий Васильевич, 5-00.
3. Бутелин Леонид Георгиевич, 5-15.
4. Мокляк Александр Игнатьевич, после 5 часов.
5. Гудимов Степан Митрофанович, 5-20.
6. Неизвестный летчик, между 5 и 6 часами утра в районе местечка Выгода.



**Один из Героев
первых таранов
Кокорев Дм. Вас.**

7. Неизвестный летчик, между 5 и 6 часами утра в районе г. Замбрув.

8. Малиенко Терентий Сергеевич, 6-05.
9. Лобода Василий Сергеевич, между 6-20 и 7 часами.

10-12. Три летчика Протасов Анатолий Сергеевич, Свинолобов (И.О. не установлено), третьего летчика очевидец боя не помнит. Таран в 7-00.

13. Панфилов Евгений Максимович, 8-30.
14. Рябцев Петр Сергеевич, около 10-00.
15. Пачин Александр Иванович, между 10 и 11 часами утра.

16. Данилов Андрей Степанович, 10-54.
17. Ковтун Иван Игнатьевич, 12 час. дня.
18. Кузьмин Петр Александрович, после полудня.

Так уж случилось, что почти одновременно с Ивановым совершил таран м.л. л-т **Кокорев Д.В.**, командир звена из 124-го иап Западного военного округа - винтом рубанул по хвосту самолета-разведчика 22 июня 1941 г., в р-не г. Замбров (Зап. Украина). Он не был ранен, но с трудом посадил свой поврежденный самолет на фюзеляж. Был награжден орденом Боевого Красного Знамени. Всего Дмитрий совершил более 100 боевых вылетов, сбил 5 самолётов противника и погиб в воздушном бою 12 октября 1941 г. на самолете МИГ-3 при штурмовке аэродрома.

Ряд авторов, в т.ч. авторы замечательной книги «Иду на таран». *Последний довод сталинских соколов*», где приведены подробности о каждом таране, относят подвиг Кокорева к 4 час. 15 мин. (а Иванова - вторым в 4-25) и считают именно его первым тараном Великой Отечественной.

Политуправление Юго-Западного фронта в своей листовке около 25 июня так сообщало о подвиге бойцов фронта:



«БОЙЦАМ, КОМАНДИРАМ И ПОЛИТРАБОТНИКАМ

ЮГО-ЗАПАДНОГО ФРОНТА

ТОВАРИЩИ, МНОЖЬТЕ ГЕРОИЧЕСКИЕ ПОДВИГИ!

На протяжении 22-24 июня 1941 г. наши героические бойцы, командиры и политработники во взаимодействии всех родов войск наносят сокрушительный удар по фашистским бандитам, нагло вторгшимся на священную землю нашей Родины.

За боевыми подвигами наших славных бойцов и командиров восхищенно следит и гордится ими весь многомиллионный советский народ.

Отважные бойцы, командиры и политработники Н-ской сд в боях с немецкими и румынскими бандитами покрыли себя неувядаемой славой. Они на протяжении всего дня 23-VI отразили несколько упорных атак дважды превосходившего их по силе противника, который вынужден был уйти восвояси, оставив на поле боя 800 человек убитых и раненых.

Личный состав передовой в Красной Армии 99-й сд ведет упорные бои за гор. Н. На город непрерывно наступают фашистские полчища, но они всегда получают дружный и сокрушительный отпор.

Наглый враг несет огромные потери. Только за два дня воздушных боев славные сталинские соколы части Героя Советского Союза т. Шевченко сбили 22 фашистских самолета.

Группа подполковника тов. Сорокина выполняла боевое задание в составе 9-ти самолетов по разгрому мотомехчастей противника. В это время она была атакована 15-ю фашистскими истребителями. В коротком бою фашисты потеряли 6 самолетов и трусливо бежали.

Герой Советского Союза майор т. Коробков своим бесстрашием и высоким мастерством ведения воздушных боев заслужил огромную популярность среди летчиков. Он на протяжении только одного воздушного боя сбил два фашистских бомбардировщика.

Младший лейтенант т. Дзырук с 20 бойцами и 40 вооруженными рабочими в течение дня удерживал местечко Корчин, нанося удары 2 наступающим фашистским полкам.

Орудийные расчеты младших командиров тт. Малахова и Ковалева сбили 2 германских бомбардировщика и захватили в плен 4-х летчиков.

Героический подвиг летчика ст. лейтенанта Иванова с наглядной убедительностью показывает зарвавшимся фашистским шакалам, на что способен советский народ, если дело касается его Родины. Тов. Иванов в воздушном бою после того, как сбил несколько фашистских самолетов и израсходовал свои боеприпасы, был вновь атакован. Не имея боеприпасов для ведения боя, героический летчик протаранил фашистский бомбардировщик, уничтожил его экипаж в составе 4-х человек и сам погиб смертью храбрых.

Боевых подвигов, проявленных Вами, дорогие товарищи, в эти дни — не перечесть. Их никогда не забудет наш великий советский народ. Ваши подвиги высоко оценит Советское Правительство.

На наглое нападение на нашу Родину немецких бандитов, советский народ ответил отечественной войной. Весь наш могучий народ-богатырь



шая часть военной техники - танков и самолетов. За три месяца боев Красная Армия, отступая, отдала на поругание врагу территорию, равную по величине всем странам, захваченным немцами за 22 предшествующих месяца 1939 и 1940 военных лет: Бельгии, Нидерландам, Норвегии, Польши, оккупированной части Франции, Греции и Югославии. Немимоверно выше (более чем в 10 раз) были и потери наших войск убитыми, ранеными, пленёнными.

Противопоставить неукротимому движению железной немецкой лавины можно было только личный героизм. Каждый десятый воин сражался насмерть. Многие гитлеровские генералы оставили в дневниках записи о начальных месяцах войны, в них - удивление таким героизмом русских. В тех боях немцы потеряли в три раза больше солдат, чем при захвате Западной Европы.

Один из примеров личного героизма - воздушный таран.

Журналисты-поисковики подсчитали, что в Отечественную войну совершили воздушный таран, один из ярких примеров личного героизма, 604 летчика. При этом погибло более трети летчиков. В 1941 совершено 192 тарана, в 1942 - 165, в 1943 - 163, 1944 - 54, в 1945 - 22. В первый день войны - пошли на таран 19 летчиков.

Исследователь таранов С. Верховский, член Комиссии по увековечиванию памяти героев войны во Всесоюзном Совете ветеранов войны твердо уверен - наш земляк совершил героический таран не в 4-25, а в 4-55.

Об этом он писал в публикациях 1991 г. и ранее. Это совпадает с приведенными мною выше расчетами времени появления самолетов врага над аэродромами авиадивизии.

Так, если Иван Иванович Иванов совершил таран в 4-55, то значит это был не первый таран в Великой Отечественной войне?

«Нет, - писал он в письме 1997 г. в Музей школы №1, - Иванов совершил таран в 4-55, остальные применили его несколько позднее».

Он приложил к письму документ из Архива Минобороны (Подольск, документ 1943 года - анализ боевого опыта полка при преобразовании его в 68-й гвардейский:

«Описание воздушного боя 22 июня 1941 года

Участники воздушного боя: Командир звена ст. л-т **Иванов И.И.** Пилоты: л-т Юрьев, л-т Кондранин». В 4 ч. 55 м., находясь на высоте 1500-2000 метров, прикрывая аэродром Дубно, заметили идущих на бомбежку 3 Хе-111». Я нашел в архиве (Подольск) этот документ. Действительно, текст передан точно, и я с интересом обнаружил, что в этих материалах приведена и схема боя (фото документа см. ранее).

Уже, к сожалению, установилось мнение, что таран - это некий фатальный акт самопожертвования, называемый у нас *подвиг*. Но Главный маршал авиации дважды Герой Советского Союза А.А.Новиков, бывший главноком ВВС в 1942-1946 годах, так говорил: «*Воздушный таран - это не только молниеносный расчёт, исключительная храбрость и самообладание. Таран в небе - это прежде всего готовность к самопожертвованию, последнее испытание на верность своему народу, своим идеалам. Это одна из наивысших*



форм проявления того самого морального фактора, присущего советскому человеку, которого не учёл и не мог учесть враг».

Во время Великой Отечественной войны советские лётчики совершили более 600 таранов, более 60 из них относят на первые дни войны.

И вот что писал Алексей Толстой в одном из своих фронтовых очерков, который так и назывался - «Таран»: «*Советский лётчик никогда не уклоняется от боя, и чем ближе к нему опасность, тем злее его сердце, тем расчётливее его движения, тем стремительнее его рефлекс...* Советские лётчики создали новую форму атаки, фашисты не осмеливаются её применять. Я говорю о тарании в воздухе врага, при условии сохранения не только своей жизни, но и в некоторых случаях своей машины.»

Да, при совершении тарана погибло примерно 37% лётчиков. Остальные не только оставались живы, но и многие продолжали вести бой и совершали посадку на своём самолёте. Есть случаи, когда лётчики совершали по два тарана в одном бою. Несколько десятков человек совершили так называемые «двойные» тараны, когда с первого раза самолёт противника сбить не удавалось и приходилось добивать его повторным таранным ударом. Известен даже случай, когда лётчику-истребителю О.Кильговатову, чтобы уничтожить врага, пришлось нанести четыре таранных удара. 35 лётчиков совершили по два тарана, Н.В.Терёхин и А.С.Хлобыстов - по три, Б.И. Ковзан - четыре.

Таран - это один из наиболее жестких и обоюдоострых приемов воздушного боя. Но разве истребитель, идя в атаку на шесть пулеметов «Хейнкеля», не подвергается такой же опасности? Разве штурмовики, идя на заградительную стену зенитного огня, в меньшей опасности. А если враг коварен, нагл и силен, разве боевая честь остановит летчика даже, если кончились патроны... Нет! Он пускает в ход свое единственное оружие - самолет, стараясь своим винтом подрезать хвост самолета врага, понимая опасность и уже готовый выпрыгнуть с парашютом.

Не каждому это удавалось. Разные обстоятельства, разные углы атаки. Думаю, что именно сверху пикировал Иванов на Хейнкель - превратить секунды в мгновения, уменьшить число пуль, которые стрелок верхней кабины успеет прицельно выпустить по нему. Но всё-таки часть пуль попала в отважного пилота, и он отклонил траекторию и крылом задел именно кабину стрелка. Немцы, нашедшие обломки «Хейнкеля» отметили это - гибель бортстрелка при таране. Других 4-х членов экипажа не обнаружили.

Иванов просчитал заранее и следующие шаги после тарана. И уже теряя сознание, на автопилоте, как говорят летчики, выправил самолет после удара и жесткого пикирования и сумел посадить самолет «на брюхо». Но, к истекающему кровью и теряющему сознание Иванову некому было прийти на помощь. Шла бомбежка аэродрома. Никто не знал, где сел (упал) его самолет, только после третьего налета - а это значит часов через 5 («когда затишья бой»), бросились искать самолеты и летчиков, не вернувшихся из боя. И пока запаздывала помощь, истекала последняя кровь и товарищи, успев довести Иванова до госпиталя в Дубно, опоздали. Спасти Героя не

Фрагмент донесения о потерях, в т.ч. и о гибели Иванова



ИМЕННОЙ СПИСОК		ВРЕМЯ ПОТЕРИ									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ИМЕННОЙ СПИСОК	Имя	Звание	Возраст	Род. м.	Род. д.	Род. г.	Род. м.	Род. д.	Род. г.	Род. м.	Род. д.
	Иванов Иван Иванович	Лейтенант	26	6	41	г.	г.	г.	г.	г.	г.
	Суров Сергей Александрович	Лейтенант	26	6	41	г.	г.	г.	г.	г.	г.
	Лавров Алексей Иванович	Лейтенант	26	6	41	г.	г.	г.	г.	г.	г.
	Мухоморов Алексей Иванович	Лейтенант	26	6	41	г.	г.	г.	г.	г.	г.

Именной список потерь 14 ад в первые дни войны //ЦАМО ф.58 оп. 818884 д.5 л.1



«ишачок» врезал «хейнкелю» по хвосту и тот камнем повалился вниз, видели все. И что наш пошел на посадку — тоже.

А прибыв в полк, мы узнали, что в сторону затихшего боя выехали Бушуев и Симоненко, не дождавшись врача.

Симоненко рассказывал журналистам, что, когда они с комиссаром выносили Ивана Ивановича из кабины, он был в крови, без сознания. Помчались в госпиталь в Дубно. Но там застали весь медперсонал в панике — им было предписано срочно эвакуироваться. Ивана Ивановича все же приняли, санитары унесли его на носилках.

Бушуев и Симоненко ждали, помогая грузить оборудование и больных в машины. Потом вышел врач и сказал: «Летчик умер».

Мы похоронили его на кладбище, — вспоминал Симоненко, — поставили столбик с табличкой. Думалось, что отгоним немцев быстро, — установим памятник».

Известие об этом в штаб дивизии поступили поздно. В этот день после полудня бомбежки прекратились, но внезапно в 19-20 группа бомбардировщиком нанесла удары по штабу 5 армии в Луцке и штабу 14 авиадивизии ее складам, затем налет повторился через полчаса другой волной бомбардировщиков. Так что было не до отчетов, тем более что связь все время рвалась. И материалы об умершем Герое тарана прошли 23 числом, а возможно, он и скончался только ночью — несмотря на нескольких переливаний крови попытки врачей вернуть его к жизни были безуспешны.

Так что дата 23 июня только подтверждает, что Иванову удалось посадить самолет, что он сумел таранить «Хейнкель» расчетливо, чтобы успеть выпрыгнуть или даже спасти самолет. Но сильное ранение до тарана или во время его, или при жесткой посадке далеко от аэродрома не позволило дожидаться помощи товарищей, да и командование полка, находясь под почти непрерывной бомбежкой, смогла заняться поисками только после затихших бомбардировок», т.е. после полудня. Нам остается все-таки следовать имеющимся документам, дата смерти Героя повторена в 5-ти документах — 23 июня.

И фраза о героическом подвиге Иванова должна звучать так:

«В 4 часа 55 минут ст. лейтенант 46 истребительного авиapolка Иван Иванович Иванов, израсходовав все боеприпасы, таранил фашистский бомбардировщик «Хейнкель». Это был первый таран в Великой Отечественной войне. Иванов был тяжело ранен, но сумел посадить самолет на фюзеляж у сельца Загорцы близ Дубно. Он скончался от ран в госпитале города Дубно 23 июня и был похоронен там же.

2 августа ему было присвоено звание Героя Советского Союза».

Тараны 22 июня 1941 года

Известно, что в начальный период войны из-за просчетов руководства страны были убиты или попали в плен миллионы бойцов, под бомбами погибли сотни тысяч мирных жителей, под удары врага попала боль-



Иванова. На место падения самолета выехал батальонный комиссар С. И. Бушуев, который подтвердил факт тарана. На остановившихся от удара о приборный щиток самолета наручных часах Иванова было точное время 4 часа 25 минут...

К сожалению, найти Бушуева, а следовательно, узнать место падения самолета и где похоронен Иванов, мне не удалось. Но И. Д. Подгорный указал путь к дальнейшему поиску: «Мы отражали первые вражеские налеты в полном неведении о том, что творится вокруг. Телефонный кабель в дивизию перерезали диверсанты, эфир был забит помехами. Тогда я поручил Бушуеву одновременно встретиться в Дубно с руководителями района и узнать, какую они получили информацию из областного центра...»

Тогдашний секретарь Дубновского райкома партии А. И. Денисенко сообщил мне: «Помню, ранним утром 22 июня 1941 года ко мне явился офицер авиации и сказал, что в селе неподалеку от Дубно погиб, совершив таран, их лучший летчик, и предложил туда поехать. Мы ехали километров 8 примерно на северо-запад. Самолет нашли на краю оврага, поросшего кустарником. Названия села я не запомнил, так как прибыл в Дубно всего за 3 дня до войны...»

Однако уже эти слова подтверждают сказанное жителем села Загорцы Дубновского района И. В. Дациком, поскольку расстояние и рельеф соответствуют месторасположению села. Версию о Загорцах, как наиболее вероятную, приняли ветераны 46-го авиаполка. А развеял все сомнения бывший военный летчик М. В. Железняк (его эскадрилья также встретила войну в Дубно, и он оказался единственным, кто видел таран Иванова). Михаил Владимирович назвал место километров 8-10 северо-западнее города. Именно там находятся Загорцы!

Несколько лет назад дубновские следопыты разыскали старшину 46-го полка Симоненко. Он заявил, что вместе с Бушуевым хоронил Иванова на кладбище, что по улице Тувинских добровольцев. Если учесть, что это кладбище среди жителей города именуется как «летное», поиск можно считать завершенным...».

Вроде бы названо селение у места падения довольно точно и давно - **Загорцы**. Сегодня на карте Украины два селения вплотную друг к другу - Большие Загорцы и Малые Загорцы, они действительно в 8 км к западу (точнее к юго-западу) от Дубно.

Но начиная эту книгу мне пришлось просмотреть много описаний и биографий. Во многих - место падения указывается Загороша. Да есть такое селение под Ровно, но оно довольно далеко, в 50 км к востоку от Дубно, но рядом с Ровно. Вот почему там и поставлен памятник.

Когда же погиб Иванов - 22 или 23 июня?

Я и раньше задавал вопрос родным Иванова: «Когда семья получила «похоронку» - известие о гибели Ивана Ивановича?» Ответ был один - семья похоронки не получала.

Есть теперь в ИНТЕРНЕТе замечательно сделанный гигантский сайт «Общая база данных о погибших и пропавших без вести в Великой Отече-



ственной войне 1941-45 гг.». Он ценен тем, что приводит часто в копии сами боевые сообщения о потерях, именные списки погибших, имеющиеся в архивах Подольска. Сайт www.obd-memorial.ru/memorial/memorial.html, правда, не всегда доступен, так как слишком большие жертвы понес наш народ в этой войне и всегда много желающих поискать подробности о героических подвигах своих предков. Но иногда поздно ночью, или утром в 8-10 часов можно легко войти в него и сделать запрос.

Начиная подготовку этой книги я задал на сайте для поиска ФИО, год рождения и дату смерти: Иванов Иван Иванович 1909 22.6.1941. Сайт мне выдал сведения о погибшем - страница из нашей «Книги памяти ... Щелковского района». Я очень удивился такой скудности информации.

В процессе других поисков в ИНТЕРНЕТе я вышел на исследователей авиадивизий и их личного состава. Там были данные по 46-му иап и указаны Иванов и ряд других летчиков, погибших в этот день. Тогда я запросил снова базу данных, но раз за разом База была занята и я отложил дальнейшие поиски на потом.

Каждый будущий исследователь этого вопроса обратится, как это сделал и я, в Центральный архив Минобороны (ЦАМО) в Подольске. Для полноты картины я заказал описи фондов 46-го истребительного авиаполка, 14-й авиадивизии, 5 армии, в которой была 14-я а/дивизия, и Управления ВВС Юго-Западного фронта. По описям я заказал разные дела, относящиеся к первым дням войны и нашел там эти списки.

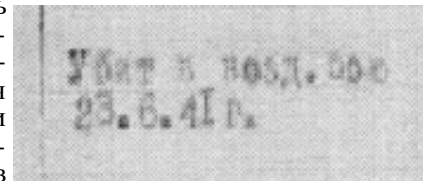
И вот, что меня удивило в Подольске: в четырех списках потерь дата смерти указана одна и та же - 23 июня. Формулировки в графе «Когда и по какой причине выбыл» были разными: в сообщениях дивизии вначале было «Разбит в воздушном бою 23.6.41» (в графе «Где похоронен» прочерк (-), т. неизвестно место захоронения. Потом эта запись в сводной ведомости за 20 дней боев сменилась на «Погиб в воздушном бою 23 июня», или «Убит в воздушном бою 23.6.1941». В окончательном подведении итогов войны Управлени кадров ВВС издало приказ №03-41, в котором записано «Погиб 23.6.41».

Так может быть таран Иванов совершил 23 июня, а все остальное *фальсификация*, как теперь модно говорить?

Так можно было бы, конечно, подумать (не 22 июня, а 23 июня). Но, во-первых, есть донесение 14-й дивизии о 23 июня - ни бомбардировщиков, ни воздушных боев не было в районе Млынов-Дубно.

И, во-вторых, пусть читатели вспомнят более ранние страницы этой книги - рассказ Евгения Соловьева, приезжавшего во Фрязино, и старшины Симоненко:

«Свидетель Евгений Петрович Соловьев, авиатехник звена Иванова, вспоминает: «Наша машина неслась из Львова по шоссе. Заметив перестрелку бомберов с нашими «ястребками», мы поняли, что это война. Момент, когда наш





истребительного авиаполка. В 4 ч. 25 мин. 22 июня 1941 года тараном уничтожил фашистский бомбардировщик в районе Грановка-Белицк. Сам погиб». («Правда», 29 октября 1974 г.).

«Герой Советского Союза Иванов И. И. совершил таран на подступах к своему аэродрому в районе г. Нестеров Львовской области». (Из архивных данных Министерства обороны СССР).

«Два бывших летчика - подполковник в отставке Андриюковский из города Ярославля и подполковник запаса Молодов из Киева - сообщили мне, что в первый час войны около Дубно над аэродромом Млинов, на Западной Украине, таранил вражеский самолет летчик 46-го истребительного полка старший лейтенант Иван Иванович Иванов». (С. С. Смирнов. «Рассказы о неизвестных героях». 1968 г.).

Три этих источника называют три места свершения одного и того же подвига. Подвига исключительного, яркой страницей вписанного в историю советской авиации.

Начальник Главного политического управления СА и ВМФ А. А. Епишев в интервью газете «Комсомольская правда» 23 февраля 1966 года сказал: «Известно, что первый в Великой Отечественной войне воздушный таран совершил молодой летчик-истребитель Иван Иванович Иванов, которому посмертно присвоено звание Героя Советского Союза».

Первый таран войны. Он был совершен через 25 минут после ее начала. О поиске истинного места совершения этого подвига наш сегодняшний рассказ.

Место тарана и могилу Иванова настойчиво искали школьники, работники райвоенкомата, краеведы города Дубно Ровенской области. Опросив старожилов города и окрестных сел, они нашли жителя деревни Загорцы И.В. Дацюка. Тот рассказал:

- На рассвете 22 июня 1941 года я и соседи слышали сильный взрыв. Возле моего дома упал советский самолет. Мы подбежали, увидели мертвого летчика. Чтобы узнать, кто он, вынули из кармана документы. Фамилия, имя, отчество были созвучны, поэтому я запомнил их на всю жизнь: Иванов Иван Иванович.

Здесь и далее я останавливаю внимание на городе Дубно отнюдь не из местного патриотизма. Приехав сюда в 1969 году, сын Иванова Владимир узнал дом, из которого он с матерью эвакуировался в первый день войны. То, что 46-й авиаполк начал боевые действия в Дубно, подтвердили все его ветераны. Однако среди них не осталось свидетелей подвига Иванова. Одни погибли в боях, другие в катастрофе - транспортный «Дуглас», перевозивший их на новое место базирования аэродрома, потерял ориентировку и врезался в блиндаж.

Жена Ивана Ивановича Вера Владимировна Бочарова, живущая ныне в поселке Никольском Балашихинского района, эвакуировалась из Дубно, вообще не ведая о таране. Даже когда 2 августа 1941 года газеты напечатали Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении ее мужа орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда», не совсем поверила: мало ли в Красной Армии летчиков Ивановых. Но вот в 1943 году Вера Владими-



ровну пригласили в Кремль, и М. И. Калинин вручил посмертные награды... Теперь сомнения развеялись, осталась только боль невосполнимой утраты. Да еще горечь от того, что нельзя поклониться могиле дорогого человека.

Но тяжесть горя помогал переносить незримый мост между ею и далеким украинским городом Дубно. Оттуда писали, приезжали, приглашали к себе пионеры средней школы № 3 имени И. И. Иванова, комсомольцы педагогического училища, чья организация носит имя Иванова, горожане. И всегда разговоры, письма сводились к одному: как найти могилу Ивана Ивановича?

Для этого сначала надо было отыскать место падения его самолета. Архивы давали противоречивые сведения или отвечали: «Данных не имеется». Приходилось полагаться на увиденное местными старожилами и на отрывочные воспоминания оставшихся в живых летчиков, техников его части.

Письма и устные рассказы ветераны 46-го авиаполка обязательно начинали с характеристики своего боевого друга. Так начальник штаба полка С. В. Молодов вспоминал, что Иванов неоднократно подчеркивал: «Мы летаем в небе Нестерова», указывая тем самым на необходимость настойчиво повышать летное мастерство, боевую выучку. Этому в первую очередь следовал сам. На последних предвоенных учениях полка 21 июня 1941 года проверяющий от дивизии полковник Н. Герасимов самую высокую оценку дал И. И. Иванову. Захотел познакомиться с ним ближе. Подозвав к себе, дал «вводную»:

- Представьте себе, что здесь не учения, а реальный бой, и у Вас истекли боеприпасы. Каковы Ваши действия?

- Пошел бы на таран, - без колебаний ответил старший лейтенант.

Бывший летчик 46-го ИАП генерал-майор в отставке Н. И. Магерин из Ленинграда вспомнил, что полк прибыл в Дубно вскоре после воссоединения западно-украинских земель. Авиаторы были полпредами Советской страны в здешнем краю. Вокруг Иванова, превосходного певца, часто собиралась местная молодежь. Он учил ребят советским песням, а заканчивал вечеринки рассказами о новой жизни, в которую они вступают...

...Сбив несколько «хейнкелей», звено Иванова возвращалось на полевой аэродром. Иванов летел последним, поэтому только один увидел новую группу стервятников. Что делать? Боезапас израсходован, звать помощь с аэродрома некогда. И он решает биться с врагом в одиночку и без оружия.

Летчик пристраивает истребитель в хвост ведущему «хейнкелю», бросает на него свою машину. Что было дальше, описано в выпущенной 14 июня 1941 года листовке управления политпропаганды Юго-Западного фронта: «Немецкий бомбардировщик с экипажем в 4 человека упал наземь, остальные разбросали бомбы где попало и повернули обратно».

После тарана Иванов пытался посадить самолет. Если бы не повреждение винта и холмистая местность! Как вспоминает бывший командир 46-го авиаполка И. Д. Подгорный, местные жители сообщили ему о гибели



сбитый бомбардировщик Ивановым, да еще один под Луцком, да еще один из 1-й эскадрильи, отправленной бомбить аэродром под Киевом и несомненно пролетавший район действия 46-го иап (его место гибели неизвестно), то набегает число в 10 самолетов потерь этой эскадры.

Три полка всей 14-й авиадивизии из 152 годных потеряли в первый день 20-30 самолетов (т.е. 15-20%), а к концу седьмого дня войны осталось по 8-12 самолетов в каждом полку.

По воспоминаниям Антипенко из 17-го иап (будущего Героя, их полк стоял в Любитове под Ковелем, летний аэродром - в Величке у ст. Голобы), в их полку к концу первого дня «исправных самолетов насчитывалось штук 25 — 30, более сотни были повреждены осколками, остальные сгорели...» (на утро 22 июня у них было 48 исправных самолетов, да потом сюда прилетел в полдень полк из Житомира), во 2-й день налетов на эти аэродромы не было, а на третий после бомбежек и штурмовок истребителями осталось в 17-м иап 10 годных, на которых летчики полка перелетели в Житомир, и вместе с «безлошадными» отбыли в Москву.

Несколько позднее в политдонесениях 14-й авиадивизии снова и снова подводятся итоги первого дня боев и дальнейшие действия полков.

«Самолёты противника совершили 350 самолёто-налетов: 22 июня г. Луцк (штаб и склады дивизии) бомбардировали 7 раз, аэродром Велицк - 4 раза, аэродром Колки - 3 раза, Млынов - 3 раза.

Сбито 12 самолетов:

Киверцы - 2, Ровно - 2, Млынов - 2, Луцк - 5, Велицк - 2.

Наши потери:

- 89-й иап - сгорело 6 И-16, при посадке скапонирировало 2 самолета, 1 самолет не вернулся с поля боя, повреждены при бомбардировке 2 бензовоза и 2 ВМЗ (?).

- 46-й иап (Млынов) - один И-16 и стартер, один И-153, не вернулось 2 самолета, сбит И-153.

- 17-й иап - разбиты И-153 и И-16, один И-153 не вернулся из боя.

В течение 22 июня систематически нарушалась связь с полками диверсантами и бомбардировками.

Политико-моральное состояние личного состава приподнятое. Все горят желанием уничтожить с сорнем германский фашизм».

Через неделю 46-й полк передал оставшиеся от бомбежек несколько самолетов 89-му полку, который стоял под Луцком в Колках, а затем в самом Луцке и вошел потом в 15 авиадивизию. А «безлошадные» летчики 14-й смад отбыли под Москву, в Жуковский за новыми самолетами, затем их перебросили под Ростов, где таганрогские ЛАГГ -3 уже ожидали обстрелянных пилотов.

Будущий маршал авиации и начальник ВВА в Монино Красовский формировал там новые дивизии и в своих воспоминаниях отметил появление летчиков этих полков, и передал приказ командиру 14-й авиадивизии Зыканову вылететь срочно в Москву, где его, вероятно, ждал суд. Как известно за первые поражения тех дней многие командиры были отданы под суд и расстреляны под Куйбышевым. Упомянутый нами ранее в рассказе о Фин-



ской войне комбриг Копец командовал в те дни ВВС Западным фронтом и к вечеру 22-го, узнав о гибели половины самолетов фронта, застрелился сам.

В тот день советская авиация потеряла 800 самолетов на земле, и 200 в воздухе. Называют и другие, большие цифры, но и эти цифры - большая трагедия. Но это количество было все-таки менее 15% авиации на фронтах, так что оказать существенное влияние на ход воздушных боев эта трагедия в первые дни не могла.

На другой день, например, 23 июня самолеты 14 а/дивизии получили задание на сопровождение танков механизированных войск, выходящих к фронту. Именно эти войска завяжут 25 июня с немецкой танковой группой грандиозное сражение под Дубно и Луцком, в которой примут участие больше танков, чем в знаменитом сражении под Прохоровкой 1943 г.

Уже к вечеру 22 июня все полки дивизии, стушевая планы бомбардировщиков Люфтваффе, сменили аэродромы на запасные, и 24-го июня это повторилось еще раз, но уже дальше от фронта.

По сообщению Управления ВВС Юго-Западного фронта за период боёв с 22 по 30 июня погибло на земле и в воздухе 73 самолета МИГ-3 (да 37 неисправных), 60 истребителей И-16 (и 40 неисправных). Читатель легко заметит разницу между новым МИГ-3 и «старым» И-16. К тому же число И-16 на фронте в несколько раз превышало число МИГ-3, т.е. в процентном отношении эти потери отличались еще больше. Эти данные приведенные мной, как подтверждение неверной трактовке деления самолетов на современную и «некачественную старую авиацию», что часто фигурирует при анализе причин тяжкого поражения 1941 года...

Впоследствии 46-й авиаполк воевал на разных фронтах, не раз менял типы истребителей - с новых ЛАГГ на американские «Харрикейны» (переобучался на авиабазе в Иванове в 1942), а затем на американские же «Аэрокобры». На всех самолетах он успешно и героически выполнял все задания командования, в 1943 году полк получил звание гвардейского (68-й гв. авиаполк). Героические традиции первых дней продолжались и «стариками», и новыми пилотами.

Вражеская эскадра KG55 продолжала участвовать в ожесточенных боях знаменитых танковых боев в районе Луцк-Дубно-Ровно-Броды. 16 июля перелетела в Млынов, а через 8 дней отбыла в Житомир и далее на аэродромы в Белоруссию, откуда наносила удары по Москве. В Сталинградской битве она потеряла 49 самолетов, но во всех этих сражениях наиболее тяжкие потери за один день она понесла в первый день войны - от Иванова и его сотоварищей по 46 истребительному авиаполку и 14-й авиадивизии.

Как дубненцы искали место падения самолета Иванова?

