

УДК

Быковская Г.А.

АВИАТОРЫ: СТРАНИЦЫ ВОРОНЕЖСКОЙ ИСТОРИИ

Каждый день мы выходим на улицы, названные именами людей, прославивших родной город. Но далеко не все знают, чьи имена носят эти улицы. По названиям улиц Воронежа можно написать объемистую книгу по истории российской авиации XX века.

Фамилии авиаконструктора Константина Алексеевича Калинина и летчика-испытателя Василия Иосифовича Борисова знакомы лишь специалистам. Между тем, именно им обязана своим развитием в 20-е годы XX века российская авиация. Два талантливых человека встретились в Воронеже. В 1933 г. конструкторское бюро Калинина в Харькове начало проектирование бомбардировщика К-13. Однако осуществить его строительство «калининцам» не довелось. Летом 1934 г. Калинин был назначен главным конструктором завода № 18, строительство которого началось в 1932 г. в Воронеже. К моменту его приезда сюда авиазавод представлял собой пока что огромную стройку. Из-за организационных трудностей к сборке самолета К-12 в Воронеже приступили лишь в начале 1936 г. Калинин все это время дорабатывал свое детище, изучал его летные качества на моделях и планере-аналоге. Позже, в 1958 г. об одной из его моделей английский журнал «Air Pictures» писал: «Эта машина явилась прототипом всех современных сверхзвуковых самолетов».

Работа над К-12 стала особой вехой в жизни Калинина и Борисова. Василий Борисов был назначен на завод на должность летчика-испытателя. В 1936 г. Борисов практически доказал возможность продольной аэродинамической балансировки машин выбранной схемы. Тогда же он продемонстрировал летные качества К-12 членам комиссии из Главного управления авиационной промышленности во главе с С.А. Лавочкиным. В том же году «бесхвостку» (так называли самолет Калинина за его схему) перегнали в Подмоскowie на аэродром НИИ ВВС для проведения государственных испытаний. К сожалению, несмотря на успешную демонстрацию К-12 на авиационном параде в Тушино 18 августа 1937 г., строительство серийных самолетов было прекращено. В 1938 г. Калинин был репрессирован за «подрывную работу по линии запутывания чертежного хозяйства». В 1955 г. его посмертно реабилитировали. А еще через двадцать лет сотрудники Крымской обсерватории открыли новую малую планету и присвоили ей имя Константин в честь выдающегося авиаконструктора. В 1990 г. это событие было официально утверждено Международным планетным центром. В.И. Борисов работал в Воронеже летчиком-испытателем, награжден орденом Красной Звезды [1].

Самые яркие подвиги летчиков на воронежской земле связаны с Великой Отечественной войной. Младший лейтенант Василий Колесниченко прибыл в Воронеж в

573-й истребительный полк противовоздушной обороны осенью 1941 г. Задачей подразделения было прикрытие с неба подступов к городу. На личном счету Колесниченко было 92 вылета. Последний он совершил 1 июля 1942 г. Самолет был подбит, по ногам летчика прошла пулеметная очередь. Летчик на горящей машине протаранил немецкий «Хейнкель», который собирался спикировать на механический завод, а затем выпрыгнул с парашютом. Десять часов врачи боролись за жизнь героя, но 27-летний летчик умер, не приходя в сознание. Василий Колесниченко был первым из защитников Воронежа, кто получил звание Героя Советского Союза (посмертно) [2].

