

*Выражаю благодарность
Михаилу Косолапову
и Группе МЧП,
принимавших участие в
издании этой книги*

За честь отца

**правда о жизни, подвиге и гибели
летчика Александра Зайцева**

«...Об истине надо говорить и говорить без устали, ибо вокруг нас снова и снова проповедуется ошибочное, и вдобавок не отдельными людьми, а массами. В газетах и энциклопедиях, в школах и университетах ошибочное всегда на поверхности, ему уютно и привольно оттого, что на его стороне большинство».

Гете

«... Вся героика в сотнях книг о летчиках – она не та, какую видели и творили в боях сталинские соколы. Все было значительно суровей. И тут дело, действительно, бывало не только в огне противника. Я наслушался от фронтовиков многого...».

Бывший летчик, писатель С. Грибанов (Из письма)

От автора

О моем отце, командире эскадрильи 19-го гвардейского истребительного авиационного полка (ГИАП), кавалере трех боевых орденов, сормовиче Александре Зайцеве, погибшем под Мурманском в мае 1942 года, написано немало.

Еще при его жизни в журнале «Красная новь» (1941 г.) была опубликована повесть А. Бобунова «Поговорим о дружбе», посвященная эскадрилье А. Зайцева. После войны появились публикация В. Кашичкина в газете «Красный сормович» (1965) и его же очерк «Конец воздушного пирата» в сборнике «Уроки мужества» (Горький, 1985), очерк Ю. Рыбина «Служили два товарища» в журнале «Авиация» (2000), несколько строк посвятила А. Зайцеву книга «Советские асы» (Рига, 1997), есть в книге Ильи Бражнина «Северная тетрадь: записки военного корреспондента» (1958 г.) глава «Александр Зайцев в воздухе и на земле» и т.д. Что же заставило и меня, через 63 года после гибели отца, взяться за перо?

Когда отец погиб, мне было 5 лет. С самого раннего детства я знал, что мой отец – геройский летчик, награжденный орденами Ленина, Боевого Красного Знамени и Красной Звезды, что он участвовал в трех войнах, лично сбил 14 вражеских самолетов, что главным его подвигом стала

победа над «непобедимым асом люфтваффе» Герхардом Шашке. И вдруг...

В апреле 1967 года меня и мою мать, Лидию Андреевну Зайцеву, пригласили в Мурманск, на встречу ветеранов 19-го гвардейского ИАП, посвященную 25-летию присвоения полку этого славного звания. Меня поразила атмосфера, царившая на этой встрече, взаимоотношения между летчиками – ветеранами Великой Отечественной. Они, эти отношения, строились независимо от чинов, званий и даже от количества наград. Главным было – как летал человек, как вел себя в воздухе войны, как относился в бою к товарищу. Я сделал для себя открытие, которое наполнило мое сердце сыновьей гордостью: многие летчики были обязаны моему отцу – кто летным мастерством, а кто и жизнью, спасенной в бою.

На этой встрече пионеры вручили всем (в том числе и мне) книгу «Это было на Крайнем Севере» (Мурманск, 1965 г.). Она, вернее, то, что в ней написано, стало для меня громом среди ясного неба!

В статье генерал-лейтенанта Героя Советского Союза П.С. Кутахова «Венки Герою» читаю: «В начале войны на наш участок фронта фашисты бросили воздушных асов. Сильнейшим среди них считался Шашке. Он летал на «Мессершмитте-110», вооруженном пушками и крупнокалиберными пулеметами. Шашке всегда прикрывали четыре-шесть, а иногда и больше истребителей. Коварный это был враг. Он подкарауливал свою жертву главным образом на взлете и посадке... С бреющего полета он пытался зайти в хвост самолету, идущему на посадку, на высоте 1000 метров кружились прикрывавшие его четыре «мессершмитта»... События развивались стремительно. Из-за сопки появилась пара наших истребителей. Ведущий, сделав «горку», направил свой самолет для атаки сверху. Длинная пулеметная очередь прошла вражеский самолет. В 12 километрах от нашего аэродрома подбитый «мессер» упал в сопки. Тяжело раненый в плечо, Шашке был без сознания. Придя в себя, он спросил, кто его сбил. Ему назвали имя Ивана Бочкова...»

Читаю – и глазам своим не верю! Мне с детства известно, что Шашке сбил мой отец, Александр Зайцев. Но в книге все так «складно» написано. Ивана Васильевича Бочкова, Героя Советского Союза (кстати, его именем названа улица в Москве), на встрече нет – он погиб в 1943 году. Генерала Павла Степановича Кутахова, автора этих обжегших меня строк, тоже нет – не отпустили важные дела.

По горячим следам обращаюсь за разъяснениями к летчикам-ветеранам. Те подтверждают: Ивана Бочкова в том знаменитом бою не было.

Мне, тогда 30-летнему, было и обидно, и трудно понять: погибшего отца «обокрали» («украли» его подвиг) – зачем? Мемуары генерала, Героя Советского Союза – неправда? Почему?

Позднее мне в руки попал двухтомник М. Зефирова «Асы Люфтваффе – дневные истребители» (Москва, 2002 г.). В первом же томе этого, так называемого исторического исследования, читаю: «В мае в ходе боевых вылетов пилоты его [Зайцева] эскадрильи потерпели несколько неудач, и каждый раз майор Зайцев получал от командования все новые упреки. Видимо, все это крайне тяжело сказалось на нем, и 30 мая 1942 года Зайцев покончил жизнь самоубийством. После взлета с аэродрома Шонгуй его Р-39 № АН 679 на высоте 700 метров неожиданно сделал переворот и, не выходя из пикирования, врезался в берег реки Кола...»

Иначе как плевком на могилу героя, это заявление расценить не могу. Надо знать летчика и человека Зайцева, чтобы понять: такие, как он, могут отдать жизнь только в бою. С этим солидарны все его боевые соратники, все, кто знал его при жизни.

...Идут годы, и пепел погибшего отца все чаще стучится в мое сердце. Кому же, как не мне, защитить его честь и достоинство? Честь и достоинство летчика, который за сбитый им «Ме-110» капитана Шашке был представлен к званию Героя Советского Союза, но звания этого так и не получил. Летчика, которого после гибели обокрали и оболгали даже в самой смерти... Кому, как не мне, раз и навсегда поставить точку в вопросах «кем был сбит фашистский ас Шашке?» и «мог ли Зайцев покончить жизнь самоубийством?»

Односложно на эти вопросы не ответить. Чтобы восстановить правду о жизни, подвиге и гибели отца, мне потребовалось немало времени. Я объехал живущих в разных уголках России боевых товарищ отца, вел с ними долгие, обстоятельные и откровенные беседы. Опирался на рассказы матери и собственные детские воспоминания.

Перечитал массу литературы, познакомился со множеством документов, связанных с Великой Отечественной войной и боевой деятельностью отца. И пришел к выводу, что российская историография по степени достоверности делится на три категории. Первая – официальные документы, такие, к примеру, как документы Центрального Архива Министерства обороны (ЦАМО, г. Подольск). Они не допускают прямой лжи, но некоторые факты замалчивают. Вторая – открытая печать, в которой авторами допускается безудержный полет фантазии. В ней вопреки фактам живет множество легенд и мифов, два из которых я и намерен разоблачить. Третья – мемуары. Как

ни прискорбно, они бывают наполнены самой невероятной ложью. Историк-исследователь, опираясь на мемуарную литературу, должен об этом помнить.

В восстановлении истины о подвиге и гибели моего отца, летчика Александра Зайцева, мне помогли воспоминания его боевых товарищ, достоверные документы и факты, исследования добросовестных историков. Особая благодарность Алексею Бобунову, военному корреспонденту, автору повести «Поговорим о дружбе»; Илье Бражину, автору «Северной тетради»; боевым друзьям отца – полковнику Дмитрию Семеновичу Гончаренко, полковнику Ивану Григорьевичу Ильину (он был механиком отца), Леониду Петровичу Байкову, летописцу истории полка (друзья так и называли его – Ленька-писарь), ставшему впоследствии профессиональным художником, Ивану Ивановичу Буряку, механику полка и другим. К сожалению, сегодня все они уже ушли из жизни. Низкий им поклон и светлая память.

Часть I. Неукротимое русское сердце

Сорванец Сашка из Сормова

Какие условия формировали личность будущего отважного летчика? В какой среде выковывался его характер? Заглянем в прошлое, во времена на рубеже XIX и XX веков...

Мой прадед, Иван Зайцев был довольно зажиточным крестьянином Арзамасского уезда. Его сын Петр (мой дед) влюбился в дочь священника Анну. Они тайно обвенчались и сбежали от гнева родителей – как со стороны невесты, так и со стороны жениха – в Сормово. Молодая семья снимала часть дома на Красной улице, рядом с базаром (теперь на месте этого дома детская поликлиника). Петр Иванович пошел литейщиком в чугунолитейный цех Сормовского завода. Появились на свет двое сыновей, в 1907 году – Николай, в 1912-м – Александр.

Когда младшему, Сашке, было два года, отца забрали на войну. С полей сражений Первой мировой Петр Зайцев вернулся в Сормово урядником казачьего полка (куда его взяли за любовь к лошадям и умение с ними обращаться) и Георгиевским кавалером. Это был смелый, веселый и общительный человек. «Золотой середины» он не признавал, его любимая поговорка: или грудь в крестах, или голова в кустах!

В 1919 году в семью пришла беда. Время было голодное, и мать, чтобы прокормить семью, отправилась на волжском

пароходе за продуктами. Там, на пароходе, она, беременная, погибла в толпе, в давке. В семь лет Сашка стал сиротой...

Отец старался найти сыновьям заботливую и добрую мать. И такая нашлась. В 1924 году Петр Иванович женился на Вассе Васильевне Цветковой. Разница в возрасте – 18 лет – и двое сыновей «впридачу» не испугали двадцатилетнюю девушку. Она родила мужу еще двоих сыновей – Алексея и Владимира, к ее чести, никогда не делила детей, а потом и внуков, на родных и неродных, всем хватало ее доброты и заботы. Но... Но все же не могли не оставить в душе мальчишки свой горький след эти пять сиротских лет. Предоставленный самому себе, он рос «вольным казаком», днями пропадал на улице, был упрямым и своевольным.

В детстве товарищи ласково звали белокурого и голубоглазого Сашку «Зайчиком». Был он, как говорят, невелик ростом, и телосложение имел довольно хрупкое. Но все мальчишки Сормова знали, что в драке с ним лучше не ввязываться. Его можно было избить в кровь, исцарапать, но заставить отступить – никогда! Какой-нибудь верзила с соседней улицы, плохо знавший «Зайчика» и в надежде на легкую победу задиравший его, уже несколько минут спустя жалел о затеянной драке. Не обращая внимания на сыпавшиеся на него удары и капавшую из разбитого носа кровь, Сашка отчаянно кидался на противника с кулаками. В его глазах светилось недетское упорство и бесстрашие. Только полная победа и позорное бегство задиры охлаждали воинственный пыл «Зайчика». Это знали почти все соседские мальчишки и предпочитали дружбу с Сашкой, который в любую минуту готов был за товарища в огонь и в воду.

- Озорной был, ужас, - не без удовольствия признавался уже взрослый Александр, вспоминая свои детские годы.

...В середине 20-х годов семья купила двухэтажный дом на улице Свободы (№ 112). Это был гостеприимный дом, напоминающий скорее постоянный двор. Его двери были радушно открыты для многочисленной родни, приезжавшей работать на Сормовский завод из-за Волги. В 1938 году в этом доме побывал наш великий земляк Валерий Павлович Чкалов. Он пришел поздравить летчика Александра Зайцева с орденом Красного Знамени, которым того наградили за бои с японскими захватчиками на Дальнем Востоке. Орден, как положено, обмыли...

Завершая рассказ о родителях и братьях моего отца, скажу, что Петр Иванович ненадолго пережил своего сына-героя: он умер в 1942 году, через полгода после трагической гибели Александра. Петр Иванович боготворил сына, гордился им, а потому не смог пережить его гибели. Похоронен в Сормове.

Старший брат моего отца, Николай Зайцев, был капитаном сборной команды Сормова по футболу, славился как лучший нападающий. Еще до войны он перешел в московское «Динамо», получил звание майора НКВД. Был мастером спорта по футболу и по бегу на коньках. После войны работал во Владимирской области, председателем шахткомитета на карьере, где добывали гравий. Организовал там футбольную команду и шахматный клуб. Умер в 1978 году, похоронен во Владимирской области

Сводные братья моего отца – Алексей (1925 год) и Владимир (1927 год). Алексей работал слесарем в СКМ на «Красном Сормове», умер в 1996 году. Владимир во время войны сильно простудился на рытье окопов и умер совсем молодым, в возрасте 20 лет. Моя неродная бабушка, Васса Васильевна, прожила долгую жизнь, воспитывала детей, пятерых внуков. Умерла в 1985 году, похоронена вместе с дедом.

К сожалению, о родной своей бабушке, Анне, матери моего отца, трагически погибшей в 1919 году, я знаю очень мало, как и о своих прадедах и прабабках с отцовской и с материнской стороны...

Но вернемся в предвоенное Сормово, в годы ранней юности Саши Зайцева. По воспоминаниям его друзей я знаю, что кроме отчаянного бесстрашения и своееволия, были в его характере и другие черты – обостренное чувство справедливости, умение постоять за себя и за товарища, любознательность, живой интерес ко всему, что происходит на свете, упорство в достижении цели, стремление везде и во всем быть первым, лучшим!