В 1978 году в нашей областной газете появилась статья «Он был первым». Прислал его в газету журналист из г. Дубно П. Яковчук. [17]

Она очень информативна, поэтому привожу ее подробнее:

«Старший лейтенант Иван Иванович Иванов. Родился в 1909 году в д. Чижово Щелковского района Московской области. Командир звена 46-го



шие получили опыт борьбы с истребителями и были опасны для наших пилотов.

Но, несмотря на опыт, эскадра получила достаточно мощный урок от *красных соколов* в первый день войны с Россией.

Противостоящая военно-воздушным силам приграничной части Юго-Западного фронта немецкое авиакрыло KG55 потеряло в тот день 11 «хейнкелей» и 2 были сильно повреждены.

Из общей сводки потерь Люфтваффе 22 июня на Восточном фронте нами выбраны только боевые потери самолетов этой эскадры.

Группа	Место	Тип	Судьба экипажа
I./KG55	Ковель	He-111P-4	погибли 3 чел.
II./KG55	Львов	He-111H-8	погибли 3 чел.
III./KG55	(Злочев)	He-111P-4	пропали б/в 5 чел.
II./KG55	(неразборчиво)	He-111P-4	пропали б/в 5 чел.
III./KG55	(Млынов-Луцк)	He-111P-2	погибли 5 чел.
III./KG55	(Млынов-Луцк)	He-111P-2	?
III./KG55	Млынов	He-111P-2	ранено 5 чел.
I./KG55	под Дубно	He-111P-2	погибли 5 чел.
III./KG55	?	He-111P-2	погибли 5 чел.

В скобках дан район боевого задания, без скобок - место гибели самолета. Отдельной строкой даны ниже поврежденные или погибшие самолеты 7 и 9-й эскадрилий III-й группы эскадры.

7./KG55 Млынов-Луцк He-111 ранен 1 чел.

9./KG55 Броды He-111 ранен 1 чел.

Для пяти самолетов в качестве места потерь указаны сами немецкие аэродромы у г. Замосце, с которых они взлетали и куда «дотянули»:

III./KG55 Лабуни He-111P-2 самолет поврежден в бою на 100%, ранено 2 чел.

II./KG55 Лабуни He-111H-8 самолет поврежден в бою на 100%, экипаж не пострадал.

III./KG55 Клеменцов He-111P-2 совершил аварийную посадку (разрушения 25%), ранены 2 чел.

Также со значительными боевыми повреждениями (в 40%) вернулся на аэродром Лабуни истребитель-бомбардировщик штаба эскадры Мессершмитт Bf-110C.

(Источник: Bundesarchiv-Militaerarchiv. RL 2 III/1177 Flugzeugunfalle und -verluste des fliegenden Verbanden seit 30.05.1941 bis 02.08.1941. //http://www.airforce.ru/history/ww2/22june41/index.htm).

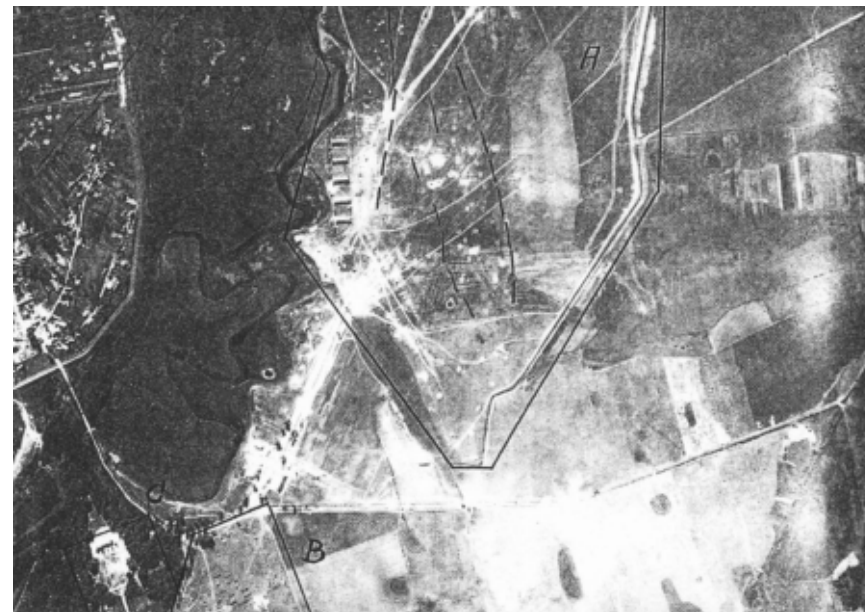
Напомню читателю, что указанные в немецких документах *Ковель, Луцк, Млынов, Дубно* - это расположение трех полков 14-й авиадивизии: 17-й - под Ковелем, 89-й - у Луцка и 46-й полк Иванова - в Млынове. Вероятно, именно шести эскадрильям I и III групп эскадры было задание разбомбить именно эти аэродромы. *Броды* - в 58 км к ЮЗ от Дубно, *Zloczew* - это станция Злочев в 36 км к ЮВ от Брод.

Соответственно, можно считать, что летчиками 17-го иап были сбиты 1-2 Хейнкеля I-й группы, летчиками же 89-го и 46-го сбито или сильно



повреждены 5-7 бомбардировщиков. Высокие результаты для одного дня войны - хищники не ушли безнаказанно.

По 46-му полку в воздушных боях с «Хейнкелями» погибло 4 летчика и 6 самолетов, пилоты 2-х самолетов спаслись, но были ранены в ноги, столько же или даже несколько больше было сбито этих агрессоров-бом-



Немецкая фотография аэродрома Млынов после бомбежки. [16] Отмечено в книге разбитое каменное здание внизу слева, верхний центральный сектор - аэродром с 26 самолетами (неисправными, уничтоженными при бомбежке и годными). Слева хорошо виден сам городок, долина и черные извилины речки перед светлым аэродромом, на береговом откосе которой были вырыты «норы»-бомбоубежища. Хорошо видны справа от речки и 5 ангаров.

бовозов в районе Луцк-Млынов-Дубно. При этом потери членов немецких экипажей - более 20 чел, были тоже существенными, не говоря уже о материальных потерях - стоимость бомбардировщиков, думаю, в несколько десятков раз превосходила стоимость И-16.

М. Зефилов в своей книге *«Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация»* [17] подсчитал, что в ходе первых вылетов эскадра потеряла 8 самолетов, 5 из которых были сбиты истребителями, и еще 5 машин возвратились с серьезными повреждениями от истребителей.

Среди других потерь от истребителей в этот день указаны четыре Хейнкеля с боевым заданием бомбить аэродром Млынов и три Хейнкеля с целями - аэродром «*sdl (sudlich) Mlynov*» - южнее Млынова. Если добавить



Этот бомбардировщик Вольфейля 7-й эскадрильи есть в списке потерь (потери от истребителей): его два члена экипажа погибли, а три, включая, командира, пропали без вести. Учитывая, что большинство потерь под Млыновым относится к самолетам III-й группы эскадры (7-я с 4 сбитыми самолетами, 8-я с 2-мя и 9-я эскадрилья с одним), то вероятность тарана Ивановым именно одного из этих самолетов выше, чем указанного Зефириным.

22 июня - жизнь после тарана

46-й истребительный полк

Это был самый ожесточенный день схватки с врагов у летчиков полка. Они на уцелевших самолетах не раз поднимались в воздух под бомбежками, пытаясь сразиться с летающими крепостями, с их 3-6-ю пулеметами.

Три раза в этот день заходили на бомбежку аэродрома Млынова «Хейнкели». Перед каждым звеном в три бомбовоза у них тоже стояла боевая задача: отбомбившись, лететь обратно за смертоносным грузом и снова, и снова обрушивать удары на указанный в задании аэродром. И на те, где самолеты в шеренгу стояли после недавнего смотра, и на те, которые были рассредоточены и полужамаскированы, и на те, которые в ангарах.

От немецких аэродромов близ Замосце до Млынова было 45 минут лета (да столько же обратно). Да вместе с оружейниками быстро заправиться бомбами и пулеметными лентами, а тем временем аэродромная служба наполнила баки горючим, и снова в бой - бить «Ивана». Через 2 часа снова появлялась тройка бомбардировщиков, иногда два звена, иногда пишут о девятках, т.е. трех звеньях.

Тут пора сказать и о **вероломной внезапности**, которой обычно объясняли политики и историки большие потери авиации на аэродромах. Однако большинство мемуаристов подтверждают другое - при первом налете погибло мало самолетов, но эти налеты все повторялись и повторялись каждые два часа. И хотя это было уже ожидаемо, а защититься, особенно в первой половине дня нечем: то летчики еще не подъехали, то оружейников нет, то горючее уже взорвано. Зенитки охраняли только большие города и узловые станции и штабы.

В тот день на 66 аэродромах всех фронтов погибло и было повреждено более 1000 самолетов, в воздушных боях - 200-300. Но прифронтовая авиация насчитывала в три раза больше самолетов, чем у врага. Эти потери можно было компенсировать.

Но вот беда для военных историков - «И-16» политизированные историки даже не считают за самолет - мол, не современный. Но большинство самолетов врага было в первые дни сбито именно на этих истребителях, летчиков же на «современных» МИГах погибло в боях больше, чем на «устаревших» И-153 и И-16.

Опыт выступал главным фактором войны. А опыт пилотажа на И-16 в десятки раз превышал навык полета на новых самолетах.

Пока мы знаем из донесений и воспоминаний однопольчан, что в этот день в воздушном бою были сбиты 2 самолета 46-го полка, но его пилоты успели спастись на парашютах: младший лейтенант Казинец и Цибулько.



В «Именном списке безвозвратных потерь начальствующего состава 14-й авиадивизии с 22.6. по 1.12.1941», отосланном в Москву Управлением ВВС Юго-Западного фронта [ЦАМО, ф. 58, оп. 818883, д. 928, л. 2,3] записаны 22.6.1941 пилоты и техники 46 иап:

1. **Бабенка Иван Сергеевич**, лейтенант, пилот из Харькова, 1919 г.р. - убит в воздушном бою 22.6.1941.

2. **Киселев Валентин Михайлович**, капитан, зам. командира авиаэскадрильи из Ленинграда, 1909 г.р. - пропал без вести в воздушном бою.

3. **Иванов Иван Иванович**, ст. лейтенант, командир звена из Моск. обл., 1909 г.р. - убит в воздушном бою 23 (?).6.1941 г.

4. **Лысенко Григорий Андреевич**, лейтенант, командир звена из Харькова, 1913 г.р. - убит в воздушном бою 22.6. 1941 г.

5. **Власов Петр Федорович**, воентехник 2-го ранга, техник по вооружению из Кировской обл., 1915 г.р. - убит при воздушном налете на аэродром Млынов.

6. **Мазуренко Даниил Семенович**, сержант, техник по вооружению из Киевской обл., 1918 г.р. - убит при воздушном налете на аэродром Дубно. По обоим последним отмечено - похоронен в г.Дубно. В одном из последних донесений - та же запись у Иванова в графе «Где похоронен» - Дубно.

В этот же день были тяжело ранены два пилота, выбывшие в госпиталь Дубно, мл. лейтенант **Козинец Николай Петрович** и зам. ком.эскадрильи **Скляр Иван Андреевич**. Оба их самолета были сбиты в воздушном бою с «Хейнкелями». Оба успели выпрыгнуть с парашютом, но у обоих были при этом прострелены ноги.

У пилота **Цибулько Ивана Мефодиевича** в бою загорелся самолет, летчик сбивал маневрами пламя, сумел посадить самолет, но получил сильные ожоги лица и руки. «Остался в строю».

Легко ранены были при бомбардировке аэродрома Млынов мастер по приборам мл. сержант **Шевчук Владимир Захарович** и моторист сержант **Меренчук Анатолий Данилович**, они оба попали в госпиталь Дубно.

В этот день также понес потери, но в меньшей степени и соседний 89-й авиаполк, находившийся под Луцком: при 4-х бомбежках аэродрома Колки погиб пилот, тяжело ранен и умер авиамоторист. В 17-м полку потерь в этот день не отмечено.

Подводя через несколько дней итоги этого боя 22 июня начштаба 14 авиадивизии сообщил о гибели из всего состава дивизии 24-х человек и о 12-ти получивших тяжелые ранения.

Ниже мы приводим таблицу потерь в этот день эскадры «Гриф». В отличие от наших пилотов экипажи «Хейнкелей-111» уже два года воевали над Францией и Англией, над морем и над сушей. Их тоже погибло там немало, но остав-



Пилот 46 иап, мл. лей-нт Козинец Н.П. Музей шк. №1



тер, за золотое сердце, ценили за летное мастерство, а еще за пес-ни. Его мягкий и звучный тенор очень нравился друзьям-однополча-нам.

Бывало, нет-нет да и спросит кто-нибудь:

— Что это тебя так зовут-величают? Иван, да еще Иванович, да еще и Иванов...

А он охотно объяснял:

— Так уже заведено у нас в роду: первого сына называют Иваном. У меня и отец Иван Иванович, и дед...

Отца он похоронил перед самой войной. А теперь вот и сам погиб.

Была снаряжена группа механиков на поиски упавших самолетов. Они и нашли И-16 нашего Ивана Ивановича рядом с обломками «юнкерса». Осмотр и рассказы участвовавших в бою летчиков позволили установить, что старший лейтенант Иванов, израсходовав в бою все боеприпасы, пошел на таран. Сбил врага, но и сам при этом не уцелел. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Храбро сражались и многие другие летчики, среди которых особенно выделялись Шалунов, Гутор, Алексеев, Зверев, Клименко, Магерин.

Нашелся причисленный было к погибшим лейтенант Цибулько. Мы видели, как он сбил вражеский «мессершмитт», а потом сам загорелся. Но оказалось, что ему удалось выбраться с парашютом и опуститься прямо в озеро. Крестьяне-рыбаки вытащили его. Руки и лицо обгорели, да и воды нахлебался. Однако, явившись в полк, попросил оставить его в строю. Кста-ти, от Цибулько мы узнали, что наши семьи укрываются в подвале дома. Он на попутках добрался до Дубно и там, в подвале, переночевал вместе с ними.

Итак, миновал первый день войны. Один день из тысячи четырехсот восемнадцати...

Конечно, вряд ли это можно установить совершенно точно, но мне все-гда приятно было думать, что именно я открыл боевой счет побед нашей авиации, сбив первого фашистского летчика в Великой Отечественной войне. Если кто-то станет возражать, спорить не буду: пусть не первый, а один из первых. Как говорил Маяковский, сочтемся славою.

Важнее другое. Уже в первых воздушных схватках советские летчики доказали, что с хвалеными фашистскими асами можно сражаться на равных, что мы способны, а значит, и должны их бить и побеждать».

Политотдел 14-й авиадивизии сообщил в штаб ВВС ЮЗФ о результа-тах боевых действий 22 июня:

«Авиация противника бомбардировала части дивизии группами от 2-х до 30 бомбардировщиков ... с различных высот...

Сбито германских самолетов - 12.

Наши потери - поломаны, сбиты и сгорели на аэродромах 27 самоле-тов, не вернулись на свою сторону 4 самолета.

22.6.41 отличились в бою комсомольцы Катунов, Кухотин и *беспартий-ный* Иванов».



Это было первое сообщение о подвиге Иванова. Здесь мною выделено слово *беспартийный*, так как потом беспартийный Иванов в реляции снова стал членом ВКПб (КПСС) и таким вошел в книгу «Герои Советского Союза». Читатель помнит, что Иванов стал кандидатом в члены ВКП(б) в 1932 г., но произошла ранее 1939 г. трагедия, была утеряна канди-датская карточка и он, активный общественник и рабочий парень, был исключен из партии. Конечно, возможно он подавал в 1941 в ЦК ВКП(б) апелляцию (почти все пилоты были кандидатами и членами партии и толь-ко молодежь - комсомольцами), но ее положительное решение (если оно было) могло еще не дойти с верхов до политотдела дивизии.

Сообщения о количестве сбитых самолетах несколько завышено, но немного (см. далее сведения о потерях KG55).

М. Зефилов в своей книге «Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиа-ция» [17] подсчитал, что в ходе первых вылетов эскадры потеряла 8 самоле-тов, 5 из которых были сбиты истребителями, и еще 5 машин возвратились с серьезными повреждениями.

Им же сообщено очень важное. Упомянув про таран Иванова, он до-бавляет, что при таране сбит «южнее г. Дубно Хейнкель-111 унтер-офице-ра Вернера Бёхрингера (Werner Baehring, ae - здесь дифтонг *а-умляют*). «Хейнкель» получил тяжелые повреждения и, пролетев немного, упал в 20 км от Дубно. Весь экипаж, кроме погибшего бортстрелка ефрейтора Оска-ра Рестемейера (Oskar Restemeier), успел спастись (*тела их рядом не были найдены*). Судьба их осталась неизвестной, по некоторым данным, они по-пали в плен и были убиты».

Эти сведения были, вероятно, взяты Зефиловым из книги про эскадру KG55 (Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». Motorbuch Verlag, Stuttgart. 1994)[16]. После знакомства с этой содержательной книгой в ГРБ (б. «Ле-нинка») появилась возможность привести весь экипаж самолета 3-й эс-кадрильи, которому была поручена бомбежка аэродрома «южнее Дубно»:

Командир экипажа - унтерофицер Werner Bahringer,

Наблюдатель (штурман-бомбардир) - унтерофицер Franz Buttscher,

Бортрадист - унтерофицер Karl Argstorfer

Бортмеханик - оберфельдфебель Arthur Lerche,

Бортстрелок - ефрейтор Oskar Restemeier.

Учитывая, что пулеметы защиты бомбардировщика были и сверху и снизу, один из членов экипажа (вероятно, бортмеханик) был и стрелком.

В книге приведены и три причины гибели бомбардировщика, позво-лившие отнести эту победу Иванову: **Jaeger, Absturz, Aufschlagbrand**, кото-рые можно перевести как «*егерь - охотник*» (*истребитель*), *катастрофа (столкновение?)*, *пожар при ударе*.

Ранее в СЕТИ на авиафорумах и в популярной народной ВИКИПЕ-ДИИ упоминался другая фамилия пилота протараненного Ивановым са-молета - унтер-офицер Х. Вольфейль.

Автор этого сообщения - был исследователь Сергей Васильевич Тка-чев из Тарнополя, секретарь фонда «Последний солдат», занимающегося поиском захоронений советских (русских) и немецких солдат I-й и II-й мировых войн.



кументами 46 полка, списками летчиков и командиров, беседовал с сослуживцами, не раз бывал во Фрязино, где выступал на вечерах памяти Иванова. Вот его рассказ из областной газеты «Ленинское знамя» 1985 г.:

«На самолетной стоянке техники и мотористы торопливо сдергивали с кабин «И-16» брезентовые чехлы. Командир эскадрильи капитан Светлов встретил Иванова словами: «Война! Фашистские танки и мотопехота перешли границу. Их бомбардировщики и артиллерия наносят удары по нашей территории».

— Командир! Самолет к боевому вылету готов, — доложил воентехник второго ранга Мягков.

Подожли, застегивая карабины парашютов, летчики звена Федор Диев и Иван Сегедин. Капитан Светлов показал точку на карте: «Прикройте подходы к аэродрому с запада. Дальше Сенкичевки не залетать. Через сорок минут вас сменит тройка Толстого».

— По самолётам!

Иванов быстро занял место в истребителе. Щелкнул замок привязных ремней. С КП полка в воздух взметнулись две зелёные ракеты — сигнал на взлёт. Короткий стремительный разбег. Тройка «И-16» пронеслась над крышами Млинова.

Светало. Иванов вывел звено под нижнюю кромку плывущей над аэродромом облачности. Внизу круто петляла Иква. На западе небосклон был задёрнут тёмной вуалью. Истребители, обогнув Дубно, пронеслись над старинной крепостью. Мелькнул внизу монастырь с удивительным названием «Честный край».

В стороне Сокаля виднелись всплески багрового пламени. Густые чёрные столбы дыма упирались вершинами в облака. Иванов переложил истребитель с крыла на крыло: «Будьте внимательны!» — предупредил ведомых.

В междуречье Иквы и Стири «И-16» завернули на Боремель. И тут же изза холмов, покрытых шапками леса, вынырнула девятка двухмоторных бомбардировщиков «Хейнкель-111». Закрыв широкими крыльями шоссе, новую дорогу, они шли курсом к Млинову. Звено с переворота рванулось на перехват. По сигналу Иванова Диев и Сегедин устремились на ведущий бомбардировщик. Теперь отсчет времени измерялся секундами. Когда «хейнкель» вошел в перекрестие прицела, Иванов нажал гашетку общего огня. Вслед за ним открыли огонь Диев и Сегедин. Дистанция стрельбы была настолько мала, что промахнуться было невозможно. Роняя в воздух ленты горящего бензина, бомбовоз тяжело отвалил от строя, пытаясь лечь на обратный курс. И тут же, круто накренив острый остеклённый нос, рухнул на землю.

А тройка истребителей, проскочив сквозь пулеметнопушечный огонь «хейнкелей», вошла в боевой разворот и устремила в атаку на встречных курсах. Ближе, всё ближе крестастые машины. Пора! Истребители открывают шквальный огонь. Едва не столкнувшись с вражескими машинами, «И-16» ныряют под их строй. Ещё одна атака! Боевой порядок «хейнкелей» разорван. Их пилоты начали отворачивать на курс к границе. Один бомбардировщик сильно дымит. Изредка над ним вскидываются языки



пламени. И тут Диев, а вслед за ним и Сегедин просигналили, что у них кончается горючее. Иванов понял, что время нахождения в воздухе его звена истекло, и сигналом разрешил ведомым идти на посадку.

Главное сделано. Враг не прорвался к полковому аэродрому. Оба истребителя со снижением повернули к дому. А Иванов заложил крутой вираж над местом воздушного боя. И тут его цепкий взгляд обнаружил маневрирующий в складках местности, крадущийся на малой высоте к аэродрому «Хейнкель-111». Бомбардировщиком, видимо, управлял опытный пилот. Иванов, быстро оценив обстановку, кинул свой истребитель навстречу. Стрелки и штурман бомбовоза открыли огонь. Маневр. «И-16» повис сзади крестастой машины. Иванов нажал гашетку бортового оружия. Прозвучали только две короткие очереди — кончились боеприпасы. А «хейнкель» стал на курс к Млинову, за которым виднелся полковой аэродром. Что делать? Нельзя пропустить эту махину к аэродрому.

... Осыпaeмый градом снарядов и пуль, истребитель неотвратимо сближался с бомбовозом. Мгновение, и его винт, словно острый меч, ударил хвостовое оперение фашистской машины. Ключуев носом, «хейнкель» завалился на крыло и тут же опрокинулся. Удар! К небу взметнулся фейерверк огня и дыма.

Люди видели, как после таранного удара «И-16» повело в сторону. Что-то отлетело от его фюзеляжа. Но летчик упорно тянул к аэродрому. Высота катастрофически падала. Иванов уже не мог воспользоваться спасательным парашютом, да и не делал к этому попыток. Хотел уберечь боевую машину. Но истребитель вдруг начал раскачиваться и через какое-то мгновение рухнул на землю...».

Свидетель Евгений Петрович Соловьев, авиатехник звена Иванова, вспоминает: «Наша машина неслась из Львова по шоссе. Заметив перестрелку бомберов с нашими «ястребками», мы поняли, что это война. Момент, когда наш «ишачок» врезал «хейнкелю» по хвосту и тот камнем повалился вниз, видели все. И что наш пошел на посадку — тоже.

А прибыв в полк, мы узнали, что в сторону затихшего боя выехали Бушуев и Симоненко, не дождавшись врача».

Симоненко рассказывал журналистам, что, когда они с комиссаром выносили Ивана Ивановича из кабины, он был в крови, без сознания. Помчались в госпиталь в Дубно. Но там застали весь медперсонал в панике — им было предписано срочно эвакуироваться. Ивана Ивановича все же приняли, санитары унесли его на носилках.

Бушуев и Симоненко ждали, помогая грузить оборудование и больных в машины. Потом вышел врач и сказал: «Летчик умер».

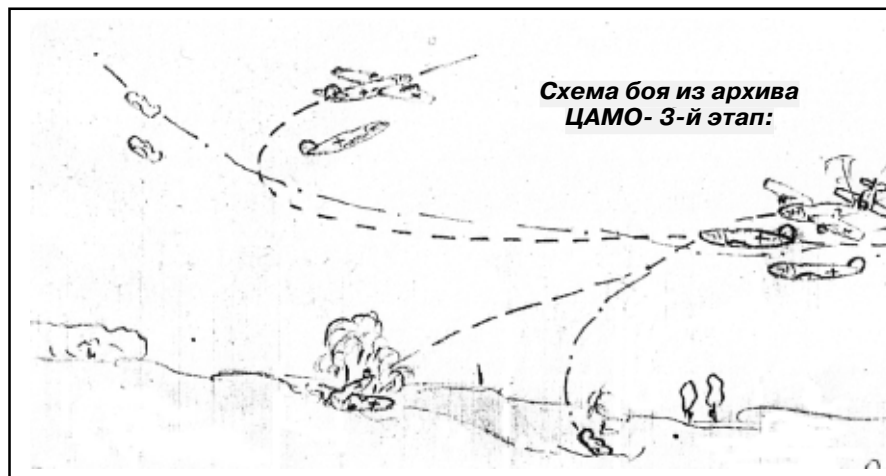
«Мы похоронили его на кладбище, — вспоминал Симоненко, — поставили столбик с табличкой. Думалось, что отгоним немцев быстро, — установим памятник».

Гейбо в своей книге тоже добавляет подробности: «Еще днем, в перерыве между вылетами, кто-то доложил мне, что из первого боевого вылета не вернулся командир звена старший лейтенант Иван Иванович Иванов. В полку он был всеобщим любимцем. Уважали его за незлобивый харак-



143550 д.1 л.9об Схема возд. боя звена ст. л-та Иванова И.И. 22.6.1941]. С фотографии этой схемы, разбитой на 3 этапа, мы и начнем описание.

На фрагменте схемы - 1-й этап боя: с высоты патрулирующее звено Иванова начинает атаку звена «Хейнкелей», спускающееся для бомбежки



«Хейнкель» падает и взрывается на своих бомбах; падает после тарана и самолет Иванова; бомбардировщики поворачивают от аэродрома; два «И-16», израсходовав все горючее, спешат на свой аэродром

аэродрома на низкой высоте - обычно 500 м.

2-й этап: израсходовав при атаке все патроны Иванов делает на И-16 «горку», идет на таран и сбивает «Хейнкеля» хвост.

3-й этап: «Хейнкель» падает и взрывается, самолет Иванова тоже падает. Бомбардировщики уходят от аэродрома, самолеты звена, израсходовав горючее, спешат на свой аэродром.

Благодушие властвовало в то раннее утро над всеми военными - от низов до верхов. На аэродроме нехватало многих.

Послушаем рассказ авиаинженера Больнова Александра Григорьевича в школе №1 г. Фрязино, на торжественном заседании посвященном 80-летию со дня рождения И.И.Иванова: «... по тревоге я прибежал к штабу в Дубно. Там уже все были на ногах. Машины базы обслуживания одна за другой уходили на аэродром в Млынов. На одной из машин я, инженер 1-й эскадрильи Романов, инженер 2-й эскадрильи Белич, начальник связи выехали в Млынов. При выезде из Дубно по дороге Дубно-Ровно мы увидели взрывы на аэродроме. Я крикнул «Алеша, началось!». В воздухе были слышна пулеметная стрельба самолетов. Три бомбардировщика шли на аэродром Дубно, а три истребителя пикировали на них и вели огонь. Через мгновение огонь прекратился с обеих сторон. Пара истребителей отвалила



и ушла на посадку, расстреляв весь боекомплект. Это были ведомые Иванова Иван Сегедин и Кубарев. Оба впоследствии погибли. Иванов продолжал преследовать бомбардировщики. Они с ходу отбомбили Дубненский аэродром (напомню читателям, что в это время на аэродроме самолетов не было, но были склады, ангары, неисправные самолеты, и много техники для переобустройства аэродрома) и уходили на юг.

Иванов продолжал преследование. Будучи отличным стрелком и пилотом он не стрелял, видимо, не было уже боеприпасов: все расстрелял. Мгновение, и ...

Мы остановились на повороте шоссе на Луцк. На горизонте, к югу от нашего наблюдения мы увидели взрыв - клубы черного дыма. Я крикнул «Столкнулись!», слово *таран* в наш лексикон еще не вошло. Я уверен, что Ивана Ивановича взяло зло на нашу технику в начале войны. Летчик знают, что такое ШКАС (пулемет, часто заклинивавшийся), и он решил идти на таран...».

Привильно упоминает ветеран, что слово *таран* не было тогда в широком употреблении. Оно не входило ни в одно из наставлений ВВС и, возможно, считалось вообще полузапретным - для уничтожения вражеских самолетов есть, мол, штатное оружие. Правда, немало статей в газетах тогда было посвящено Нестерову как мастеру высшего пилотажа, и упоминалось, конечно, что он погиб при таране самолета противника в 1915 г.

Но современные журналисты при рассказе об Иванове непременно вкладывали это слово в уста командиров, которые даже одобряли таран и вспоминали про «небо Нестерова». Да, Петр Нестеров был автор и герой первой *мертвой петли* как фигуры высшего боевого пилотажа и, вероятно, в теории пилотажа это понятие и фамилия пилота встречалось. Именно он был героем первого тарана в 1-й мировой войне, совершенного у местечка Жолква (в 1951-1991 - город Нестеров). Вдохновленные этими публикациями, некоторые фантазеры-журналисты даже памятник Иванову «поставили» в Жолкве у Львова (!в 130 км от Дубно). Там же в Нестерове, мол, «Иванов и совершил таран».

Рассказ Вольнова звучит более правдоподобно еще и потому, что не зная его, автор книги «Ассы Люфтваффе. Бомбардировщики», написанной на основании немецких публикаций по KG55, писал, что протараненный Ивановым «Хейнкель» пошел на снижение и упал в 20 км к югу от Дубны». Дело в том, что у каждой эскадры немецких ВВС была специальная команда по розыску пропавших самолетов и летчиков, и после занятия через 6 дней этой территории они нашли места падения многих своих самолетов и сделали подробный анализ. Действительно, при полуразрушенном хвосте можно было задержать падение самолета только подкрылками и форсированием мотора. Но это продлило агонию на 5 минут и бомбардировщик рухнул.

Другой авиатеиик, как раз из 2-й эскадрильи Иванова, возвращаясь на машине с одним из командиров из Львова в Дубно, и видел этот бой и таран истребителем именно сверху, с «горки».

Исследователь боевого применения таранов в Великой Отечественной войне полковник Сергей Шингарев работал в архиве Подольска над до-



материальной части, физическая подготовка, стрельба по наземным и воздушным целям — по всем этим дисциплинам полку были выставлены высокие оценки в недавнем акте инспекторской проверки, подписанном генералом Федором Яковлевичем Фаллалеевым. Коллектив образовался дружный, сплоченный, веселье и молодой задор — а это в боевой обстановке вещи немаловажные — били через край...».

Читатель чувствует, что эти воспоминания были сильно обработаны журналистом. К тому же написаны Гейбо на склоне лет, после того, как утвердилось, что Иванов И.И. совершил таран и сбил вражеский бомбардировщик в 4-25. Значит, его начальник должен сбить еще раньше — например, в 4-20, получив первый результат в Отечественной войне. А его сотоварищи сбили тут же еще за 15 минут (к 4-40) еще 2 «Юнкерса», а потерь никаких нет (автор не сообщает) — вот какие, мол, молодцы «сталинские соколы»!

Героический таран бомбардировщика Ивановым в 4-55

«Пока просыпалась наша страна, Иван Иванович ушел в бессмертие».

