



Государственное бюджетное учреждение культуры
«МОРДОВСКАЯ РЕСПУБЛИКАНСКАЯ
ДЕТСКАЯ БИБЛИОТЕКА»

ИНФОРМАЦИОННО-БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Лётчики – герои Великой Отечественной войны



Справочно-библиографический материал
для среднего и старшего школьного возраста

твори, выдумывай, пробуй

Саранск
2026

От составителя

Советская авиация с первых дней Великой Отечественной войны 1941–1945 годов вела активные действия на всех стратегических направлениях, и каждый её род – бомбардировочная, истребительная, штурмовая и разведывательная – внес огромный вклад в разгром фашистской Германии. Без участия авиации не проводилась ни одна операция вооруженных сил. Бомбардировочная авиация поддерживала сухопутные войска в наступательных и оборонительных операциях. Задача истребительной авиации состояла в уничтожении авиации противника и завоевании господства в воздухе. Штурмовая авиация применялась не только для поддержки сухопутных войск, но и для поражения на поле боя и в тылу танков, артиллерии, живой силы противника. Она применялась также для уничтожения техники противника, его зенитной артиллерии на аэродромах, радиолокационных станций, кораблей и судов в портах и вблизи морских побережий, для нарушения железнодорожных и автомобильных перевозок. Разведывательная авиация устанавливала районы сосредоточения противника, состав группировок его войск, авиации, ВМС, сил и средств ПВО и их маневров. Слаженные действия всех родов авиации и стали залогом успеха.

Среди авиаторов было много асов, ставших легендарными личностями: Александр Иванович Покрышкин, Иван Никитович Кожедуб, Николай Францевич Гастелло, летчики, совершавшие воздушные налеты на Берлин в начале войны. Информационно-библиографический материал посвящается этим прославленным героям.



Лётчики – герои Великой Отечественной войны

Справочно-библиографический материал
для среднего и старшего школьного возраста

Историческая справка

За годы Великой Отечественной войны советские летчики совершили около 3 млн 125 тыс. вылетов, сбросили на врага более 660 тыс. тонн бомб, нанесли неприятелю большой урон в живой силе и технике. В воздушных боях и на аэродромах уничтожено 57 тыс. самолетов противника, из них 44 тыс. в воздушных боях и 13 тыс. на аэродромах.

Советские летчики в годы войны применили свыше 500 воздушных таранов, 34 летчика совершили этот подвиг дважды, а Герой Советского Союза А. С. Хлобыстов – трижды. Около 500 экипажей повторили бессмертный подвиг Н. Ф. Гастелло, направившего свой горящий бомбардировщик на немецкую колонну с техникой. Полки авиации дальнего действия и гражданского воздушного флота перевезли свыше 83 тыс. партизан, доставили им 17 тыс. тонн вооружения, боеприпасов, продовольствия и медикаментов.

За успешное выполнение боевых заданий командования, проявленные мужество и отвагу свыше 200 тыс. воинов-авиаторов были награждены орденами и медалями, 2420 присвоено звание Героя Советского Союза, 58 удостоены этого звания дважды, двое – А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб – трижды. 228 авиационных соединений и частей удостоены звания гвардейских, 897 награждены боевыми орденами, 708 получили почетные наименования.

Боевые воздушные рейды на столицу Германии

26 июля 1941 года, немногим более месяца после начала Великой Отечественной войны, нарком Военно-Морского флота СССР адмирал Н. Г. Кузнецов вместе с командующим авиаци-



ей ВМФ генерал-лейтенантом С. Ф. Жаворонковым на встрече у И. В. Сталина выдвинули смелое предложение – организовать налет на вражескую столицу – Берлин. Верховному главнокомандующему идея понравилась: пора было поквитаться за бомбардировки Москвы, проведенные люфтваффе 22 и 24 июля.

Согласно личному приказу И. В. Сталина, ответственными за проведение операции были назначены лица, выдвинувшие предложение. Боевое командование операцией было поручено полковнику Е. Н. Преображенскому и его 1-му минно-торпедному авиационному полку 8-й авиабригады ВВС Балтийского флота. Верховный главнокомандующий знал полковника по былым заслугам: с декабря 1939 года он командовал 57-м бомбардировочным полком ВВС Балтийского флота, участвовал в Советско-финской войне и 7 февраля 1940 года был награжден орденом Ленина.

7 августа в 21:00 с аэродрома Кагул на острове Эзель взлетела особая ударная группа из 15 бомбардировщиков ДБ-3 под командованием Е. Н. Преображенского. Штурманом на командирском самолете, а значит, и флагштурманом всей группы, был капитан П. И. Хохлов. Двумя звеньями по семь самолетов командовали капитаны В. А. Гречишников и А. Я. Ефремов.