В числе первых сормовских пионеров он ходил с барабаном впереди отряда по улицам Сормова. Уже работая на заводе, был самым молодым членом заводского духового оркестра. На чем играл? Конечно же, на барабане! Мальчишкой гонял футбольный мяч в лугах, за Дубравой, а потом в составе заводской футбольной команды отстаивал честь Сормова на стадионах. Упорство и непреклонная воля к победе этого худенького невысокого нападающего не раз выручала команду в трудную минуту.

Закончив 7 классов средней школы, в 1927 году Александр пришел на «Красное Сормово». Работал слесарем-монтажником ЭМП (электромонтажного предприятия), которое занималось монтажом электрооборудования на судах, строящихся на Судоверфи. Довольно быстро зарекомендовал себя хорошим специалистом. Ему доверяли ответственную работу по монтажу электрооборудования на танкерах. В числе лучших работников неоднократно посыпали в Баку на достройку

судов. В составе сдаточной команды он не раз ходил в неспокойное Каспийское море для сдачи судна заказчику.

И в этом весь он, мой отец: уж если играть в оркестре – то только барабанщиком; на футбольном поле – быть только нападающим, а уж если работать – то лучше всех!

В 1929 году он вступил в комсомол, а уже через два года, в 1931-м девятнадцатилетний А. Зайцев становится членом Коммунистической партии. В своем заявлении он написал: «Буду высоко, с честью нести звание члена партии...» Отличного спортсмена и хорошего организатора товарищи выдвинули на пост зам. председателя бюро физкультуры при заводе «Красное Сормово».

Как Александр Зайцев оказался на авиационном заводе? Почему ушел с «Красного Сормова»? Все объясняется просто: парень влюбился. В замечательную девушку Лиду Курицыну из Починок, с Комитетской улицы. Лида, моя будущая мать, была голубоглазой шатенкой, очень веселой жизнерадостной девушкой, певуньей и плясуньей. Она окончила авиационный техникум и работала техником на 21-м авиационном заводе. Чтобы быть ближе к девушке своей мечты, Александр перешел на авиационный завод, слесарем-монтажником в цех № 1. Там и настигла его другая любовь, ставшая, пожалуй, главной в его жизни – любовь к самолетам, к авиации, к небу.

Если верить современным ученым, которые утверждают, что черты характера передаются по наследству от отцов и дедов, не приходится удивляться, почему был так «крутой замешан» характер моего отца. В нем – удаль и отвага Георгиевского кавалера, казачьего урядника Петра Зайцева. В нем – смелость и своееволие «поповской дочки», которая, не убоявшись ни отцовского, ни божьего гнева, бросила родной дом, сытую спокойную жизнь ради любимого человека. В нем – упорство и трудолюбие его крестьянских предков. Такой парень не мог довольствоваться тем, чтобы просто ходить по земле – он рвался в небо!

Характеру отца дали огранку, пустили его энергию в нужное русло комсомол и партия. Он писал в одном из писем сормовичам: «Меня воспитали и вырастили сормовские партийная и комсомольская организации». Характер и волю закалила армия. Она приучила к организованности, дисциплине. Но все же его могучему темпераменту узки были всякие рамки, ограничения. Его крыльям было в них тесно! В этом и яркая красота его русской души, и истоки его героизма и, как ни горько, его трагедия.

«Взлетел... Сбил... Полный порядок»

Итак, мои отец и мать – Александр и Лидия – познакомились зимой 1932 года на катке в саду им. 1 мая. Вскоре после этого Александр в составе сдаточной команды уехал в Баку для достройки танкера. Лида в это время отправилась на несколько месяцев в Ленинград для прохождения преддипломной практики. Завязалась переписка, обменялись фотокарточками.

В 1932-м Лида стала техником в КБ авиационного завода № 21. Александр, вернувшись из командировки, не долго думая, рассчитался с «Красного Сормова» и устроился на авиазавод, слесарем-монтажником в цех № 1. Мама потом вспоминала: «Проходу мне не давал!». Родители Лиды – мои будущие бабушка и дедушка, Андрей Андреевич и Агриппина Ивановна Курицыны, люди трезвые, рассудительные, не очень одобряли эту дружбу. Они считали, что их дочь может найти себе более достойную партию, человека более солидного и обеспеченного...

Тогда, в 30-е годы увлечение авиацией в стране стало всеобщим, повальным и было сродни эпидемии. Александр давно мечтал о небе, прочел много книг об авиации. По воспоминанию его друзей Я. Котляра и Л. Муравьева, он мог говорить о самолетах часами, хорошо знал все новые типы машин. Дома у него была небольшая, но умело подобранный библиотека по авиаделу. Работа на авиационном заводе, proximity к крылатым машинам только укрепили его желание стать летчиком.

Летом 1933 года сормовская комсомольская организация проводила набор для военной школы летчиков. Так в августе 1933 года по комсомольскому призыву 19-летний Александр Зайцев (к тому времени уже вступивший в ряды коммунистической партии) становится курсантом Харьковской авиационной школы.

Летчик Раслевин, его товарищ по школе, вспоминал: «Как-то в товарищеской беседе я поинтересовался его (Александра) записной книжкой, где инструктор летной школы записывает замечания и оценки полетов. Оценки инструктора по полетам Саша исключительно были «отлично» и «хорошо». За овладение техникой пилотирования на учебном самолете Саша получил отметку «отлично». После учебной машины он быстро овладел боевой машиной и из школы был выпущен в строевую часть смелым, крепким командиром-летчиком. В строевой части Саша быстро завоевал авторитет своей отличной летной подготовкой и искусством смелого пилотирования».

В авиашколе характер Зайцева проявился особенно ярко. Он весь отдается изучению самолета, сложного искусства пилотажа, становится одним из лучших курсантов. В 1936 году

он закончил 9-ю ВШЛ и ЛН (Военную школу летчиков и летных наблюдателей, т.е. штурманов) с общим налетом: днем – 607 часов 18 минут, ночью – 12 часов 3 минуты, под колпаком (т.е. «слепой» полет) – 1 час 15 минут, высотный (полет на предельной высоте) – 20 минут. Это говорит о том, что летчик был прекрасно подготовлен к боевой летной работе. Стремление к скоростным полетам на большой высоте, любовь к фигурам высшего пилотажа привели его в истребительную авиацию.

За годы учебы в личной жизни курсанта Зайцева произошли серьезные изменения. В 1936 году Лида уволилась с завода и вопреки воле родителей приехала к Александру в Харьков. Сразу пошли в загс и расписались. Сняли комнату, Лида устроилась на один из харьковских заводов. Ждали первенца.

В 1937-м Александр отправил жену в Сормово, к родителям – рожать сына. К тому времени Курицыны уже смирились с выбором дочери, а родителям Саши невестка всегда была по душе...

Мама по тогдашней моде хотела назвать меня Альфредом. Отец, в то время бывший уже летчиком-истребителем 41-й авиаэскадрильи Белорусского военного округа, сумел вырваться в отпуск и, приехав в Сормово, твердо заявил: «Только Сашка». Вовремя приехал. Когда я появился на свет в сормовском роддоме, отец был вне себя от счастья, он бежал по улицам Свободы и Коминтерна и всем встречным-поперечным кричал: «У меня сын родился!»

Не исполнилось мне и недели, как отца вызвали в Москву, в Управление отдела кадров ВВС. Набирали добровольцев в Испанию и в Китай. В составе авиационной группы под командованием полковника Благовещенского и комиссара Рытова лейтенант Зайцев отправился в Китай. Так в 1937 году для него закончилась мирная жизнь...

Советские летчики («меч справедливости» – так называл их китайский народ) помогали революционным частям Китая, отражающим агрессию империалистической Японии. Самураи были очень хитрыми, бесстрашными и искусными противниками. Но лейтенант А. Зайцев сбил 5 японских самолетов. Говорят, летчиком он был от бога. Самолетом владел безупречно.

Что известно о той войне и о наших героях? Немного. Но надо помнить, что в те, теперь уже далекие годы, в жарком небе Китая, останавливая натиск японцев, советские летчики дрались и за нас, сегодняшних.

14 марта 1938 года за сбитые самолеты молодой лейтенант был награжден орденом боевого Красного Знамени и (через

звание) стал капитаном. Ему дали длительный отпуск на восстановление. И летом 1938-го, с орденом на груди и с большими деньгами, Александр приезжает в родное Сормово. Родители Лиды выделили молодой семье комнату в своем доме.

В. Кашичкин в своем очерке «Комэска А.П. Зайцев» («Красный сормович», 1965, № 84) писал: «Трудно назвать другого человека, который бы в предвоенные годы пользовался среди сормовичей такой популярностью и всеобщей любовью, как летчик-истребитель Александр Петрович Зайцев». В это как раз нетрудно поверить. В 38-м году орден Красного Знамени – первый орден республики – нечасто можно было увидеть на груди военного человека. А тут его получил свой, сормовский, 25-летний парень, бывший рабочий, а теперь летчик, капитан Зайцев.

Не успел он как следует осмотреться, как к нему в Починки повалил народ. Оказывается, кто-то из его друзей сообщил в редакцию «Красного сормовича» об этой новости, и очередной номер газеты вышел со словами привета знатному земляку под заголовком «Летчик-орденоносец тов. Зайцев в Сормове». «Тов. Зайцев, - писала газета 14 августа 1938 года, - Президиумом Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи в боевой и политической подготовке был награжден орденом Красного Знамени».

Какая яркая примета времени! Каждый номер «Красного сормовича» пестрит заголовками: «Военные действия в Китае», «Японские провокации», «Самураям не видать нашей земли!». Но в газете можно было писать только о неких «успехах в боевой и политической подготовке».

Со всех сторон Сормова к деревянному дому на Комитетской улице спешили многочисленные друзья Александра – по школе, по духовому оркестру, по работе, по футбольной команде и просто друзья с соседних улиц. Немного робея, переступали они порог дома героя-земляка, и тотчас попадали в объятия стройного, аккуратно одетого летчика. В кругу друзей вспоминали годы детства и юности, работы на заводе, вели разговоры о самолетах и авиации. И, конечно, Александр рассказывал, за что он получил боевой орден, о своих товарищах- летчиках, о советских самолетах, на которых они громили японских захватчиков. О себе говорил коротко: «Взлетел... Сбил... Полный порядок».

Весь свой отпуск Зайцев был с друзьями-сормовичами, посещал «Красное Сормово» и авиационный завод, встречался с пионерами, давал ценные советы учтетам Сормовского аэроклуба, летал на учебном У-2 над Починками. Газета

«Красный сормович» посвящала пребыванию Зайцева на родине целые страницы, помещала его портреты.

Как отец распорядился деньгами? Опять проявилась его широкая натура. Снял полностью ресторан «Плес» – единственный тогда в Сормове, а потому и весьма популярный – и пригласил туда всех своих друзей. Но денег хватило и пригодиться, и еще в Харбине купить патефон с пластинками Петра Лещенко (его записей в Советском Союзе тогда не было), и съездить вместе с женой в Крым, на отдых. Путевки и билеты были бесплатными: Сталин любил своих «соколов»...

И вновь служба в Белорусском военном округе. Семья – мы с мамой – жили тогда в Брянске. Потом «незнаменитая» финская война, в суровых условиях Заполярья (с ноября 1939 по март 1940 года). С аэродрома Ваенга (ныне Североморск) капитан А. Зайцев совершил 51 боевой вылет, сбил 1 финский самолет, за что был награжден орденом Красной Звезды.

К слову, 21 мая 1940 года отец был представлен ко второму ордену Красного Знамени (это, как известно, награда более высокая, чем орден Красной Звезды). Но какой-то начальник без объяснения причин изменил это решение...

В Заполярье капитан Зайцев летел в составе 20-го истребительного авиааполка Белорусского военного округа. А с ноября 1940 г. он – командир эскадрильи 145-го истребительного авиааполка 1-й авиадивизии Ленинградского военного округа.

Когда полк перебазировался из поселка Ваенга на аэродром Шонгуй, для семей летчиков рядом с аэродромом был построен барак. В 40-м году мы с мамой перебрались в Заполярье. Я начал помнить себя с Шонгуя...

Не могу не привести несколько строк из личного дела лейтенанта Зайцева. 1937 год, начало службы в Белорусском военном округе. «При перелете Орша-Брянск без задания на малой высоте начал пилотирование». И вывод: «Склонен к воздушному самовольству». Характер-то все равно «выпирал»: лететь по прямой в строю было неинтересно...

Да, у Александра Зайцева был беспокойный характер. Он не любил быть во втором эшелоне и неизменно оказывался там, где схватка всего горячей. Придя после окончания летной школы в часть, он пробыл «на мирном положении» всего несколько месяцев. Все остальные (и оставшиеся) дни его жизни были наполнены боевой практикой.

Он встретил Великую Отечественную войну в возрасте 29 лет, за его плечами уже был боевой опыт Китая, война с финнами, сотни вылетов, десятки воздушных сражений. Он был единственным летчиком в полку с боевыми наградами и самый

старший по возрасту. С первого дня он стал непререкаемым авторитетом и боевым учителем.

«Я вышел из реглана отца...»