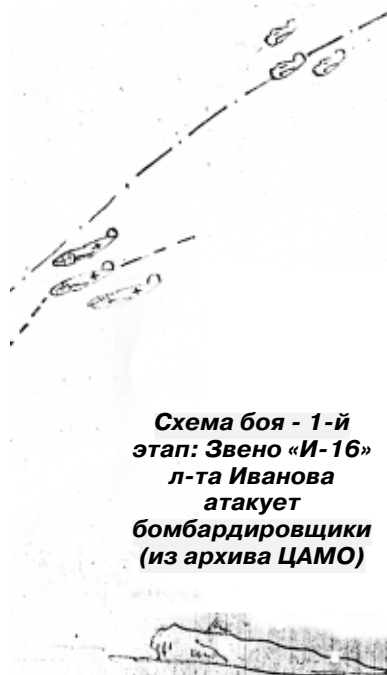
На самом деле все шло более замедленными темпами. В ночном небе никто около границы не кружил. Вероятность пересечь нечаянно границу в ночном полете была слишком высока и опасна — командиры такие полеты запрещали. Так что дежурных звеньев в воздухе не было.

Немецкие самолеты KG55 стартовали с приграничных аэродромов в 3-05, пересекли границу только в 3-15 (по Берлину; время пересечения было точно оговорено в приказе) или чуть-чуть позднее, а значит, не ранее 4-15 по Москве. Пограничные посты звук самолетов услышали и передали по линиям еще не порушенной связи. Вероятно, сигнал тревоги прозвучал у дежурного по штабу полка в Дубно минут через 5-10, если не позднее.

От границы до Млынова 120 км, а значит Хейнкели появились около аэродрома только через 20-30 минут своего полета, в 4-45. Между объявлением тревоги штабом и подлетом вражеских самолетов оставалось трагически мало времени (около 20 минут). За это время летчиков от семей из Дубно за 25 км от аэродрома не подбросишь. А самое главное, надо зарядить пулеметы.

Героический таран Иванова вошел в историю 46-го полка и, когда этот полк в 1943 преобразовывался в гвардейский, сюда был включен «Боевой путь» полка и рассказ о подвиге Иванова и схема боя его звена с «Хейнкелями» [ЦАМО, 46 иап, оп.

Схема боя - 1-й этап: Звено «И-16» л-та Иванова атакует бомбардировщики (из архива ЦАМО)



Из «Материалов 46 иап», 1943 г.

СХЕМА И ОПИСАНИЕ	ЦА МО (Подольск)
Воздушного боя 22 июня 1941 года	фонд 46 иап
	оп. 143550, д. 1, л. 10
Участники воздушного боя : Командир звена старший лейтенант Иванов И.И.	
Пилоты : Лейтенант БРБЕВ Лейтенант КОЗДРАНИН.	
В 4.55 находясь на высоте 1500-2000 метров прикрывая аэродром ДУБНО заметили идущих на бомбежку 3 ХЕ-111. Перебрав в пикирования, атакуя ХЕ-111 сзади, звено открыло огонь, после израсходования боекомплекта старший лейтенант ИВАНОВ протаранил ХЕ-111, который упал в 5 км. от аэродрома ДУБНО. Старший лейтенант ИВАНОВ погиб при таране смертью храбрых, защитив РОДИНУ своей грудью. Задание прикрытия аэродрома ВЫПОЛНЕНО. ХЕ-111 ушли на запад. Израсходовано 1500 шт. патронов "ИКАС". Старшему лейтенанту ИВАНОВУ Ивану Ивановичу присвоено посмертно звание "ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА".	

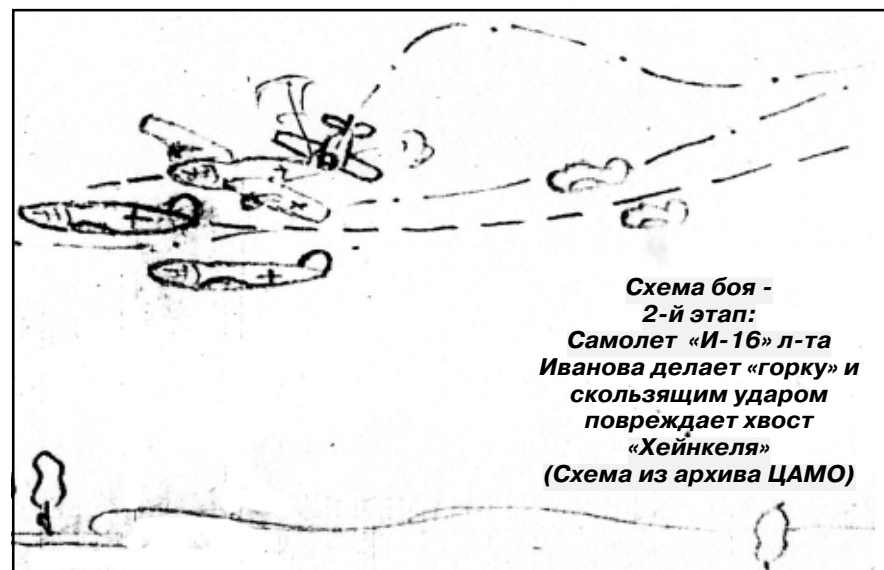


Схема боя - 2-й этап: Самолет «И-16» л-та Иванова делает «горку» и скользящим ударом повреждает хвост «Хейнкеля» (Схема из архива ЦАМО)



ла. Она указывала направление на перехват неизвестных самолетов.

Пока летели, я пытался разобраться в обстановке. Наверняка, это свои самолеты, их пустили для проверки бдительности постов наблюдения и боевой готовности истребителей, их способности перехватить и уничтожить, в случае необходимости, противника. Что ж, покажем свое умение! Я прибавил газу, мой самолет стремительно двигался в нужном направлении.

Прошло чуть меньше минуты, и впереди, немного ниже, в правом пеленге, появились две пары больших самолетов. Так, будем действовать грамотно, как в настоящем бою. Ведь, наверняка, за нашей схваткой наблюдает посредник.

Дал полный газ, круто набирая высоту, занял исходное положение для атаки. И тут у меня в груди похолодело. Передо мною — четыре двухмоторных бомбардировщика с черными крестами на крыльях. Я даже губу себе закусил. Да ведь это «юнкерсы»! Германские бомбардировщики Ю-88! Что же делать? *(тут зам. комполка ошибся, приняв двухмоторные Хейнкели-111 за Юнкерсы)*

Думаю, что никогда больше, ни раньше, ни потом, мне не приходилось принимать такое трудное решение. Мысли у меня бежали стремительно, меняя одна другую. Отчего Ю-88 здесь в такую рань? Идут спокойно, на нас даже внимания не обращают. Но ведь приказано: сбивать! А договор о ненападении? А если это провокация? А вдруг из-за моих опрометчивых действий начнется война? Все эти мысли не приходили одна за другой, постепенно, а нахлынули разом, сплетаясь в пульсирующий клубок.

Усилием воли я взял себя в руки. Стиснул зубы, крепче сжал ручку управления и рычаг газа. «Ты — командир, — сказал я себе. — Ты не имеешь права растеряться. Ты обязан быстро и правильно оценить обстановку и дать боевой приказ».

И еще я подумал о том, что эти четыре немецких «юнкерса» до отказа набиты бомбами. Они несут смерть и разрушение на нашу землю. А там, на мирной пока что земле, спокойно спит моя жена, баюкая маленького сына, спят дети, жены и матери ребят из звена Клименко...

И как последняя капля возникла еще одна мысль: «Сегодня воскресенье, а по воскресеньям у немцев учебных полетов не бывает».

Выходит, война? Да, война!

«Атакую, прикройте!» — подал я сигнал своим. Быстрый маневр — и в центре перекрестья прицела ведущий Ю-88. Нажимаю на гашетку пулеметов ШКАС.

Трассирующие пули вспарывают фюзеляж вражеского самолета, он как-то нехотя кренится, делает оборот и устремляется к земле. С места его падения вздымается яркое пламя, к небу тянется столб черного дыма.

Бросаю взгляд на бортовые часы: 4 часа 20 минут утра. Надо поскорее возвращаться на аэродром, выяснять обстановку. А с остальными «юнкерсами» справится звено Клименко.

Сделав круг, направил свой И-16 на видневшиеся вдали на горизонте лагерные палатки. Руки и ноги автоматически делали привычное дело, а голова была занята другим. «Неужели все-таки война? Третья для меня?»



Два с половиной месяца на Халхин-Голе и почти два месяца на Карельском перешейке — мне они показались бесконечными. А на этот раз сколько будет? Полгода? Год? Скорее всего, год, вряд ли дольше. «Ну, год выдержим», — решил я и, успокаиваясь, повел свой «ястребок» на посадку.

Зарулил поближе к КП, вылез из самолета. Снял парашют, положил его на крыло. Посмотрел туда, где все еще тянулся к небу столб дыма. Наверху, на уровне облаков, он расплзался по сторонам, образуя темно-серое пятно. Похоже было, будто на чистую лазурную гладь кто-то медленно льет грязную болотную воду...

Подшли начальник штаба и комиссар. Закурили. Помолчали.

Утро, как и ночь, выдалось на редкость тихое. На листву и травы успела выпасть обильная роса, под лучами встающего солнца она сверкала и переливалась. Все словно застыло, ни ветерка, только чуть веяло свежестью. Я оглядел буйную зелень, окружавшую летное поле, простиравшиеся к горизонту густые хлеба, обещавшие богатый урожай, и как-то особенно отчетливо, до боли ясно осознал, как прекрасна и благодатна могучая наша Родина. И снова защемило сердце при мысли о том, какие испытания ждут нас в ближайшие дни, месяцы, а может, и годы.

Повернулся к начальнику штаба:

— Доложите в дивизию, что у нас тут произошло.

Тот только развел руками:

— Нескольким раз пытался установить связь — никакого результата. Телефон и телеграф не работают, а радиостанция штаба дивизии на вызов не отвечает.

Вот тебе на! Положение совсем осложнилось. Тем временем на места своих стоянок заруливали истребители дежурного звена. Сам Клименко уже бежал к нам, придерживая болтавшийся планшет. За несколько метров он, строго по уставу, перешел на строевой шаг, четко вскинул руку к шлему. Лицо у него покраснелось, глаза возбужденно горели.

— Товарищ капитан, дежурное звено поставленную задачу выполнило. Сбито два «юнкерса», одному удалось скрыться. Вести преследование за границей я не стал.

— И правильно сделал, — сердито ответил я. — Нечего по заграницам болтаться...

Сердился я, конечно, не на Клименко, он действовал грамотно и четко. Меня выводила из равновесия неясность обстановки. Что это, в конце концов? Если война — значит, будем воевать. А если?.. Да нет, все-таки война. Что ж, летчики к такому обороту событий готовы.

Полк, которым я временно командовал, состоял, в основном, из комсомольцев и молодых коммунистов. Мне только исполнилось тридцать, а я оказался чуть ли не самым старым. Разве что командир звена старший лейтенант Иван Иванович Иванов успел родиться чуть раньше. Даже командир, Подгорный, был моложе не то на год, не то на два.

Подготовлены были летчики, несмотря на молодость, превосходно. Некоторые из них, как я уже упоминал, успели повоевать на Халхин-Голе, а кое-кто и на Карельском перешейке. Техника пилотирования, знание



рашют и положил на голову. Издалека мне помахали, и я туда направился, а когда подходил, услышал мат:

— Брось ты,... твою мать, парашют-то!

Личный состав в норы забрался, и я тоже спустился, в одну из нор залез, и оттуда выглядывал, как идет бомбежка.

— *Вы приземлились под бомбежкой? А подождать? Или уже топлива не было?*

— Сейчас я уже не помню... Но, конечно, после задания горючее уже на исходе...

— *Скажите, сколько народу погибло?*

— У нас были большие потери техники. Дело в том, что у нас были, кроме тех самолетов, на которых мы летали, еще больше десятка «Бисов» в закрытых ангарах (И-15бис - вторая модель И-15). Они оставались приписанными к полку. Их планировали то ли списать, то ли передать куда-то, но не успели... И под бомбежку попали ангара, в которых были эти «запасные» самолеты.

— *И потери были именно старой техники? А современная техника практически не пострадала?*

— Что называть современной техникой... (правильно удивился Магеров)

— *А потери в людях? Раненые, убитые?*

— В людях небольшие потери были. Буквально единицы. Помню, оружейник нес на себе патроны, и ему попало в спину, но я не знаю, погиб ли он.

— *Скажите, в первые дни войны потери в воздушных боях, именно в боях, большие были?*

— Нет, в первые дни больших потерь не было. В самый первый день у нас летчик Иванов погиб. Потом помню еще, Козинец с парашютом выпрыгнул, но не погиб...

— *На Вашем счету числится тринадцать побед. Десять личных, и три групповых.*

— Да.

— *Вы помните, как Вы первого сбили?*

— Первый был над Луцком, бомбардировщик. «Хейнкель-111». Это было в первых днях войны».

И снова вспоминает о раннем утре капитан Гейбо, и.о. командира 46 иап:

«Мы затихли, потушили свет. Прерванный сон возвращался с трудом. Наконец, я стал понемногу подремывать, но тут снова ожил телефонный аппарат. Чертыхнувшись, взял трубку. Снова комдив.



Магерин Н.И., ст. л-т 46 иап



— Объявите полку боевую тревогу. Если появятся немецкие самолеты — сбивать!

В телефоне звякнуло, и разговор прервался.

— Как сбивать? — завокнулся я. — Повторите, товарищ полковник! Не выдворять, а сбивать? *



«Хейнкель-111» в полете

Но трубка молчала. Свет снова зажегся, комиссар (Трифонов Сергей Логинович) встал и начал быстро одеваться.

— Что там? — спросил он.

— Боевая тревога, — ответил я.

Было около четырех часов утра 22 июня 1941 года. Пронзительное, душу выматывающее завывание полевой сирены мгновенно подняло лагерь на ноги. Через пятнадцать минут пришли доклады, что все четыре авиаэскадрильи приведены в полную боевую готовность. И я, да и все летчики были уверены, что это очередная учебная тревога, какими за последнее время нас просто замучили...

Примерно в 4 часа 15 минут от постов ВНОС (посты Ровенского бригадного района ПВО), которые вели постоянное наблюдение за воздушным пространством, поступило сообщение, что четыре двухмоторных самолета на малой высоте идут курсом на восток. В воздух по заведенному порядку поднялось дежурное звено старшего лейтенанта Клименко.

— Знаешь, комиссар, — сказал я Трифонову, — полечу-ка сам. А то видишь, мгла опускается, как бы чего-нибудь опять, вроде Шалунова, не напутали. Сам разберусь, что за самолеты. А ты тут командуй.

Вскоре я уже догонял звено Клименко на своем И-16. Приблизившись, подал сигнал: «Пристроиться ко мне и следовать за мной». Бросил взгляд на аэродром. На краю летного поля резко выделялась длинная белая стре-

* 46-й авиаполк входил в 5А (ген.-м. М.И. Потапов) на территории 15 стрелкового корпуса полковника Федюнинского И.И. Именно на участке 5А переплыл пограничный Буг 21 июня в 21-00 перебежчик Альфред Лискоф, который сообщил, что в 4 утра начнется наступление немецкой армии. С большой задержкой, после полуночи, это сообщение дошло до генерала Потапова и командиров дивизий. Возможно, что с этим и связано распоряжение комдива 14-й ад о боевой тревоге и о самом опасном приказе «СБИВАТЬ».



Сообщение из Берлина

Источник, работающий в штабе германской авиации, сообщает:

1. Все военные мероприятия Германии по подготовке вооруженного выступления против СССР полностью закончены, и удар можно ожидать в любое время.

2. В кругах штаба авиации сообщение ТАСС от 6 июня воспринято весьма иронически. Подчеркивают, что это заявление никакого значения иметь не может....

Источник, работающий в министерстве хозяйства Германии, сообщает, что произведено назначение начальников военно-хозяйственных управлений «будущих округов» оккупированной территории СССР,..

Все эти лица зачислены на военную службу и выехали в Дрезден, являющийся сборным пунктом...

В министерстве хозяйства рассказывают, что на собрании хозяйственников, предназначенных для «оккупированной» территории СССР, выступал также Розенберг, который заявил, что «понятие Советский Союз должно быть стерто с географической карты».

Верно: Начальник 1-го Управления
НКГБ Союза СССР Фитин

Архив Президента РФ. Ф. 3. Оп. 50. Д. 415. Л. 50-52.

Имеется резолюция: «Т[овари]щу Меркулову. Можете послать ваш «источник» из штаба герм[анской] авиации к еб-ной матери. Это не «источник», а дезинформатор. И.Ст[алин]».

Так в благодущии и в подспудной тревоге встретила страна сегодняшний «День памяти и скорби», Судный день России.



**Аэродром Лабунь: взлет
«Хейнкелей» утром 22 июня
в 4-05. Из книги [16]**

22 июня 1941 года

Немецкие аэродромы у Замостья (Замосце) располагались в 55 км (Лабуньска) и 77 км (Клеменсув) от границы.

Теперь давайте начнем отсчет времени. Это важно. По приказу бомбардировщики должны были пересечь границу не ранее 3-15 утра (по берлинскому времени, конечно; по московскому - на час больше, т.е. в 4-15). Значит, при крейсерской скорости в 350 км они должны были вылететь на 10-12 минут ранее.



Это подтверждает и Зефиоров в своей книге «Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация» - вылет с немецких аэродромов был в 3-05 (4-05 по Москве) [16; 17].

Посты ПВО, так называемые ВНОС (воздушное наблюдение, оповещение и связь) с границы или сами пограничники доложили о пролете большой группы бомбардировщиков в штаб ПВО. Это сообщение, возможно, дошло до штаба авиадивизии и объявлена «Тревога».



Удары эскадры KG55 «Гриф» по аэродромам 14-й авиадивизии

Судя по немецким данным о потерях 22 июня бомбардировщиков в этом районе 17-й авиаполк на аэродроме у Ковеля бомбил 1-ю эскадрилью эскадры KG55 («Гриф»), 98-й полк у Луцка - 5-я немецкая эскадрилья, Млынов (Дубно) - 7,8 и 9-я эскадрилья III-й группы эскадры.

Млынов был дальше всех аэродромов дивизии от границы - в 120 км. Из интервью однополчанина Иванова по 46-му иап (Млынов) генерал-майора Магерина Н.И. в 2005 г., когда ему было уже за 90:

«— Вам войну объявили по тревоге? Или бомбежка началась?»

- Нам было объявлено через штаб. А потом бомбили. Бомбили сильно... Личный состав полка во время бомбежки скрывался в убежищах. Рядом с аэродромом был спуск к речке, и в крутом берегу заранее были вырыты пещерки. И не раз этими убежищами мы пользовались. Однажды я после вылета на задание на «Чайке» прилетел в момент бомбежки аэродрома. Я аэродром хорошо знал, и сел на краю. Вышел и не знаю, что делать. На аэродроме паника, вокруг стрельба идет... Я взял па-



Раньше самолеты, атакующие на рассвете аэродром Млынов, были для нас безымянными, но теперь по опубликованным в книге «Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация» и в СЕТИ сведениям мы знаем, что удары по северным аэродромам (Ковно, Луцк, Дубно) Киевского особого военного округа нанесла 55-я эскадра (боевое крыло - Kampfgeschwader - KG) Люфтваффе (Воздушных сил Германии).

Эмблемой KG55 был «Гриф» (Greif) - крылатый лев. Это была самая известная по результативности эскадра Третьего рейха. Она была создана в 1934, свое наименование получило в 1935. С первых же дней 2-й мировой войны ее летчики приняли участие в боях в Польше, и во Франции, в битве за Англию, в сражениях на Западном и Восточном фронтах. Многие из ее экипажей к началу нападения на Россию были очень опытными пилотами и воздушными стрелками. На счету эскадры было немало бомбежек военных объектов и мирных городов Великобритании и Франции, Польши и Греции. Потом приграничные сражения в России, бомбардировка танковых групп, налеты на Москву и т.д.

Основным самолетом эскадры был средний бомбардировщик Хейнкель-111 (He-111). Среди архивных дел 46 авиаполка в ЦАМО есть дело с учебными программами для пилотов. В одной из программ обсуждение характеристик этого бомбардировщика.

У него было несколько модификаций.

Бомбардировщик «Хейнкель-111». Они наносили удар по аэродромам Млынов и Дубно



Вооружение: 1500-2500 кг бомб или кассетные бомбочки для поражения рядов самолетов на аэродромах и колонн живой силы противника на дорогах.

Защита: бронирование кабин; турель крупнокалиберного пулемета сверху и 2(4) пулемета снизу по бокам в отдельной кабине под фюзеляжем; спереди - пушка 20 мм (или пулемет) и иногда два пулемета в крыльях.

Характеристики самолета He-111H-16:

Длина - 16,4 м; размах крыльев - 22,6 м.; высота - 4,18 м.

Максимальная взлетная масса - 14200 кг.

Два мотора.

Крейсерская скорость - 350 км/час.

Максимальная скорость на высоте 5200 м - 415 км/ч.

Максимальная дальность полета - 2800 км.

«Парниковый», как его в шутку называли за остекленность, нос обеспечивал летчику хорошую видимость при бое и ориентировку по местности. Состав экипажа - 4-5 человек: пилот, штурман, бортмеханик (бортрадист)



и два бортстрелка. Это была серьезная крепость, созданная немецкими инженерами для тотальной войны. Но наш И-16 мог легко его догнать, так как скорость у него была заметно выше.

Конечно, неопытный взгляд мог его легко спутать с «Юнкерсами-88», которые фигурируют в воспоминаниях летчиков 46 полка и других полков 14 сад (такой же, но с меньшей остекленностью нос, те же два мотора).

В составе 55-й эскадры были в 1939 г. группа штаба и три боевые группы (I/KG55, II/KG55, III/KG55). В каждой группе было по три эскадрильи самолетов со сквозной нумерацией арабскими цифрами по всей группе. Созданную весной 1941 г. IV-ю группу отправили на боевую работу во Францию. Командовал эскадрой оберст (полковник) Бенно Кош (тяжело ранен в 1940, нагр. Рыцарским крестом).

Штатная мощность эскадры была 132 самолета. В эскадрилье 12 самолетов (четыре звена). На 21 июня в KG55 было 104 самолета He-111 модификации 4(6).

По плану «Барбаросса» вероломное нападение на СССР должно было начаться неожиданно на рассвете 22 июня одновременно от Балтийского моря до Черного - на всем протяжении советско-германской границы.

Целями KG55 на 22 июня были аэродромы и военная техника Киевского особого военного округа. В целях маскировки и дезинформации противника 55-я эскадра прибыла на Восточный фронт только 17 июня.

Отправилась она из аэродрома Шатр (Франция) на немецкие аэродромы у города Замосць (генерал-губернаторство Польша) (см. карту). Эти аэродромы были выбраны потому, что город был всего в 60 км от границы и был расположен как раз на широте Луцка, где находился штаб 14-й авиадивизии, самолеты которой на аэродромах близ Луцка, Ковеля и Дубно и предписано было эскадре уничтожить.

Штабная, I и II группы (1-6 эскадрильи) прибыли на аэродром Вильска-Лабуньска (Лабунска - Великая; Лабунь), в 7 км юго-восточнее города. III-я группа (7,8 и 9 эскадрильи) приземлились на аэродроме Клеменсув, в 17 км западнее города. Началось изучение экипажами карт местности и фотоснимков трассы и русских аэродромов, полученных от самолетов-разведчиков.

В качестве первоначальных целей - только приграничные аэродромы. В этот же день прибытия эскадры 17 июня зам. комиссара госбезопасности Меркулов сообщает Сталину и Молотову:

«№ 2279/м от 17 июня 1941 г.

Сов[ершенно] секретно

Направляем агентурное сообщение, полученное НКГБ



«Хейнкель-111» на аэродроме Лабунь, июнь 1941 г. [16]



собрали несколько подобных машин. Мы, конечно, не выдержали, побывали там.

— А-а, экскурсанты! — встретили нас хозяева. — Ну, смотрите, смотрите.

Оказывается, к ним открылось целое паломничество: всем хотелось поскорее прошупать новую технику. Самолеты нам понравились: красивые, удобные да и в полете, по словам испытывавших их летчиков, хороши. Скорее бы и нам такие!

Полевой аэродром, у которого расположился лагерем наш полк, находился рядом с селом Млынув на Львовщине. В нескольких десятках километров к западу — граница с Польшей. Впрочем, фактически — с Германией, которая захватила Польшу. Так что агрессор был совсем рядом, сильный, коварный и вероломный. Летая рядом с границей, я частенько вспоминал здоровенных рыжих парней, сбитых Шалуновым. Эти, конечно, были еще, можно сказать, сосунки. В фашистском Люфтваффе хватало опытных, прошедших огни и воды пилотов. С каждым днем мне все яснее становилось, что вскоре нам предстоит скрестить с ними оружие.

Последнее время я стал даже плохо спать. Видимо, сказывалось постоянное нервное напряжение: все-таки я исполнял обязанности командира полка, на мне лежала огромная ответственность за боевую готовность и моральное состояние всего личного состава, за исправность техники. Я был уверен, что в случае тревоги и открытия боевых действий полк не подкачает, сумеет проявить себя с самой лучшей стороны. Тем не менее от волнения избавиться не мог.

И вот, наконец, осталось прожить в лагере субботу и воскресенье, а там — море, песок и пляж!

Однако я тут же одернул себя: «Стоп! Прекратить всякие отпускные размышления!» Действительно, за два дня еще многое могло случиться.

По субботам, после окончания полетов, мне, как исполняющему обязанности командира полка, было предоставлено право отпускать до четверти летного состава на зимние квартиры — отдохнуть, повидаться с семьями. До сих пор не знаю, почему на этот раз я решил задержать увольнение до утра. В предчувствия не верю, указаний никаких не поступало. И все же сделал я именно так. Тут, видимо, повлияло многое: и общая тревожная обстановка тех дней, и происшествие с Шалуновым, и, может быть, даже желание не ударить в грязь лицом перед прибытием Подгорного.

Летчики, конечно, ворчали, все старались выяснить, что да почему. Я отшучивался, отговаривался, но решения своего менять не стал.

Ночь выдалась тихая, светлая. На чистом небе спокойно струился Млечный путь. Неумолчно стрекотали степные сверчки.

Я покурил перед сном у палатки. Мысли, как я их ни сдерживал, все время забегали вперед, в отпуск. Свет в палатке сначала горел, очевидно, комиссар, с которым мы жили здесь вместе, по своему обыкновению читал перед сном, потом потух. В других палатках уже давно спали, стихли все разговоры. Только дневальный, поскрипывая сапогами, прохаживался по передней линейке. Я глубоко вдохнул свежий, напоенный ароматом трав



и деревьев воздух и потихоньку, чтобы не потревожить Трифонова, улегся в постель.

Заснул почти сразу и спал крепко. Внезапно ночную тишину прорезал телефонный звонок. Не открывая глаз, машинально схватил трубку аппарата, стоявшего у изголовья на тумбочке.

— Гейбо? — узнал я голос командира нашей дивизии полковника Зыканова.

— Так точно, капитан Гейбо.

— Как идут дела?

Вопрос немного озадачил меня. Потому ответил с некоторой заминкой:

— Товарищ полковник, полк находится на отдыхе.

— Сколько летчиков отпустил на зимние?

— Никого не отпустил, товарищ полковник.

В трубке установилась тишина, только что-то потрескивало. Потом командир дивизии произнес одно слово:

— Молодец!

И тут же повесил трубку.

Я еще держал свою трубку у уха, когда закашлял, заворочался комиссар. Зажигая свет, я взглянул на часы: без десяти три.

— Комдив? — коротко спросил Трифонов.

— Да. Интересовался, сколько летчиков я отпустил. Похвалил, что никого.

— Ничего больше не говорил?

— Ничего. Странно, чего это он?

Может, не спится. Да мало ли что... Давай спать» книги И. Гейбо «На двадцатой минуте войны»].



Враги. 55-я эскадра Люфтваффе (KG55)

Народный комиссариат госбезопасности
Сталину, Молотову...

Сообщение из Берлина. «Старшина» сообщает: «В руководящих кругах германского министерства авиации и в штабе авиации утверждают, что вопрос о нападении Германии на Советский Союз окончательно решен. ... следует считаться с возможностью неожиданного удара... 18 июня Геринг (главнокомандующий Воздушными силами - Люфтваффе) должен явиться в новое место расположения своей штаб-квартиры. Воздушные силы второй линии к этому же сроку должны быть переведены из Франции в район Познани...»

Пора рассказать и о завтрашнем противнике. Все так и было, как сообщала Сталину разведка. 17 июня на аэродромы близ г. Замостье прибыла эскадра KG55.



А угроза нападения? Она чувствовалась всеми командирами, но многие доверяли «разрулить» ситуацию вождю советского народа И.В. Сталину, как он это всегда удачно делал и раньше - и в результате территории СССР и советских республик прибавлялось все больше и больше. К тому же печально известное недавнее заявление ТАСС о прочной и нерушимой великой дружбе Германии и СССР внесло успокоение не в Германию, а только в нашей стране.

Силы наших войск у границы собраны неимоверные. Летчики это знали лучше других, так как непрерывно летали над регионом. Скоро добавим в число советских республик и Германию, думалось некоторым.

Исполняющий тогда обязанности ком. полка Иосиф Гейбо пишет:

«В субботу, 21 июня, ко мне подлетел запыхавшийся дневальный.

— Товарищ капитан, вас майор Подгорный к телефону.

В трубке зарокотал знакомый голос Ивана Дмитриевича.

— Гейбо? Здравствуйте, Иосиф Иванович.

— Здравия желаю, товарищ майор! Можно вас поздравить?

— Да, окончил академию. Вчера вот приехал. До понедельника займусь устройством личных дел, а там и за работу. Как дела в полку?

Я доложил обо всех наших хлопотах и заботах.

— Ну и хорошо, — ответил Подгорный. — А вы, Иосиф Иванович, собирайтесь в отпуск. О путевке позаботился. Будете отдыхать на Черном море. Не возражаете?

— Спасибо, Иван Дмитриевич, большое спасибо!

Подгорный попрощался и повесил трубку. А у меня настроение поднялось до небес. Отдохнуть, да еще на Черном море, совсем не мешало, ибо последний месяц выдался особенно хлопотливым. Наш ранний выход в лагеря был вызван необходимостью в переоборудовании постоянного аэродрома. Не успели мы еще полностью перебазироваться, как строители уже подогнали к границам летного поля (в Дубно) бульдозеры, скреперы, катки, бетономешалки и всякую прочую технику. Командовавший ими военный инженер объяснил мне, что на нашем грунтовом аэродроме проложат бетонную взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки и соорудят деревянно-земляные укрытия для само-



летов.

— Значит, точно: будем перевооружаться, — сказал комиссар.

— Значит, будем, — согласился я. — Хорошо бы поскорее!