Имя Виктора Степановича Хользунова с Воронежской областью связывает учеба в Борисоглебской школе летчиков, где он позже работал летчиком-инструктором. В 1936-1937 гг. Хользунов добровольцем участвовал в гражданской войне в Испании на стороне республиканцев. В первые месяцы войны командовал звеном легких бомбардировщиков «Breguet Br.19», которые считались уже устаревшими. Несмотря на это, Хользунов быстро освоил незнакомую машину и выработал свой стиль пилотажа, благодаря чему франкисты всего раз смогли легко повредить его машину за все полеты. Позже, когда прибыли советские скоростные бомбардировщики Ант-40, он сформировал эскадрилью, способную выполнять более сложные боевые задачи. Одним из важнейших успехов эскадрильи был разгром железнодорожной станции в Талавере (узел военного обеспечения франкистов). Летчикам удалось уничтожить всю инфраструктуру станции и несколько эшелонов врага. За боевые заслуги 27 июня 1937 г. капитану В.С. Хользунову было присвоено звание Героя Советского Союза. Вернувшись на родину, он командовал воздушной армией особого назначения, которая подчинялась лично наркому СССР. В 1939 г. Хользунов погиб во время испытательного полета. В том же году его именем в Воронеже назвали еще не до конца построенную улицу [3].

В Семилукском районе в селе Гнилуша ежегодно проходят памятные мероприятия в честь военного летчика, воронежца Михаила Анисимовича Ююкина. Именно он впервые в истории мировой авиации совершил таран по наземной цели. Произошло это 5 августа 1939 г. во время боев против японских милитаристов в районе реки Халхин-Гол. Бомбардировщик Ююкина подбила зенитная артиллерия. Летчик попытался сбить пламя скольжением, но это ему не удалось. Тогда он принял решение направить свой самолет на скопление вражеских войск. За проявленный героизм и образцовое выполнение боевого задания Ююкин был посмертно награжден орденом Ленина [4]. Его однополчанин Н. Гастелло повторил его подвиг в 1941 г., именно его имя и носит «огненный таран» – когда горящую машину летчик направляет на механизированную колонну врага.

Первый серийный штурмовик Ил-2, изготовленный на Воронежском авиазаводе, в небо поднял Константин Рыков [5]. Летная биография Рыкова берет начало с 1926 г.

Прежде чем стать летчиком-испытателем, он много учился, летал инструктором, обучая курсантов. На Воронежский авиационный завод пришел в 1938 г., а 1940 год для коллектива завода начался практически круглосуточной работой по развертыванию строительства штурмовика Ил-2. Готовый «летающий танк» появился на аэродроме в 1939 г., в серию пошел в самый канун Второй мировой войны. 10 марта 1941 г. начальник лётно-испытательной станции К. Рыков поднял в воздух с заводского аэродрома серийный штурмовик Ил-2, в тот же день – второй испытательный полет (с уборкой и выпуском шасси). Испытателю было не занимать опыта, смелости, хладнокровия. Однажды у самолета отказал мотор, с командного пункта поступила команда покинуть кабину, но Рыков не мог допустить, чтобы труд всего коллектива пропал даром. Впереди по курсу садиться нельзя: там люди. Рыков пошел на риск. Он отвернул самолет вправо, провел его под высоковольтной линией и благополучно произвел посадку. С началом войны начались налеты немецкой авиации на Воронеж. Наглость фашистов заставила руководство предприятия искать дополнительные средства защиты производственных корпусов. Два звена самолетов Ил-2 были поставлены на заводском аэродроме на круглосуточное дежурство. Осенью 1941 г. Рыков 18 раз вылетал на боевое дежурство над Воронежем, а в ноябре авиазавод № 18 был эвакуирован в г. Куйбышев (ныне г. Самара). Куйбышев стал для летчика второй родиной, он поднимал там в небо и бомбардировщики Ту-4 и Ту-95, и пассажирские самолеты Ту-114 и их модификации. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1957 г. полковнику К.К. Рыкову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Ни одна отечественная воздушная машина не была так прославлена, как Ил-2. Этот самый массовый самолет Великой Отечественной войны увековечен как памятник в семи городах России, включая Воронеж. «Илы» начали выпускать на Воронежском авиационном заводе накануне войны и продолжили собирать в г. Куйбышеве [6]. В фондах музея боевой и трудовой славы Воронежского акционерного самолётостроительного объединения (ВАСО) хранится примечательный экспонат: альбом, на обложке которого написано «Вечная память советским летчикам, павшим за нашу свободу. 1945-1980 гг. Вышков». Он подарен членами делегации города Брно и рассказывает о работе чешских следопытов по поиску боевых машин. Но альбом можно дополнить историей русских поисковиков. Более 30 тысяч прославленных штурмовиков сошло со ступеней авиазаводов страны. При этом около половины из них были собраны на заводе № 18, на котором начинал трудовую деятельность Федор Ильич Садчиков. Ему не довелось строить «Илы», но он славно на них сражался, став Героем Советского Союза.