Еще со школы мы помним фразу В.Белинского «Все мы вышли из «Шинели» Гоголя». Эти слова великого критика о судьбах русской литературы стали крылатыми. Но я вспоминаю их и тогда, когда думаю о своей собственной судьбе. Перефразируя классика, я мог бы сказать: «Я вышел из реглана отца». Для несведущих поясню: «регланом» называли черный летный кожаный плащ. Но о нем речь впереди...

Великая Отечественная война зацепила меня своим черным крылом в детстве.

Перед началом войны отец был комэском ИАП 145, которой базировался на аэродроме Шонгуй, в 25 километрах южнее Мурманска. Отца я помню со времен нашей жизни в Заполярье. Мы с мамой приехали туда, когда мне было три с половиной года. Эти последние мирные шесть месяцев жизни при аэродроме Шонгуй – первые яркие воспоминания моего детства...

Кругом – сплошные сопки, поросшие мхом и карликовыми березами, усыпанные валунами. Между сопками петляет быстрая речка Кола, несущая шумные воды в Кольский залив. Свой аэродром летчик называли аэродромом «на горке»: срезали вершину сопки, и на этом плоском пятаке разместили ИАП 145 – 4 эскадрильи, 51 самолет. Сегодня можно было бы сказать: взлетали как с авианосца.

Летчики-холостяки жили по эскадрильям, в блиндажах. Барак, в котором жили семейные летчики, построили на склоне сопки, ближе к реке. У нас было две комнаты, кухня – общая. Часто, гуляя, или из окна комнаты, я смотрел на бурно играющую реку. Из всей нашей обстановки запомнился письменный стол, из которого однажды, обнаружив его незапертым, я вытащил пистолет. Получил за это от отца большую взбучку – и это запомнилось.

В семейном альбоме сохранилось довоенное фото. Весна 1941 года. Мы втроем на склоне сопки. Мама улыбается, в выходном костюме, с сумочкой. Я в матроске и бескозырке, прижался к отцу. Он в гражданском, присел рядом со мной, бережно придерживает рукой...

Помню летнюю форму отца – синие брюки-галифе и блестящие, как зеркало, офицерские сапоги. Помню, что я

любил надевать его белый шелковый подшлемник: он был очень удобным и казался мне необыкновенно красивым...

Война началась 22 июня, а уже 29-го наш аэродром бомбили. Летчики потом говорили: был страшный «звездный» налет. «Звездным» называют налет, при котором самолеты летят со всех сторон. Их целью был аэродром, но наши зенитные службы сумели отстоять его. К тому же вовремя подлетели истребители 147-го полка из Мурмашей. Технику удалось сохранить практически без потерь.

А вот барак наш разбомбили полностью – его накрыло прямым попаданием. Во время налета мы укрылись в заранее подготовленной «щели». К сожалению, без жертв не обошлось: погибла целая семья – мать с двумя детьми.

Поначалу нас переселили в блиндажи летного состава. Но недолго. Во время июльского наступления немецких егерей генерала Дитля на Мурманск семьи летчиков были эвакуированы вглубь страны. Мы с мамой отправились в Сормово. Железной дорогой благополучно добрались до Ленинграда. На ленинградском вокзале в наши теплушках погрузили детей-ленинградцев, чтобы вывезти их подальше от линии фронта. Их отрывали от родителей, которые остались защищать «город Ленина». Мама вспоминала, что это была страшная сцена, она осталась в ее памяти на всю жизнь: на вокзале стоял душераздирающий стон и плач сотен людей – детей и взрослых...

Между Ленинградом и Москвой на узловой станции Бологое наш поезд среди светлого летнего дня был подвергнут страшному налету люфтваффе. Это мне запомнилось больше, чем бомбежка в Шонгее: налетели стервятники «Мессершмитты» и «Юнкерсы» (пикирующие бомбардировщики). Это был кромешный ад. Мы выскочили из вагона, куда-то бежали, мать потеряла чемодан с вещами, но мою руку не выпустила. Отлежались в какой-то канаве. У меня почему-то страха не было. Но с тех пор и до сего дня стоит у меня в глазах яростное лицо нашего солдата в каске, стрелявшего с платформы по фашистским самолетам из зенитного пулемета. Благодаря таким людям, как тот солдат, как мой отец и его боевые летуны, и живет сегодня Россия...

Потом до Горького добирались уже без приключений. Жили у бабушки в доме № 41 на улице Комитетской... Фронтовые письма, к сожалению, не сохранились. А вот письмо моей матери попало в повесть Алексея Бобунова «Поговорим о дружбе». Приведу его полностью.

«Муженьку нашему и папуське большой привет! Как живешь, Сашенька, Я и сын поздравляем тебя с высокой наградой – орденом Ленина. Мы прочли об этом в газете и

очень были рады и гордились, конечно, тобой. Сын всем говорит, что его папа скоро будет «как Ворошилов». Я страшно рада что у тебя дела идут хорошо. От души желаю, чтобы они шли так у тебя всегда. О нас не беспокойся, мы живем хорошо. Я работаю, немножко учусь, мальчик растет. Нужды у нас ни в чем нет. Большой дружеский привет всем твоим боевым друзьям. Всем им желаю покрепче, получше бить немцев и поскорее разделаться с этой отвратительной, дикой гитлеровской бандой. Целую тебя крепко и желаем много здоровья и еще больше успехов».

Сохранилось несколько фронтовых фотографий отца. На одной из них он в летнем шлеме с очками, на нем гимнастерка с двумя орденами и одной «шпалой» в петлице – капитан, командир эскадрильи. Это фотография первого военного лета, самого начала войны. Отцу 29 лет, но у него крайне усталый вид: блестит обветренное северными ветрами лицо, нахмурены брови, губы плотно скаты. Говорят, он был веселый, а по фотографии этого не скажешь. С нее смотрит лицо сильно уставшего человека. Великая Отечественная для него была уже третьей войной: и это всего за пять лет...

Помню одним днем в доме все вдруг заплакали. Это было летом 1942 года. Нам принесли похоронку. Мать, бабушка, соседки, все плакали, обнимали меня, жалели. А я не плакал. Потому что не верил в гибель отца. Знал наизусть стихи, напечатанные в газете «Красный сормович». Стихи назывались «Сталинский орел». И были в них такие строчки:

«Верный сын народа
И герой его,
Он такого рода -
Смерть не для него...»

Не верил и тогда, когда вскоре после его гибели в Горький, на 21-й завод (ныне «Сокол») прибыл за новым самолетом ЛАГГ-3 ведомый отца, двадцатилетний лейтенант Володя Габринец. Он привез нам нехитрые военные пожитки отца. В том числе летный реглан и полевую сумку. Мне, пятилетнему, навсегда врезались в память слова Володи: «Будем давить гадов до Победы». И его рука, энергично рубившая по столу, словно он накрепко припечатывал каждое слово...

Кожаный черный плащ на синей байке я с гордостью носил и в старших классах школы, и на Мурманском тралфлоте, и в институте. Теперь реглан «прописан» в музее боевой и трудовой славы завода «Сокол», в экспозиции, посвященной Александру Зайцеву.

В полевой сумке оказалась масса документальных фотографий сбитого отцом фашистского аса Герхарда Шашке и

его поверженного самолета «Me-110». Отдельный снимок вертикального киля со свастикой и знаками побед аса. Впоследствии эти фотографии помогли мне восстановить правду о трагической судьбе отца...

Я осознал, что отца нет, только тогда, когда пошел в школу – в старую деревянную, в Починках. Первого сентября учительница Полина Ивановна Морозова перед всем классом назвала меня «сыном погибшего героя» и сказала: «Ты не можешь плохо учиться». И хотя, признаюсь, учиться мне не очень хотелось – больше манила улица – эти слова мудрой учительницы подействовали: я старался и учился отлично...

Всю жизнь я искал об отце сведения, материалы, информацию – в книгах, в газетах, в архивах. Много узнал из личных бесед с его боевыми товарищами. Я хотел представить, каким он был, составить его образ из рассказов, строчек, документов, фотографий. Наверное, я немного идеализирую отца, а он был земным. И я знаю, что земной он был бы мне еще дороже. Я шел бы к нему в трудные минуты, а их в жизни было предостаточно. Он мог бы что-то подсказать, иногда подтолкнуть, а где-то и поругать. Отец есть отец. Мог бы...

Часть II Для своих – свой, для врагов – злой

Зайцев и его «зайчата»

Итак, Александр Петрович Зайцев встретил Великую Отечественную войну на Северном фронте в возрасте 29 лет, в звании капитана, в должности командира эскадрильи № 3 145-го ИАП (истребительного авиационного полка). Повторюсь, за его плечами уже был боевой опыт, десятки воздушных сражений. Он был единственный летчик в полку с боевыми наградами, а потому стал для своих товарищей боевым учителем и непререкаемым авторитетом.

Всего 11 месяцев громил он врага в небе Великой Отечественной, сбил 14 самолетов люфтваффе лично и 21 в группе. Первого «немца» сбил 25 июня 1941-го...

Северный (впоследствии Карельский) фронт – фронт особенный. Враг был остановлен на рубежах реки Западная Лица и дальше не прошел. Город-герой Мурманск оказался не по зубам горным егерям генерала Дитля, победителя Крита и Нарвика, первого в рейхе кавалера Рыцарского креста. Фронт был стабилизирован в рубежах долины Славы (тогда ее называли долиной Смерти) до октября 1944 года – года освобождения Заполярья от немецких захватчиков.

Летчики-истребители 5-го воздушного флота Германии от начала войны до 44-го года воевали почти в постоянном составе – в истребительной группе «Киркинес». Документы зафиксировали их именные потери по дням и вылетам, их достижения и количество сбитых ими советских самолетов.

Вот результаты некоторых асов истребительной группы «Киркинес» – «полярных охотников», воевавших в Заполярье в составе 5-го воздушного флота рейха.

Майор Вайссенбергер – 208 побед

Обер-лейтенант Щук – 206 побед

Майор Эрлер – 204 победы

Обер-фельдфебель Мюллер – 94 победы

Майор Карганико – 60 побед

Капитан Шашке – 20 побед + 3 корабля

Вот такие «эксперты», как они еще себя называли, действовали в небе Заполярья, и тем значительнее победа наших летчиков и завоевание победы в воздухе, хотя это произошло только в 1944 году.

А вот у Александра Петровича Зайцева летной книжки не оказалось. На мои многочисленные запросы пришел ответ из ЦАМО г. Подольска: «Летная книжка утеряна». Думаю, это не простая случайность, но об этом речь впереди.

За воздушные бои с врагом уже 22 июля 1941 года, через месяц после начала войны, комэсса А.П.Зайцев был награжден орденом Ленина. Этим же Указом орденами Ленина были награждены его боевые товарищи по 3-й эскадрилье 145 ИАП. Земляк Зайцева Николай Пискарев, командир звена, Иван Мисяков (посмертно) - за воздушный таран. Алексей Небольсин (посмертно) за огненный таран на земле награжден орденом Красного Знамени. Крепко дрались «зайчата» – так в полку любовно называли летчиков эскадрильи Зайцева.

Кстати, эскадрилья Зайцева была и самой мощной по боевой силе в BBC 14-й армии: на ее самолетах «И-16» с начала войны стояли пушки ШВАК. Да и летный состав был наиболее опытным в полку. Первой в Заполярье эскадрилья получила и более совершенные самолеты «ЛАГГ-3». Вместе с самолетами из Горького, с авиазавода № 21, прибыл и летчик-инструктор Михаил Старков.

Прежде чем продолжить рассказ, считаю своим долгом вспомнить поименно тех, кто воевал с моим отцом в его эскадрилье.

На начало войны эскадрилья № 3 состояла из 4-х звеньев по 3 самолета в каждом. Вот имена тех летчиков, которые мне удалось установить:

Соколенков Сергей, заместитель комэска, командир звена, старший лейтенант. Горьковчанин, 26 лет. Погиб 4 августа 1941 года.

Пискарев Николай, командир звена, старший лейтенант. Горьковчанин, 26 лет. 22 июля 1941 года награжден орденом Ленина. Погиб 4 августа 1941 года в воздушном бою с Шашке, в котором последний был сбит.

Шелухин Николай, старший лейтенант. Горьковчанин, 26 лет. За бой с Шашке посмертно награжден орденом Ленина. Погиб 4 августа 1941 года.

Мисяков Иван, командир звена, лейтенант, 21 год. 27 июня 1941 года в небе над Мурманском совершил таран бомбардировщика. Награжден орденом Ленина (посмертно).

Небольсин Алексей, младший лейтенант, 19 лет. За «огненный» таран на земле 30 июня 1941 года награжден орденом Боевого Красного Знамени (посмертно).

Кузьмин Борис, старший лейтенант, командир звена, 27 лет. Был ведомым Зайцева еще во время войны с Финляндией. Погиб в бою в конце 1942 года.

В апреле 1942 года состоялось «второе пришествие» Зайцева в качестве командира эскадрильи (после его пребывания в должности командира 760-го ИАП с декабря 41-го по апрель 42 года). К тому времени в эскадрилье произошла полная смена состава. Кстати, и техники тоже. Из 51 самолета «И-16», с которыми встретил войну 145-й ИАП, не осталось ни одного. Теперь эскадрилья пересела на «Аэрокобры» американского производства. Вот имена из нового состава эскадрильи, которые мне известны:

Габринец Владимир, лейтенант, 20 лет. Погиб в 1943 году.