Полк давно планировалось посадить на скоростные истребители МИГ и ЛАГГ. Нас, летчиков, такая перспектива радовала. В соседней части уже



ПОСЛУЖНАЯ КАРТА ИВАНОВА И.И. 1931-1941 гг. (ЦАМО)

ВСТУПИЛ НА СЛУЖБУ В РККА	И.И. Иванов	1931	Исчисл. в часе	Час работы
50 летний	Иосиф Гейбо	1931	1931	1931
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1932	1932	1932
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1933	1933	1933
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1934	1934	1934
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1935	1935	1935
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1936	1936	1936
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1937	1937	1937
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1938	1938	1938
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1939	1939	1939
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1940	1940	1940
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1941	1941	1941
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1942	1942	1942
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1943	1943	1943
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1944	1944	1944
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1945	1945	1945
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1946	1946	1946
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1947	1947	1947
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1948	1948	1948
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1949	1949	1949
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1950	1950	1950
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1951	1951	1951
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1952	1952	1952
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1953	1953	1953
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1954	1954	1954
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1955	1955	1955
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1956	1956	1956
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1957	1957	1957
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1958	1958	1958
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1959	1959	1959
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1960	1960	1960
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1961	1961	1961
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1962	1962	1962
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1963	1963	1963
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1964	1964	1964
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1965	1965	1965
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1966	1966	1966
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1967	1967	1967
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1968	1968	1968
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1969	1969	1969
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1970	1970	1970
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1971	1971	1971
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1972	1972	1972
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1973	1973	1973
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1974	1974	1974
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1975	1975	1975
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1976	1976	1976
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1977	1977	1977
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1978	1978	1978
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1979	1979	1979
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1980	1980	1980
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1981	1981	1981
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1982	1982	1982
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1983	1983	1983
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1984	1984	1984
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1985	1985	1985
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1986	1986	1986
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1987	1987	1987
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1988	1988	1988
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1989	1989	1989
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1990	1990	1990
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1991	1991	1991
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1992	1992	1992
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1993	1993	1993
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1994	1994	1994
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1995	1995	1995
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1996	1996	1996
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1997	1997	1997
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1998	1998	1998
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	1999	1999	1999
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2000	2000	2000
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2001	2001	2001
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2002	2002	2002
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2003	2003	2003
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2004	2004	2004
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2005	2005	2005
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2006	2006	2006
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2007	2007	2007
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2008	2008	2008
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2009	2009	2009
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2010	2010	2010
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2011	2011	2011
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2012	2012	2012
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2013	2013	2013
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2014	2014	2014
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2015	2015	2015
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2016	2016	2016
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2017	2017	2017
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2018	2018	2018
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2019	2019	2019
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2020	2020	2020
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2021	2021	2021
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2022	2022	2022
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2023	2023	2023
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2024	2024	2024
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2025	2025	2025
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2026	2026	2026
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2027	2027	2027
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2028	2028	2028
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2029	2029	2029
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2030	2030	2030
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2031	2031	2031
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2032	2032	2032
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2033	2033	2033
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2034	2034	2034
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2035	2035	2035
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2036	2036	2036
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2037	2037	2037
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2038	2038	2038
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2039	2039	2039
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2040	2040	2040
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2041	2041	2041
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2042	2042	2042
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2043	2043	2043
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2044	2044	2044
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2045	2045	2045
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2046	2046	2046
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2047	2047	2047
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2048	2048	2048
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2049	2049	2049
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2050	2050	2050
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2051	2051	2051
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2052	2052	2052
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2053	2053	2053
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2054	2054	2054
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2055	2055	2055
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2056	2056	2056
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2057	2057	2057
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2058	2058	2058
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2059	2059	2059
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2060	2060	2060
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2061	2061	2061
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2062	2062	2062
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2063	2063	2063
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2064	2064	2064
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2065	2065	2065
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2066	2066	2066
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2067	2067	2067
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2068	2068	2068
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2069	2069	2069
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2070	2070	2070
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2071	2071	2071
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2072	2072	2072
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2073	2073	2073
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2074	2074	2074
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2075	2075	2075
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2076	2076	2076
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2077	2077	2077
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2078	2078	2078
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2079	2079	2079
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2080	2080	2080
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2081	2081	2081
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2082	2082	2082
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2083	2083	2083
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2084	2084	2084
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2085	2085	2085
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2086	2086	2086
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2087	2087	2087
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2088	2088	2088
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2089	2089	2089
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2090	2090	2090
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2091	2091	2091
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2092	2092	2092
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2093	2093	2093
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2094	2094	2094
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2095	2095	2095
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2096	2096	2096
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2097	2097	2097
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2098	2098	2098
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2099	2099	2099
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2100	2100	2100
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2101	2101	2101
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2102	2102	2102
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2103	2103	2103
Иосиф Гейбо	Иосиф Гейбо	2104	2104	2104
Иосиф Г				



С 1 января по 10 июня 1941 г., то есть за 5 месяцев и 10 дней, всего было задержано 2080 нарушителей границы со стороны Германии. Из этого числа уже разоблачено 183 агента германской разведки.

Количество задержаний нарушителей границы за 1941 год по месяцам составило: в январе - 503, в феврале - 175, в марте - 381, в апреле - 260. В мае и за 10 дней июня количество задержанных нарушителей из Германии увеличилось: в мае задержано 353 нарушителя и за 10 дней июня - 108.

За пять с половиной месяцев при задержании нарушителей на границе с Германией в связи с оказанием вооруженного сопротивления убито 36 и ранено 25 нарушителей границы.

За последнее время был ряд случаев задержания заброшенных в СССР агентов германских разведывательных органов, снабженных портативными приемопередающими радиостанциями, оружием и гранатами.

Народный комиссар внутренних дел СССР Берия
ЦА ФСБ РФ. Ф. 3 ос. Оп. 8. Пор. № 9. Л. 87-89.

В воспоминаниях сослуживцев - черты характера Иванова: «В жизни был мягок и добр», «Пение было его второй натурой... у него был хороший лирический тенор и ни один концерт без него не обходился.

Рассказывают, что накануне войны прошла еще одна инспекторская проверка. Звено Иванова снова показала хорошие результаты.

Похвалив летчиков комполка Подгорный сказал командиру звена: «Надеюсь, и завтра на концерте вы на отлично споете».

Да, ему пришлось спеть другую песню, трагическую и победную.



21 июня 1941 года

Поскольку на одном аэродроме в Млынове собрались два типа самолетов расскажем и об истребителе-штурмовике И-153. Тем более, что



такой быстро пишущий книгу за книгой новый военный историк Алексей Исаев «посадил» Иванова на И-153.

И-153 - это модификации истребителя И-15: биплан, или как говорят - полутороплан, у которого нижнее крыло

было заметно меньше верхнего и смещено ближе к центру. Да верхнее крыло в центре изогнуто, что делало его похожим на чайку.

И-153 все так и звали - «Чайка», с этим именем он и вошел в историю авиации нашей страны.

И-153 был третьей модификацией И-15, почему и получил добавку 3. Вторая модификация называлась И15бис - иногда мемуаристы путают вторую и третью модификацию так как они похожи друг на друга. Он уступал по скорости моноплану-истребителю И-16, тоже выросшему из И-15. Но у него был плюс - он имел большее вооружение чем И-16: в некоторых вариантах у него стояли две синхронных 20-мм пушки, в обычных 4 - синхронных пулемета. Поэтому он был заметно тяжелее И-16, и его нужно было опекать истребителям. Предназначался он и как истребитель, и как штурмовик (по наземным войскам) и должен работать совместно с истребителями И-16.

Это была неплохая боевая машина, и захваченные франкистами в Испании И-153 республиканцев использовались потом в авиации разных стран, в т.ч. в Финляндии в «Зимней войне».

...К субботе 21 июня 46-й истребительный авиаполк имел на вооружении 46 действующих штурмовиков И-153 и истребителей И-16. Кроме того 10 еще находились пока в сложном техническом ремонте, в т.ч. ждали прибытия новых моторов. Четыре эскадрильи имели по 3 звена. В звене - три самолета (ведущий и два ведомых). Штабная группа имела 2-3 самолета и связной У-2.

По сообщению штаба полка все 52 летчика полка были уже опытными пилотами; выпускников училищ, находящихся на летной подготовке не было. Опубликованная статистика по полкам и авиадивизиям показывает, что к полетам ночью в 46 иап были готовы, правда, только 36, в сложных метеусловиях даже днем - меньше половины летчиков - 20. Но последнее было не так важно, на завтра ожидалась ясная погода, к тому же в сложную погоду и противники мало летают.

...Субботний вечер прошел по разному. Молодые летчики пошли на танцы, семейные отправились в поселок Млынов и в соседнее Дубно. Кто-то уехал и во Львов.

Тот же будущий командир этого полка в 1944 Николай Магерин говорил: «.. с танцев вернулся ночью. Только пришел, лег и вдруг тревога».

Особой тревоги не ощущалось, поскольку учебные боевые тревоги и так проходили через день-два.



— Полетную карту давай.

Наскоро объяснил ему, где искать противника, строго предупредил:

— Смотри, если это немецкий, ни в коем случае не сбивать. Выдворить за границу — и точка!

Спрыгнул с крыла, Шалунов дал газ и взмыл в воздух. Я засек время: 10.07. Теперь остается только ждать. Радиосвязи тогда на самолетах еще не было.

Полеты продолжались по-прежнему, но мы с комиссаром полка Трифоновым нет-нет да поглядывали на часы. Вот уже двадцать минут прошло, полчаса.

— Что-то задерживается, — заметил комиссар.

— Сам знаешь, непросто это, — успокоил его я, а у самого на душе кошки скребли.

Было около 11-ти часов, когда показался, наконец, самолет Шалунова, вихрем пронесся вдоль старта. Мы бегом, забыв о солидности, за ним.

Шалунов неторопливо вылезает из кабины, спрыгивает на землю. Молчит, глаза в сторону отводит. У меня даже сердце заныло.

— Ну как? Перехватил?

Не отвечает, отворачивается. Тут комиссар тоже насел на него:

— Докладывай, Шалунов, что произошло! Где нарушитель?

— Там.

— Где там?

Он вынимает полетную карту, показывает:

— Вот тут. Сел.

— Как сел? — набрасываюсь я на него. — Сбил его, что ли?

Капитан опять ни слова. Комиссар шумно вздыхает:

— Да-а, наделал ты дел. Заварил кашу, теперь и не расхлебашь.

— Слушай, Шалунов, садись на У-2, полетели. Показывай, что ты там натворил!

Подлетели к месту происшествия. Издалека увидели подбитый, лежащий на брюхе самолет. Вокруг — толпа. Мы кругами прошли над ними. Видно было, что кабина у самолета разворочена. Там же я заметил и военных. Значит, все, что требуется, сделают без нас.

Вернулись мы невеселые. Что-то будет?

К вечеру в штаб полка на машинах с охраной привезли двух пилотов-немцев в гражданской одежде. Почти все сбежались посмотреть на них. Долговязые рыжие парни, здоровые, веснушчатые, похожие, как близнецы. Между собой переговариваются на своем языке, скалят зубы. На нас тоже поглядывают с любопытством, но и с заметным превосходством, пренебрежительно. Успокаиваю себя: «Черт с вами! Смотрите, как хотите, а сбили-то все-таки мы вас...»

С нарушителями прибыли и переводчик и следователь, вызвали Шалунова, меня, комиссара, стали разбираться в обстоятельствах происшествия. Немцы заявили, что они «курсанты-любители» аэроклуба. Выполняли, дескать, тренировочный полет на спортивном самолете без опозна-



вательных знаков и заблудились. Им показали найденные на самолете обломки фотокамеры, куски уже проявленной нашими специалистами фотопленки с ясно видимыми деталями железнодорожного узла Здолбунов. Немцы только пожали плечами и снова оскалили зубы. Держались во время допроса нагло. Когда их уводили на полковую гауптвахту на ночь, потребовали шахматы. А вскоре стали стучать в дверь, вызывая часового, заявили, что им нужен радиоприемник.

Следователь допросил и Шалунова. Тот все честно рассказал. Он догнал нарушителя уже недалеко от границы, сразу определил, что самолет чужой. Знаками предложил следовать за ним. Но нарушитель продолжал идти своим курсом вдоль железной дороги. Шалунов повторил требование. Нарушитель опять не подчинился.

— Ну я и не выдержал, — сокрушенно сказал Шалунов. — Летят, гады, как у себя дома! Вдарил. Ну они сразу вниз и прямо на пашню плюхнулись на брюхо. А что? — снова загорячился он. — Они тут шпионят, а мы их только выгоняй? Нет, надо их сажать да разбираться. А не слушаются — сбивать!

— Ладно, капитан, — сказал следователь, закрывая свою папочку. — Молитесь своему авиационному богу, чтобы все обошлось. Знаете, что за такие вещи бывает?»

Все это обсуждалось среди летчиков и командиров авиаполка и не раз. Сообщение об этом случае в числе других 12 июня поступило и Сталину:

«О НАРУШЕНИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ СССР С НОЯБРЯ 1940 г. ПО 10 ИЮНЯ 1941 г.

№ 1996/6

12 июня 1941 г.

За прошедшее после октября 1940 г. время, то есть по 10 июня 1941 г. со стороны Германии нарушили границу Союза ССР 185 самолетов. Особенно усилились нарушения нашей границы германскими самолетами за последние полтора месяца.

Только за май и 10 дней июня 1941 г. границу СССР нарушил 91 германский самолет.

Нарушения границы СССР германскими самолетами не носят случайного характера, что подтверждается направлением и глубиной полетов над нашей территорией. В ряде случаев немецкие самолеты пролетели над нашей территорией до 100 и больше километров, и особенно в направлении районов, где возводятся оборонительные сооружения, и над пунктами расположения крупных гарнизонов Красной Армии.

15 апреля этого года в районе г. Ровно истребителями Красной Армии был приземлен германский военный самолет, экипажа которого оказались карты Черниговской области Украинской ССР, а также аэрофотосъемочные принадлежности и заснята пленка. Этот самолет залетел на нашу территорию на глубину до 200 км...



рильи Дубны были переведены сюда. А аэродром в Дубно, как и десятки других приграничных аэродромов, спешно начал значительную реконструкцию – длинную бетонную взлетную полосу под новые самолеты и даже под бомбардировщики.

Иван Иванович снял комнатку в деревенском домике в Млынове поближе к аэродрому. Перед выходным к нему приезжала жена с сыном из Дубно (в 25 км).

Весь авиаполк собрался теперь в единую группу – все 4 эскадрильи, штаб и другие подразделения, что упростило все связи между ними, но создало значительную скученность.

Полк то и дело проводил боевые тревоги, начальство наземного обслуживания с инспекторскими проверками, так что самолеты стояли как на параде – красивыми рядочками.

В контролируемом 14-й авиадивизией округе, то и дело появлялись немецкие самолеты-нарушители, с разведывательной целью, конечно. Дежурные звенья вылетали на перехват, укоризненно помахивали крыльями, но сбивать и принимать меры к посадке не разрешалось. Было, правда, несколько случаев принудительной посадки, но наши летчики были за это строго наказаны. Немецкие экиражи возвращались на германскую сторону поездом, так же передавали и разобранные для провоза на платформах самолеты.



Многие вспоминают о таком случае под Ровно на территории 46-го авиаполка.

Вот из записи интервью 2008 г. генерал-майора Николая Ивановича Магерина, тогда, в 1941, лейтенанта в Млынове:

«Но воздушные бои у нас начались в 1941 году еще до начала войны, над аэродромом Дубно, над Луцком. Над границей все время ходили чужие самолеты. Была очень сложная обстановка — было запрещено по нарушителям огонь открывать. Я помню: наш штурман полка даже не сбивал одномоторный разведчик-нарушитель, а просто около него ходил и постреливал так, чтоб только, не дай Бог, его не подстрелить. В результате летчик немецкий пережег свой мотор и сел на вынужденную на нашей территории. Нашего летчика куда-то забрали, как провокатора... Шумов или Ши... фамилия летчика... не помню».

Этот эпизод уточняет бывший зам. комполка Иосиф Гейбо в своей книге «Шла двадцатая минута войны»:

«Тревожное ожидание»

...Перевели меня в другой полк (из 92 иап) нашей дивизии, 46-й, на ту же должность (зам. командира полка). Получив предписание, я немедленно выехал в город Дубно. ...Меня лично устраивало то, что в 46-м полку летали уже не на «Чайках», а на истребителях И-16 последней модификации.

Радовало и то, что моим командиром теперь будет майор Подгорный,



которого я хорошо знал еще по Халхин-Голу. Да и он меня знал и ценил. И тоже обрадовался моему прибытию. Представился я, обнялись.

– Входите в курс дела поскорее. А то мне тут командировка в Москву намечается. Заочно оканчиваю академию ВВС. Так что будете командовать полком...

Месяца через полтора Подгорный уехал, и на мои плечи легла вся полнота ответственности за боевую учебу и все другие стороны деятельности 46-го авиаполка.

Обстановка здесь была тревожная. С начала 1941 года участились случаи нарушения воздушного пространства нашей страны. Немецкие самолеты старались поглубже проникнуть в сторону Львова, Киева. Прохаживались вдоль железных дорог, кружились над городами. Фотографировали и засекали расположение советских войск и различных военных объектов.

Почти ни у кого уже не было сомнений: война вот-вот. Однако партия и правительство стремились выиграть время, чтобы закончить перевооружение армии, как следует подготовиться к защите Родины.

Нам, летчикам-истребителям, была дана команда: нарушителей перехватывать, но не сбивать. Даже не принуждать к посадке, а выдвирать обратно за рубеж. Только записывать место и время нарушения границы, тип самолета и где выдворен из страны. Обо всех подобных случаях немедленно докладывать по команде.

Чем объяснить такое? А тем, что гитлеровцы были мастерами провокаций. Малейшая искра — и все полыхнет. Фашисты только и ждали подходящего случая...

В первый раз лицом к лицу столкнуться с будущим врагом — гитлеровскими летчиками — мне довелось в конце апреля.

На нашем аэродроме у города Дубно проводились обычные полеты. Внезапно поступило сообщение: неизвестный самолет сделал круг над железнодорожным узлом Здолбунов и удаляется курсом на запад.

Я окинул взглядом взлетно-посадочную полосу. Смотрю, командир эскадрильи капитан Шалунов на И-16 вырулил на линию предварительного старта, ждет очереди. Я тут же подал знак старту: «Не выпускать». Стартер поднял красный флажок. А я тем временем бегом к самолету Шалунова, поднялся на крыло. Он недоволен задержкой, опасается, что полет отменят, поднял очки, спрашивает:

— В чем дело, товарищ командир?

— Тебе боевая задача: перехватить нарушителя.

Смотрю, у него глаза загорелись.

— Есть, товарищ командир!



Гейбо И.И., в 1941 - зам. ком-ра 46 ИАП



пусть будет агрономом; привет Мане, Володе, Косте, Ильичу».

Это замечательное письмо, пожалуй, почти единственный автограф Иванова сохранившийся у Ивановых в Чижеве. В письме много переключек с родными местами. Оно на почетном месте и на стенде Иванова в Музее боевой славы.

«Летчиком я не стал, агрономом - тоже. - комментировал это письмо в своих воспоминаниях капитан 1 ранга А.К. Серов, племянник Героя. -



Фотография семьи 1940 г.: Ст. л-т Иванов И.И. с сыном Владимиром и женой Верой Владимировной



На войну пошел добровольцем в 17 лет. Курсантом Высшего военно-морского училища защищал Ленинград на сухопутном фронте в морской пехоте. Медаль «За оборону Ленинграда» - моя первая боевая награда. На боевых кораблях Черноморского флота защищал Кавказ. После окончания Высшего военно-морского училища, лейтенантом, в должности командира артиллерийской батареи эсминца «Грозный» Северного флота защищал Заполярье. Там и встретил День Победы. В ВМФ служил 35 лет с 1941 по 1976 гг. и уже 30 лет на заслуженном отдыхе. Живу в г. Санкт-Петербурге, а с мая по октябрь каждый год вместе с женой Евгенией Вячеславовной - в родной деревне Мизиново».

Добавим, что Анатолий Константинович - наш основной источник сведений о жизни Ивановых.

Брат Виктор давно построил дом на самом краю деревни Чижево, ближе к Щелкову, там же стояла и колхозная кузница, в которой он работал.

... В мае 1941 года стало потеснее на аэродроме Млынова - обе эскад-



Группа командиров 46 истребительного авиаполка (с 1943 - 68 гг. истребительный авиаполк). Фото конца 1941 года

1-4 (верхний ряд) - неизвестны; 5 - капитан Осипов П., штурман полка, зам. комполка, умер в 1942; 6 - майор Подгорный Иван Дмитриевич, командир полка, впоследствии - генерал-лейтенант; 7 - неизвестно; 8 - капитан Магерин Николай Иванович, командир эскадрильи, будущий генерал-майор и командир этого полка (1944); 9 - неизвестен; 10 - ст. лейтенант Гутор, командир эскадрильи, погиб на Северо-Западном фронте в 1943; 11 - Лагутенко Иван Никитович, командир эскадрильи, Герой Советского Союза (1945), жил в Щелк. р-не.



прекрасно играл на баяне и хорошо пел, так что стал подлинной душой полка и хорошим наставником летчиков по воздушному бою.

В Луцке располагался и 89-й иап дивизии (летний аэродром Колки). Там же был и штаб 5-й армии, куда входила дивизия.

Третий авиаполк дивизии (17-й иап) был дислоцирован у Ковеля, его аэродромы - в Любитове и Величке (у ст. Голобы).

Дивизия входила в ВВС 5-й армии, прикрывавшей 160 км границы Украины на Луцком направлении. Эта зона ответственности проходила от границы с Белоруссией до пограничного города Рава-Русская.

Рассказывают, что Иванов был во 2-й эскадрилье и находился в Дубно. Шла повседневная насыщенная тренировка личного состава, обучение взаимодействия звена. Иванов много летал, чтобы вжиться в свой личный самолет и получше понять его поведение в сложных фигурах высшего пилотажа (мертвая петля, бочка, штопор и др.). Все это входило в тактику реального воздушного боя.

После обустройства полка приехала к нему жена Вера с подростком сыном Владимиром, выделили им комнату в Дубно и снова началась у него радостная, спокойная семейная жизнь, сопрягаемая конечно с ин-



сивной летной боевой подготовкой. Гарнизон в Дубне был большой. Офицерских жен было много, и для Веры Владимировны нашлась общественная работа в женсовете полка.

«В «В Дубно Иван всегда был предельно занят, - рассказывала его жена Вера Владимировна. - Отлетает, приведет себя дома в порядок и быстрее на занятия, а если выходной - на репетицию в гарнизонный клуб. Остальное время нам уделял. Мне наколет дров, воды наносит - и к сыну тянется. В ту последнюю зиму, под сорок первый год, против нашего окна стоял медведь ростом с человека - для Вовы из снега слепил».

В это время, как и ранее в прежнем полку, Иван принял деятельное участие в шефской помощи молодым колхозам. Многие мужчины в деревнях погибли в боях польской армии с немцами, многие были арестованы НКВД и высланы, поэтому мужская помощь армейцев была кстати и могла хоть немного растопить лед отношений между западноукраинцами и русскими. Починить ли борону или шестеренку в тракторе звали «пана коваля» - кузнеца Ивана. Давно вышла из строя мельница - снова просьба к ковалю Ивану. Мельница заработала, на ней и для авиадивизии стали молоть хлеб и для крестьян окрестных селений. Рассказывают, что очень возмущался Иван обращением к нему «пан»: «Какой я вам пан, я такой же рабочий, как и вы».

В первый месяц весны, в марте он писал домой брату Виктору:

«Дубно, 13 марта (1941 г.)

Виктор, письма твои получаю регулярно, но отвечаю на них не регулярно, все как будто бы нет времени, вот и сейчас пишу на скорую руку. Уже время 12 часов ночи, я только что кончил писать конспект для занятий и решил еще занять время - дать ответ тебе на письмо, хоть несколько слов.

Живу хорошо, в материальном отношении вроде всего хватает, но времени стало не хватать. Много приходится заниматься, в общем, сплошные зачеты, вечный курсант.

Повеселиться хожу в пивную, попить пиво, водку редко. Ходим в кино всей семьей на первый сеанс. Сам иногда выступаю в самодеятельности на вечерах, пою как курский соловей, стал любимцем публики.

По работе дело идет хорошо, вешу на Доске почета как отличник воздушно-стрелковой подготовки. Жена тоже активничает, к 8 Марта ходила в поход в противогазе на 5 км, получила за это благодарность, вот собирается из нее шубу шить. В общем, все шуточки и посмачать нет времени. Ты, небось, думаешь: вот пишет какую-то ересь. Я и сам это чувствую.

Скажи Ильичу, что скоро отвечу на его письмо, пусть не обижается, а также племяннику из родной деревни Мизиново тоже скоро напишу - так мне стыдно, в общем, скажи ему: пусть в летчики и не рыпается,



Виктор Иванович,
ст. брат Героя

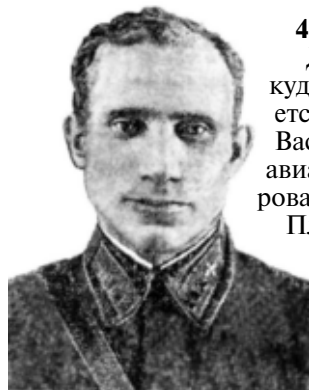


Вот почему И-16 гордо стоит под открытым небом на Поклонной горе в Музее военной техники Великой Отечественной войны.

Летчик-истребитель Иванов

46-й истребительный авиаполк

Датой рождения 46-го истребительного полка, куда был зачислен в конце 1940 г. Иванов, считается 15 мая 1938 г., когда на аэродроме местечка Васильков под Киевом (по другим сведениям - 69 авиабаза Скоморохи у Житомира) были сформированы четыре эскадрильи полка (комполка м-р Плетюхин, штурман Шалунов).



Ст. л-нт Иванов, 1940 г.

После формирования полк был перебазирован на аэродром Скоморохи близ Житомира (аэродром сейчас называется *Озерное*, находится в 5 км южнее города) и принял участие в Польском походе. После присоединения Западной Украины полк был перебазирован в Ровенскую область на аэродромы городка Дубно и местечка Млынов (по-польски Млынув, по украински - Млинів) Ровенской области. Дубно было в 121 км от новой границы с Германией, которая шла от Бреста на юг к Раве-Русской.

15 мая 1940 комполка был назначен 26-летний капитан **Трубаченко Василий Петрович**, 1912 г.р., участник боев с японцами на Халхин-Голе - в 15 воздушных боях на И-16 сбил 5 самолетов. Герой Советского Союза (29.8.1939), он потом погиб в бою 16 сентября 1941 г. над Крымом.

Политическое руководство полка поручено военному комиссару полка старшему политруку **Бушуеву**, начальником штаба был назначен майор **Должиков**. Такова была тройка руководства полка - все молодые заслуженные и энергичные.

В Дубно разместился штаб авиаполка, 1-я и 2-я эскадрильи на самолетах И-16. В Млынове (17 км севернее Дубно) - 3-я и 4-я эскадрилья на самолетах И-153 («Чайка»), оснащенных даже пусковыми установками РС (реактивные снаряды).

Согласно военной доктрине тех лет И-16 действовали совместно с истребителем-штурмовиком И-153. По тактике И-16 должны были сковывать боем истребители противника, а на маневренные «Чайки» возлагалась задача уничтожения войск и техники противника.

Не раз упоминаемый далее лейтенант этого полка (будущий генерал-майор) Магерин Н.И. на вопрос: - Скажите, местные жители как к Ваше-



Трубаченко В.П.,
2-й командир 46 иап



му появлению отнеслись? Ответил: «Да, как Вам сказать... Местное население, точнее, мужское население, скрылось к нашему прилету. Остались только женщины, дети... Местный помещик скрылся, буквально перед самым нашим появлением. Наш командир полка майор Подгорный Иван Дмитриевич приказал, и мы с пистолетами в руках заняли помещичий дом в Млынове. Потом в нем жили. Хорошее кирпичное здание». Об этом доме вспоминают и летчики 44-го года, когда наша армия освободила от немцев эти края и они прилетели в Млыново.

В помещичьем доме разместились с удобствами.

В Дубно были более обширные возможности: дворец Любомирских, хоромы. Аэродром - в 5 км от города, был ли там у поляков аэродром, мы не знаем. Но и до недавних лет там располагался бомбардировочный полк украинских ВВС, и по «Миру Земли» Google этот аэродром хорошо виден из космоса.

46 авиаполк был в составе 14-й смешанной авиадивизии (14 сад), в которую входили еще 89-й и 17-й иап. *Смешанные* - так обозначались обычно дивизии имеющие истребительные и штурмовые полки и эскадрильи. Штаб 14-й сад находился в Луцке (86 км от границы). Командовал авиадивизией **ЗЫКАНОВ Иван Алексеевич**, 1903 г.р., полковник, участник боев в Испании. Был награжден орденом Красного Знамени (27.06.37). После возвращения из Испании майор Зыканов руководил учебной эскадрилей во 2-й Краснознаменной военной авиашколе летчиков в Борисоглебске. Потом был назначен командиром 14-й авиадивизии.

10 ноября 1940 г. произошла смена командования полка. Командиром полка стал 26-летний капитан **Подгорный Иван Дмитриевич** (1914-1996), получивший свой первый орден Красного Знамени (1940) за бои на Халхин-Голе.

Заместителем командира 46 полка был назначен Герой Советского Союза 29-летний майор **Герасимов Николай Семенович** (1911-1960). В 1938 г. он сражался в Испании с франкистскими мятежниками - командир звена истребителей И-16 в боях сбил 2 самолета противника, участвовал в десятках боевых вылетов. 22.2.1939 ему было присвоено звание Героя, он вошел в группу опытных летчиков, разбивших авиацию японцев на Халхин-Голе. Участник освобождения Западной Украины и войны с финнами. Он



Подгорный И.Д.,
3-й командир 46 ИАП



Герасимов Н.С., Герой
Советского Союза (1939)

времени качества самолета.



Валерий Чкалов - летчик-испытатель. Он дал путевку в жизнь истребителю И-16

В конце 1933 года опытный образец с менее мощным мотором Чкалов облетал и дал высокую оценку этому небольшому, но маневренному истребителю-моноплану. Площадь крыльев у него, конечно, была меньше, но более мощные моторы (700-1000 л.с.) позволяли ему уверенно скользить в небе. Доводка до серийного производства велась на авиазаводе в Горьком.

Испытателям было сразу понятно, что И-16 требует опытного пилота для управления, что только тогда он, упрямый «ишачок», слушается хозяина. 1 и 2 марта 1934 г. Чкалов провел полные успешные испытания И-16 на штопор. После эксплуатационных испытаний в Крыму (аэродром Каче) самолёт был продемонстрирован широкой публике на Первомайском параде. В 1935 году истребитель был представлен на Международной авиационной выставке в Милане, где вызвал интерес у многих специалистов.

И-16 было изготовлено и испытано друг за другом около 50 модификаций.

Общее число самолетов И-16 достигло 9500 единиц. Они выпускались по лицензии и в сражающемся с японцами Китае. В зависимости от типа они имели и разное вооружение и разные моторы.

Вот популярный еще в начале боев в Испании И-16 тип. 5 (в скобках приведены характеристики и вооружение типа 29):

Тактико-технические данные истребителя И-16 тип 5 (тип 29):

Длина — 6,07 (6,13) м;	Размах крыла — 9 м
Площадь крыла — 14,54 м.кв;	Вес взлётный — 1590 (1966) кг
Скорость — 445 (462) км/ч	
Скороподъёмность — 5000 метров за 7,4 (6,8) минуты	
Дальность — 540 (440) км.	Потолок — 9100 (9800) км
Двигатель — один М-25А (М-63), мощностью 715 (930) л.с.	
Вооружение — два пулемёта ШКАС (два пулемёта ШКАС и один УБТ, шесть РС-82 или 100 кг бомб).	

Вот такой самолет был Героем в небе Испании. Республиканцы называли его «moska» (москит, мошка), франкисты - крыса (rata и superrata - И-16-28), китайцы - ласточка («Яньтзу»).

Скоро там появились новейшие немецкие истребители «Мессершмиты» и бомбардировщики «Юнкерсы», пришлось срочно улучшать характеристики и вооружение - повышать скорости для соперничества с истребителем и ставить крупнокалиберные пулеметы и даже пушки в борьбе с ши-



рокофюзеляжным «Юнкерсом».

Для штурмовки войск к И-16 подвешивались 6 труб с реактивными 82мм-снарядами или брали 100 кг бомб (5х20).

В 1940 году выпуск И-16 достиг максимума - около 2500, но в 1941 их выпущено чуть более 500. Да, на смену им уже был запущен в производство истребитель МИГ-3 и к 22 июня 1941 года в приграничных фронтах



их было почти 2000, больше чем у Германии «мессеров».

Но лишь немногие летчики успели освоить эту более тяжелую машину.

Поэтому основные победы в воздухе в первый день войны были одержаны на И-16. Многие будущие асы («сталинские соколы») свои первые победы в Великой Отечественной одержали именно на этом самолете.