На фронт в 826-й штурмовой авиаполк старший сержант Садчиков попал в августе 1943 г. Одним из его первых подвигов был следующий. В ноябре 1943 г. шестерка Ил-2,

ведомая им, вылетела на штурмовку танков в район белорусского поселка Езерище. При подходе к цели летчики получили по радио команду на перенацеливание. Но, как записано в штабных документах, «благодаря своей тактической грамотности и военной смекалки тов. Садчиков команды не выполнил, а продолжал выполнять поставленную задачу. В результате штурмового удара по цели уничтожил 4 немецких танка» [7]. Победную точку в войне Федор Садчиков поставил на Красной площади в Москве. 24 июня 1945 г. на Параде Победы в составе сводной роты летчиков 3-й воздушной армии, в которую отобрали всего 100 самых заслуженных счастливиц, он маршировал по легендарной брусчатке в первой шеренге среди Героев Советского Союза. После войны ушел на дипломатическую службу, работал в Министерстве иностранных дел.

В 2014 г. в Воронеже появилась мемориальная доска почетному гражданину нашего города, Герою Советского Союза (1945 г.) Николаю Прибылову на доме на проспекте Труда, где жил знаменитый летчик. Во время Великой Отечественной войны Прибылов совершил 218 боевых вылетов, после победы служил в гражданской авиации, сначала в Казахстане, потом в Воронеже. Освоил больше 10 видов самолетов. В 1982 г. с летной работы перешел в наземную службу, став диспетчером в воронежском аэропорту. В 2010 г. стал почетным гражданином Воронежской области [8].

Авиация и советские летчики с 20-х годов XX века, с момента появления авиации в стране, были легендой. Не случайно именно на строительство самолета собрал 100 тыс. рублей Ераст Федорович Крамарев, 72-летний колхозник из сельхозартели «Парижская коммуна» [9]. Достоин уважения и восхищения подвиг Мирона Александровича Поляничко – пчеловода сельхозартели «Гражданский Совет» из села Анновка (ныне Алейниково) Россошанского района. Он внес в Фонд обороны страны 300 тыс. рублей. Три его сына воевали на фронте. «Три сына – три самолета: таков мой дар Красной Армии», – говорил МIRON Александрович. Может быть, стоит вернуться к традициям, возникшим в годы войны, и называть новые самолеты именами героев.

Библиографический список

1. Коробанов А., Минина Г. Воздухоплататели // Коммуна. 2011. 16 июня.
2. Их помнят улицы Воронежа // Ва-банкЪ. Воронеж. 2014. 11 июня.
3. Анищенко Н., Сапронов И. Кто такой Хользунов... // Ва-банкЪ. Воронеж. 2014. 21 августа.
4. Силин В. И самолет направил на врага // Коммуна. 2011. 11 августа.
5. Коробанов А. Крылатый испытатель // Коммуна. 2011. 20 августа.
6. Коробанов А. Штурмовик Победы // Коммуна. 2012. 13 января.
7. Коробанов А. Штурмовых ударов мастер // Коммуна. 2011. 9 декабря.
8. Шиповская Д.В. Воронеже на двух домах появятся памятные доски // Ва-банкЪ. Воронеж. 2014. 14 ноября.
9. Котюх В. Три сына – три самолета // Коммуна. 2014. 8 мая.