Гончаренок Дмитрий, младший лейтенант, 27 лет. Кавалер 5 орденов, в том числе двух орденов Красного Знамени. Дослужился до командира истребительного полка, полковник в отставке. Умер в Одессе в 1986 году.

Дмитрюк Григорий. Лейтенант, 22 года. Прошел всю войну, дослужился до генерал-лейтенанта. Герой Советского Союза.

Фомченков Константин, лейтенант, 28 лет. После гибели Зайцева возглавил эскадрилью Капитан Фомченков, Герой Советского Союза, погиб в бою в 1943 году.

Знаю еще фамилии боевых товарищей отца – это лейтенанты Ибрагимов и Хижняк. Но о них кроме фамилий мне ничего, к сожалению, неизвестно.

А теперь можно продолжить рассказ о том, как воевали Зайцев и его товарищи, о той фронтовой, настоящей мужской дружбе, которая не раз выручала в самых невероятных

ситуациях, которая помогала им жить, сражаться и побеждать. Не могу удержаться, чтобы не привести фрагмент записок военного корреспондента Ильи Бражнина «Северная тетрадь», которые были опубликованы во 2-м номере журнала «Нева» за 1958 год.

«Пилотировал Зайцев с мастерской уверенностью и великолепной смелостью. Однажды зимой, возвращаясь со штурмовки, Зайцев обнаружил, что в баках остались считанные капли горючего. Было очевидно, что до аэродрома не дотянуть. Приходилось садиться, и немедля. Но местность, изрезанная высотами и заросшими кустарником лощинами, совершенно исключала возможность посадки. Тогда Зайцев обратил внимание на петлявшую внизу и сейчас скованную льдом речушку. Извилистая и узкая (местами всего в несколько метров шириной), она являлась для посадки едва ли много удобней, чем все окрестные горы и ложбины, но это был единственный шанс сохранить машину. Зайцев повел самолет на посадку и благополучно сел на узкую речушку.

В другой раз случилось, что в бою было повреждено шасси самолета. Летчики, встретившие на аэродроме возвращающегося товарища, с тревогой следили за тем, как Зайцев, не выпуская шасси, кружит над местом посадки. После нескольких кругов всем стало ясно, что он не может выпустить шасси. Тревога товарищей оказалась напрасной: Зайцев блестяще приземлился прямо на фюзеляж машины, не повредив в ней ни одного винтика.

Это, впрочем, не единственный случай, когда Зайцеву удавалось сажать лишенный шасси самолет прямо на «живот». Как-то в бою пулеметной очередью у зайцевской машины было подбито колесо. Зайцев сел на одно колесо и так чисто, что самолет не получил ни малейшего повреждения...

- Для своих свой, для врагов злой, - сказал мне как-то о Зайцеве молодой летчик его эскадрильи, и это в самом деле было так.

Капитан Зайцев был требовательным командиром, беспощадным к малейшей неисправности в материальной части. Его эскадрилья по боевой тревоге уходила в воздух первой. О суровой командирской требовательности Зайцева я слышал задолго до того, как увидел его самого, - от его товарищей и подчиненных. Во всех этих рассказах была одна примечательная особенность - я не нашел ни одного обиженного суровой требовательностью и строгостью командира. Увидя Зайцева, я понял, почему это так...

Он сидел, поджав по себе ноги, - маленький, упругий, живой. Подвижные светлые брови то взлетали вверх, то нависали над глазами. В углах губ вздрагивала улыбка - тоже

какая-то переменчивая, летучая. Выдалась минута передышки, и он окружен был друзьями. Как всегда он отдавал свой досуг товарищам по эскадрилье, озабочен был заботами каждого из них. Соколенков, лицо которого обожжено в недавнем бою, торопится уже вернуться на свое пилотское место.

- Посидишь, посидишь еще на отдыхе, - говорит Зайцев с шутливой настойчивостью. - В баню сходишь, а то смотри какой.

Потом повернул коротко стриженную голову к другому летчику:

- А ты был? Экой ты нечистый. Обязательно сходи, да попарься.

И к третьему:

- Ну как спал?

У него всегда находилось что сказать каждому из окружавших его летчиков. И он знал, что кому сказать, когда нужно осадить и потребовать, когда только посоветовать, а когда просто заглянуть в глаза своими спокойными светлыми глазами. Это был командир-товарищ, командир-педагог.

Отец-командир - эти слова в лучшем их понимании очень точно характеризуют Зайцева. Опекал и берег он своих «желторотиков». Свидетельство тому - рассказ личного механика Зайцева Ивана Григорьевича Ильина. Этот эпизод относится к тем временам, когда А.П. Зайцев был командиром 760-го истребительного авиационного полка:

«Вот как однажды комполка спас от скорого да неправедного суда летчика Илью Крупского. Тот взлетел на боевое задание по охране Кировской железной дороги, но выполнять его не стал: после взлета обнаружил, что мотор истребителя бараблит. И был вынужден вернуться. Тут на 19-летнего пилота насыли «политрабочие» - взрослые мужики, комиссар и осошибист. Сами в бой никогда не ходили, но считали, что без их присутствия в боевом коллективе не обойтись, что без их взгляда в затылок летуну никаких побед не будет. Разговор был очень тревожным: «Не выполнил боевого приказа - стало быть трус и паникер!» Вовремя вмешался майор Зайцев. «Я слетаю», - сказал он. Взлетел и вскоре вернулся, подтвердив: мотор на этом самолете действительно не тянет - отказ техники. Только авторитет опытного пилота спас юношу от трибунала».

Одним из основных и вернейших методов работы с молодыми у Зайцева был всегда личный пример. В бою, на штурмовке, он был всегда впереди своей группы. Он водил свою эскадрилью на врага по нескольку раз в день. Всем встреченным вражеским самолетам он пытался навязать бой. Штурмую наземные силы врага, он спускался до бреющего

полета. Как бы ни был враг искусен и изворотлив, при встрече с Зайцевым ему обычно не помогали ни искусство, ни изворотливость».

Яркую картину взаимоотношений в эскадрилье Зайцева, военного быта летчиков Заполярья рисует документальная повесть Алексея Бобунова «Поговорим о дружбе» (журнал «Красная новь», 1942). Чтобы читатель легче представил атмосферу того времени, оценил дух товарищества, царивший среди летчиков-«зайчат», чтобы глубже смог понять личность комэска Зайцева, приведем несколько фрагментов из этой повести. Речь от первого лица ведет в ней политрук Алексей Бобунов. Время действия - август 1941 года.

«...Уже вечерело, когда мы с капитаном Тряпичкиным вышли из командирского пункта третьей эскадрильи и направились отдыхать в жилище летчиков – глубокий блиндаж, вырытый в горе.

Нелегкое это было дело! Нужно было спуститься с высоченной крутой горы, пробраться по диким зарослям через большой ручей на дне мрачного глубокого оврага и снова подняться на такую же высокую и крутую гору, густо заросшую ельником и березняком...

- Почему блиндаж в овраге? – спросил я. – Ведь очень тяжело сюда ходить.

- А мы ходим только два раза в день: на аэродром и обратно, – ответил капитан Тряпичкин. – Близко к аэродрому размещать летный состав не рекомендуется. Опасно! Разбомбить могут. Или внезапно нападет диверсионная группа. Людей мы бережем! Блиндаж имеет запасной выход, в случае нападения нас не захлопнешь, как в мышеловке.

... Наконец спускаемся куда-то по земляным ступенькам. Вошли в узкий коридор, вырытый в земле. Шли долго, зигзагами. Открылась дверь, в лицо ударили яркий свет, пахнуло теплом. Мы были глубоко под землею, в жилом блиндаже, где помещались летчики эскадрильи капитана Зайцева. Это был их дом. Не верилось, что блиндаж находится где-то в дикой глухомани. Это была приличная городская комната. Ярко светили две маленькие лампочки от самолетных фар. Они питались от аккумуляторов. Стены и потолок блиндажа были обиты фанерой и оклеены веселенькими обоями. Дощатый пол застлан ковриками. Слева от стены – отличная печка и бачок с питьевой водой. Справа – железные койки в два яруса, накрытые синими байковыми одеялами. Около постели командира эскадрильи – столик с телефоном, какими-то приборами и картами.

Капитана Зайцева в эскадрильи не было. Дней пять тому назад с ним случилось несчастье. Он возвращался из боевого

полета после жаркой схватки с немцами. Мотор был поврежден в бою и на подходе к аэродрому сдал. Закапризничало управление, тоже пострадавшее от немецких пулеметов и зениток. Самолет «ЛАГГ-3» вышел из повиновения. Сколько ни боролся с ним капитан Зайцев, но укротить не мог. Бездушная машина словно остервенела и на полной скорости врезалась в крутой овраг, увлекая с собой и летчика. Выручили деревья, которые самортизировали удар. От самолета остались груды исковерканного металла, а Зайцев, к удивлению всех, отделался сломанной рукой, царапинами на лице и порванной нижней губой. Он находился в госпитале. Эскадрильей временно командовал капитан Тряпичкин – заместитель командира полка.

- Скучаем, дико скучаем без Зайцева! – сказал он еще на командном пункте. – И летаем, как всегда, и немцев неплохо бьем, а все чего-то не хватает. Души в эскадрилье не хватает...

- Жаль, не застали вы нашего командира. Не капитан, а целый фельдмаршал. Другого такого летчика Зайцева на целом свете не сыщешь.

И пошли рассказывать о капитане Зайцеве.

- Да, Зайцев – это человек! Это летчик! Командир, товарищ. Золотой товарищ!

Передо мной вырос гигант Зайцев с громовым голосом и грозным уничтожающим взглядом. Зайцев самолично сбил десять немецких самолетов и двадцать один самолет вместе со своей эскадрильей. Зайцев сколотил лучшую в дивизии, самую дружную, героическую, самоотверженную эскадрилью. Зайцев со своими питомцами сбил знаменитого немецкого «аса» капитана Шашке, прогремевшего на весь мир, сбившего десятки польских, бельгийских, норвежских, голландских, датских, французских, греческих и югославских самолетов. (Простим автору эти пропагандистские приемы – тогда это, видимо, было необходимо – прим. автора). Зайцев имеет орден Ленина, орден Красного Знамени, орден Красной Звезды и еще какие-то награды и отличия. Зайцев... я уж не помню все, что говорили о капитане Зайцеве.

- А главное, Зайцев для всех – друг, товарищ! – заключил капитан Тряпичкин. – До чего он товарищество понимает глубоко! Кожу с себя для товарища сдерет... Заметьте: для себя Зайцев ничего не сделает. Для товарища сделает все. Сам не бережется – товарища пуще глаза бережет. А в бою всегда и первым делом – на выручку товарищу спешит...

И друзья у Зайцева были ему под стать. Вот как понимал дружбу товарищ и земляк Зайцева командир звена старший лейтенант Николай Пискарев:

- Если у меня нет друзей, если товарищ не пойдет за меня в огонь и в воду – грош мне цена! Незачем тогда мне и жить на свете. Раз у меня нет друзей, я – дрянной человек, я одиночка. Один я ничего не сделаю, мало пользы принесу, и никому я тогда не нужен. Если я не полезу за товарища на смерть, не поделюсь с ним последним глотком воздуха, то что же я за советский человек? Мне тогда с волками нужно жить, а не с людьми. Дерьмо я тогда, а не человек! Летчик из такого не выйдет!

Именно этот дух товарищества, воспитанный Зайцевым в своей эскадрилье и не раз прошедший испытание на прочность в суровых условиях войны, и сделал это летное подразделение самым героическим, бесстрашным, самым лучшим в дивизии.

И еще один фрагмент из книги А. Бобунова «Поговорим о дружбе»:

«...По аэродрому прошел слух, что из госпиталя вернулся капитан Зайцев. Как оказалось, он просто сбежал: не выдержало ретивое сердце госпитальной тишины, покоя и надоедливого приставания врачей с осмотрами, перевязками, лекарствами. Его приходу в полку более обрадовались, чем удивились, а начальство не знало, как к его бегству отнесстись. Потянуло человека к своей братве, к аэродрому, к самолетам – ко всему родному, привычному, без чего, как без воздуха, летчику никак невозможно жить. И он не утерпел, удрал с той же разорванной губой, с исцарапанным лицом и со сломанной рукой в лубке.

- Капитан Зайцев, а как же лечение, - спросил командир.
- Все в порядке, товарищ командир! – ответил Зайцев. – Я почти здоров, вот только лубок с руки сброшу. Не могу я валяться в госпитале. Все будет в порядке, как часы!

Командир безнадежно махнул рукой...

Жить и работать с песней, с шуткой – это был стиль Зайцева. Он, кажется и умрет шутя. Товарищи рассказывали, как он разбился. Машина врезалась в крутой овраг и потонула в непролазных зарослях осин и березняка. Раздался грохот, вздрогнула земля, взвились пыль, комья, ветки. Все бросились туда. Ясно было, что даже тела капитана Зайцева не удастся извлечь из-под обломков: после такого удара от летчика обычно остается только мокре место. Груда бесформенных обломков слегка дымилась. Но вот она зашевелилась, как живая. Раздвигая ее, сбрасывая с себя железный хлам, из груды вылез живой и относительно целый капитан Зайцев с расцарапанным лицом. Из рта текла кровь. Левая рука висела плетьью. Он

кинулся перепуганным, удивленным товарищам, подбежавшим к месту аварии:

- Ничего, все будут в порядке!