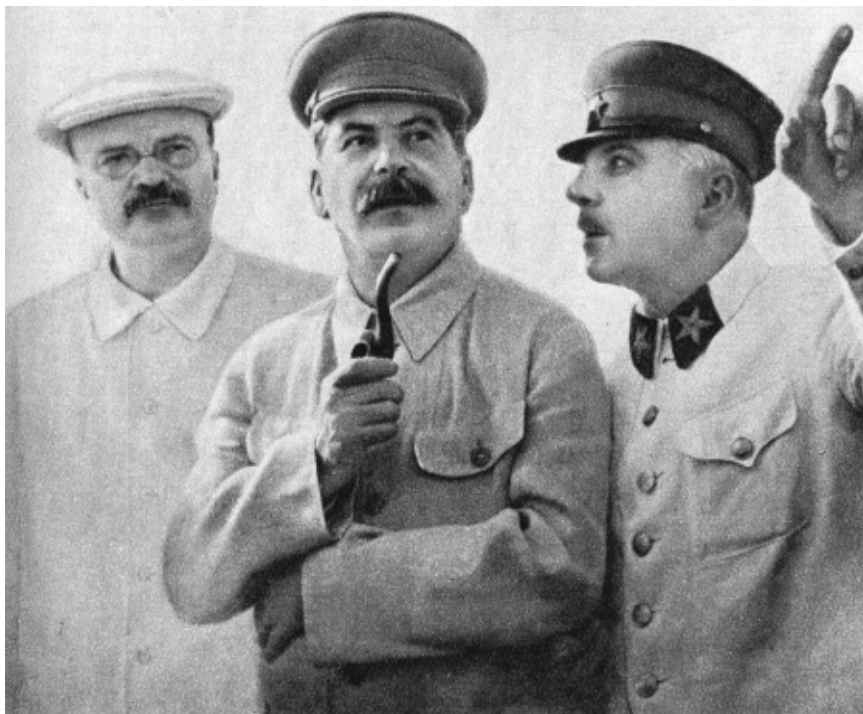
Например, дважды Герой А.В. Алелюхин боевой путь начал в небе Одессы на И-16. Здесь открыл счёт сбитых вражеских самолётов и получил первую награду — орден Красного Знамени. В одном боев истекающего кровью хозяина верный «ишачок» все-таки «довез» до аэродрома.

На И-16 тоже дважды Герой А.В. Ворожейкин в боях с японцами сбил 5 самолетов. Самолёт И-16, на котором летал знаменитый дважды Герой Б. Ф. Сафонов выставлен в экспозиции Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге.

В ночном небе под Москвой «Хейнкеля-111» таранил на И-16 летчик Талалихин. Хвостовая часть этого «Хейнкеля» и по сей день демонстрируется в Центральном музее Вооруженных сил России в Москве.



И-16 на Поклонной горе



Председатель правительства Молотов В.М., вождь советского народа Сталин И.В. и нарком обороны Ворошилов К.Е. увлеченно наблюдают за учебным воздушным боем. 1937г.

Советского Союза или награжденных орденами Красного Знамени, то и дело всплывали в разговоре.

В предыдущем параде 1939 года 800 самолетов продемонстрировали миру возросшую боевую мощь Страны Советов. В том году был выпущен плакат «Да здравствует могучая авиация страны социализма!». На переднем плане художник изобразил знаменитый истребитель «И-16», проявивший себя и на Халхин-Голе и в Испании.

Летчики называли его «ишак» (ласково - «ишачок») - по созвучию первых двух букв в слове «и-шестнадцать». В Испании его звали «муха».

В 1940 г. впервые был показан на параде опытные образцы бомбардировщиков и истребителей, в том числе скоростной истребитель МИГ-3.

Захватывающее зрелище воздушного боя или пролета крылом к крылу эскадрилий самолетов впечатляло всех.

Но самыми ценными были встречи с элитой летчиков ВВС, которые сопровождалась рассказами и рассуждениями о прошедших боях и качествах новых самолетов. У Ивана Иванова появляется новая мечта - овла-



деть этим непростым в управлении самолетом. Ветераны-летчики и сегодня рассказывают, что те, кто в совершенстве умели летать на этой юркой машине, почти без труда осваивали другие типы самолетов...

И еще самое важное - Иванов был снова в родном Подмоскovie, рядом с Верочкой и сыном Ваней.

За участие в параде Москва наградила летчиков премиями. Иван на премию купил подарки жене и сыну, хватило денег и на важное приобретение: патефон и кипу пластинок к нему. Петь он и сам любил, и ему хотелось послушать исполнение тех же песен знаменитыми исполнителями, да и другие песни послушать и разучить. Патефон был еще редкостью в деревне, и прежде чем Иван увез его к себе в Конотоп, все гости в Чижиово прослушали большинство пластинок. Очень любила песни и сама хорошо пела пела, кроме мамы Евгении Ивановны, и сестра Ивана - Антонина. Она и в церковном хоре пела довольно долго.



Переобучение на «И-16»

Мечта мечтой, но нужно было подавать рапорт по начальству о направлении на курсы летчиков-истребителей и потом добиваться положительного решения о переводе в истребительный полк.

Вероятно, он прошел переобучение тут же, на аэродроме Конотоп, в уже упомянутой 8-й авиашколе пилотов имени Полины Осипенко, которая была осенью 1940 г. перебазирована из Одессы. Тут он и переобучался, и набрал нужное полетное время, прочувствовал с наставниками школы многие изюминки и сложности этого истребителя.

Расскажем немного об этом И-16 - герое боев в Испании и на Халхин-Голе. Он был детищем конструкторской группы Поликарпова. В 1932 году они создали проект истребителя со скоростью 400 км/час. С января 1933 года В.П. Чкалов стал шеф-пилотом конструктора Поликарпова. В декабре этого же года он впервые вывел на взлетную полосу И-16.

В процессе испытаний этот самолет доставил Чкалову много неприятных минут. Он неоднократно спасал машину от, казалось бы, неминуемой катастрофы. Однажды при аварийной ситуации катастрофы избежать не удалось, и самолет, упав на землю, разбился. Чкалов лишь чудом остался жив.

Разочарование в самолете приходило и к конструктору Поликарпову, и к ряду испытателей. Самолет решили снять с испытаний. Но Чкалову этот упрямый самолет нравился. Он обращается за помощью к наркому тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе, и испытания возобновляются. И Чкалов всё-таки научил летать эту машину. Он приложил немало сил для того, чтобы этот самолет был пущен в серийное производство.

Когда И-16 был уже на вооружении, Чкалов ездил по строевым летным частям и показательными полетами убеждал пилотов в великолепных по тому



записано:

«Воздушный бой ведет хорошо... Передать опыт умеет и передает... Звено сколочено.. 624 час .. налета, 2240 посадок.. Достоин по личным способностям продвижения на должность помощника комэскадрильи с присвоением воинского звания капитан».

Но впереди его ожидали новые изменения, и скоро он попрощается со своим 2-м авиаполком.

... Боевой путь соседнего 11 лбап прошел по многим фронтам Великой Отечественной. За боевые подвиги и отвагу в боях в 1943 г. ему было присвоено звание гвардейского и он получил «гвардейский» номер - 108-й.

9 мая 2005 г., в день 60-летия победы на Жулебинском бульваре Юго-Запада Москвы был торжественно открыт памятный знак этому полку, оборонявшему столицу в августовские грозные дни.

В школе №1099 Юго-Запада Москвы давно уже создан Музей этого полка, во дворе школы 6 мая была открыта памятная доска.

На первомайском параде 1940 г.

Как отличник боевой и политической подготовки и опытный летчик Иванов был направлен в составе большой группы участников боевых действий для участия в Первомайском параде. В параде предполагался пролет и питотаж в небе над Москвой более 600 самолетов, в том числе многих новых модификаций...

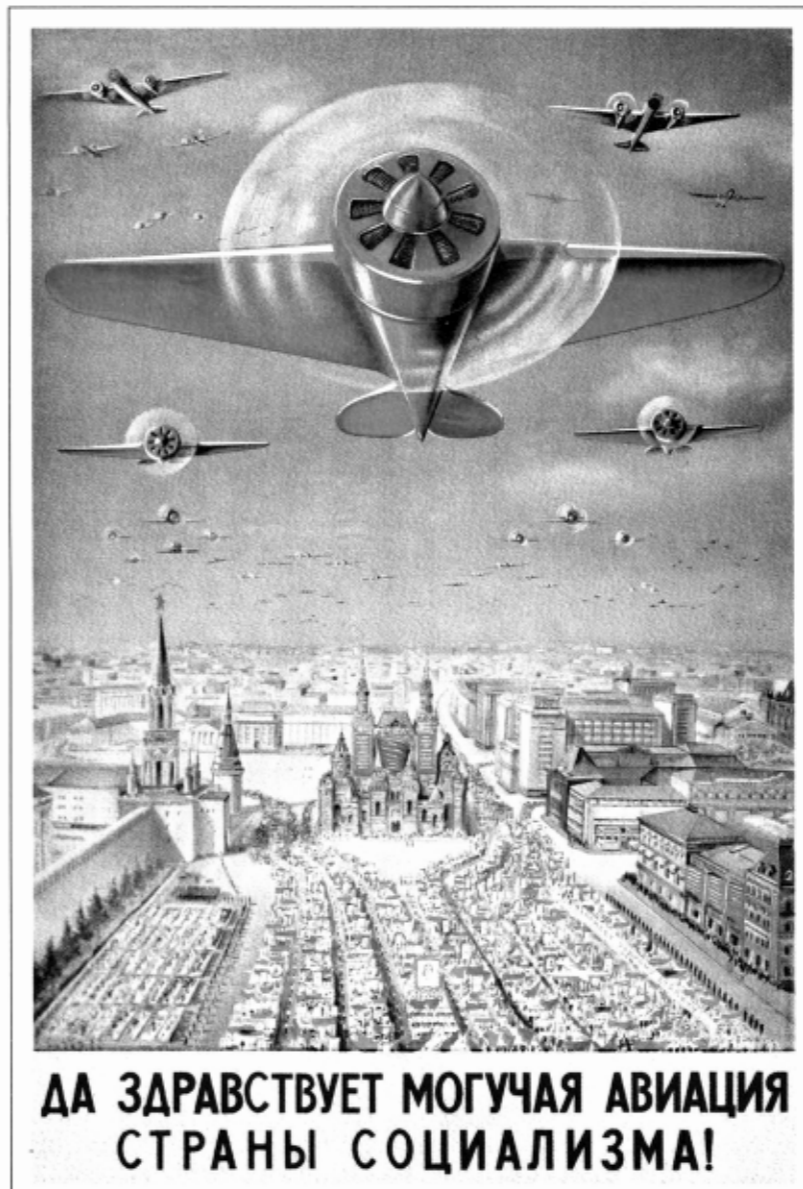
Воздушные парады начались в Москве еще с давних революционных времен. Это были одиночные пролеты тогдашних иностранных модификаций.

С 1935 они становятся массовыми.

Это было грандиозное зрелище для москвичей и вождей страны. Но еще больший интерес для участников были встречи с участниками боев в Испании с немецкими самолетами. Летчики-истребители, воевавшие на И-16, ходили героями. Имена многих из них, получивших звание Героя



Ленин и Свердлов наблюдают за самолетами. 1920 г.



*Плакат 1939 года. Первомайский авиапарад.
На первом плане сверху - И-16, основной истребитель ВВС РККА*

кончилось... Финны же, используя подвижные отряды лыжников-автоматчиков, быстро блокировали их, рас-



«Фоккер» финских ВВС

ставив мины на вероятных путях отхода. В ожидании помощи танкисты и пехотинцы организовали круговую оборону. У окружённых кончались боеприпасы и продовольствие. Надежда была только на авиацию. Пока не подошли на помощь наземные части, нужно было организовать доставку по воздуху всего необходимого для зажатой в кольцо группировки войск.

Финны старались всячески воспрепятствовать задуманной операции, вели по низко летящим самолётам яростный огонь. Но экипажи прорывались сквозь зенитный заслон, сбрасывали осаждённым бочки с горючим, мешки с продуктами питания, патронами и снарядами, медикаментами и тёплой одеждой».

Для улучшения управления воинские части 8-й армии, оставшиеся вне окружения, были сведены в 15-ю армию, куда был включен и 2-й авиаполк Иванова. Полку на смену в 8-ю армию прибыл конотопский 11-й ЛБАП. К этому времени, помимо 14-й смешанной авиабригады (49-й ИАП, 72-й СБАП), в состав ВВС 8-й армии входили: группа Водопьянова, 13-я СБАБ (18-й и 48-й скоростные бомбардировочные и 39-й легкособомбардировочный авиаполки), 11-й ЛБАП и 13-й СБАП. Практически все они были задействованы для снабжения окружённых частей.

Рассказывают, что в иные февральские дни морозы доходили до 50 и более градусов. Выпал глубокий снег. Дороги замело. На них создавались пробки, ликвидировать которые не удавалось в течение многих часов.

«Управляться с самолётами было не легче. Нередко моторы не удавалось запустить в течение суток. Техники и мотористы ходили с обмороженными лицами, распухшими руками. Не меньше их страдали и шофёры, особенно водители специальных машин. Масло на морозе загустевало настолько, что запустить им самолёт не представлялось никакой возможности».

Летчики сделали невозможное.

Для описания действий авиации в той войне, послушаем, что докла-



Командующий ВВС 8-й армии на Финском фронте Копец И.И.



дывал командующий ВВС 8-й армии И.И. Копец:

«Мы поставили финнов на колени, и они были разбиты потому, что мы выбросили достаточное количество бомб, снарядов, не давали им ни одной минуты отдохнуть и дневные железнодорожные перевозки их почти совершенно прекратились. Финны боялись появляться днём на дорогах. Нужно сказать, что в этом отношении большое дело сделала наша авиация, заставила финнов прекратить дневные перевозки и перейти на перевозки только ночью.

Когда мы в достаточной степени ознакомились с театром военных действий, то стали действовать и ночью, так как кадры были уже подготовлены. Наша авиация тут сделала своё дело, затрудняя перевозки ночью, вследствие чего финны вынуждены были двигаться с потушенными огнями, а на фронте заставляли тушить костры и не давали финнам возможности подогреть себе пищу. В течение этих 4-х месяцев финны почти всё время находились под огнём авиации».

В этом же 11-м авиаполку в 3-ей эскадрилье была единственная на этом фронте женщина-пилот **Зеленко Екатерина Ивановна**. Она совершила восемь боевых вылетов на самолёте «Р-З» на бомбардировку финских войск. Уничтожила артиллерийскую батарею и склад боеприпасов противника, за что награждена орденом Красного Знамени. Затем в качестве лётчика-инструктора принимала участие в переучивании руководящего состава семи авиационных полков на новый самолёт «Су-2».

На фронтах Великой Отечественной войны она была с первого её дня. Совершила сорок успешных боевых вылетов (в том числе ночью), участвовала в двенадцати воздушных боях своего бомбардировщика с истребителями противника. **12 сентября 1941 года, в ходе воздушного боя, израсходовав боекомплект, старший лейтенант Зеленко Е.И. таранным ударом, ценой собственной жизни, уничтожила вражеский истребитель МЕ-109. Она стала единственным среди женщин Героем Тарана.** По ходатайству ветеранов-авиаторов ставшего потом гвардейским полка 5 мая 1990 года к 45-летию победы ей посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

На финской войне командир эскадрильи Иванов совершил 7 боевых вылетов, в т.ч. 3 ночных. В его характеристике 1940 г.



Летчик 11 ЛБАП Зеленко Екатерина Ивановна



Памятный знак 108 гв.шап (11 лбап) в Москве



Старая взлетная полоса



Аэродром Контопа, карта 1981 г. 1 - послевоенная взлетная полоса, 2,3,4 - рулежные дорожки, 3 - довоенная взлетная полоса, 5 - ж/д дорога для подвоза авиатоплива. Справа - кварталы города.

день и ночь шли полеты звеньями и эскадрильями.

Полк хорошо показал свое мастерство в выполнении боевых заданий по бомбежке и штурмовке польских войск в Освободительном походе.

Впереди его ждали новые войны...

Сюда же, с 31 октября 1940 г. была переведена из Одессы хорошо знакомая Иванову 8-я авиашкола, получившая теперь название Конотопской.

Как рассказывал на праздновании 80-летия Героя в школе №1 сын Иванова, Владимир Бочаров, сюда в Конотоп он приезжал, чтобы снова побывать в тех местах, где служил его отец и куда привезла его мама. Он тогда протоптал по рулежным дорожкам аэродрома и по улицам Конотопа. Но 48 лет спустя аэродром был строго охраняемым военным объектом, и к самолетам их не пропустили.

Но они прошли по улицам древнего украинского города, побывали у старинных зданий, в городском музее и поплавали в соседнем Сейме, где купался его отец. В общем, вживался в семейную историю вместе со своим юным спутником Иваном, собственным сыном, которому тогда было столько же лет, как и самому Владимиру в 1939/40 гг.

В небе над Финляндией. 1940 г.

Прошло всего полгода после Польского похода. Легкость «освобождения» громадной территории для Украины и Белоруссии вдохновило руководство страны в поход на следующую соседнюю страну, Финляндию, которая была в 1809-1918 в составе Российской империи, но с особым статусом. Война в Европе разгоралась все сильнее. Нужно было обустроить и укреплять наши границы. Пролетарский Ленинград был недалеко от финской границы, возможной союзницы Германии.

В соответствии с достигнутыми августовскими соглашениями 1939 года



с Гитлером Финляндия отходила в сферу интересов СССР. Поэтому с ней можно было не церемониться. Финляндии для начала было предложено освободить добровольно заселенную территорию к северу от нашей границы на 30 км и передать её СССР, отдать в аренду на 50 лет полуостров Ханко, батареи которого контролировали весь Финский залив. Были и ряд других требований. Взамен ей предлагались вдвое большие болотисто-озерные территории на востоке от Финляндии.

Финляндия в ответ объявила мобилизацию.

30 ноября началась Советско-финская война. В отличие от сентябрьских походов, расчеты на скорую победу не оправдались. После двух месяцев unsuccessful сражений и многих потерь (за месяц боев - 70 тысяч человек), Красная Армия начала в феврале сосредоточение более мощных сил. Не отставали и ВВС. К 30 ноября здесь было 2300 самолетов (против 200 финских), к 10 марта 1940 года на Северо-Западном (Финском) фронте находились уже 52 авиаполка: 21 среднебомбардировочных, 5 дальнебомбардировочных, 5 легко- и 2 тяжелобомбардировочных авиаполков. Кроме того, 1 штурмовой, 4 смешанных и 14 истребительных авиаполков. Всего здесь было сосредоточено до 3 тыс. боевых машин.

12 февраля началось наступление войск 7 и 8-й армий. Оно снова сопровождалось большими потерями. Части войск 8А, быстро продвинувшись вперед, попали в тяжелую обстановку и были окружены, на помощь им были переброшены конотопские авиаполки. 21 февраля прибыл 2 лбап, где служил Иванов, 28-го - 11-й лбап.

«Одна из наших танковых бригад и часть стрелковой дивизии вырвались вперед. Но дальнейшее продвижение машин застопорилось, горячее



Схема военных действий РККА в советско-финской войне 1939/40 гг. Темным цветом изображены новоприобретенные территории СССР



тов. Из всех самолетов, захваченных в Польше, только два типа удостоились полных программ испытаний в НИИ ВВС. Бомбардировщик PZ.L-37 («Лось») испытывался той же осенью 1939 г. Одна из двух прибывших в НИИ машин практически сразу была разбита. 4 октября на рулении «Лось», пилотируемый майором В.В. Лисицыным, столкнулся с И-15 (в его кабине сидел военинженер 3-го ранга Б.П. Кошавцев). На PZ.L-37 была поломана правая плоскость и винт правого мотора. Второй «Лось» прошел полную программу испытаний.

В том же 1939 г. в НИИ ВВС опробовали другой польский самолет, учебный RWD-8. В отчете указано, что RWD-8 прост по технике пилотирования, удобен в эксплуатации. Отметили хорошую амортизацию шасси. Но в зимние холода двигатель «Юниор» отказался запускаться.

В итоге решили, что все исправные самолеты этого типа следует передать в летные школы в южной полосе СССР.

Так закончилась эта война - первая из трех войн, проведенных СССР, во время 2-й мировой войны до трагического 22 июня 1941 г.

Полк Иванова принял участие и в следующей - финской кампании.

На аэродроме Конотоп

Настало пора сообщить более подробные сведения об аэродроме Конотоп, на котором базировалась 62-я легкобомбардировочная бригада.

Сообщения из Музея авиации в Контопе: «19-я авиабригада потом была преобразована в мае 1938 во 2-й легкобомбардировочный полк, 20-я в 11 лбап, вошедшие в 62 авиабригаду. Командовал 11 лбап Губанов Дмитрий Андреевич, батальонный комиссар Меркулов Иван Иванович.

Аэродром в Контопе модернизировался. 5 мая 1938 г. здесь вступила в строй большая 900-метровая бетонированная взлетно-посадочная полоса 70 м шириной. У аэродрома была довольно старинная история. Здесь еще в 1919 году базировался 19-й авиаразведотряд Красной Армии».

Свою военную службу в 1934 году Иванов тоже начинал здесь в 19-й авиаэскадрилье. [13] Вблизи аэродрома был большой военный городок с казармами и квартирами для летчиков.

Мне удалось связаться с Николаем Крикуненко, создателем памятника истребителю И-16 на Авиаремонтном заводе Конотопа и с Николаем Николаевичем Ганзя, организатором Музея авиации на бывшем военном



Современный Конотоп



аэродроме, ставшем филиалом Конотопского краеведческого музея.

Àýðïäðñ Êîíîòîï Ìåäàññåíàâ ïñîáîâ ãîäîðîäîâ ðåäîâà
(×åððåâ ãîäîâ, ðåððð Ñó ïñåâ ïåððð) ïà 20.10.1939

×åððð, ïñåððåððåððå, ¹ ððà ðà ×åððåðððð

62-ý Àåðåððåððå	15/865-Á	35
2-é ñåðð (ñðåð ïåððå. à/ïèè)	15/828-Á	40
5 ýñåðððððð	15/807-Á	570
11-é éå à ï	15/828-Á	41
5 ýñåðððððð	15/806-Á	415
2-é Êî ð	15/803	96
7-é Êî ð	15/803	96
20-é Áð	15/829	6
104-ý àåðåððå	15/819-Á	486
7-ý åðð ïïå. èññèððððð ñððððð	29/969	19
578-é àðððððð	29/924	48
55-é ðåððððð	15/671	15
6-é àðððððð ðçå ñåýçè	15/674-Ç	2
Îèððððð ðèèè ïåðð. àåðððððððððð ðð à 20/962-Á	176	
[ï ï àððððððððð www.rkka.ru/handbook/disl/vvs201039.xls]		

Конотопцы готовятся отметить 90-летие аэродрома и с интересом отнеслись к нашему сотрудничеству, благодарили за присланные материалы о службе Иванова И.И., его фотографии и другие материалы о подвиге Героя. В Музее появится и страница, посвященная нашему земляку.

Конотопцы переслали ряд материалов и фотографий. Среди них фотография стенда, посвященного соседнему 11-му легкобомбардировочному полку, и фотографии его командиров, фото аэродрома.

Полки были созданы в мае 1938, когда вместо авиаотрядов, авиаэскадрилий и авиабригад в ВВС Красной Армии стали создаваться авиаполки и авиадивизии. Так 19-я эскадрилья Иванова пополнившись стала 2-м авиаполком, а 20-я аэ - 11-м ап (лбап).

Здесь на аэродроме принимали новые самолеты Р-зет, обучали пополнение, да и бывалые пилоты, летавшие на Р-1 и Р-5 должны были освоиться с этой новой модификацией многоцелевого самолета, прочувствовать его новые достоинства и недостатки.

К тому же для боевых действий важна слётанность звеньев. Для этого



ции Борки Вельке и Ходачкув (см. карту).

Первая ж/д станция расположена в 15 км восточнее Тарнополя (после 45 г. - областной центр *Тернополь*). Сейчас станция называется Великие Борки. Вторая ж/д станция - в 18 км. западнее Тарнополя и называется теперь Великий Ходачков (есть недалеко и Малый Ходачков).

Тарнополь был в ста километрах от границы. Учитывая, что Тарнополь по плану наступления должен быть занят войсками 6 Армии к концу 2-го дня наступления, вероятно, авиабригада летчика Иванова И.И. входила в это время в состав 6-й Армии или была причислена к ней на время похода. Задачей первого дня бомбардировки и было воспрепятствование переброс-



Разведчик P-Z в полете

ки польских войск по железной дороге в этот регион, у Тарнополя.

Обычно легкий бомбардировщик «Р-Зет» нес 400 кг бомб (четыре по 100 кг или восемь по 50 кг плюс осветительные или две «сотки» и две кассеты с мелкими осколочными бомбами, по 25-30 штук в каждой). Целями были живая сила противника, техника, склады и аэродромы. Атаковали их поодиночке с высот 600-800 м с разных направлений с интервалом 3-5 мин. На подходе летчик убирал газ и планировал до момента сброса бомб.

Действовали как на полигоне - ни одного выстрела с земли не последовало, бомбили железнодорожные пути, эшелоны и станционные сооружения. Штаб бригады докладывал об успешности налета и добавлял: «Авиация противника на данном участке отсутствует ...».

Посланные бомбить аэродромы экипажи других авиаэскадрилий сообщали, что самолетов там нет.

В Ровно бомбы сбросили на аэродромные сооружения, а посланные бомбить самолеты на аэродромах Луцка и Млынува вернулись назад ни с чем - самолетов не было (это оказалось и хорошо - на этих неповрежденных аэродромах перед войной располагались истребители 14-й смешанной авиационной дивизии, в 46-м истребительном авиаполку которой потом служил в 1941 И.И. Иванов).

Такая же картина наблюдалась практически по всему фронту. Случаи обнаружения польских самолетов на земле были лишь единичными. Вечером того же дня по возвращении лет-наб Подлесный из 44-й разведэскадрильи записал в своем рапорте: «Аэродром в 2 км восточнее Микулинце, 3



самолета, горела дымовая шашка».

Основными целями бомбардировщиков стали железные дороги, колонны отходящих польских войск, многочисленные их полковые обозы.

Москва (ТАСС): Во избежание всякого рода необоснованных слухов насчет задач советских и германских войск, действующих в Польше, правительство СССР и правительство Германии заявляют, что действия этих войск не преследуют какой-либо цели, идущей вразрез интересов Германии или Советского Союза и противоречащей духу и букве пакта о ненападении, заключенного между Германией и СССР. Задача этих войск, наоборот, состоит в том, чтобы восстановить в Польше порядок и спокойствие, нарушенные распадом польского государства, и помочь населению Польши переустроить условия своего государственного существования. [Газета «Правда». 19 сентября 1939]

Германия. Берлин, 19 сентября (ТАСС). Германское население единодушно приветствует решение советского правительства взять под защиту родственное советскому народу белорусское и украинское население Польши, оставленное на произвол судьбы бежавшим польским правительством. Берлин в эти дни принял особенно оживленный вид. На улицах около витрин и специальных щитов, где вывешены карты Польши, весь день толпятся люди. Они оживленно обсуждают успешные операции Красной армии. Продвижение частей Красной армии обозначается на карте красными советскими флажками.[там же]

Ввиду отсутствия противостоящих самолетов «безработные» истребители стали привлекать к разведке, попутно они штурмовали попадающиеся автомашины, поезда, обозы. Так, звено И-16 в 14-20 вылетело на разведку в район Тарнополя. На Жеребки шла колонна пехоты. Истребители снизились до 700 м и обстреляли ее из пулеметов.

Наибольшая нагрузка выпала на долю войсковой авиации, осуществлявшей ближнюю разведку непосредственно на путях продвижения войск. В архивах хранят кипы бланков, написанных обычно карандашом. Радиостанциями, как правило, не пользовались, сбрасывая донесения с вымпелами или сообщая сведения по телефону уже с базового аэродрома. Вот примеры донесений: «Обнаружено: в районе Тарнополь лагерь в 20 палаток», «На станции Максимовка ж.д. состав до 30 вагонов», «Збараж-Волохувка двигалась автоколонна 10-12 автомашин на юг». При случае разведчики бомбили и обстреливали польские войска: «Городынице восточнее в 1 км 3 самолета произвели бомбометание 6 бомб».

Ожесточенные сражения на «украинской территории» Польши вели немецкие части, пытаясь захватить Львов. Здесь было подбито польскими зенитчиками и несколько «Хейнкелей-111», с которыми потом встретятся 22 июня 1941 г. летчики 46-го истребительного авиаполка, в котором стал служить Иванов, овладев пилотажем на самолете-истребителе.

Польская кампания продолжится затем в нашем Щелковском районе. В НИИ ВВС на Чкаловской начнутся исследования трофейных самолета-

Польский поход. Освобождение Западной Украины

Вторая мировая война началась 1 сентября 1939 нападением Германии на Польшу. К 16 сентября большая часть польских войск была разбита, значительная часть территории этого соседнего с СССР государства была оккупирована немцами. Остались территории, большей частью заселенные украинцами и белорусами. Франция и Англия объявили войну Германии, но никаких действий для начала войны не предприняли.

17 сентября между четырьмя и пятью часами утра советские войска перешли «бывшую государственную границу» Польши. Так начался Освободительный поход «против польских панов... на помощь восставшим крестьянам Украины и Белоруссии», согласованный ранее по территориальным вопросам с Гитлеровской Германией. Перешла границу мощная группировка Красной Армии: 21 стрелковая и 13 кавалерийских дивизий, 16 танковых и 2 мотострелковые бригады Красной Армии. В наступлении участвовало 700 тысяч человек, 6000 орудий, 4500 танков, 4000 самолётов.

Рассмотрим действия в полосе Украинского фронта (командарм С. Тимошенко), где находился и авиаполк Иванова. Фронт получил следующие задачи:

5-й армии следовало «наступать в направлении на Ровно, Луцк и к исходу 2-дня наступления овладеть районом Ровно, Дубно; к исходу 3-го дня овладеть районом Луцк, имея в виду в дальнейшем наступление на Владимир-Волинск.

6-я армия должна была «нанести мощный и решительный удар по польским войскам и быстро наступать на м. (місто - местечко) Трембовля, г. Тарнополь, г. Львов и к исходу 2-го дня выйти в район Езерна; к исходу 3-го дня овладеть районом Бук, Перемышляны, Бобрка, имея дальнейшей задачей овладение Львовом».

12-й армии предписывалось «нанести мощный и молниеносный удар



Эскадрилья легких бомбардировщиков P-Z на аэродроме



по польским войскам, надежно прикрывая свой левый фланг и отрезая польские войска от румынской границы, решительно и быстро наступать в направлении на Чортков, Stanisлавов и к исходу 2-го дня выйти на р. Стрыпа; к исходу 3-го дня овладеть районом Stanisлавов, имея дальнейшей задачей действия в направлении Стрый, Дрогобыч. Советским войскам рекомендовано не «ввязываться во фронтальные бои на укрепленных позициях противника, а, оставляя заслоны с фронта, обходить фланги и заходить в тыл, продолжая выполнять поставленную задачу».

На представленной Карте регионов Украины, показаны более темным цветом эти территории бывшей Польши, вошедшие потом в Украинскую ССР (СССР).

Конечно мобилизация войск прошла раньше и все авиачасти приведены в боевую готовность к началу боевых действий поддержать армейские части. Киевский военный округ был преобразован в Украинский фронт.

Перед войной воздушные силы Польши оценивались по разведанным в 1170 самолетов (фактически было 448). При этом полагали, что до трети авиапарка составляют современные типы самолетов, к которым относили «Лось», «Вилк», «Меву» и «Сум». Основным истребителем польских ВВС считался P-24. По донесениям нашей разведки, он состоял на вооружении уже около четырех лет.

Силуэты и характеристики этих самолетов были известны летчикам давно - Польша считалась основным противником на западной границе. Но все учения прошли еще и еще раз, впереди ожидалось большие воздушные сражения.

По мнению историков ВВС, день начала наступления, 17 сентября, фактически является единственным, когда в широких масштабах применялись советские бомбардировщики. Бомбили аэродромы, военные городки, железнодорожные станции.

В этих боевых заданиях принял участие и 2-й легкобомбардировочный полк, в котором служил Иванов И.И. Здесь он прошел первое боевое крещение

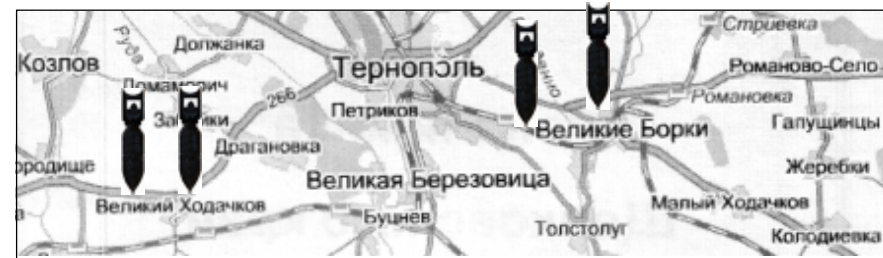


Схема бомбардировок 62-й ЛБАБР ж/д станций у Тарнополя (потом - Трнополья) в Освободительном походе в сентябре 1939 г.

и в его летной книжке был записан первый боевой вылет.

По приказу командования 62-я легкобомбардировочная бригада (2-й и 11-й лбап на самолетах P-Z) атаковала две цели - железнодорожные стан-



С воздуха оборонявшихся бомбили и обстреливали из пулемётов многоцелевые одномоторные бипланы Р-5 из 19-й (где служил Иванов), 20 и 21-й легкобомбардировочных авиаэскадрилий 206-й авиабригады. На самолётах «синих» фюзеляж окруживала белая полоса, а рядом с ней вместо красной свёркала белая звезда...

Как известно, эти маневры этого и следующего 1936 г. (в Белоруссии) с высадкой тысяч десантников оказали ошеломляющее впечатление на иностранцев.

Командовал 206 абр тогда Каган Михаил Андреевич (1903-1937) комбриг, в 1935-1936 командир 206-й легкобомбардировочной авиабригады, 1936-1937 командир 90-й авиабригады Киевского ОВО, попавший потом (по Списку репрессированных комбригов), в 1937, под молот сталинских репрессий (арестован 9.8.37, г., приговорен ВКВС 20.11.1937 к расстрелу), но в подробном «Листе репрессированных» (lists.memo.ru) его нет.

В легкобомбардировочных частях наибольшее применение нашел самолет Р-5. В 1930-е годы, придя на смену Р-1, он был заметно лучшим по характеристикам легким бомбардировщиком.

По внешнему виду все самолеты-разведчики авиаконструктора Поликарпова мало отличались друг от друга. Менялись мотора, вводились конструктивные изменения, повышалась надежность. Но улучшались и характеристики.

Многоцелевой самолет Р-5, созданный под руководством Н.Н. Поликарпова в конце 1928 г., стал в Советском Союзе в 1930-х гг. наиболее массовым самолетом своего класса. Машина применялась ВВС в качестве разведчика и легкого бомбардировщика, способного выполнять боевые задачи в любое время суток. Устойчивый, хорошо управляемый, простой в пилотировании на всех режимах полета, несложный в эксплуатации и ремонте Р-5 пользовался большой популярностью.

Р-5 представлял собой двухместный полутороплан с мотором жидкостного охлаждения М-176. С 1930 г. самолет Р-5 выпускался серийно. Со снятым вооружением и бомбовым оборудованием этот самолет широко применялся и в Гражданском воздушном флоте в качестве почтово-пассажирского и транспортного, а также в летных школах и аэроклубах как учебный и буксировщик планеров.

Но пройдет время, и Иванов овладеет в совершенстве новым самолетом. С октября 1936 года Иван - «младший летчик», с мая 1938 - старший летчик (звания «царской» армии были введены позднее). К этому времени при реорганизации ВВС 19-я легкобомбардировочная эскадрилья была преобразована во 2-й легкобомбардировочный полк 62-й авиабригады.

Как свидетельствуют документы тех лет, не зря Иван Иванов посвятил свою жизнь авиации.

«Отлично летает днем и ночью вслепую. В полетах вынослив, хорошо и быстро овладел высотой 8000 метров, на которой отлично водит самолет на бомбометание по маршруту», - говорится в характеристике старшего летчика лейтенанта Иванова от 6 октября 1938 года.

О личных качествах командира звена 4-й авиаэскадрильи лейтенанта



И. И. Иванова мы узнаем из политического отзыва от 1 февраля 1939 года: «Пользуется деловым и политическим авторитетом среди товарищей, дисциплинирован, вежлив. В работе энергичен и решителен в достижении цели. Физически развит хорошо, вынослив и трудолюбив. В общественно-массовой работе принимает активное участие... Заботливо и чутко относится к запросам подчиненных».

На отворотах его кителя появляется третий кубик («кубарь»), ему присваивается звание старший летчик («старший лейтенант»). Росло его умение группового пилотажа, и в марте 1939 он назначается на должность командира звена. Звено тогда состояло из трех самолетов: ведущим был самолет командира, два ведомых охраняли его и вели атаку совместно с командиром. Здесь очень важна была хорошая слётанность «тройки», особенно при быстрых виражах воздушного боя.

Р-5 входил в число лучших самолетов своего времени. Он стал победителем конкурса самолетов-разведчиков, проводившегося в Тегеране, в котором также участвовали английские, голландские и французские машины.

Самолет Р-5 отлично показал себя в экстремальных условиях Крайнего Севера. В 1933 году три машины этого типа обеспечили эвакуацию 83 из 104 человек, дрейфовавших на льдине после гибели парохода «Челюскин». Тогда прогремели по стране имена летчиков-спасателей М.В. Водопьянова и его сотоварищей. Всем им первым присвоено было звание Героя Советского Союза.





представлено его семество около 1910 г.

Отец Владимира умер в 42 года, в 1890 г. Дети купечество не возобновили, но продолжали держать фабричку уже в ранге московских мешан. Старший его сын увлекся техникой, поступил в Императорское Московское техническое училище (будущую Бауманку) и служил потом в каком-то техническом ведомстве. Женился он в 1907/8 гг., невеста была из соседней с Гребневым д. Слобода - Бирюкова Мария Анисимовна (1889-1960-е), из известного предпринимательского семейства Бирюковых. У них было трое детей: Борис, Николай (1909) и Вера (1912),

Старая любовь не ржавеет, тем более, что опасность продолжала висеть над семьей Веры, говорили, что она работает продавщицей. Тут же во время этого отпуска Иван поехал проведать её. Зашел в магазин, отстоял очередь и попросил у замотанной покупателями Веры: «Дайте на 3 копейки леденцов». Она удивилась такому заказу, подняла глаза на прекрасного незнакомца в летной форме, потом пригляделась: «Ваня, да это ты?!».

Теперь у Ивана был высокий статус летчиков, которыми гордилась страна. После всех треволнений со ссылкой Бочаровы и родня стала уступчивее. Верочка и мама её дали согласие. Иван уехал обратно с твердым намерением развестись и жениться. Было это трудно, но Иван прошел через это. В это ли время, либо позднее Иван потерял свою карточку (партилет) кандидата в члены партии. Это было чрезвычайное происшествие, как и положено было в те и последующие времена. Вероятно, припомнили ему и развод. Он был исключен из партии. Так и остался беспартийным.

Зарегистрировали свой брак Иван Иванович и Вера Владимировна в октябре-ноябре 1935 г. Молодой летчик, 25 лет, и 23-летняя Верочка. Он познакомил ее с родней, не раз гуляли по строящейся Москве, заглядывали в парки. Для Ивана здесь многое было внове.

К этому ли лету или последующему отпуску относится эпизод, рассказанный Анатолием Серовым: «Однаж-



ды во время отпуска, дядя Ваня с женой Верой Владимировной был в ЦПКИО им. Горького в Москве. Подошел к аттракциону для измерения силы ударом молота по специальной площадке. От удара молотом по площадке по вертикальной стойке со шкалой подскакивал вверх движок в виде хомутка. Чем сильнее удар, тем выше поднимался хомут. Вера Владимировна рассказывала: «Ваня ударил молотом с такой силой, что хомутик взлетел до самого верха стойки, соскочил с нее и упал где-то в кустах». Значит, сила молотобойца продолжала жить в нем и помогала преодолевать трудности.

17 июля 1936 г. родился у них сын, назвали его Владимиром, то ли по Владимиру Ильичу Ленину, то ли по деду Владимиру Бочарову, мы не знаем - думаю, что совпали оба фактора, и бабушка Мария Анисимовна была довольна. И впоследствии сам Владимир, как и его дед, пошел по технической части. Местом рождения сына записана Москва. Вероятно, Вера Владимировна захотела быть в эти времена при матери. Потом ждали, пока сын хоть немного подрастет, прежде чем приехать в Конотоп. Эскадрилью перебрасывали с аэродрома на аэродром, постоянного жилья у пилотов не было, хотя авиабаза была одна - Конотоп.

На маневрах 1935 года

В 1933 в Германии пришел к власти Гитлер. Красные флаги со свастикой национал-социалистической рабочей партии Германии взметнулись в центре Европы. Прошел год и Германия стала спешно вооружаться. Программа правящей рабочей партии гласила, что Германию сильно обидели победители в 1-й мировой войне «нехорошим» Версальским договором и что решение жизненных проблем немцев нужно искать в борьбе с империалистическими державами и в установлении нового порядка на территориях «нехорошего» славянского Востока.

В 19-й авиаэскадрилье молодым пилотам давали интенсивный курс тренировки. Началась военная служба. Только через 2 с лишним года, в октябре 1936 года, Иван получает следующее после пилота звание - младший летчик.

Ускорил свои вооружения и СССР. В 1935 году 206-я авиабригада приняла участие в знаменитых маневрах РККА под Киевом, куда были приглашены многие иностранные наблюдатели.

12—17 сентября 1935 года на обширных пространствах к юго-западу от Киева сошлись в борьбе две армейские группы — «синие» и «красные». Первые наступали на Киев, а вторые развернули на их пути сначала 8-й стрелковый корпус.

На них-то и «обрушился» 13 сентября 1935 года удар, возвестивший о начале глубокой наступательной операции «синих». После артподготовки артиллерии Резерва Главного командования (РГК), двигаясь за огневым валом, укрепленную оборонительную полосу «красных» атаковал 17-й стрелковый корпус.

Атакующую пехоту поддерживали лёгкие танки Т-26 танковых батальонов стрелковых дивизий, танкетки Т-27 танкетных рот и батальонов стрелковых полков и «8-й танковый батальон РГК».

девал рубаху, брал своей сильной рукой «за талию» кринку с молоком и пил молоко с наслаждением прямо из кринки...».

В Чижеве он узнал, что вся Верина родня Бочаровых выслана в дальнюю Сибирь, в Кузнецк. Но Верина мама уехала отсюда еще ранее, когда только начали сгущаться тучи репрессий. А в 1932 купили домик в дачном поселке Никольском, близ Реутова. Здесь больше не появляются на глаза - опасно.

Бочаровы

В 1931 году из Гребнева была сослана вся большая родня Веры: бабушка Пелагея с сыновьями и внуками. У них был трехэтажный дом на пригорке после д. Ново и его пруда. Два этажа каменных и верхний - деревянный. Сыновей заранее арестовали, чтобы они не помешали, а женщинам велели в 2 часа собраться и покинуть дом, брать с собой немного, но лопаты, пилы и топоры обязательно. Погрузили на подводы, затем в эшелоны в Москве и отправили в далекий Ново-Кузнецк, тогда названный гордо Сад-Город, которому Маяковский посвятил свои знаменитые строки: «Я знаю город будет, я знаю саду цвести, когда такие люди в стране советской есть».

Да, «такие» ссыльные люди в Советской стране были и очень много. Мужчин Бочаровых выслали сюда позднее отдельным этапом.

Думаю, Вера неким чудом не попала в эту ссылку.

Род Бочаровых привлек мое внимание давно. В 1842 г. у её прадеда, Егора Филипповича Бочарова в Трубино, была шелкоткацкая фабричка на 60 станков и выпускала шелковой тафты, саржи и др. товара на 32 900 руб. Богородским купцом 3-й гильдии он стал в 1850 (отпущен на волю господами Пантелеевыми, владельцами обширного имения Гребнево).

Он известен как основатель церкви прп. Сергея Радонежского в селе Трубино: начал ее часовенкой, затем она стала кладбищенской церковью. Умер в 37 лет «от раны в боку», и его младший брат Иван закончил обустройство часовни и хлопотал о превращении ее в приходскую церковь. Эти усилия увенчались успехом в 1857. Благодаря этому Трубино получило статус села.

Я мало знал подробностей рода Бочаровых, хотя понемногу два десятка лет собирал сведения об этой купеческой семье, как и по другим семьям элиты Гребневского прихода. Многие Бочаровы и Висковы перед раскулачиванием разъехались в разные места, но помог



Дед Веры Владимировны - БОЧАРОВ Григорий Егорович (1848-1890), сын храмоздателя, основатель собственной фабрики в Ново-Гребневе



Интернет. В СЕТИ я разместил их родословную от 1633 года до 1917 г. На мой призыв откликнуться потомков вышел в 2007 году на связь со мной правнук Ивана Филипповича Бочарова, младшего брата и наследника храмоздателя Д. Алексеев. Их семейный архив помог проиллюстрировать книгу «Храм Сергия Радонежского в селе Трубино».

Но были неизвестны потомки самого Егора Филипповича. В этом году по электронной почте на меня вышла Елена Казакова (Москва), из ветви храмоздателя. У её отца, Винокурова, сохранилась довольно большая коллекция фотографий и воспоминания его матери, правнучки Егора. Мы приводим присланную ими фотографию деда Веры Владимировны, Григория Егоровича, сына храмоздателя, строителя собственного дома в Мещанской слободке между д. Ново и ручьем и церковной площадью Гребнева. Здесь же на обширном участке построена была им и шелкоткацкая фабрика на 60 ткачей и рабочих в трех помещениях. Он умер рано, в 42 года. Ниже



Семья Бочарова Г.Е. на фото около 1905 г.: сыновья - отец Веры Владимировны Владимир (1874 г.р., в белом кителе), Павел (1880), Сергей (1889) Григорьевичи, жена Сергея Татьяна, дочь Григория Егоровича Зинаида (1877) и вдова Евдокия Павловна (1854) - глава семейства.



ровочных эскадрильях.

Но в авиашколе главным оставался Р-1. Он имел свои особенности, был сложен в управлении, и не мог совершать полеты ночью и в сложных метеорологических условиях. Но главное было, научиться пилотировать более тяжелыми самолетами, чем У-2

Иванов с этим прекрасно справился.

Эти самолеты совершили ранее еще в 1925 знаменитый рейд Москва-Пекин-Токио. На них летали большими группами и всюду они показывали высокую надежность.

Это была настоящая рабочая лошадка военной авиации. На нем и продемонстрировал комиссии курсант-выпускник всю программу полетов.

Нужно отметить, что *Одесскую военную авиационную школу пилотов* закончили Герои Советского Союза Дзюба, и многие другие будущие асы Великой Отечественной войны. Все они получили здесь хорошую летную подготовку, но несколько позднее нашего земляка.

Итак, два года учебы позади, и Иван Иванович Иванов в июне 1934 год получил звание - пилот и был направлен в 19-ю легкомобардировочную эскадрилью.

206-я легкомобардировочная бригада - так называлась лётная часть, базировавшаяся на аэродроме в Конотопе (тогда Черниговской области, потом Сумской), в которую входили 19, 20-я и 21-я авиаэскадрильи.

Рождение семьи

Первый роман

После окончания школы пилотов в 1934 г. Ивану было 24 года, он должен получать как летчик хорошую зарплату, пора было думать о семье.

Нам было известно, что женой его стала Верочка Бочарова, жившая в Гребневе, а после смерти отца в 1915 г., они жили в родительском доме матери в Слободе (мама из семейства Бирюковых). Но это произошло в 1935 г.

Он должен был заметить ее еще в юности, до того, как уехал в армию. Была она из более высокого по статусу рода - потомок купеческого рода Бочаровых из села Трубино и предпринимателей Бирюковых из соседней с Гребневым деревни Слобода. И, конечно, она должна была заметно отличаться от крестьянских девчат.

Задела она сердце юноши, но переписывались ли они с тех времен, пока он служил в армии да осваивал в двух училищах летные специальности, мы не знаем. Вряд ли этот «заочный роман» получил тогда продолжение. Рассказывали еще, что мама



Храм в селе Трубино, построенный Бочаровыми



Веры противилась этому её знакомству с вечно закопченным кузнецом. И даже однажды не разрешила пригласить Ивана на отмечавшиеся именины Веры.

Второй роман

Просматривая карточку Иванова в отделе о погибших в ЦАМО (Подольск), я обнаружил свидетельство его второго романа. Так родилась гипотеза о 2-м его романе.

В карточке Иванова Агриппина Дмитриевна записана с фамилией Иванова, их сын Дмитрий Иванович Железнов родился в 1935 г. и получал потом из Центрального финансового управления Минобороны пенсию за погибшего отца до 17 лет. В 1952 году выплата Донецким облвоенкоматом была прекращена. Таковы записи.

Возможно, что и южное солнце, и Черное море, и Одесса повлияла на этот скоротечный роман с Грушей.

Их брак был зарегистрирован, раз жена получила фамилию Иванова, и, возможно, он даже выплачивал алименты после развода на подрастающего сына.

Сегодняшние подмосковные потомки героя ничего об этом не слышали. Но прочитав эту запись, я вспомнил, что кто-то из сослуживцев Иванова на встрече во Фрязино упомянул об этом сыне.

Можно было бы не упоминать об этом годичном романе, но наш герой был живым человеком со всеми свойственными человеку страстями. Возможно, мы найдем и семью его сына Дмитрия и получим новые свидетельства жизни Ивана Ивановича Иванова - фотографии и семейные воспоминания.

Возвращение к первому роману

В первый отпуск после первого года службы молодой пилот осенью 1935 года появился в родных местах, в Чижеве. Блистала его новенькая форма с одним «кубарем» на петлицах и «курицей» на рукаве.

Вспоминает сын его старшей сестры Валентины Анатолий Серов:

«Во время действительной военной службы и курсантом авиационной школы он в Мизиново не приезжал. Став летчиком, командиром, приезжал в Мизиново каждый год.

Летом, во время покоса, он и мой крестный дядя Петя (брат Ивана) приезжали на велосипедах рано утром, часов в 7 или раньше. Брали папины запасные косы, узнавали у моей мамы, где он косит, и шли помогать ему. Втроем быстро докашивали отведенную папе колхозным бригадиром площадь в 10 «соток» (0,1 га) и возвращались домой около девяти часов утра, иногда - раньше. Папе за 10 соток начисляли 1 трудодень, в этот день он в колхозе больше не работал и проводил весь день с гостями.

Дядя Ваня, приезжая в Мизиново, снимал форменную, с «кубарями» на петлицах, командирскую гимнастерку и выходил на лужайку около дома умываться. Я черпал из ведра воду ковшиком и поливал дяде Ване. После умывания моя мама давала дяде Ване, по его просьбе, легкую ситцевую рубашу моего папы и угощала его молоком. Дядя Ваня с удовольствием на-



как санитар, и даже как ночной штурмовик (с прожектором и иногда реактивными снарядами под фюзеляжем).

Он хорошо был приспособлен для отработки всех элементов высшего пилотажа, пишут, что он тяжело входил в штопор, но легко выходил из него. Рассказывают, что Чкалов, выводя самолет из штопора, развернул его на 90 градусов и пролетел в узкое пространство между березами. В 1932 году был разработан учебно-боевой вариант У-2 (У-2ВС), который мог брать с собой 6 8-килограммовых бомб на держателях, а задней кабине машины располагалась стрелковая точка с пулеметом.

С началом Великой Отечественной Войны имевшиеся под рукой стандартные варианты У-2 стали переделывать в легкие ночные бомбардировщики. Доработка проводилась как в ОКБ Поликарпова, так и на серийных заводах и в действующей армии силами инженерно-технического состава строевых частей и авиаремонтных мастерских. Вследствие этого конструкция боевого У-2 имела большое количество различных вариантов. Бомбовая нагрузка варьировалась от 100 кг до 350 кг.

В 1943 году число полков, оснащенных У-2, достигло максимума — на фронте действовало до 70 авиаполков ночных бомбардировщиков. После смерти Н. Н. Поликарпова в 1944 году самолет в честь его создателя переименовали в По-2. У-2 строился серийно до 1953 года, было построено 33000 машин.

У-2 широко применялись для ночных т.н. «беспокоящих налётов» на прифронтовые расположения войск противника. Тактика заключалась в том, что лёгкие бомбардировщики поодиночке на сверхмалой высоте с выключенными двигателями свободно планировали, пересекая линию фронта и оставаясь совершенно незаметными для средств ПВО противника. Также с выключенными двигателями самолёты подходили к заданной цели.

Но это все с самолетом У-2 случилось потом.

После первого этапа полетов Иванова ждал второй - пришла пора осваивать более тяжелый самолет - полеты на так называемом *легком* бомбардировщике.

Самолет-разведчик Р-1

Основным учебным для второго этапа боевым самолетом во всех школах страны тогда был самолет Р-1 из конструкторского бюро Поликарпова. Созданный в начале 1920-х на базе английского самолета de Havilland D.H.9., он был выпущен заводами страны тиражом более 10 тысяч штук, с различной степенью модернизации. Весил он в 2 раза больше чем У-2 и был, конечно, совсем другой в полете и пилотаже.

Это был, как и последующие модификации его - биплан, т. е. с двумя рядами крыльев («кукурузник», как все привыкли потом иронически называть такие самолеты). Но это были настоящие боевые самолеты, ряд типов которых нашли применение и в Великой Отечественной войне.

Р-1 вплоть до 1930 г. являлся самым массовым самолетом, выпускаемым в СССР и полностью вытеснившим «Юнкерсы-21» из боевых частей.



Ими в 1926 были перевооружены 5 отдельных разведывательных авиационных эскадрилий.

Самолет Р-1, разведчик, штурмовик, легкий бомбардировщик



Несмотря на свои действительно заурядные данные, Р-1 безраздельно доминировал в нашей стране на протяжении почти 10 лет, используя для разведки и корректировки артогня, в качестве легкого бомбардировщика и штурмовика, для подготовки гражданских и военных летчиков, морского патрулирования, связи, буксировки мишеней, доставки почты, а также в экспериментальных целях.

Его основные характеристики:

Размах крыла - 14.02 м.

Длина - 9.24 м.

Высота - 3.30 м.

Площадь крыла - 44.54 кв.м.

Масса: пустого самолета - 1441 кг,

нормальная взлетная - 2191 кг.

Мощность двигателя - 400 л.с.

Максимальная скорость - 202 км/час.

Крейсерская скорость - 176 км/час.

Практическая дальность - 700 км.

Скороподъемность - 194 м/мин.

Практический потолок - 4800 м.

Экипаж - летчик и стрелок-наблюдатель.

Вооружение: два-три 7.62-мм пулемета;

легкие бомбы общим весом до 400 кг

Впоследствии его в армии сменил серьезно модернизированный Р-5 и его модификация Р-З, на которых летал потом Иванов в легкомбомбарди-

двинулся. И под крыльями раскинулась планета... Огромная и чудесная...



Учебный самолет У-2

Этот первый полет навсегда остался в его памяти.

Распорядок в школе суровый – подъем в шесть утра, кросс и зарядка в любую погоду, занятия строго по расписанию, вечером – самоподготовка, в двадцать три часа – отбой. Личного времени едва хватало, чтобы погладить форму, подшить подворотничок, почитать письмо из дому да написать пару строчек в ответ. Хотя иногда, в выходной, если повезет, можно было несколько часов поболтать по Дерибасовской в увольнении, поест мороженого и поплясать на девчонок.

Замкомэска по строевой капитан Иванов отпускал в увольнение только тех, чей внешний вид соответствовал его высоким представлениям о том, как должен выглядеть курсант.

«Иван-царевич», как почему-то прозвали замкомэска курсанты предыдущего выпуска, отпускал в город только тогда, когда кандидат в увольнение перепрыгивал через гимнастического коня. Перепрыгнешь – свободен, а не перепрыгнешь – останешься в спортзале, отрабатывать упражнение. Капитан был не женат, не пил, не курил и все свое время от подъема до отбоя посвящал родной эскадрилье...».

Думаем, что новый курсант Иванов тоже попал в воспитанники капитана Иванова и прошел через горнило курсантской службы под пристальным вниманием «Иван-царевича».

Там, в Школе молодой курсант был уже общественным деятелем – активным кандидатом в члены ВКПб [Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)]. Или вступление в партию прошло еще ранее, в артшколе. Энергичный активист, певец, мастер на все руки он нашел и в общественной жизни свое призвание.

На самолете У-2

С апреля 1933 начал Иванов полеты на У-2 с инструктором, а потом и без. Расскажем читателям, мало знакомым с авиацией, об этом самолете У-2 – любимце-летчиков. Старшее поколение помнит фильм 1946 г. с Николаем Крючковым «Небесный тихоход», это – про эту «птичку», про «курузник». Не могу также не дополнить этот рассказ популярной позднее



песней «Служили три пилота» (музыка Соловьева-Седова, слова С. Фогельсон):

Хорошая работа –
Хорошая молва.
Три друга – три пилота
Летали на «У-2».

Фанерный хвост и крылья
И очень тихий ход,
Но больше всех любили
Друзья свой самолет.

Припев:
Почти пешком по небу
Летят едва-едва
И раз – «У-2», и два – «У-2»,
И три – «У-2».

Служили три пилота
И первый молвил так:
«Быстрее нет самолёта,
Чем истребитель «Як».

Но пусть он шибче ветра,
Как сядет – погляжу.
А мне – четыре метра
И я уже сижу».

ПРИПЕВ.
Служили три пилота,
Второй заговорил:
«Грозней всех самолётов
Бронированный «Ил».

Но для ремонта тащат
Сырья ему вагон.
А мне – фанерный ящик –
И весь готов ремонт».

ПРИПЕВ.

И третий из пилотов
добавил пару слов:
«Грозней всех самолётов
в бомбёжке – «Петляков».

Но дело непростое –
Бомбёжка на ходу.
А я, на месте стоя,
Как хочешь, попаду».

ПРИПЕВ.

Приказ: «По самолётам!»
И кончен разговор.
И каждый из пилотов
Готовит свой мотор.

И каждый из пилотов
Готовит свой «У-2».
Хорошая работа –
Хорошая молва.

Припев:

Почти пешком по небу
Летят едва-едва
И раз – «У-2», и два – «У-2»,
И три – «У-2».

Скачать и послушать эту
песню в исполнении В. Нечаева
можно на <http://www.sovmusic.ru/download.php?fname=tripilot>

Путевку в жизнь У-2 получил не так давно, в 1928 состоялся его первый полет, но он успел быстро стать самым массовым учебным самолетом. Для этого он и создавался конструкторским бюро Поликарпова: кабина для летчика и инструктора, скорость – не более 100 км/час, максимально дешевый из отечественных материалов (фанера, сосна, крылья обтянуты миткалем), вес – около тонны, посадочная скорость – 60 км/час.

Потом он, конечно, стал выпускаться и для разведки, и для связи, и

лично все полеты и только в 1938 воентехник 2-го ранга Покрышкин попал в желанную Качинскую школу пилотов.

Ранее мы считали, что в марте 1933 Иван добился направления в 8-ю Одесскую военную авиашколу пилотов. Видно, мол, отличным он был в Перми курсантом, что командование снова пошло навстречу энергичному будущему пилоту. Но в той же «Послужной карте» Урал (Пермь) не указан, а написано: с августа 1932 по июнь 1934 г. - курсант, 8-я Школа военных пилотов, г. Одесса, КОВО (Киевский особый военный округ). Значит, он почти сразу попал в Одессу.

Одесская школа пилотов

Итак, новый город - Одесса. Черное море, пляжи, девушки, но все это было недоступно курсанту - изучение самолетов, азов пилотажа, боевая подготовка, изучение силуэтов вражеских самолетов, обучение ориентировке на местности и масса разных дисциплин по тактике и технике самолетовождения. И только чудесное везение могло удостоить курсанта выхода в город на знаменитую лестницу и на Дерибасовскую.

Училище готовило кадры для авиаполков Киевского особого военного округа, который охватывал всю территорию Украины.

Вероятно, он сразу же попал в группу пилотов-бомбардировщиков, потому что получил по окончании направление в легкомомандировочный полк.

Начинать пришлось с учебного биплана «У-2», который имел вторую кабину для инструктора с параллельным управлением самолетом.

Олег Шушаков в своей повести «И на вражьей земле мы врага разгромим...» так описывает учебу своего героя в Одесской школе пилотов, по-



павшего туда тремя голами позднее, чем Иванов, в 1936 г.:

«Строевая, огневая, тактическая, физическая и политическая подготовка, общеобразовательные предметы - математика, физика, русский язык в объеме средней школы.

В декабре... была сформирована учебная эскадрилья для обучения на У-2. Правда, полеты начались только в апреле. Зимой в Одессе всегда плохая погода - дожди, туманы, слякоть. Поэтому всю зиму Владимир с товарищами просидел в классах. Они изучали матчасть, мотор и авиаприборы. Одновременно учили теорию полета, самолетовождение, теорию воздушной стрельбы. Зубрили «Курс учебно-летной подготовки школ ВВС РККА» и «Наставление по производству полетов». И только когда земля просохла, наконец-то, приступили к делу...

Полеты курсантов проходили на западном аэродроме, расположенном километрах в пяти от основного аэродрома Одессы...

Замерев в строю, Владимир пытался унять дрожь, волнами пробегающую по телу, то ли от утренней свежести, то ли от предвкушения полета...

Комэска оглядел курсантов и скомандовал:

- По самолетам!

Летчики-инструкторы и счастливчики, которым первым предстояло сейчас подняться в небо, полезли в кабины, а остальные легким бегом направились в сторону «квадрата» - места, отведенного на аэродроме для техников и свободных от полетов курсантов.

Инструктор пономаревской группы старший лейтенант Иосиф Хотелев сел впереди. Во второй кабине У-2 устроился курсант Дьяконов. Он был первым по списку... А остальные, снедаемые белой завистью, ждали своей очереди, сидя в «квадрате»...

- За-а-пус-кай моторы! - прозвучала команда комэска.

- Выключено! - глядя на техника, стоящего возле винта, произнес Хотелев. - Зальем!

- Есть, зальем! - провернул винт техник.

- К запуску!

- Есть, к запуску!

- От винта!

- Есть, от винта! - техник сильно дернул лопасть, срывая компрессию, и отбежал в сторону. Винт крутанулся и, чихая сизым дымом, заработал мотор. Хотелев развел руки в стороны, приказывая убрать из-под колес колодки, и самолет плавно порулил к старту...

Полет по кругу над аэродромом - взлет, четыре разворота и посадка... Несколько минут счастья...

Наконец, к самолету вызвали Владимира...

- Старайтесь запомнить направление взлета и ориентиры разворотов, - через переговорный аппарат сказал Хотелев. - Взлетаем!..

Но ничего в этом полете Владимир не запомнил... Кроме захватывающего дух зрелища высоты. И ощущения бесконечности голубого неба... Когда они оторвались от взлетной полосы и набрали высоту, горизонт словно ото-



Памятник Дюку Ришелье и Потемкинская лестница со 189-ю ступеньками - визитная карточка города Одессы



Но сердце его рвалось в авиацию.

Тогда то и дело звучали призывы: то «Молодежь на тракторы», то «Молодежь на самолеты», а то и на стройки века.