Левая рука не слушалась. Зайцев сплюнул кровь, пощупал правой рукой разорванную нижнюю губу и нахмурился:

- Свинство! А целоваться теперь как же?..

Его окружили, повели на командный пункт. Прибежал врач. Никто не понимал, как Зайцев остался цел и даже жив. Инженер эскадрильи удивленно развел руками:

- Что у него, ребра тверже лонжеронов? Мотор, и тот погнулся... от него ничего не должно было остатся!

Но Зайцев шел бодро, без посторонней помощи, разговаривая, шутя. Товарищи успокоились:

- Зайчик наш, кажется, жив-здоров, - говорили они. – Ну и живуч же!

И еще один эпизод из книги А. Бобунова.

«Полеты давно кончились, в блиндаже собрались все летчики, питомцы Зайцева – молодые, веселые ребята. Посыпались смех, шутки. Пришел и капитан Тряпичкин.

- Праздник у нас сегодня! – сказал он. – Зайцев вот вернулся из госпиталя, Кузьмина с часу на час ждем...

Героем вечера все же был Зайцев. На правах больного он лежал на койке, покуривал папиросу. Капитана окружила молодежь – его «зайчата». Все старались услужить ему: зажигали спички, подавали пепельницу, звонили вместо него по телефону, стараясь всячески подчеркнуть свое уважение к нему. Делалось это не потому, что Зайцев старший, что он командир, хотя старшинство здесь не было в забвении и пренебрежении. Зайцева эти молодые летчики любили, как учителя, как главу чудесного маленького коллектива, любовно созданного им. Его любили и уважали как замечательного человека, чуткого и самоотверженного товарища, храброго бойца, умелого и заботливого командира. Даже капитан Тряпичкин, который был старше Зайцева по должности и по летам, обращался с ним дружески-почтительно.

- За стол, все за стол! – скомандовал Тряпичкин. И подняв бокал белого вина, продолжил: - Поговорим о дружбе, товарищи. – Он обвел руками вокруг стола: - Вот о капитане Зайцеве поговорим, о лейтенанте Кузьмине, вот о нем... о нем, обо мне – о всех нас, летчиках.

- Да брось, Тряпичкин! – махнул на него рукой Зайцев.
- И так все в порядке. Все нормально. Ешь котлету!

- Я уже съел. И вина немножечко выпил. И я хочу говорить о дружбе. Все мы знаем, что капитан Зайцев в воздушных боях много раз бросался на смерть, чтобы выручить

товарища, и много раз товарищи рисковали жизнью, помогая в бою Зайцеву. Вот и Боря Кузьмин... Как только тревога, так он всегда взлетает первым и один кружит над аэродромом, прикрывая взлет товарищей. Помните, один раз он один бросился на пятерых немцев (пять двухмоторных «Мессершмиттов»), ввязал их в бой, приковал к себе, а потом так насыпал на них, что они удрали – десять моторов от одного! Почему он так рисковал, почему дрался так отчаянно? Потому что товарищем прикрывал, нас с вами, наши машины, наш аэродром...

- Так это же служба, - сказал Кузьмин. – А если б вот Петя раньше взлетел? И он бы так. И каждый...

Зайцев смущенно сказал мне:

- Вы, небось, смотрите на нас на всех и думаете: «Что за чудаки тут собрались? Какие-то разговоры, сантименты!.. Как несерьезные мальчишки». Так ведь?
- Нет, не так.
- А как?
- Хорошо у вас! Здорово!
- Ну, тогда все в порядке.

...Я выбрал минуту, когда около Зайцева никого не было, и подсел к нему. Хотелось, чтобы он рассказал о наиболее интересном эпизоде, о том, как он сбил первый неприятельский самолет.

- Пожалуйста! До утра рассказывать хватить...

И он рассказал два эпизода. Оба они заняли ровно полминуты и были похожи друг на друга как близнецы:

- Взлетел я свечой... тр-рах, р-рах, сбил к чертовой матери и, конечно, благополучно сел... Все в порядке!

Но зато когда речь зашла о Кузьмине, о его боевых делах, Зайцев разошелся и рассказал действительно интересно и подробно, с товарищеской теплотой и небольшой долей дружеского юмора, и получилось хорошо.

...Красноармеец принес почту. Зайцев получил два письма – от жены и от товарища по работе на заводе, сормовца Калашникова:

«Дружище Саша! Грозный ты наш и неустранимый авиационный капитан! Ну, как живешь: как колотишь немчуру? Судя по газетам, у тебя это неплохо получается. Все мы поздравляем тебя с высокой и почетной наградой, поздравляем всем цехом, всем заводом и очень тобой гордимся. Вчера я получил твоё письмо, не успел его дочитать, как получаем газеты, а там о тебе, о твоем награждении, твоих фотографиях. Схватил я пальто и бегом на завод, врываюсь в цех, а ребята уже суют мне под нос газету и кричат наперебой: «Видел? Наш Сашка герой! Как обещал нам, так и сделал, по-сормовски!» Все

рабочие просили меня передать тебе и твоим друзьям летчикам наш стальной сормовский привет. Молодцы, ребята! Честь вам и хвала! По-нашему немца бьете, без дураков! Мы, Саша, тоже не отстаем от вас – машины для армии даем замечательные, самого высокого качества. А о количестве не спрашивай: даем столько, сколько от нас требуют, да еще и от себя прибавляем немалый процентик!»

Калашников прислал вырезки из газет «Горьковская коммуна» и «Красный сормович». Вырезки пошли по рукам. Сначала их читали молча, потом кто-то начал читать вслух. Все затахли.

В статьях речь шла о Зайцеве, о третьей эскадрилье, о ее делах, о том, чем жили все эти люди. Они читали о себе, и это их волновало. Они смотрели на себя и на свои дела глазами автора, посмотрели лишний раз и повнимательней на своего командира. И он, должно быть, показался им ближе, лучше и родней, потому что перед ними открылись некоторые новые страницы его бытия, которых они не знали раньше, а те, какие знали, сегодня показались им ярче. Хотелось еще больше любить его и уважать. Это понимал и чувствовал Зайцев. Он лежал молча, закрыв глаза ладонью, и слушал, как о нем читали его питомцы. Читали то, что писали друзья сормовские. Те и другие скромно чествовали его сегодня, и в этом чествовании приняли участие его жена и сын. Ему, может быть, казалось – не для этого ли он и закрыл глаза ладонью, – что все они находятся здесь, в блиндаже, около него, и он чувствует их тепло, их любовь и восхищение, и ему, должно быть, хотелось сделать что-то такое огромное, славное и важное, чтобы быть достойным такой любви, такого восхищения...»

«Нашла аса на камень»

Теперь, по прошествии многих лет, «итожа то, что прожил» летчик Александр Зайцев, понимаешь, что самым «славным и важным» в его боевой биографии стала победа над гитлеровским асом Герхардом Шашке.

Итак, кто же такой Шашке?

Вот что писал о нем Илья Бражин в «Северной тетради»: «Этого знаменитого летчика гитлеровцы считали непобедимым. В их глазах он был некоронованным королем воздуха. Он летал над Польшей, Англией, Грецией, Францией, и на борту его машины множились засечки, которые Шашке делал после каждой сбитой им машины. Таких засечек накопилось у Шашке уже 104...»

Алексей Бобунов в повести «Поговорим о дружбе» в чем-то вторит Бражину, но в то же время раскрывает секреты многочисленных «побед» немецкого аса, развенчивает его:

«Шашке на весь мир прославился хвостом своей машины. На нем нарисованы были все сбитые им самолеты и потопленные корабли. Каждый самолет он отмечал на хвосте опознавательным знаком той страны, какой принадлежал сбитый самолет. Этот пестро разрисованный хвост «Мессершмитта» капитана Шашке был национальной гордостью, священной реликвией, знаменем могущества и непобедимости германской авиации, а сам Шашке – национальным героем». И далее: «Мне довелось присутствовать при допросе пленного немецкого офицера-летчика. Он вставал и вытягивал руки по швам, когда при нем упоминалось имя капитана Шашке. Это имя он произносил с трепетом. Он ни за что не хотел верить, что капитан Шашке убит, что этот «бог воздуха», всегерманский и всеевропейский «ас» повержен на землю.

- О, нет, нет! – твердил он упорно. – Капитана Шашке невозможно сбить! Он сам сбил 92 самолета наших врагов. Капитана Шашке знает весь мир. Его портреты и фотографии его знаменитого «Мессершмитта» обошли все газеты и журналы земного шара... О, нет, нет! Шашке не может быть сбит!

Правда, другие немцы утверждали, что Шашке сбил не 92, а 70 самолетов европейских стран, на которые Германия нападала из-за угла. Но многие немцы, попавшие к нам в плен, утверждали, что более половины из этих 70-ти самолетов Шашке не сбил, а уничтожил на земле, внезапно нападая на незащищенные аэродромы. В большинстве случаев капитан Шашке сбивал и уничтожал не военные, а пассажирские, санитарные, транспортные и учебные самолеты.

И все же Шашке был знаменитостью германских военно-воздушных сил. Это был крупный летчик, отпетый воздушный «Джек-потрошитель», пират, стервятник и головорез, гордо носящий у себя на рукаве, на кокарде, на груди и на хвосте своей машины фашистскую свастику. С шайкой таких же головорезов, как и он сам, Шашке в первые недели войны нагло нападал на советские аэродромы...

Внимательный читатель помнит, что в начале 2-й части нашего повествования был приведен список наиболее «результативных» летчиков истребительной группы «Киркенес», и Шашке занимал там скромное шестое место «со счетом» 20 воздушных побед + 3 корабля (этота информация – из книги «Асы люфтваффе», Рига, 1992). Не 104, не 92 и даже не 70... Почему же так расходятся цифры?

Вероятнее всего, это можно объяснить работой как немецкой, так и советской пропагандистской машины. Немцы «раздували» количество сбитых Шашке самолетов для устрашения противника. Впрочем, в определенный момент это стало на руку и советской идеологической пропаганде: сознание того, что наши летчики способны сбивать таких матерых стервятников, как Шашке – «известных на весь мир», «непобедимых» - поднимало в войсках боевой дух: для нас не существует «непобедимых» врагов.

Я, конечно, мог бы, вслед за Бобуновым и Бражним, преувеличивать количество побед гауптмана Шашке, и тогда подвиг Зайцева и его эскадрильи выглядел бы более весомым. Но истина, с любым знаком – «плюс» или «минус» - всего дороже. И подвиг отца для меня не меркнет, не становится менее значимым... К тому же Шашке на тот день, 4 августа 1941 года, и впрямь был самым результативным асом в Заполярье, в группе «Киркенес». И если бы счет его побед не был прерван тогда, практически в самом начале войны, он бы, как говорится, далеко пошел, наделал бы немало бед и принес на крыльях своего самолета со свастикой немало смертей...

Судя по фотографии хвоста «Мессершмитта» Шашке, которую в полевой сумке отца привез нам лейтенант Габрине, ас действительно сбил 19 самолетов и потопил 3 корабля. Ну, с победами и «достижениями», личностью и повадками Шашке мы разобрались. Попытаемся теперь восстановить, как проходил тот знаменитый воздушный бой в августе 41-го.

Несколько строк этой воздушной схватке посвящает И. Бражин в «Северной тетради»: «Это был жестокий и длительный поединок. Две машины, угрожающие гудя и стуча пулеметами, чертили в воздухе резкие и стремительные зигзаги. Матерый немецкий ас умел летать, и он пустил в ход все, на что был способен. Но всего этого оказалось недостаточно. Машина Шашке, подбитая Зайцевым, нырнула наконец вниз и грохнулась на землю». Как-то при встрече с Бражним в Мурманске Зайцев подробно рассказал корреспонденту о том поединке. «Зайцев стал мне показывать руками, как дрался с Шашке и как сбил его. Маленькие руки его были ловки, и каждая из распластаных в воздухе ладоней была самолетом. Ладони взмывали вверх, остро падали вниз – самолеты заходили друг другу в хвост, пикировали. Бой изображался подробно, в деталях...»

Другому летописцу подвигов советских летчиков в Заполярье, уже известному нам автору повести «Поговорим о дружбе» А. Бобунову, повезло меньше: разговорить Зайцева ему не удалось. Вот фрагмент из его повести: «..И вот Шашке повержен в прах. Это сделала третья эскадрилья – Зайцев и

его «зайчата»... Меня подмывало расспросить об этом Зайцева. Вот уж кто подробно и красочно расскажет мне об этом выдающемся событии!

Я спросил. Зайцев даже не повернул ко мне головы. Он сказал поморщившись:

- Да, было такое дело. Как сбивали? Да так... Конечно, взлетели мы, стукнули его хорошенько... Все в порядке! Шашке нет! Вот, как было дело...

Я был возмущен.

- Ну разве можно об этом так рассказывать! А где подробности? Как дрались?

- Это у них, у них спросите! – показал Зайцев на летчиков. – Это они сбивали эту самую Шашку. А я только смотрел... присутствовал...

- Так кто же сбил Шашке? – спросил я капитана Тряпичкина. Он ответил прямо:

- Зайцев!
- Зайчата! – сказал Зайцев, показывая на молодежь. – Шашке сбили мы все, всей эскадрильей.

У всех был один герой, которого они почитали больше всего: эскадрилья...