В 1929 году с Тушинского аэродрома на аэродром, ставший потом Чкаловским, перелетала большая группа испытателей самолетов. Группу самолетов вёл тогда еще не прославленный Валерий Чкалов. И начали появляться в небе нашего края самолеты, иногда спокойно кувыркались в небе, как голуби, выделявая фигуры высшего пилотажа.

И песни, которые он любил, звучали по радио:

«Все выше и выше, и выше
Стремим мы полет наших птиц
И в каждом полете мы слышим
Спокойствие наших границ».

И популярное «Полюшко-поле» - оно редко теперь исполняется, но слова-то какие:

«Полюшко, поле,
Полюшко, широко поле,
Едут по полю герои,
Эх, да Красной Армии герои.

Девушки плачут,
Девушкам сегодня грустно.
Милый надолго уехал,
Эх, да милый в армию уехал.

Девушки, гляньте,
Гляньте на дорогу нашу,
Вьется дальняя дорога,
Эх, да развеселая дорога.

Едем мы, едем,
Едем - а кругом колхозы,
Наши, девушки, колхозы.
Эх, да молодые наши села.

Только мы видим,
Видим мы седую тучу,
Вражья злоба из-за леса,
Эх, да вражья злоба, словно туча.

Девушки, гляньте,
Мы врага принять готовы,
Наши кони быстроноги,
Эх, да наши танки быстроходны.



МОЛОДЕЖЬ НА САМОЛЕТЫ



В небе за тучей
Грозные следят пилоты.
Быстро плавают подлодки.
Эх, да корабли стоят в дозоре.

Пусть же в колхозе
Дружная кипит работа,
Мы - дозорные сегодня,
Эх, да мы сегодня часовые.

Девушки, гляньте,
Девушки, утрите слезы.
Пусть сильнее грянет песня,
Эх, да наша песня боевая!

Полюшко, поле,
Полюшко, зелено поле!
Едут по полю герои,
Эх, да Красной Армии герои.

Вот такие песни и смутили душу нашего героя, заболел он мечтой о полетах. Жил он в селе, никаких авиаклубов в Щелкове еще не было, они появятся немного позднее. Так что подготовки у него не было никакой.

Во время учебы он все-таки решил свою мечту реализовать и просил направить его в авиаучилище. В 1932 он уже был принят парторганизацией училища кандидатом ВКП(б) - Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) и получил кандидатскую карточку. Старательный и исполнительный курсант, активный участник самодеятельности (да и строевым запевалой был он, наверно, в учебной роте) нравился и командиру, и комиссару. Вероятно, жаль было с ним расставаться, но они поддерживали желание парня.

Но и тут вышло не совсем так, как ему хотелось. В кадрах ВВС решили по-другому и направлен он был в 1932 г., по словам родичей, на Урал, в училище. Думаю, что это была Пермь, где была военная школа авиатехников. Кому, как не Ивану Иванову, хорошо разбирающемуся с техникой, заняться обустройством самолета, поверкой и разборкой моторов, всей подготовкой самолета для летчика.

В такой же школе пришлось учиться в эти же годы и знаменитому потом трижды Герою Покрышкину, тоже рвавшемуся летать, но у него дело обстояло еще хуже - после окончания школы авиатехников в 1933 г. его оставили там инструктором, он поступил потом в аэроклуб и сдал на от-



КОМСОМОЛЕЦ на САМОЛЕТ
По всем вопросам поступления
в школы ВВС обращаться ...
военнослужащим по команде



другие вопросы. Он и в 25 лет казался мальчишкой и потому брал с собой при поездках на велосипеде в Щелково к властям свою форму, так как китель летчика-лейтенанта был важным для властей, летчик был для них был уважаемой фигурой.

Активность - вот вторая составляющая характера Героя.

В армии (1931-1940 г.г)

Песенный призыв

И вот наступил год призыва Ивана в армию. Он ждал этого нового для себя поворота в жизни. Призван он был 1 сентября 1931 года.

Попалась мне однажды в Щековском городском архиве в делах Гребневского сельсовета необычная анкета. В нем военкомат запрашивал сельсовет о социально-политическом духе призывника Сучкова из той же деревни Чижово. Вопросы анкеты из 26 пунктов были точны: «Кем были родители до революции и чем занимались после?», «Был ли кто из родных лишен избирательных прав?»; «Был ли кто из дальней родни в «лишенцах»?»; «Пользовались ли наемным трудом?» и масса таких же требующих точного ответа вопросов. Думаю, что где-то в архивах Минобороны лежит и анкета на Иванова. Ответы по Ивану должны были быть положительными, хотя все-таки своя кузня была как никак, а в собственности, но ее мама уже отдала в образованный колхоз.

Дело в том, что армия тогда носила особое название - РККА - Рабоче-крестьянская Красная Армия, и не всех туда брали. Это потом перед Второй мировой войной, после «победы социализма» и принятия новой Конституции СССР, отменили эти анкеты и стали брать в армию почти всех.

Анатолий Серов вспоминает, как провожали его дядю Ваню в армию: «В 1931 г. дядю Ваню призвали на военную службу. Я уже учился в 1-ом классе и на его проводах не был. Но рассказывали, что на прощание он спел всем провожавшим: «А куда же ты, Ванек, а куда ты?»».

Конечно, Анатолий Константинович имел в виду популярную народную песню, которую пели тогда на проводах в армию «Как родная меня мать провожала». Новые поколения не знают эту песню, поэтому приведу ее интересный текст:

«Как родная меня мать провожала,
Тут и вся моя родня набежала,
Тут и вся моя родня набежала.

А куда ж ты, паренек, а куда ты?
Не ходил бы ты, Ванек, во солдаты,
Не не ходил бы ты Ванек во солдаты.

В Красной Армии штыки, чай, найдутся,
Без тебя большевики обойдутся,
Без тебя большевики обойдутся.

Поневоле ты идешь аль с охотой,
Ваня, Ваня, пропадешь ни за что ты.
Ваня, Ваня, пропадешь ни за что ты.

Мать страдая по тебе поседела,



Эвон в поле и в избе сколько дела,
Эвон в поле и в избе сколько дела.

А дела теперь пошли любо-мило,
Сколько сразу к нам земли привалило,
Сколько сразу к нам земли привалило.

Утеснений прежних нет и в помине,
Лучше б ты женился, свет, на Арине,
Лучше б ты женился, свет, на Арине.

С молодой бы жил женой, не ленился».
Тут я матери родной поклонился,
Тут я матери родной поклонился.

Поклонился всей родне у порога,
Не скулите вы по мне, ради Бога,
Не скулите вы по мне, ради Бога.

Будь такие все как вы ротозеи,
Что б осталось от Москвы, от Рассеи,
Что б осталось от Москвы, от Рассеи.

Все пошло б на старый лад, на недолю,
Взяли б все у нас назад, землю, волю,
Взяли б все у нас назад, землю, волю.

Слова эти были написаны известным пролетарским поэтом Демьяном Бедным и были близки по сердцу простому народу, особенно сельскому, хотя и земли в наших местах никому от новой власти и не привалило, да и старую, царского времени, выкупленную у помещиков, пришлось отдать для образования колхоза. Но это не меняло сути дела - нужно идти в Армию, для защиты Родины, на землю которой кто только ни зарится.

Мама его («мамания», как называл ее Ваня) провожала его вместе с товарищами 6 км до Щелковского райвоенкомата, который располагался на Пролетарской улице, слева от недавно закрытого и ставшего клубом Троицкого храма. Эти две бревенчатые длинные одноэтажки были разобраны совсем недавно и уступили место мемориальной площади с памятником Павшим щелковцам-фронтовикам.

Прошел Иван медицинскую комиссию и направили мастерового паренька в артиллерию - он силен и снаряды подносить, и в механике знает толк. Служил он в Подмосковье. Тогда в системе Красной Армии были так называемые территориальные части, типа «милиционных», но это никак не связано с милицией, тогда называемой совсем по другому - НКВД - органы Народного комиссариата внутренних дел. Просто, призывник проходил службу в частях, близких к дому, так что родным проведать и узнать, как служится солдату недалеко пришлось бы ехать.

Направлен он был в 50-й артиллерийский полк Московского военного округа. Молодой боец, бывший кузнец и в механизмах разбирался, и лошадей, которых в артиллерии было в 4 раза больше чем орудий, знал, так что и для подковки их мог пригодиться. Но в Послужной карте (архив ЦА МО РФ) записано: «В РККА с 1 сентября 1931 г. - курсант школы». Видно, командиры заметили сметливого паренька-активиста и направили его в полковую школу (вероятно, «школу младших командиров»).

Агитбригада «КРАСНАЯ РУБАХА. 3-й слева - Ваня Иванов



На снимке (стр.28): стоят в красных рубашках (слева направо) - ГАЛАНИН Петр Степанович, ИШКОВА Людмила Васильевна, ИВАНОВ Иван Иванович, ВАСИНА Антонина Сергеевна, ЛУЧИЕВ Алексей Сергеевич, ВОЛКОВ Петр Яковлевич, СУЧКОВ Сергей Никитич; внизу - главные организаторы молодежи (они в юнштурмовках) - ЯКУНИНА Мария Вас. и гармонист Федор ДАВЫДОВ. 1929 г.

Кроме указанных фамилий известны еще три участника агитбригады: Марычева Антонина Андреевна, Вахламова Мария Ивановна и брат Ивана - Григорий. Дружное было товарищество нового времени. Были ли они комсомольцами? Думаю, что нет. Вот двое организаторов на фотографии в «юнштурмовках», несомненно, были. Тогда долго после восстания австрийских социалистов, чьи боевые отряды носили такие гимнастерки, эта форма стала неким отличительным знаком и для комсомола.

Агитгруппа часто выезжала с выступлениями в соседние селения, но с уходом ребят в армию в 1930-х годах закончила свои выступления.

Я не буду здесь многое напоминать, что происходило в деревне в эти годы - главное было «лишение избирательных прав». Так скромно была названа репрессивная мера по отношению к священникам и всем церковнослужителям (так называемым «служителям религиозного культа»), ко всем уважаемым в деревне хозяевам, которые имели в старину фабрики на дому или нанимали помощника себе по хозяйству («наемный труд» - значит, эксплуататор), держатели на свой страх и риск сельских лавок и многие другие. В общем все «крепкие хозяева» попали под эту статью конституции. Начались эти кампании в 1923, расширились в 1925 и 1927 годах. Детям «лишенцев» ограничивалось получение среднего и высшего образования, часто имущество их описывалось и запрещалось что-либо продавать из описанного на сторону. Лишались они и карточек потребительского союза, а других магазинов уже не было. В общем, были они в ранге изгоев. По ним и прошли потом репрессии 1930-х годов.

Уже упомянутая Акулина записала в Дневнике:

«1931 года июля месяца было сильное раскулачивание мелких фабрикантов и высылка в дальние губернии на Урал целыми семьями. Был сильный плач...

1932 года Мая 15-го дня у нас в деревне выгнали из дома и всё отобрали у Ивана Дмитриевича Жданова.

1932 года осенью была сильная отборка картофеля у крестьян. Несем сильный голод».

Но это был параллельный процесс.

А молодежь сбивалась в кружки и агитбригады. Веселилась на плясках на утопанном пятатке у дома Давыдовых, там, где стоит сейчас памятник Иванову И.И. В помещении избы-читальни существовал и драмкружок, возглавляемый еще дореволюционным учителем, очень уважаемым Ипполитом Петровичем Павловым.

Во всем этом участвовал и Иван Иванович, которого все звали тогда просто - Ваня. Он был по натуре активным человеком.

Да и приезжая потом на побывку, Иван нередко появлялся у начальства районам по делам односельчан, хлопотал о помощи, помогал решать



Наличники, которые были на старом доме Ивановых, а теперь в доме Серовых (Мизиново)

тойчивость»: стоя, брали в обе руки какие-то короткие «палочки», похожие на ручки детской скакалки, с прикрепленными к ним проводами, вероятно, они были под напряжением. Через несколько секунд парни начинали падать на спину и вытаскивали «палочки» из рук. Дядя Ваня тоже подошел к этому аттракциону, взял в руки «палочки» с проводами и долго стоял, не шелохнувшись, чем вызвал восторг присутствующих. За это успешное испытание владелец аттракциона вручил дяде Ване круглый значок величиной в 3 копейки с булавкой. На значке был портрет Ленина в кепке. Дядя Ваня приколол значок мне на курточку. Я долго хранил этот значок.

Мама моя вечером первого праздничного дня уходила из гостей в Мизиново встречать из стада скотину, кормить ее, поить, доить корову. Мы с папой оставались ночевать в гостях и праздновать второй день праздника «Смо-

лий просили его спеть что-нибудь. Чаше других отец пел «Пара гнедых», «Есть на Волге утес», «Сижус за решеткой...» Танцевали. Самым галантным кавалером был дядя Ваня. А плясал захватски лучше всех младший брат Гриша. Допьяна не напивались. После застолья шли на площадь у церкви. Дядя Ваня нес меня на руках. Моя голова была на уровне его лица, и мне сверху было все хорошо видно.

На площади в те годы в «Смоленскую» еще был базар, карусели, качели. У шарманки с попугаем можно было «погадать» на счастье». Продавались детские игрушки: разноцветные мячики-«закидайчики» на резинке, жужжалки на палочке, оловянные соловьи, пугачи, похожие на револьвер «наган», с пороховыми пробками, надувные резиновые шарики со свистком, дети называли их «уйди-уйди». Был какой-то аттракцион: на нем молодые парни проверяли свою «ус-



ленской». До коллективизации у Ивановых была своя лошадь и нас с папой отвозили в Мизиново на лошади в тарантасе с рессорами и резиновыми ободами на колесах. Когда мне стало 4 года, дядя Ваня привозил меня на велосипеде. Я сидел боком на подушке, привязанной к раме велосипеда ближе к рулю, держался за руль между рук дяди Вани и мог звонить звонком на руле».

Все эти годы после школы Ваня работал в кузнице со старшими братьями, а также отправлялся и на сторону подковать лошадей или посмотреть механизмы и определить их неисправности. Сильный крепкий парень-кузнец полюбился многим хозяевам и многочисленным артельщикам, принявшим фабрички в свои руки.

Соственная кузня семьи могла считаться новыми властями заводом или фабрикой с обычными для того времени последствиями. Поэтому Ивановы вошли в чижовское товарищество «Машинный труд» (кооператив). Некоторое время работал в Москве в транспортном союзе. Все работы были ему под силу.

Мастерство, физическая закалка, умение преодолевать трудности, тщательность, которую требовала профессия кузнеца - вот первые черты нашего Героя, заложенные семейной традицией.

«Красная рубаша»

Так называлась молодежная сельская агитбригада, в которой активно участвовал и Ваня Иванов. Фабричные профсоюзы организовали бригады под названием «Синяя блуза», которые пели:

«Мы - синеблузники,
Мы - профсоюзники,
Мы не Баяны-соловьи.
Мы только гайки
В единой спайке
Одной трудящейся семьи»

Сохранилась фотография этой агитбригады, единственная донесшая до нас облик юного парня из семьи Ивановых. Летописец деревни А. Батьков выяснил, что сфотографировались они у здания избы-читальни (бывшее Волостное правление в д. Ново), в 1929 году.

Вообще-то агитбригада была большая, говорят, что было в ней ребят и девчат до 16-ти человек из разных деревень.



Ваня Иванов в юности (из общего фото)

лось в пятницу с одиннадцати часов ночи, а кончилось тоже в пятницу в 11 часов дня. Власть перешла в руки Советов солдатских и рабочих и крестьянских депутатов. Тела хоронили 10 ноября на Красной площади.

1917 года Ноября 10-го дня были похороны в Москве павших жертв за свободу этой Революции, которые лежали от 27-го октября. И не работали мы на фабриках. И не работали в Москве и в некоторых провинциях. Мы ходили в церковь и служили панихиду по всем Павшим в 2 часа дня.

1917 года Ноября было голосование в Учредительное собрание. Наша деревня Чижово голосовала - большинство прошло большевиков - было голосов 236. А *люцперов* («социал-революционеров» - эсеров) 40 голосов. Это было в Гребневской волости такое число, а в прочих странах (сторонах) где раньше, а где позже, а опускали голоса каждый в своей деревне».

Учителя здесь были уважаемыми людьми и при Советах и до них.

В официальных биографиях Героя записано - «окончил 5 классов». На самом деле окончил 4 класса, это было большое для деревни образование, дававшее уверенность на все перипетии жизни. Значит, с 1923 г. он был полностью свободен для работы в кузнице и по дому. Начинаясь взрослая жизнь 13-летнего парня.

Был он уже активистом, его интересовала новая общественная жизнь. Рассказывают, что в дни прощания с Лениным в январе 1924 года, Ваня собрался потеплее (тогда стояли большие морозы) и отправился с проезжавшими подводами в Москву на похороны. Побывал и вернулся с другими подводами.

Дом Ивановых в Чижеве

К этому времени, Ивановыми начата была перестройка дома. Выросшие старшие собирались обзаводиться семьями и нужно было расширить



Дом Ивановых
в д. Чижево.
1960-е гг.



дом. Вместо сеней, которые были слева от жилой части дома, достраивали теплые жилые помещения дома.

Племянник Героя, капитан 1-го ранга Анатолий Серов записал свои воспоминания и рассказы матери Валентины Ивановны, старшей дочери Ивановых, вышедшей замуж за Костю Серова в Мизинове, об этом строительстве.

«Деда Ивана не стало в январе 1924 года. Бабушка моя, Евгения Ивановна, стала главой семьи. Без мужа, она с сыновьями построила в 1924 году новый дом, пристроив к старому конца XIX в. Дом этот, под номером 65, пока стоит в деревне Чижово, в черте города Фрязино, у моста через реку Любосеевку.

Моя мама рассказывала: «Лес для постройки нового дома купил в лесничестве еще папаня. Бревна лежали в лесу, и мы с братом Петей, зимой, на лошади, на санях с подсанками возили их к дому. Бревна накатывали вдвоем с Петей по наклонным двум бревнышкам с помощью двух веревок. За один раз привозили 2 бревна и скатывали их у дома.

В феврале 1923 г., когда я выходила замуж, старший брат Виктор, работавший постоянно в кузнице с папаней, спросил: «Кто же теперь будет возить бревна из лесу?» Привезли без меня. На стройку нужны были деньги. Продали двухгодовалого обьеженного жеребенка. Жеребят растил Ваня. Он их кормил, чистил им шерсть скребницей и щеткой, убирал из конюшни навоз, постилал им солому, выводил на прогулку, а летом купал в реке Любосеевке. Тогда река была глубокая. Однажды летом Ваня был в огороде, а жеребенок по кличке Крепыш щипал траву с наружной стороны забора. Ваня, шутя, позвал его: «Крепыш!», и жеребенок перепрыгнул через 1,5-метровый забор к Ване в огород.

В тот год мы с мужем Костей тоже строили свой дом в Мизинове, на участке земли свекра (отца мужа) Гаврилы Степановича Серова. Маманя привезла нам на лошади Вьюге два 12-метровых бревна, 2 десятка горбылей и 3 наличника от своего старого дома. Эти наличники и сейчас украшают наш дом в Мизинове».

Дом в Чижеве получился просторным, почти наполовину вырос фасадом по сравнению со старым (слева от старой половины). Эта новая половина досталась потом по разделу Ивану.

Из воспоминаний Анатолия Серова:

«В августе в Гребневе престольный праздник - «Смоленская» (праздник Гребневской иконы Богоматери и Смоленской иконы совпадал и приходился на 10 августа/28 сентября по ст. стилю). В доме Ивановых собирались родственники семьи. За праздничным столом пели старинные песни. У всех Ивановых были хорошие голоса. У дяди Вани был хороший тенор. Песни в его исполнении «брали за душу». Мой отец тоже хорошо пел. После общих засто-



Валентина Ивановна
Иванова-Серова

старших что, когда он в форме, стройный такой, пришел к сестре в гости, то дети побежали за матерью: «Маманя, маманя, царь в гости пришел». Потом «царь» ушел на гражданскую и там сгинул.

Ребятишкам всегда находится время на развлечения. Все они сбегались смотреть на приезд владыки Макария. Это было завершение его длительного объезда ряда приходов Богородского уезда. Целью посещения было знакомство с Обществом трезвости Гребневского прихода, инициатором которого был о. Михаил Смирнов, энергией которого трезвенническое движение в нашем крае получило серьезный успех. «



Школа в д. Ново, где учился в 1918-1924 гг. Иван Иванов.

Пришло время Ивану поступать в школу, в 8 или 9 лет, мы не знаем. Вероятно, в 1918 г. Ближняя школа была в 500 м от дома, в д. Ново, хорошая светлая, построенная земством в 1891 году «в память посещения Их Императорскими Высочествами Августейшим Московским Генерал - Губернатором Великим Князем Сергеем Александровичем с Супругой Великой Княгиней Елизаветой Федоровной города Богородска 29 мая 1891 г. Школа весьма поместительна, при ней с 1901 года открыта бесплатная народная библиотека с хорошим каталогом; кроме того, по воскресным дням, в той же школе ведутся духовно - нравственные, литературные и исторические чтения с теневыми картинками».

Учителями здесь были супруги Павловы: Вера Александровна преподавала математику, а Ипполит Петрович все остальное, в том числе и музыку (вероятно, хоровое пение), да и «туманные картинки» (называемые потом - диапозитивами, но в старину они были большого размера, на стекле). В класс тогда приносили на время из магазина большую 20-линейную керосиновую лампу, свет от нее зеркалом направляли в большой ящик, где были вставлены пластины с изображением всяких событий, зданий и лиц.

Родители легко узнавали, что в школе показывали картинки, поскольку ребята приходили все закопченные от керосиновой лампы.

Была в округе и церковно-приходская школа. Описатель села Гребнева 1903 года И.Ф. Токмаков так писал об этой школе:

«В 1900 году, 10 января, в селе Гребнево открыта церковно-приходская двухклассная школа: это великолепное деревянное одноэтажное строение, размером 24 на 12 сажений, с водяным отоплением, построено на средства, по-



жертвованные ктиторм храма с. Гребнево Иваном Ивановичем Лихановым; в школе ежегодно обучается свыше 60 детей при двух законоучителях и двух учителях». Но думаю, при Советах эта школа сразу же закрылась, а позднее для школы был выделен для старших классов 7-летней школы у соседней шелкоткацкой фабрики второй этаж конторы.

Нужно пояснить, что Гребневская волость отличалась большой грамотностью. Здесь были давние традиции школьного образования. В 1832-1842-х гг. в усадьбе Гребнево была организована тщанием князей Голицыных школа, в которой учились десятки мальчишек. В 1864 фрязинские купцы Кондрашевы возобновили работу школы, так что, возможно, и отец Ивана, сын кузнеца, Иван Иванович старший, тоже обучался в Кондрашевской школе. Судя по его подписи на втором листе записи в Обыскной книге у него было уверенные письменные традиции (Учителем тогда был Сергей Успенский, из духовной семьи).

Начало учебы Ивана младшего пришлось на новое революционное время - власть перешла в руки Советов рабочих, крестьянских и солдатских депутатов. Разговоры взрослых, пересуды у ребятишек - это все не проходило мимо подрастающих мальчишек. Пошли выборы и перевыборы, демонстрации, зазвучали в разговорах новые слова.

Старшая сверстница Ивана, Акулина Кутилина (1898 г.р., д. Чижево) так описала это время в своих «Записках» (дневнике):

«1917 года Марта 1-го числа Царь отказался от престола среди разгара войны, потому что война не везла, и народ оголодал, и много воинов убитых на этой войне, и народ просил хлеба, и им давали свинцу, полиция была арестована и все министры, даже государя посадили в тюрьму в городе Псков, а тюрьмы освободили от японской войны.

Престол государь отказывал своему брату Михаилу Александровичу, а он пожелал народное согласие и народное право. Теперь дана воля, теперь дана свобода, теперь царя нет, и в церкви не поминают его и семью его. В этот день в Петрограде было сильное кровопролитие, даже не одна тысяча студентов и черни убитых.

1917 года Мая 9-го дня была (не)погода и сильный ветер и холод, и выпал снег и лежал целые сутки. В это время у нас служил дьякон, приглашенный из Берлюковской Пустыни на одну литургию 9-го мая, а наш бывший дьякон Иоанн Дмитриевич Воронцов ушел от нас в другой чин в иереи в Москву. У нас он служил 25 лет и в эту службу он просил православных его не забыть.

1917 года Октября 27-го дня началась очень большая революция в Москве. И пролилось очень много крови бедного люда. Все дело было из-за власти против буржуазии и юнкеров. Хотя и долго продолжался страшный бой с 27-го числа, а кончилось 3-го числа в одиннадцать часов дня. Нача-



Акулина Кутилина



из Гребневского волостного правления за №1150 в том, что оно со своей стороны препятствий ко вступлению в первый законный брак не имеет. Возможно, Евгения была взята из Воспитательного дома для сирот и подкидышей в семью Платновых из Потапова-2 (Хомутово) (подобная история была с отцом маршала Георгия Жукова). (Смотрите помещенную ранее Обыкновенную книгу).



**Мать Героя
Евгения Ивановна**

В юности Евгения научилась в прислугах хорошо шить, и потом обшивала всю семью, да и соседям помогала.

Помогала нередко и мужу в кузнице, работая подмастерьем-молотобойцем, даже когда была на сносях.

«- Ну, еще одну подкову согнем, - упрасивал муж.

-Нет,- отказывалась она. —Пора. Пойду рожать».

Был у нее хороший голос — «дискант», и она пела на клиросе в Гребневской церкви до самой старости. Тенор и музыкальные способности у нашего Героя и некоторых его сестер - от матери.

В семье Ивана Ивановича 1-го и Евгении Ивановны в Чижевье родилось 11 детей, почти погодки (через год-полтора). 8 стали взрослыми. Иван, будущий летчик, был шестым. Большая и дружная получилась семья: старшие - Виктор (1901), Валентина, Петр, Григорий, Антонина, сам Иван Иванович 2-й, да младшенькие девочки - Любовь и Евгения (1915).

Иван Иванович старший работал во многих местах по округе. Изготавливал подковы и обручи на колеса (продавал с колесами), болты с резьбой для стяжки, ковал лошадей на конных заводах в Сукманихе у В.Балина, в Райках у Некрасова. С молодости, бывая на конных заводах, стал хорошо разбираться в лошадях и его приглашали для совета.

Черноволосый, он был похож на цыгана и недовольные хозяева продаваемых лошадей ругались «У, цыганская образина, всю торговлю испортил». Ковкой лошадей занимался со своим инструментом (гвозди,



Отец Героя, Иванов Иван Иванович (фотограф убрал картуз, организовал прическу, надел костюм и галстук)



подковы, молот и молотки: инструменты около пуда). Рассказывают, что как-то купил он жеребенком серую лошадь. И она так привыкла к нему, что как собачка ходила за ним - от дома к кузне и обратно.

Помещенная здесь его фотография имеет свою историю. Этот портрет сделан фотографом-ретушером, которые ходили по деревням, из совсем другой фотографии. На ней Иван Иванович был в картузе и, вероятно, в кузнечном фартуке, стоял около лошади и рядом с ним его старший сын Виктор. «Судя по возрасту Виктора, - рассказывает Анатолий Серов, - это была фотография около 1910 г. У кого-то из родичей она должна была сохраниться». Пока только черный клоч волос у правого уха напоминает, что кузнеца прозвали цыганом недаром. Был он к тому же кудреватый. Ну, а галстук и костюм фотограф «пристроил» по моде 1930-х годов.

Прическа у Ивана Ивановича была с пробором прямо по центру, «как у Ворошилова».

Евгения Ивановна, в отличие от мужа, была русая, и в семье у них дети рождались то черненькие, то беленькие. Сын Иван был «беленьким».

Детство и юность Героя

Все детские годы Ивана прошли у кузницы, здесь все было интересно - и горн с мехами, нагнетавшими воздух, доступными для работы подростка мальца. И искры раскаленного металла, и чудное умение, с которым отец разговаривал с лошадьми, приведенными для подковки копыт.

А рядом Любосеевка, которая тогда была поглубже, особенно, в заездах и, где плескалась с утра до вечера детвора. А походы в окрестные леса за ягодами и грибами, а путешествие в Щелково, ставшее центром округи!

Рождались в семье девочки и надо было вместе со старшими братьями и сестрами помогать матери по хозяйству. Жили дружно.

Пришла в село и общая беда, началась в 1914 году *Германская*, как тогда называли в народе Первую Мировую войну.

Мобилизация коснулась и родни Ивановых. Призван был на войну старший брат отца, дядя Николай (кузнец в Каблукове). Ранее он отслужил уже в армии и при венчании в Гребневе в 1907 был записан как «Запасной мастеровой старшего разряда 13-го пехотного Белозерского генерал-фельдмаршала графа Ласси полка». Кузнецы («мастеровые») в армии были нарасхват.

Николай Иванович попал в плен, там в лагере был направлен к «бауэру», к хозяину, и вернулся по заключении сепаратного мира с Германией в 1918 году. Другой дядя Ивана, брат матери, Орлов Иван Иванович из Потапова-2 тоже был мобилизован, но Бог спас от смерти и его. Потомки Ивановых вспоминали из рассказов



**Участник 1-й Мировой
Николай Иванович
Иванов, дядя Героя**



Ансамбль святынь Гребнева:
внизу - Храм Гребневской
Богоматери (1791)
с ангелом на куполе храма
(справа) и еще правее -
Никольский храм «иже под
колоколы», где был крещен
будущий Герой



МЕТРИЧЕСКОЙ КНИГИ НА 1909			
Месяц и день			Знамя, имя, отчество и фамилия родителей, и место вfrontпоходания.
	рожд- ств.	креще- ств.	
25.	26	Иоанн	Московский Мещанин Сретенской слободы Ивана Иванова Кузнецова и его законной жены Евдокии Ивановны Кузнецовой. Крещенный в Никольском храме. Св. Духом Святым.

Фрагмент Метрической книги Гребневской церкви 26 сентября 1909 г. - запись о крещении будущего Героя - Иоанна, сына Московского мещанина Сретенской слободы Ивана Иванова Кузнецова и его законной жены Евдокии Ивановны



Настоятель прихода в 1896-1946 гг. о. Михаил Смирнов (фото 1894 г.) и псаломщик Петр Соколов (фото 1923 г.), погибший в лагерях в 1941 г., родоначальник обширной ветви священников Соколовых.

невской иконы Пресвятой Богоматери, построенной генералом Бибиковым в 1791 г. с позолоченным ангелом на крыше, держащим крест, и во имя святителя Николая Чудотворца, построенной в 1823 г. князьями Голицыными. Обе церкви прихожанам удалось отстоять от закрытия при Советах и сохранились они до настоящего времени, поддерживаемые реставраторами и тщанием настоятелей.

В Щелковском городском архиве хранятся Метрические книги Гребневской церкви (1880-1918), где имеется запись в сентябре месяце 1909 года и про рождение будущего Героя. В графе - «Когда родился» записано - 25, в графе «Когда крещен» - указано «26», т.е. крещен на другой день после рождения, как и его отец. Молитствовались при крещении о. Михаил Смирнов (см. фото этого выдающегося подвижника благочестия в нашем крае), диакон Иоанн Воронцов, и псаломщики Петр Соколов (на фото) и Петр Георгиевский.

Продолжим рассказ о матери Героя и его братьях и сестрах. Она тоже, как и муж, рано осталась сиротой - «ее отец погиб зимой при переходе Клязьмы, провалившись в зимней шубе в прорубь, и только по шубе (мехом наружу) опознали его, когда нашли весной около плотины».

Имеется и еще одна неожиданность в ее биографии.

В «Обыскной книге» церкви (подробная запись о браке) сообщается в перечне документов по невесте: «метрическая выписка о летах, выданная Ека-терининской, при Императорском Московском Воспитательном Доме, церкви Протоиереем П. Протопоповым за №1744 и Удостоверение, выданное



бенка, он женился на вдове из Борисовки (у Здохова) и перевез ее дом в Каблуково и поставил его в низине по соседству с кузницей.

Михаил (1887 г.р.) женился в 1910 г. на девушке из с. Хомутово, работал кузнецом на конном дворе у купца Василия Балина в его усадьбе Сукманиха, где сильно повредил ногу, а затем перебрался в Щелково. Там его сестра Любовь, бывшая в прислугах в богатой семье, помогла построить им и дом. Кузницу он поставил на пересечении улицы Московской (Советской) и речки Поньри, а, может быть, она и раньше там стояла, а ему досталась по «наследству».

**Ж/д вокзал ст. Щелково,
1912 г.**



Тут нужно упомянуть, что в жизни окрестки произошли еще в 1880-90-е годы большие события. В 1880 г. фабриканты Фрянова (Залоговы, соседние Зайцевы), села Петровского (Якшины), Трубино (Бочаровы, Висковы, Чаморсовы) озаботились строительством благоустроенной дороги от Фряново через Каблуково и Назимиху до Гребнева. От Гребнева до Стромынки именитые владельцы Гребнева всегда держали дорогу в исправности - дорога шла от усадьбы через плотину в Слободе в селцо Райки, что стояло на Стромынской хорошей дороге в Москву.

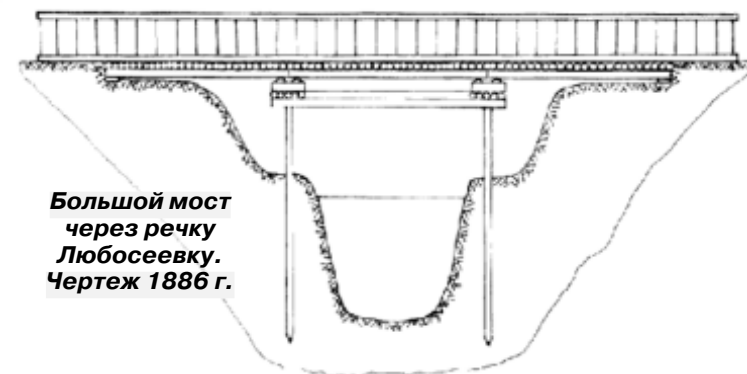
Богородское земство поддержало строительство Фряновского шоссе и назвало ее Ново-Хомутовским трактом, параллельным с древней Хомутовской дорогой, известной еще с 1380 г. и проходившей из Москвы через Черкизово и Абрамцево и далее по лесам у Оболдино шла к мосту в Хомутове, а затем через Сабурово и Богослово - в село Петровское и далее на север-восток.

Строительство закончилось в 1882 г. Но в 1884 пришлось снова возвращаться к ней и сокращать путь подвод с товарами - спрямлять шоссе: от Назимихи она должна была пройти прямо на Щелково и через Жегалово выходить на Стромынку. К этому подключилась и элита Фрязино (купцы Кондрашевы) и Ново (Лихановы). Опять пришлось разыскивать деньги у губернии и у земства, добавлять купеческие средства и строить Гребневское шоссе (оставляя усадьбу в стороне). Шоссе прошло от Назимихи на Ново и через речку Любосеевку по слободке Грызловка деревни Чижево выходило к Гребенской горе у д. Щелково и плавно по кособогу спускалось к мосту через Клязьму и далее через Мещанскую слободу Щелкова шло в Жегалово и на Стромынку. Этот проект потребовал затратного строительства двух мостов - через Любосеевку и через Клязьму.

Строительство Гребневского шоссе (1886) с большой тщательностью описано по материалам московского архива летописцем Чижевца Анатолием Батьковым в его замечательной объемной книге «Деревня Чижево».

Мы приводим только его рисунок моста через Любосеевку.

Отметим только, что в итоге с 1887 г. большое число подвод с товаром



пошло через Чижевца и работы кузнецам Кузнецовым заметно прибавилось.

В 1894 году в Щелково подошла и железная дорога - ветвь Архангельской (Северной) дороги от Мытищ до станции Щелково. Станция размещалась поблизости от фабрики Рабенеков, куда прошла и отдельная ветка. Поток грузов по Гребневскому шоссе еще больше увеличился, и значимость, и заработок кузнецов приросли.

Тут пора бы объяснить, как Бесфамильные стали Кузнецовыми, а потом вдруг стали Ивановыми. Чиновники и церковь сначала записали их по профессии. Но получилась вот такая загвоздка. В Чижеве уже был старинный род, записанный еще в 1834 г. в Ревизской сказке с фамилией Кузнецовы - тогда впервые в нашем крае по приказу просвещенных владельцев - князей Голицыных и в Ревизских сказках и в Метрических книгах крестьяне были записаны с деревенскими прозвищами-фамилиями, у купцов это произошло ранее). Чтобы отличить один род от другого в деревне стали звать новопришельцев *сначала Кузнецовыми, а потом Ивановыми детьми* (конечно с ударением на втором слоге). Так и повелось, и в конце 1890-х уже кое-кто был записан по новому деревенскому прозвищу - *Ивановым*.

Сложнее пришлось Евгении Ивановне, чей брак был записан в Обыкновенной церковной книге с мужем по фамилии *Кузнецов*, а паспорт был выдан в 1930 ей на Иванова. И когда она пыталась добиться справки о венчании, это вызвало большие бюрократические сложности.

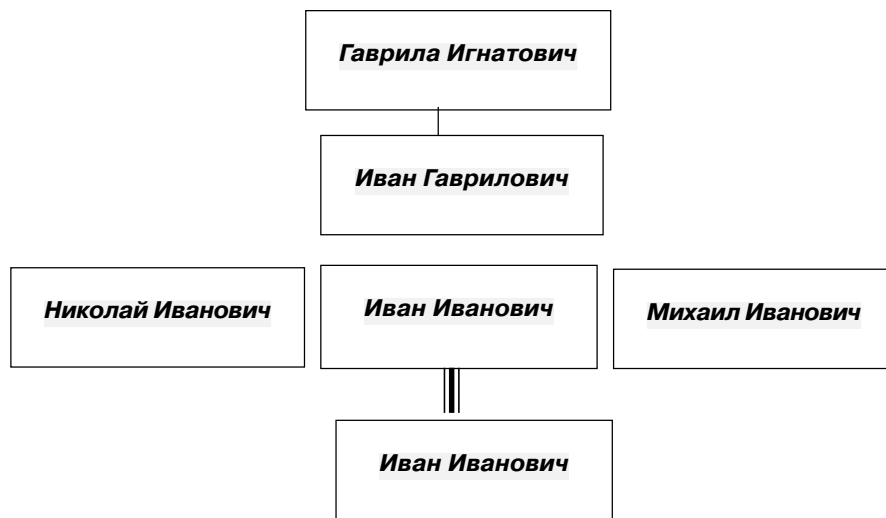
Пора бы здесь рассказать о наших чудесных гребневских храмах (Летнем и Зимнем), куда по воскресеньям и особым церковным праздникам празднично наряжалась вся семья Ивановых. До храмов всего полверсты и, вероятно, шло семейство пешком, впереди чинно выступали родители, а сзади - молодежь. А может быть статус кузнеца (или непогода и грязь) не позволяли пешком идти - и тогда снаряжали подводу или тарантас, запрягалась домашняя лошада и все семейство чинно усаживалась и подъезжали к церковной площади, где уже толпились десятки подвод прихожан.

Две каменных, прекрасных по своей архитектуре церкви: во имя Греб-

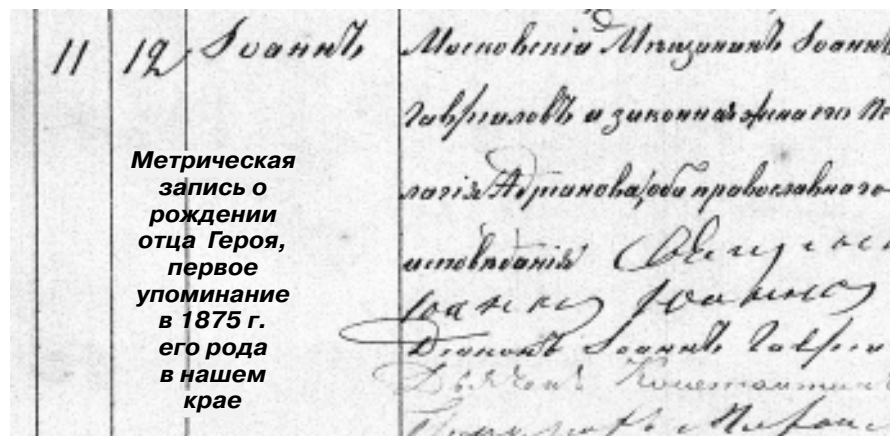


Об отце и матери Героя

Родословное древо от первого известного колена до нашего героя выглядит так. Прадед его Гаврила Игнатович, известен записью в метрических книгах Гребнева, что он умер в 1892 г. в возрасте 77 лет. Иван Гаврилович



(1850-1894) упомянут в 1875 году при рождении у него сына Ивана. Мы приводим эту запись.



Будущий отец Героя, Иван Иванович родился уже после переезда семьи в наш край. Вот первая запись о роде Героя в Метрической книге:



11-го января он был рожден, а 12-го крещен именем «Иоанн», в графе родители записаны: «Московский мещанин Иоанн Гавриловъ и законная его жена Пелагея Андрианова, православного вероисповедания».

Крестными были именитые люди: «Московский купеческий сын Алексей Ильин Мологин и Московская мещанка Анна Васильева», вероятно, московская родня Кузнецовых.

Молитствовали при крещении священник Иоанн Иоаннов Смиренский (он служил здесь более 25 лет, его могила у стен Летнего храма), диакон Иоанн Гаврилов Лавров, дьячок - Константин Яковлевич Лавров и псаломщик Михаил Никологорский, отец будущего священномученика Михаила Михайловича Никологорского, священника Фряновского храма, арестованного в 1937 и погибшего на строительстве канала им. И.В. Сталина («Москва-Волга») в 1938 г.

Дед Ивана, Иван Гаврилович умер в 1894 от паралича сердца. Отец раньше всех братьев женился, в 22 года. Невестой его стала 17-тилетняя Евгения Ивановна Платонова из деревни Потапово-2, жившая в прислугах в Гребневе.

Поручителями их при венчании в Гребневской церкви 12 октября 1897 года были видные люди местной элиты: богородские купеческие дети - Иван и Федор Ивановичи Лихановы из семьи ш/т фабрикантов д. Ново, а по невесте - крестьяне д. Ново Иван Иванов Гусев и Сергей Иванов Бирюков, оба из именитых в округе крепких семей.

Дружно работали муж и его братья в кузнице, нередко ходили и по окрестным конным заводам в Райки, да в Сукманиху, да по постоялым дворам.

К ним водили лошадей на подковку со всей округи.

Работы хватало. Но в 1900-х годах пришла пора определяться всем. Повзрослевшие братья Ивана давно стали опытными кузнецами, нужно было обзаводиться семьями и своими кузницами.

Старший Иван остался в Чижёве, унаследовав отцовскую кузницу.

Николай (1885 г.р.) переехал в Каблуково, где на берегу Вори поставил кузницу, женился в 1907 на девушке из соседней с Каблуковым (в 2 км) деревни Сутоки и зажил своей жизнью. Жена его скончалась при родах второго ре-

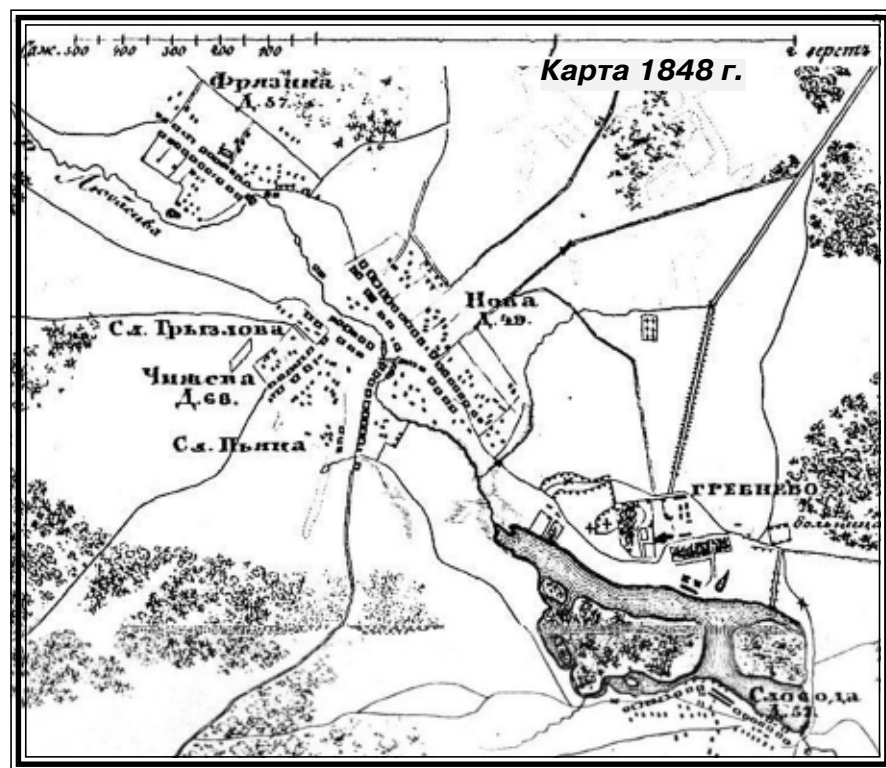




жет быть, в детской памяти могла так запомниться *Сретенская слобода* (с-р-т - те же буквы что и в названии волжского города).

Сельское общество выделило новому кузнецу старый домик на склоне д. Ново близ речки Любосеевки. И старую кузню на берегу помогло подремонтировать близ перезда через речку у небольшого моста («сегодня - здесь пешеходный мостик «лава»).

Деревня Ново стояла в середине куста промышленных деревень быв-



шего Гребневского имения (в старину туда входили близкие Трубино, Назимиха, Ново, Фрязино, Слобода, Чижово и Щелково). Основное ремесло - шелкоткачество по домам и на фабриках, которые стояли во всех деревнях, кроме Назимихи и Чижово, и даже в зданиях самой усадьбы Гребнево.

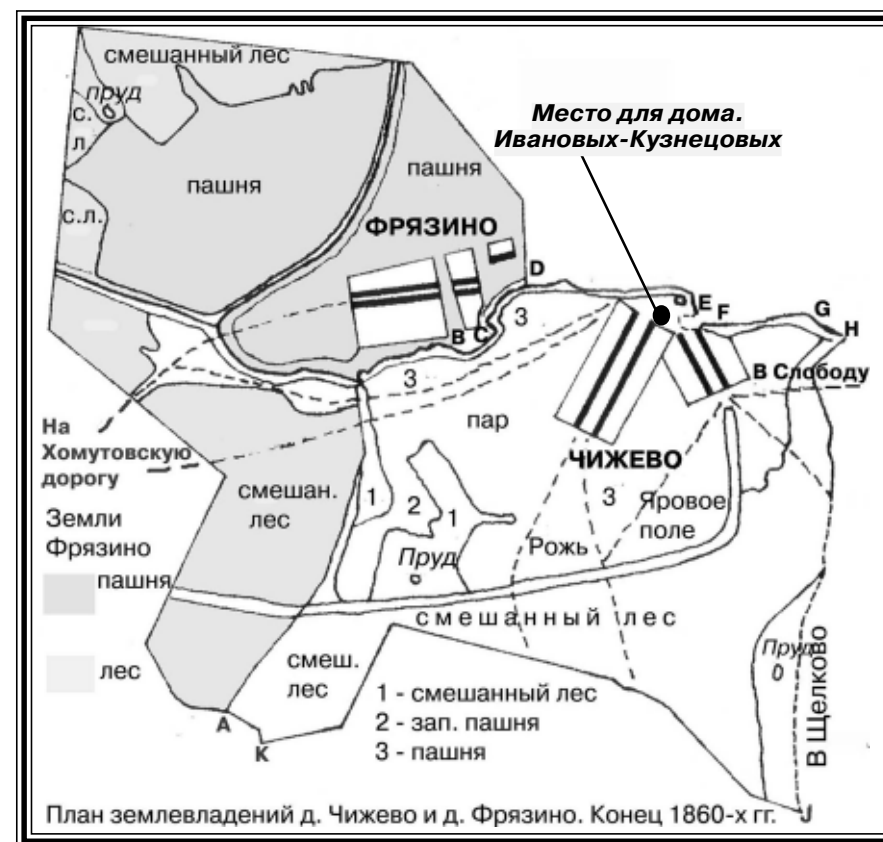
Так появился новый кузнец в Гребневском крае - Иван, бесфамильный, по отчеству Гаврилович, быстро ставший у местной элиты очень уважаемым человеком. И было у него три сына и три дочери. Скончался он рано, в 43 года в 1894 г. и в церковной книге появилась запись причины смерти «Паралич сердца». Возможно, повлияла на него и семейная трагедия. Легенда рассказывает, что однажды все мужчины были на работе, а



женщины затеяли большую стирку, нагрели бочку кипятка со щелоком. В это время начала рушиться их старая изба, стоявшая на косогоре. Дверь заклинило и все бросились в подпол. Но балкой крыши сбило бочку с кипятком и щелоком и все вылилось на спрятавшихся в подполе.

После смерти отца братья построили новый дом в 1895 г., в 3 окна на выделенном им сельским обществом Чижёва месте на Грызловке (теперь Проспект Мира г. Фрязино), рядом со строившемся земством Гребневским шоссе в Щелково.

Уже в конце 1860х г. закончился делёж земли между помещиком Пан-



телеевым и сельскими обществами деревень и было проведено межевание. Приводим карту землевладений деревень Фрязино (затемнено) и Чижёво, составленную по материалам ЦИАМ (Москва) краеведом А.С. Батковым, летописцем деревни Чижово. Теперь все эти земли вошли в г. Фрязино.

Нами отмечены линией и темным кружком место выделенное сельским обществом для нового дома Ивановых.



Иванов ринулся на противника и всей тяжестью своего самолета врезался в него. Охваченный огнем, фашистский бомбардировщик разлетелся в куски.

Слава советскому летчику, верному сыну нашей родины, старшему лейтенанту Ивану Ивановичу Иванову, погибшему за благо своего народа!»

В 1956 году писатель С. Смирнов написал книгу о героях Брестской крепости, в т.ч. о летчике Рябцеве, таранившем самолет вблизи Брестской крепости. В ответ на это пошли в газеты и письма однополчан Иванова с воспоминаниями о его таране. Корреспондент Олег Курин в «Правде Украины» начал первый поиск подробностей. Побывал он в 1970-х и в д. Чижево, встретился с мамой Ивана, а затем и с его женой, жившей в Никольском под Балашихой. Так открывалась читателям биография нашего земляка.

Рудольфом Поповым («Исток») и учителем истории Анциферовой Т.М. в школе №1 г. Фрязино, носящей имя Героя, начались собираться для Музея боевой славы письма и фотографии по Герою, материалы встреч однополчан и родственников. Так был создан в Музее школы №1 стенд, посвященный Иванову и множе-

ство папок с собранными материалами. В 2006 г. в ИНТЕРНЕТЕ нашими земляками был создан Виртуальный музей Иванова www.gegoy-ivanov.narod.ru.

На базе этих материалов, и собственных исследований по роду Ивановых, мною была выпущена в 1999 г. брошюра о земляках - Героях Советского Союза, материалы о подвиге Героя опубликованы в историко-литературном журнале «Щелково» и во многих газетах.

К настоящему изданию проведены более обширные исследования, в том числе в двух военных архивах, что позволило уточнить время тарана, дату смерти Героя и установить хронику событий 22 апреля в 46-м истребительном авиаполку, статистику потерь 14 авиадивизии и её врага - немецкой эскадры KG55 «Гриф», бомбившей аэродромы дивизии.

Множество новых интересных материалов этих исследований вошли в настоящую книгу.



Иванов И.И. Фото из архива ЦАМО (Учетно-послужная карта).



«Мы - кузнецы, и дух наш молод»

«Мы кузнецы, и дух наш молод,
Кую мы счастья ключи,
Вздыхайся выше наш тяжкий молот,
В стальную грудь стучи, стучи, стучи!»
*Из революционной песни, популярной
в 1920-е годы среди молодых активистов*

В деревне Чижево Гребневской волости Богородского уезда (Щелковский район в 1929, вошла в г. Фрязино в 2005 г.)

Род Ивана был из кузнецов. Говорят, что и в бумажек-паспорте была у его деда Ивана такая запись: «кузнец, бесфамильный».

Но уже отец Героя при крещении в Гребневской церкви рожденного 8 октября 1909 года сына был записан с фамилией Кузнецов Иван Иванов.

И все братья отца Николай и Виктор стали Кузнецовыми по фамилии, и кузнецами по отеческой традиции. И дети их с детства приучались к кузнечному делу, ибо было оно хотя и старинное, но не простое по обучению, и десятка лет только хватало, чтобы обучиться мастерству и сноровке. Таким умельцем в древности, по легендам, в сонме богов Древней Греции обладал только бог Гефест, сын Зевса и богини Геры.

Это очень значительная профессия была в деревне. Так уж случилось, что в Гребневе и в округе не стало в 1880-х гг. кузнеца, а ведь без него в селе как без рук: подковы для лошадей, обручи на колеса, замки да косы и прочие драгоценные для сельчан вещи нужны ежечасно.

Думаю, что именно Гребневское волостное правление (в д. Ново) послало ходоков искать мастеров на переезд в Гребневскую волость и эти поиски оказались успешными.

В Церковных метрических книгах записано, что отец Ивана, как и дед его, был мещанином Сретенской слободы Москвы. Был ли он житель Москвы или приписан был только к этой слободе, мы пока не знаем. Племянник Ивана, Анатолий Серов, вспоминал по рассказам матери, что были предки родом из Саратова. Так ли это или, мо-





Краткая биография Героя Советского Союза

Иванов Иван Иванович

(8.10. 1909, д. Чижево, теперь г. Фрязино Моск. обл. - 23.06.1941, г. Дубно Ровенской обл., Украина), летчик-истребитель, из семьи кузнецов. 1.09.1931 г. призван в Красную Армию и служил в 50-м артполку Московского военного округа, по личной просьбе направлен в 8-ю Одесскую военно-авиационную

школу пилотов и окончил ее в 1934 г.

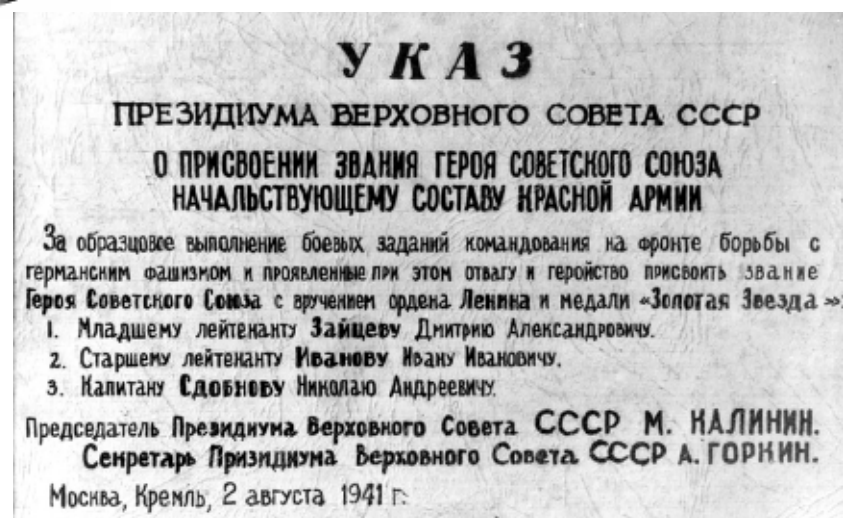
Служил пилотом и мл. летчиком в 19-й авиаэскадрилье, ст. летчиком во 2-м легкобомбардировочном авиаполку (г. Конотоп) Киевского особого военного округа (самолеты Р1, Р5, Р-З) и стал отличным пилотом. Ему было присвоено звание ст. лейтенанта, и он назначен командиром звена. Участвовал с полком в войне с польскими войсками (сентябрь-октябрь 1939 г. - освобождение Западной Украины и Западной Белоруссии) и в боях в Финляндии (февраль-март 1940). Как отличившийся летчик направлен для участия в торжественном авиапролете сотен самолетов на Первомайском параде 1940 г. в Москве.

Возвратившись, Иванов добился разрешения окончить курсы летчиков-истребителей (самолеты И-15 и И-16) и был направлен в конце 1940 г. в 46-й истребительный авиационный полк (аэродромы Дубно и Млынов Ровенской области, Украина). Полеты на истребителе И-16 требовали большого опыта и навыка, но Иванов преодолел эти трудности и скоро стал мастером пилотажа и воздушной стрельбы.

При нападении Германии 22 июня по военной тревоге он вылетел со своим звеном навстречу группе бомбардировщиков «Хейнкель-111». Израсходовав все боеприпасы, Иванов пошел на таран фашистского самолета. Это был первый таран в Великой Отечественной войне. Бомбардировщик рухнул на землю, Иванов был тяжело ранен, но сумел посадить самолет у д. Загорцы под Дубно и умер в госпитале Дубно. 2 августа 1941 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Именем Героя первого тарана названа улицы и школы в г. Фрязино и Дубно, а также улица в г. Щелково.

Его потомки: внучка Вера и внук Иван живут в Реутове.



Этапы рождения биографии

О подвиге Героя впервые страна узнала 3 августа 1941 года из газеты «Правда» (днем ранее, 2 августа, ему было присвоено звание Героя и газета давала обзор подвигов бойцов и командиров Красной Армии): «...Все в полку хорошо знали и любили летчика, старшего лейтенанта Ивана Ивановича Иванова. Это был один из лучших мастеров воздушного боя, преданный сын своей родины. Веселый, жизнерадостный, он не терял присутствия духа в самые трудные минуты.

Проклятые фашистские гады напали на священную советскую землю. Летчик Иванов рвался в бой.

И вот получен приказ. Тройка самолетов под командой Иванова взлетела, чтобы нагнать и уничтожить фашистских летчиков, собиравшихся бомбить мирное население одного из наших городов.

Бой был жестокий. Один бомбардировщик врага, подбитый, загорелся в воздухе. Другой самолет начал сбрасывать бомбы на чистое поле. Сломая голову враг бросился восвояси. Советские летчики преследовали и расстреливали его.

Горючее было на исходе, в пулеметных лентах ни одного патрона. Старший лейтенант Иванов повел свою тройку на аэродром. Первые два самолета приземлились. Иванов тоже стал разворачиваться на посадку, продолжая внимательно следить за воздухом.

Вдруг вдали показался вражеский бомбардировщик. Он летел прямо к нашему аэродрому, собираясь, видимо, напасть на только что приземлившиеся самолеты. Иванов сейчас же взмыл ввысь и, несмотря на то, что горючее было на исходе, несмотря на то, что пулеметы не могли уже стрелять, решил таранить фашистский бомбардировщик.



Поединок Героя

В далекую старину перед готовыми к битве войсками выезжали поединщики. Имена их входили в летописи и сохранились в столетиях.



Инок Троицкой обители Сергия Радонежского Александр Пересвет, вступивший в бой с огромным татаринном Челубеем перед Куликовской битвой (оба погибли), объявлен святым, «погибшим за други своя».

«Вдруг, с татарской стороны выехал вперед богатырь, огромного роста, крепкого сложения, страшной наружности; звали его Челубей, а родом он был печенег. Тщеславный своей силой, подобно древнему Голиафу, грозно потрясал он копьем и вызывал на единоборство кого-либо из русских витязей. Страшно было смотреть на этого великана и вот из полка Владимира Всеволодовича выступает один из Сергиевых иноков, его усердный послушник, схимонах Александр Пересвет.

...оба витязя сближаются, ударяют друг друга тяжелыми копьями столь крепко, столь громко и сильно, что, казалось, потряслось самое место их битвы, и... оба богатыря пали мертвыми на землю!».»



Таран фашистского бомбардировщика «Хейнкель-111» истребителем И-16 (летчик - Иван Иванов) - это через века повторенный поединок при новом грозном нашествии. Поединок, оставшийся как память о начале жестокой войны. Старший лейтенант Иванов Иван Иванович погиб при этом таране.

Огромный бомбардировщик «Хейнкель-111» (длина - 20 м, размах крыльев - 16 м), снизу, сверху и спереди прикрыт пулеметами). И в единоборстве с ним маленький юркий И-16 («ишачок»), истребитель - как библейский Давид против Голиафа, как Пересвет против Челубея.

После тарана оба самолета рухнули на землю.



Памятник Герою

**На Украине, там под Ровно,
Где кровью залита земля,
Есть памятник с оградой кованой -
Там похоронен наш земляк.**

**Герой тарана Иванов
был новым русским Пересветом,
кто первым вышел в бой за небо
И отдал жизнь свою за это...**

**Неравный бой, врагов полнеба,
И смолк голодный пулемет.
И Иванов тараном смелым
Свой в бой бросает самолет.**

**«Вставай, страна огромная, вставай на смертный бой!»
- гремело эхо тарана над нашей страной.**

Г.Р. 1985



ББК 63.3.(2...)

P58

Ровенский Г.В. **Иван Иванович Иванов, летчик-истребитель, герой первого тарана в Великой Отечественной войне.** К 100-летию со дня рождения Героя Советского Союза. Щелково- наукоград Фрязино. 2009.

Впервые представлена полная биография Героя Советского Союза Иванова Ивана Ивановича, уроженца д. Чижево (теперь г. Фрязино МО), совершившего 22.6.1941 в небе Украины первый таран Великой Отечественной войны. В работе использованы материалы центральных военных архивов и сведения о противнике - эскадре KG55 «Гриф», книги и статьи современных исследователей, воспоминания родственников. Рассмотрены гипотезы о времени совершения тарана и дате его смерти. Представлен широкий обзор памятников и памятных досок Герою в гг. Фрязино, Щелково, Дубно и Ровно (Украина).

Автор: **Ровенский Георгий Васильевич**, 1937 г. р., кандидат технических



наук, краевед, автор более 40 краеведческих книг и брошюр, более 100 краеведческих статей, член Общественных советов музеев гг. Щелково и Фрязино, член Общественной редакции историко-литературного журнала Щелково, председатель клуба «Историк» (г.Фрязино), автор-составитель (совместно с полковником Астановским Я.З.) 4-х выпусков биографических справочников «Фрязинцы-фронтовики» на 800 ветеранов (фотография и краткая биография), автор 3 книг о десантных бригадах и дивизиях, формировавшихся в 1942-1944 гг. в нашем крае, книги «Военное Фрязино» и многих краеведческих изданий.

Автор благодарит за помощь в сборе материалов организатора школьного музея школы №1 имени Героя Советского Союза Иванова И.И. Анциферову Т.М. (г. Фрязино) и завуча Долгову Н.Н., племянника Героя, капитана 2-го ранга в отставке А. Серова, летописца деревни Чижево - покойного Батькова А.С., организатора музея в Гимназии (шк. №7) Н.А. Назаренко, летописца Фрязино Пименова В.П., директора Музея авиации Н.Н. Ганзю и Н. Крикуненко (оба - г.Конотоп), сотрудников архивов ЦАМО (Подольск), РГВА (Москва) и Щелковского городского архива

Отзывы и замечания автору по адресу: 141195 Фрязино Мос. обл., ул. Полевая, д. 16 кв. 32; тел. (8-256)-4-32-41. E-mail: groven@rambler.ru.

Отпечатано в типографии ООО «Мешера», г. Щелково, Свирская 8а; тел. 8-496-56-2-18-81, 56-2-78-18.

ISBN 978-5-9901378-5-1

© Ровенский Г.В.



Герой Советского Союза Иванов Иван Иванович
(8.10.1909-23.6.1941)

Наши земляки - Герои

Щелковский историко-краеведческий музей
К 100-летию Героя Советского Союза Иванова И.И.

Георгий Ровенский

**Иван Иванович Иванов,
летчик-истребитель,
Герой первого тарана
в Великой
Отечественной войне**



Клуб «Историк»
Щелково - наукоград Фрязино
2009