И все же после всех «лирических отступлений» Бобунов дает описание этого знаменитого воздушного сражения. В его повести оно выглядит так: «В первые дни войны немцы хозяйничали в воздухе, – рассказывал мне один из командиров.

– У нас тут пока не было ни аэродромов, ни укрытий. А главное, не было опыта бороться с немцами, не знали мы их повадок... Они целыми днями висели в воздухе – то истребители, то бомбардировщики – и нападали на нас где хотели и когда хотели. Этот Шашке со своей воздушной бандой, бывало, появится над аэродромом и безнаказанно кружит в воздухе, вызывая на поединок наши истребители. А нам тогда и послать против него нечего было. Даже зениток около аэродрома еще не было. Вот Шашке и нахальничал: берет цели покрупнее, поинтересней и бомбит на выбор, расстреливает, штурмует на выбор, и все это не спеша, с чувством, с толком...

4 августа Шашке привел сюда 11 «Мессершмиттов». Они имели целью разгромить аэродром, сжечь все машины, взорвать склады, мастерские, блиндажи, изрыть воронками летное поле. Они уверены были, что им никто не помешает.

Нападение было внезапным. Но ни одна бомба не упала на аэродром. Ни одна машина не была сожжена. В воздух поднялась эскадрилья Зайцева – всего 5 самолетов. Они были впятеро слабее немецких. Капитан Шашке, должно быть, в душе посмеивался: этой ли горсти слабеньких машин



Александр Зайцев,
член сдаточной команды.
Баку. 1932 год.



Петр Иванович
Зайцев (слева),
бывший кавалерист,
георгиевский кавалер,
с 1908 года литеизщик
Сормовского завода.

Александр и
Лидия Зайцевы
в день свадьбы.
Харьков. 1936 год.



Александр и Лидия Зайцевы с сыном Сашей.
Сормово. 1939 год.



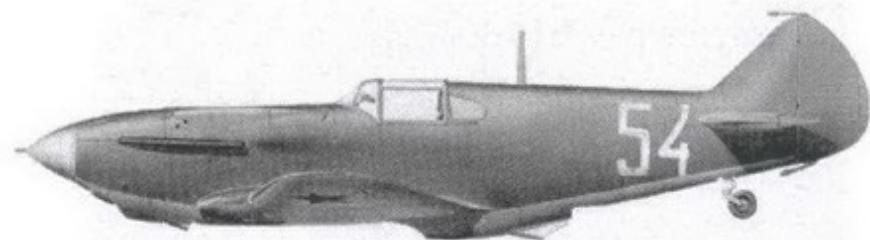
Заполярье. В районе аэродрома Шонгуй.



Семья Зайцевых в мае 1941 года. Шонгуй.

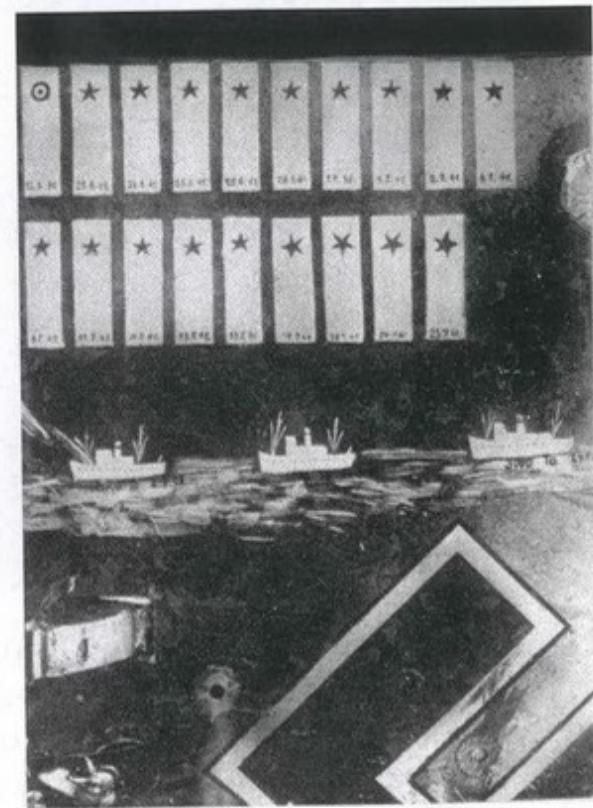


Трудное лето 1941-го.



Самолет ЛАГГ-3, построенный на Горьковском авиационном заводе № 21 (ныне ОАО «Сокол»).
На этом самолете А. Зайцев сбил немецкого аса Г. Шашке.

Фрагмент вертикального киля «Ме-110» аса Шашке со знаками его побед.



Командир ИАП 760
трижды орденоносец.

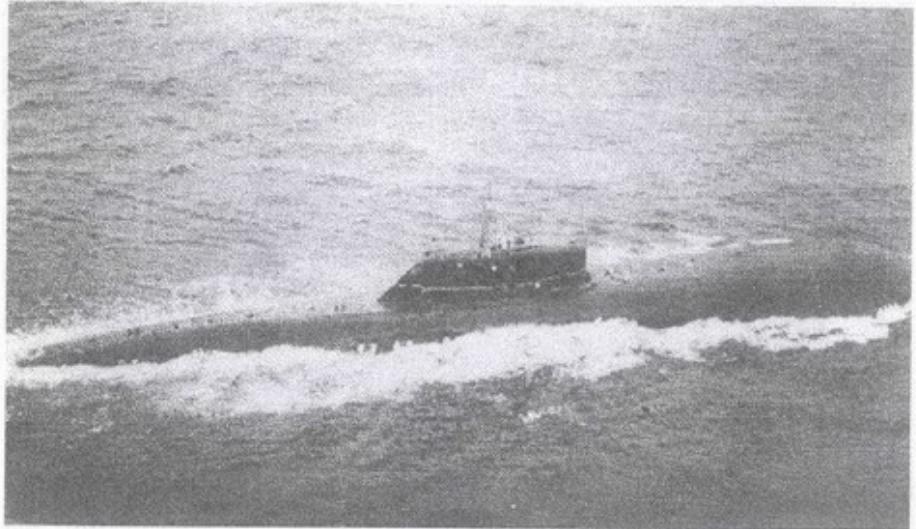
Майор А. Зайцев
1942



Все вместе: летчик Александр Зайцев,
его сын Александр и внук Александр. В год 60-летия
освобождения заполярья от немецких захватчиков
возле братской могилы. Шонгуй 2004 г.



Александр Зайцев-
кораблестроитель-подводник
на 100-летие Подводных
сил России



Атомная подводная лодка проекта 670 "СКАТ",
постройки завода "Красное Сормово"
по проекту ЦКБ "Лазурит"

справиться с его закаленными в боях, прославленными орлами!

Но еще не успела потухнуть улыбка на его лице, как один из его «орлов» задымил, вспыхнул и рухнул вниз. Через несколько минут свалился и сгорел второй «орел». Шашке уже не улыбался. Ему пришлось осторожненько отбиваться от неожиданных по дерзости и ярости атак. Он забыл о бомбежке, о сожжении неприятельских машин, об уничтожении аэродрома. Забыл даже о нападении, об атаках на противника, который поднялся ему навстречу. Ему впору было только парировать ошеломляющие, молниеносные удары, каких он не видел и не испытывал нигде и никогда.

Три-четыре потрепанных машины из его банды вскоре удрали на свою базу. В воздухе происходила такая карусель, что опасно было стрелять: можно попасть в своих. Бой длился сорок минут. Никто не помнил, чтобы где-либо так долго дрались. Наконец рухнул и прославленный «Мессершмитт» капитана Шашке с пестро разрисованным хвостом. На нем не пришлось больше рисовать советскую звезду.

Остальные стервятники удрали. За ними гнались. Сбили еще одного. Это была большая победа. Противника сломили в воздухе. Оказалось, что его можно очень просто бить. И начали бить.

- На другой день они снова прилетели. Восемь штук, - ухмыльнулся Зайцев. – Прилетели, легли на круг. Видят, поднимаются два наших ястребенка. Они повернули назад и бросились наутек. Ни разу даже не выстрелили. Испугались!
- После этого немцы очень смирины стали! – сказал Тряпичкин. – Нерешительны, трусливы, осторожны. Ни один бомбардировщик не осмеливался показываться над нашей территорией без сопровождения истребителей. Безнаказанность кончилась. Немецкой наглости как не бывало! По морде им начали давать».

А теперь позвольте и мне восстановить модель событий 4 августа 1941 года, бой с летчиками люфтваффе, в котором капитан Александр Зайцев сбил гауптмана (капитана) Герхарда Шашке. Восстановить истинную картину, количество самолетов, принявших участие в воздушном бою, количество потерь с той и другой стороны, помогли мне участник этого боя летчик-инструктор Михаил Старков и сормовский краевед Владимир Кашичкин.

Итак, на начало августа 1941 года Шашке был самым результативным асом на Северном фронте: на его счету было 19 побед в воздухе (сбил один английский и 18 советских самолетов) и три потопленных корабля (в их числе один советский).

Как добивался результатов Шашке? Тактика, применяемая им, основывалась на простом, но очень эффективном приеме. Сначала самолеты «Ме-109» парой пролетали над нашим аэродромом, как бы выманивая противника. Практически это всегда срабатывало, и дежурное звено советских истребителей взлетало. Однако, едва самолеты отрывались от земли, как позади них неожиданно появлялся «Ме-110» и расстреливал их. Чаще всего пара «Ме-109» с одним «Ме-110» появлялась около аэродрома Шонгуй, где базировался 145 ИАП. Кстати, на начало войны в полку был 51 самолет «И-16», на 1 января 1942 года осталось только 2. Так, 13 июля 1941 года Герхард Шашке сбил сразу звено из трех «И-16», взлетевших по тревоге с аэродрома Шонгуй. Это были летчики В. Ишаков, И. Шумев и В. Макаров...

4 августа немецким пилотам не удалось использовать фактор внезапности. Видимость была отличной, и служба ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения, связи) вовремя доложила о приближении самолетов противника. Четверка «ЛАГГ-3» взлетела навстречу немцам. Над аэродромом Шонгуй завязался маневренный бой, продолжавшийся более получаса.

С одной стороны в нем участвовали четыре «Ме-109» и столько же «Ме-110» из истребителей группы «Киркинес» (8, а не 11). Их целью было покончить с аэродромом Шонгуй. С другой стороны – четыре «ЛАГГ-3» и три «И-16» (всего 7, а не 5). У наших ребят был свой личный счет к фашистам. В ходе боя комизку Зайцеву на «ЛАГГ-3» удалось зайти в хвост «Ме-110» гауптмана Шашке и сбить его. Самолет Шашке упал в трех километрах (а не в 12-ти) от Шонгуга.

Итак, первоначальный счет – 8:7, конечный - 4:3.

По свидетельству выжившего в том бою Михаила Старкова наши сбили трех немцев (а не четырех, как в повести Бобунова): «Ме-110» капитана Шашке сбил Зайцев, «Ме-109» – Н. Пискарев и еще один «Ме-109» – Н. Шелухин, за что последний был награжден Орденом Ленина (посмертно). Счет был не в нашу пользу, зато сбили не «пешек», а самого «короля»!

К месту падения была послана команда. Подойти к упавшему самолету сразу не удалось – бортстрелок Шашке,unter-офицер Видман, открыл огонь. В перестрелке Видман был убит, и бойцы подошли к поверженному «мессершмитту». Гауптман Шашке был мертв, вероятно он погиб в момент падения, разбив голову о приборную доску. (Вопреки утверждению П. Кутахова – генерал-лейтенанта, Героя Советского Союза, автора очерка «Венки герою», – что Шашке был тяжело ранен в плечо и, прийдя в сознание (!), даже успел спросить, кто его сбил). С Шашке сняли знаки различия и награды, забрали документы, самолет сфотографировали и доставили все это в штаб 145 ИАП. Позднее вертикальный киль «Ме-110» со знаками побед Шашке доставили

для всеобщего обозрения в Мурманск, на площадь «пяти углов». Будучи в командировке в Мурманске в 1963 году, я видел этот киль в музее.

За сбитого Шашке 145 ИАП пришлось дорого заплатить. В этом бою были сбиты три «ЛАГГ-3» и один «И-16», погибли наши земляки-нижегородцы – старшие лейтенанты Николай Пискарев и Николай Шелухин, а также москвич лейтенант Лев Звягин. Лейтенант Михаил Старков, получив сильные ожоги, успел выпрыгнуть с парашютом.

Тяжело, нестерпимо больно терять боевых товарищев, и победа над Шашке особой радости отцу не принесла: погибли его побратимы-земляки, а выход из строя летчика-испытателя, инструктора с сормовского завода № 21 Старкова, обернулся тем, что испытателем новых машин стал А. Зайцев, как наиболее опытный летчик в полку.

Но жизнь продолжалась. Продолжалась война, и надо было воевать дальше... Командующий BBC 14-й армии полковник И.Л. Туркель в качестве награды за сбитый «Ме-110» капитана Шашке вручил капитану Зайцеву... пистолет самого Шашке. Перед строем полка Александр Зайцев заявил: «Нашла аса на камень, а всю фашистскую нечисть изведем до точки!»

Командованием 14-й армии было написано представление о присвоении капитану А.П. Зайцеву звания Героя Советского Союза. Отцу оставалось жить чуть более 9 месяцев...

Не надо ордена – была бы Родина...

Дальнейшая судьба Александра Зайцева складывалась не лучшим образом. О его взрывном темпераменте и прямолинейности я уже говорил. Вот лишь небольшое дополнение к сказанному, один казалось бы незначительный эпизод.

В марте 1942 года на приеме по случаю вручения наград английским летчикам, воевавшим в Заполярье, в присутствии высоких военачальников с той и другой стороны, Зайцев заявил с рабочей прямотой: «Спасибо, вы нам помогаете бить Гитлера, а потом мы вам поможем покончить с Черчиллем...». За что попал политорганам на заметку. В очередной раз...

30 августа при облете нового «ЛАГГ-3», поступившего в полк, майор Зайцев терпит катастрофу. Кабина «ЛАГГ-3» обладала исключительной прочностью: самолет – вдребезги, а летчик чудом остался жив. У него разбито лицо, сломана левая рука...

В ноябре группа летчиков отправляется в Горький, на завод № 21 за самолетами. Зайцев рвется на родину, эта

командировка дала бы ему возможность повидаться с семьей. Запрет... Это стало для него очередным ударом...

Вскоре Зайцева назначают врио командира 145 ИАП. Ему присвоено звание майора. А с конца декабря майор Зайцев – командир нового авиаполка 760. На вооружении – английские «Харрикейны», которые получают в ящиках в Архангельске. Сборка самолетов производится силами технической службы полка на аэродроме с экзотическим названием «Африканда», что ближе к Кандалакше. В полк разрешено взять только личного механика Ивана Ильина.

Уважение к этому человеку питаю всю жизнь. Иван Григорьевич Ильин родом из г. Пушкина (Царское Село), из интеллигентной семьи. Юношей добровольно пошел на войну с финнами. Чудом остался жив в страшной ледяной штурмовке линии Маннергейма. Затем курсы авиатехников и встреча с Зайцевым. Отцу понравилось, как работает юный техник. Бывший сормовский слесарь и сам в технике неплохо разбирался. «Был я ему как младший брат», - говорил Иван Григорьевич. После войны Ильин станет военным авианиженером, дослужится до полковника инженерной службы – начальника военной приемки на авиазаводе. Он навсегда запомнится мне как человек энциклопедически образованный, страстный любитель и знаток российской истории, патриот своей «малой родины» – Царского Села...

...А комиссаром в 760-й полк направили политрука Татьянкина, который еще с эскадрильи 145-го ИАП неотлучно ходил по пятам комэска. По меткому высказыванию И.Г. Ильина, «товарищ Татьянкин сам не летал, по форме летчика носил очень эффектно». Был образцом строевого командира и внимательно бдил за летным составом эскадрильи.

Пополнение летного состава 760 ИАП в основном состояло из летчиков ускоренного выпуска авиационных училищ военного времени. Безусые сержанты (по приказу Верховного офицерских званий им не давали) в солдатском обмундировании прибыли для боевых действий с налетом... 10-12 часов (!). Вспомним, Зайцев был выпущен из училища с налетом более 600 часов. Замечу, что немцы даже в конце войны не выпускали в бой летчиков с налетом менее 200 часов. Увидев такое «воинство», майор Зайцев воскликнул:

- Ну, теперь держись, асы-гансы!

Начал обучать летному делу молодых, как он называл их – «желторотиков». Надо было отражать налеты немцев на Кировскую железную дорогу и город Кандалакша. Полк начал нести потери летного состава. Горючее и во время войны было дефицитом. Комполка Зайцев имел право держать над аэродромом пару самолетов для прикрытия. Он же держал

четверку, на разных высотах. Четверку, чтобы быстрее научить летать молодежь и надежнее защитить аэродром. Звонит как-то на КП (командный пункт) комдив Туркель:

- Сколько у тебя в воздухе?
- Пара, - отвечает Зайцев.
- Врешь, четыре, мне с другого телефона докладывает Татьянкин.

Горяч был Александр Петрович, выхватил именной – «от Шашке» – пистолет и выстрелил в сторону комиссара. Татьянкин жив, но напуган – и с докладом к начальству. Зайцев легко отделяется для военного времени: с понижением в должности направляется в 145-й ИАП, командиром эскадрильи – «своей», третьей.

Татьянкин же – на повышение в политорганы дивизии и с орденом «на широкую грудь».

Идет апрель 1942 года. Мурманское направление самое напряженное. В апреле 145-й ИАП становится 19-м Гвардейским. В связи с этим ветераны полка награждаются боевыми наградами. Все, кроме Зайцева. Конфликт с комиссаром и комдивом не забыт. Даже звание гвардееца ему было присвоено не в апреле, как всем, а только в мае. Более того, в апреле-мае 1942 года, во время «второго пришествия» в 145-й ИАП, майор Зайцев на своей «Аэрокобре» сбил еще 3 вражеских самолета. Его личный счет становится: 14 сбитых самолетов лично и 21 – в группе. На лето 42-го такого счета не было ни у кого в Заполярье! Известно, что в начале войны звание Героя Советского Союза получали летчики, сбившие 10 самолетов лично. А в Заполярье, с его суровыми климатическими условиями, звание Героя давали за 7 сбитых самолетов (у Зайцева же – 14!) Но представление на звание Героя Советского Союза начальство 14-й армии, отозвав, больше не подавало...

Теперь подхожу к самому трагичному дню – 30 мая 1942 года – дню гибели отца.

С апреля 42-го он летал на «Аэрокобре» – американском самолете по поставке ленд-лиза. По своим летным качествам он не уступал «мессершmittам», был оборудован радиосвязью. Впервые летчик имел возможность в бою поддерживать связь со своими напарниками. Но сначала «Аэрокобры» поступали только на Карельский фронт, причем без инструкторов и инструкций. Самолет был «сырой», как говорили летчики. И только очень опытный пилот мог совладать с таким «аппаратом». Это уже в 1943 году доведет «Аэрокобру» до фронтового серийного истребителя НИИ под руководством известного летчика М.М. Громова. На этой машине прославленный ас трижды Герой Советского Союза Александр

Иванович Покрышкин будет сбивать фашистских летчиков и на нем же закончит войну. На «Аэрокобрах» закончит войну и 19-й гвардейский полк, и еще не один год будет нести службу после войны.

А в апреле-мае 42-го молодые летчики, что греха таить, боялись летать на новой заморской, сложной в пилотировании машине. Двигатель в ней располагался нетрадиционно – позади летчика, и при неудачной посадке мог задавить пилота.

Начиная с 20-х чисел мая эскадрилье было поручено изо дня в день сопровождение бомбардировщиков СБ 137-го авиааполка. А это вам не «свободная охота». Для истребителей, связанных в своих действиях обеспечением безопасности тихоходных «бомберов», это самая тяжелая работа. Ее и поручили Зайцеву: в полку на него смотрели как на «штрафника», попавшего под жернова начальства и политорганов. И «воздушный работник войны» комзск Зайцев почти ежедневно водил свою эскадрилью на сопровождение бомбардировщиков СБ.

Удача отвернулась от летчиков. Аэродром немцев Луостари не был разгромлен. Более того, 29 мая, когда эскадрилья сопровождения истребителей Зайцева, связанная боем с «мессерами», оторвалась от «бомберов», ведущий их (бомбардировщики) капитан П. принял решение вернуться назад. Это было катастрофой. Реакция командования была незамедлительной и суровой. Ведущий группы бомбардировщиков капитан П. был арестован и предан суду военного трибунала. Гвардии майор Зайцев перед очередным вылетом на сопровождение перед строем летчиков был подвергнут очередному грубому разносу со стороны комполка Рефшнейдера и комдива Туркеля.

О том, что за этим последовало, повествует скучное сообщение оперативной сводки № 30 от 30.05.42 (архив ЦАМО): «...на аэродроме Шонгуй летчик 19 гвардейского ИАП майор Зайцев на самолете «Аэрокобра» при взлете на боевое задание – сопровождение бомбардировщиков – стал пилотировать на малой высоте. На высоте 600 метров сделал переворот, и не выходя из пикирования, врезался в землю. Самолет сгорел, летчик погиб».

Я не в коей мере не могу согласиться с версией уже известного читателю г. Зефирова о самоубийстве отца, изложенной в двухтомном труде «Асы люфтваффе – дневные истребители». Не согласны с этим и боевые соратники и друзья летчика и человека Александра Зайцева.

И в то же время я постоянно задаю себе вопросы: а произошла бы эта трагедия, если бы командование 14-й армии не отозвало представление на звание Героя Советского Союза?

если бы не давило комиссарской бдительностью? Если бы не ломало его прямой характер? Почему на Зайцева оказывалось такое давление? Может быть потому, что он, сбивший за 3 войны более четырех десятков самолетов, стал слишком популярен в полку и в дивизии, что был кумиром молодых летчиков, которые старались подражать ему во всем: и в воздухе, и на земле. Это раздражало.

У Ивана Григорьевича Ильина, авиаинженера с большим практическим опытом, руководителя военной приемки на заводе, полковника инженерной службы, есть своя версия аварии «Аэрокобры» «и причины гибели Зайцева. Она кажется мне наиболее объективной.

Комзску надо было показать, что такое «Аэрокобра» в умелых руках опытного пилота. Перед вылетом на сопровождение он решил совершить показательный полет с исполнением фигур высшего пилотажа на малой высоте. Но произошел «сдвиг ветра» – аномальное явление в атмосфере, когда воздушный поток внезапно меняет направление, бросая самолет вниз. Вся трагедия в том, что это случается на небольших высотах, и летчик бессилен изменить ситуацию, которая ведет к катастрофе. Ильин уверен, что самолет Зайцева попал в «сдвиг ветра». Но, думаю, нельзя сбрасывать со счетов и морально-психологическое состояние летчика.

Принцип «делай как я» и личный пример летчика Зайцева на этот раз привели к трагическому исходу. На глазах у всех, кто в этот момент находился на аэродроме Шонгуй, самолет врезался в сопку на противоположном берегу реки Кола.

На месте разбившейся вдребезги «Аэрокобры» тела летчика не обнаружили. Видимо, оно скатилось по склону сопки в реку и было унесено ее быстрыми водами вниз по течению. Тело Зайцева, обезображенное до неузнаваемости, было найдено через сутки, на речном перекате напротив городка Коля, в 30-ти километрах от аэродрома. Опознали отца по орденам на гимнастерке, которые он никогда не снимал, даже вылетая на боевые задания...

Похоронили майора Зайцева со всеми воинскими почестями на кладбище в поселке Шонгуй, там где хоронили всех погибших бойцов. Только ордена сняли с гимнастерки и отвезли в штаб полка, семье почему-то не отдали...

В 1956 году я был студентом кораблестроительного факультета Горьковского политехнического института и проходил плавательскую практику в Мурманском тралфлоте. Мне было 18 лет, когда я впервые побывал на могиле отца. Пришел с моря – и тут же в Шонгуй. Отсюда 15 лет назад мы с мамой уезжали от войны и бомбежек в Горький, здесь я последний раз видел отца живым... Удивительно, но детская

память не подвела, я уверенно пошел на аэродром и сразу нашел его. Но был задержан: 19-й гвардейский полк только что перелетел в Германию, но аэродром еще охранялся (19-й и 20-й – это были элитные гвардейские «кутаковские» полки).

После недолгих объяснений охрана пропустила меня на аэродром. А старослужащий техник Дмитрий Иванович (фамилию его, к сожалению, не помню) проводил меня на кладбище, и мы с ним помянули и отца и его боевых побратимов. Дмитрий Иванович не был знаком с моим отцом, но много хорошего слышал об Александре Петровиче Зайцеве от однополчан: жива была в полку память об отце-командире...

Это кладбище сохранилось и в 1967 году, когда мы с мамой приезжали на 25-летие присвоения полку звания Гвардейского. Ветеранов и гостей принимал первый секретарь Мурманского обкома партии. На приеме ветераны полка обратились к нему с предложением о представлении А.П. Зайцева к званию Героя Советского Союза. Выраженное таким образом уважение к отцу, поразило и тронуло меня. На это обращение секретарь обкома т. Птицын ответил: «Это не в моей власти. Такие вопросы решает Президиум Верховного Совета СССР»...

В 1970 году в связи с расширением кирпичного завода поселка Шонгуй решено было перенести захоронение на сопку, рядом с бывшим аэродромом. Сегодня старинный русский город Кола (основан в 1264 году, на 650 лет раньше Мурманска), бережно хранит память о летчиках, сражавшихся и погибших в небе Заполярья. Их братская могила – на самой вершине сопки. Это бетонный прямоугольник размером три на пять метров, в центре которого помещен пропеллер от самолета «Аэрокобра». На сторонах прямоугольника размещены таблички с фамилиями летчиков – их около трех десятков, в том числе Героев Советского Союза Ивана Бочкова, Виктора Миронова и Ефима Кривошея. Там же табличка со словами: «Зайцев Александр Петрович, майор, 1912-1942».

Над братской могилой круто взмывает в небо самолет «МИГ-15». Его видно издалека, когда подъезжаешь к Мурманску по железной дороге: слева – самолет на фоне северного неба, справа – бурливая река Кола...

После окончания института я работал на заводе «Красное Сормово», занимался строительством и сдачей субмарин для Военно-Морского флота. Судьба как магнитная стрелка вела меня на север. И каждую командировку я находил время, чтобы побывать в Шонгее. В последний раз был на могиле отца в 2004 году, на праздновании 60-летия освобождения Заполярья от немецко-фашистских захватчиков. Всякий раз меня охватывает там двойственное чувство. Звучат

в душе слова песен Владимира Высоцкого: «На братских могилах», «Наши павшие нас не оставят в беде...», «Он не ползал на брюхе, он садился на нем»...

Их перекрывают горестные размышления об отце, человеке с крылатой душой и отважным сердцем, который будучи командиром полка, пытался наладить должную подготовку летного состава, но мелочно обвинялся в перерасходе горючего, боеприпасов, в аварийности неподготовленного летного состава, получал взыскания, понижался в должности, был обойден наградами...

Но в конце концов сердце переполняется самым главным и возвышенным – чувством гордости и уважения к летчикам Великой Отечественной, которые, даже погибнув, остались победителями.

«И у мертвых, безгласных

Есть отрада одна:

Мы за родину пали,

Но она – спасена» -

писал Александр Твардовский.

...В Коле, в Воскресенской церкви - старейшей в Заполярье, построенной русскими поморами в 16 веке, я заказал молебен – вечное поминование – отцу и его боевым товарищам...

Заключение

Вот вроде бы и все. Но осталось нечто недосказанное, о чем не могу молчать, что рвется из сердца.

Вернемся к утверждению П.С. Кутахова о том, что самолет Шашке сбил капитан Иван Бочкин.

Дмитрий Семенович Гончаренок, товарищ отца по третьей эскадрилье 145-го ИАП, обязанный ему жизнью, дожил до победы. После войны был полковником, командиром истребительного полка, базировавшегося под Одессой. Во время наших встреч он поведал мне много сокровенного.

... Павел Степанович Кутахов дослужился до главкома BBC (1969-1984), главного маршала авиации, стал дважды Героем Советского Союза, получив вторую звезду в свой 70-летний юбилей в 1984 году.

Старший лейтенант Кутахов проявил себя в 145 ИАП как очень неплохой летчик. Самый тяжелый – 41-й год – летал в паре с полковником Головней в качестве ведомого, в основном на разведывательные цели. С 1942 года – капитан, командир эскадрильи, участник воздушных боев. На апрель 1943 года имел 6 личных побед. Для получения звания Героя Советского Союза летчику в Заполярье необходимо было иметь 7 побед.

К этому времени нашим летчикам была разрешена так называемая «свободная охота». И организовалась пара «охотников» – капитан Павел Кутахов и капитан Иван Бочков, тоже имевший 6 побед. И пошли они в полет 4 апреля 1943 года добывать недостающие для звания Героев победы. Как говорится, «пошли по зайца, нарвались на медведя». Встретила их четверка «полярных охотников» – асов эскадрильи «Киркинес». Ведущий Кутахов рванул в высоту, а ведомый Бочков попал на «экспертов»...

На аэродром Кутахов вернулся без ведомого. Даже не мог сказать, где Ваню сбили, объяснить, где его искать. А на плоскостях кутаховского самолета – кристаллики льда. Летчики народ бывалый: все поняли, что произошло. И не приняли Кутахова ни как боевого товарища, ни как комэска.

Вскоре пришел Указ о присвоении И.В. Бочкову (посмертно) и П.С Кутахову звания Героев Советского Союза. Но Кутахову все же пришлось уйти в соседний 20-й гвардейский полк. На повышение. И в дальнейшем он сделал выдающуюся военную карьеру, о чем я уже сказал выше.

А как же «Венки героя» с дарением победы над немецким асом Шашке погибшему Ивану Бочкову? Неужели «совесть Господь пробудил»? Но разве по-божески, превознося одного, незаслуженно топить другого? Видимо, «подарив» Бочкову чужой подвиг, генерал хотел загладить свою вину перед ним. Только, будь Бочков жив, я уверен, он не принял бы такого «подарка», не присвоил бы чужой славы. Да и Зайцев готов был делить эту победу только по чести, по правде – с летчиками своей третьей эскадрильи.

Бытowała когда-то поговорка – «война все спишет». На эту обывательскую «мудрость», видно, и рассчитывал Павел Кутахов. Но она не сработала. Истину пришлось в конце концов признать и Кутахову. В октябре 1984 года, в год 40-летия освобождения Заполярья, в газете «Полярная правда» главком Кутахов подтвердил: «Непобедимого Шашке сбил Зайцев». Успел реабилитироваться, исправил свою ошибку и сказал правду. За два месяца до смерти... Это примирило меня с боевым летчиком Кутаховым (земля ему пухом), чего не могу сказать о молодом нижегородском, если можно его так назвать, историке и писателе – Михаиле Зефирове. И дело не только в том, что он оболгал моего отца. Михаил Зефиров, не нюхавший пыли-пороху, опубликовал около десятка томов, посвященных «подвигам» немецких летчиков в годы Второй мировой войны. В своих красочно изданных творениях он воспевает рыцарство и мастерство пилотов рейха.

По поводу творчества господина Зефирова очень точно и метко сказал Ю. Мухин в своей книге «Асы и пропаганда: дутые

победы люфтваффе» (Москва, 2004 г.): «Наш отечественный историк делает все, чтобы придать немецким асам героический вид. Действительно, как объяснишь: почему уже в первый день войны советские летчики совершили 15 таранов, а немецкие и в последний день не совершили ни одного? Доходит до забавного. Вот Зефиров дает краткие справки на кавалеров Рыцарского креста и пишет: «Калдрак Рольф, майор, погиб в районе г. Торопец Калининской области, когда его «Me-110» столкнулся с только что сбитым «Миг-1»... Ну, понятно – разве могут русские таранить? Они только и могут, что неуклюже падать...».

И обвинить летчика Зайцева в малодушии господину Зефирову ничего не стоило: ведь это не ас фашистского рейха, что с ним церемониться?

Видимо, г. Зефиров, взявший в разработку тему «асы люфтваффе», надеялся, что напал на «золотую жилу». Полагая, что тема героизма советских летчиков в годы Великой Отечественной, более полувека с пафосом преподносимая советской исторической, художественной и мемуарной литературой, приелась и стала пресной, он предлагает читателю новую тему – «герои люфтваффе», до этого практически закрытую для нас. И рассчитывает на популярность и читательский интерес к своим трудам, подавая это блюдо под острым соусом. Зефиров дает понять, что он «поднимает целину», что до него никто так глубоко не копал. А потому каждое его утверждение – непогрешимая истина.

Главная задача добросовестного историка – объективное и правдивое воссоздание событий. Этика историка не запрещает отдавать должное смелости и мастерству врага. Но по-щенячьи захлебываться от восторга перед «подвигами» палачей собственного народа, унижать его достоинство, попирать славу своих предков? Этого мне никогда не понять.

Невольно задаешься вопросом: чей заказ выполняет господин Зефиров? Кто финансирует издание его творений? Что ж, видно, можно сделать себе имя и обеспечить безбедное существование и на клевете, пусть даже весьма неуклюзой. Тревожно только от того, что кто-то из новых поколений «клонет» на яркие издания, на «оригинальность и нестандартность» подхода к теме – и поверит, и примет это за истину... Но есть и обнадеживающие факты: совсем недавно, в феврале 2006 года, в Австрии арестован и осужден на три года некий историк. Он обвиняется за отрицание существования Холокоста. Значит, искажение исторической правды наказуемо. Пусть пока в Австрии. Надеюсь, рано или поздно, к этому придет и Россия.

Завершить свой скромный труд мне хотелось бы дав слово трем авторам, которым я доверяю и которых я бесконечно уважаю.

Уже после войны главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза Александр Александрович Новиков (бывший до сентября 1941 года командующим ВВС Северного Флота), назовет А.П. Зайцева «выдающимся летчиком». Историк-исследователь воздушной войны в Заполярье Юрий Валентинович Рыбин напишет в очерке «Служили два товарища» (журнал «Авиация», 2002 г.): «Изучив по архивным документам боевую деятельность летчиков, защищавших небо над Мурманском, автор пришел к выводу, что, без сомнения, своими боевыми делами Александр Петрович Зайцев вписал не одну славную страницу в историю войны на Крайнем Севере в первые годы войны, и его имя должно бытьувековечено в народной памяти и по праву стоять в одном ряду с такими прославленными летчиками, как Б.Ф. Сафонов, Л.А. Гальченко, П.С Кутахов».

А теперь слово тебе, отец.

За подписью А.П. Зайцева в сентябре 1941 года во фронтовой газете «Часовой Севера» появилась заметка с кратким и призывным заголовком – «Победить». Я словно слышу голос отца:

- Летчику-истребителю в коротком смертельном бою часто приходится бывать на грани жизни и смерти. Но в эту минуту, когда каждый нерв напряжен, как струна, летчик не думает ни о жизни, ни о смерти. Все его воля, весь мозг подчиняется одному неистребимому желанию – победить. Ценой жизни или смерти, но победить, опрокинуть на землю крестоносного коршуна, обломать ему крылья... Победа для нас – это жизнь нашей Родины, это жизнь наших детей, их будущее. Без нее нет нам места ни на земле, ни в воздухе, без нее нет нам ни жизни, ни любви. Нет! Победа и только победа!..

Сто лучших советских асов

В интернете помещены две таблицы с фамилиями лучших, самых результативных советских летчиков в годы Великой Отечественной войны.

Эти таблицы предваряются пояснением: «Списки в предлагаемых таблицах составлены на основании открытых источников, публикаций российской (советской) и зарубежной печати. Автор взял на себя труд сверить их и, по возможности, дополнить эти списки.

Официального списка советских летчиков, имеющих 5 и более побед, не существует.

Поскольку все списки, взятые за основу, сильно отличаются друг от друга, без изучения первоисточников (т.е. архивных документов, в первую очередь – летных книжек пилотов) нет возможности указать точные данные по количеству боевых вылетов и воздушных побед. В подавляющем большинстве случаев данные в списках взяты из наградных листов и могут не соответствовать как окончательному счету летчика, так и реальному числу сбитых самолетов противника.

В общем, приведенные ниже списки – лишь ориентир для исследователей, которые возьмут на себя труд поднять архивные дела, летные книжки пилотов и сверить данные о победах с данными о потерях противника».

Скажу сразу, что имя моего отца – Александра Петровича Зайцева присутствует в обоих списках (к сожалению, объем книги не позволяет поместить списки полностью).

Первый – список результативности, в нем указывается общее количество побед летчика, количество сбитых им самолетов противника лично и в группе.

Список открывает полковник, Герой Советского Союза И. Е. Федоров (98 побед, 49 – лично, 47 – в группе); под вторым номером – А.И. Покрышкин, маршал, трижды Герой Советского Союза (80, 59, 6). Маршал авиации, трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб занимает шестую строку (64, 62). На 44-м месте уже хорошо известный читателю главный маршал авиации дважды Герой Советского Союза Павел Степанович Кутахов (42, 14, 28). Майор Александр Петрович Зайцев в этом почетном списке занимает 52-ю строку (41, 20, 21). Справедливости ради хочется заметить, что Кутахов дожил до Победы, его результат – это итог 1418-ти дней войны. Зайцев достиг практически таких же показателей всего за 11 месяцев.

Вторая таблица называется «100 лучших советских асов по эффективности». Автор рассчитал «коэффициент эффективности», разделив число сбитых летчиком самолетов на количество сделанных им боевых вылетов. Первое место в списке занимает А.В. Добродецкий (коэффициент – 0, 407), второе – Ф.К. Свеженцев (0,392). И.Н. Кожедуб занимает 20-ю строчку (0,194). На 41-м месте – Александр Петрович Зайцев с коэффициентом 0, 163. Он намного опережает А.И. Покрышкина (79-е место; 0, 133), И.В. Бочкива (88-е место; 0, 129), А.П. Маресьева (98-е место, 0,127). П.С. Кутахова в этом списке нет.

Библиография:

1. Материалы Центрального архива Министерства обороны (г. Подольск Московской области).
ОП 208384, д. 3, л. 200;
ОП 530407, д. 1, л. 7;
ОП 682523, д. 12, л. 145;
личное дело инв. 452321.
2. Кутахов П.С. Венки Герою. – В кн. «Это было на крайнем Севере». - Мурманское книжное издательство, 1965.
3. Бобунов А. Поговорим о дружбе. - «Красная Новь», 1942.
4. Бражнин И. Северная тетрадь. - «Нева», № 2, 1958.
5. Султанов И. Воздушные асы - кто они. - «Крылья Родины», 1992, № 11.
6. Рыбин Ю.В. О Сафонове не по мемуарам. - «Мир авиации», № 1, 1995.
7. Рыбин Ю.В. Служили два товарища. - «Авиация», 2000, №5, 6.
8. Советские асы. - «Восточный фронт», 1997.
9. Зефиров М. Асы люфтваффе - дневные истребители. - Москва, АТС, 2002.
10. Асы люфтваффе. - «Восточный фронт», 1996 .
11. Истребитель Р-39 Аэрокобра. - Москва, «Прометей», 1991.
12. Мухин Ю. Асы и пропаганда. Дутые победы люфтваффе. – Москва, «Яузा», ЭСМО, 2004.
13. Мариинский Е. Я дрался на Аэрокобре. – Москва, «Яузা», ЭСМО, 2005.
14. Грибанов С. Заложники времени. – Москва, Воениздат, 1992.
15. Швабедиссен В. Сталинские соколы. – Минск, Харвест, 2002.