Вражеские войска ПВО совершенно не ожидали появления советских дальних бомбардировщиков в небе над рейхом. Полет проходил над морем на высоте 7000 м. Германские зенитки молчали, кое-где немцы, приняв советские самолеты за свои заблудившиеся, прожекторами любезно освещали путь красным летчикам. В 1:30 8 августа пять советских бомбардировщиков сбросили бомбы на хорошо освещенный Берлин, остальные отбомбились по берлинскому предместью и городу Штеттину. Это был полный успех. В 4 утра 8 августа экипажи без потерь вернулись на аэродром, в Берлине и Штеттине полыхали пожары. Иосиф Сталин лично поздравил летчиков с выполнением боевого задания.

В дальнейшем было принято решение подключить к бомбардировкам Берлина, наряду с флотскими силами, дальних бомбар-



дировщиков. Выбор пал на 81-ю бомбардировочную дивизию, которой командовал Герой Советского Союза комбриг М. В. Водопьянов, прославленный советский летчик, ас дальних и сверхдальних полетов, в том числе в арктических условиях, участник Советско-финляндской войны.

Из двух полков 81-й бомбардировочной дивизии после тщательного отбора была сформирована ударная группа из 10 тяжелых бомбардировщиков. Вечером 10 августа самолеты поднялись в воздух. В этот раз вражеские войска ПВО были начеку. Из 10 взлетевших машин отбомбились по цели только 6, а вернулось всего 2 самолета.

Командирский самолет был поврежден зенитным огнем и приземлился на оккупированной немцами территории Эстонии. Вторым пилотом в экипаже был эстонец Э. К. Пусэп, благодаря его знанию языка летчикам удалось выйти к своим.

Самолет старшего лейтенанта А. И. Панфилова был подбит зенитным огнем и, не дотянув до своего аэродрома, вынужденно сел на территории Финляндии. Экипаж вырыл окоп, с помощью снятых с боевой машины пушек и пулеметов четверо суток отбивался от финских солдат. Единственный оставшийся в живых стрелок-радист попал в плен к финнам. Когда война закончилась, он был освобожден.

После не слишком удачной операции 10 августа налеты на Берлин осуществлялись силами ВВС Балтийского флота. Всего с 7 августа 1941 года авиагруппа полковника Е. Н. Преображенского штурмовала Берлин 10 раз, последний вылет состоялся 4 сентября 1941 года. За этот период авиагруппа совершила 86 вылетов, на Берлин было сброшено свыше 36 тонн фугасных и зажигательных бомб.

Судьбы героев-авиаторов

13 августа 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР летчикам – участникам первого налета на Берлин пол-



ковнику Е. Н. Преображенскому, капитанам В. А. Гречишникову, М. Н. Плоткину, А. Я. Ефремову и П. И. Хохлову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Е. Н. Преображенский дослужился до звания генерал-полковника авиации (1951), служил начальником штаба (апрель 1943 – сентябрь 1944) и командующим ВВС (сентябрь 1944 – апрель 1945) Северного флота, заместителем командующего ВВС Тихоокеанского флота (1945–1946). С февраля 1946 года – командующий авиацией ВСФ.

Штурман командирского самолета П. И. Хохлов продолжил служить флагманским штурманом, сначала бригадного, потом дивизионного уровня в ВВС Черноморского флота. Дослужился до звания генерал-майора авиации. С июня 1944 года – флагштурман Управления ВВС Северного флота, с декабря 1950 года – главный штурман ВВС ВМФ СССР.

А. Я. Ефремов в звании полковника командовал авиационными полками, был заместителем командующего авиадивизии.

24 октября 1941 года при бомбежке механизированных частей врага в Чудовском районе Новгородской области героически погиб капитан В. А. Гречишников.

Гвардии майор М. Н. Плоткин погиб 7 марта 1942 года при выполнении задания по постановке мин на рейде Хельсинки.

М. В. Водопьянов в 1941–1943 годах продолжал воевать в составе 432-го и 746-го авиационных полков дальнего действия. В феврале 1946 года в звании генерал-майора авиации ушел в запас, в 1948–1950 годах участвовал в военных экспедициях «Север» и «Север-2», а в 1949 году был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда».

Э. Пусэп к апрелю 1942 года совершил 30 ночных боевых вылетов на территорию Германии. В мае 1942 года он возглавил экипаж бомбардировщика, доставившего советскую делегацию во главе с В. М. Молотовым в Великобританию и США, принявшую лично У. Черчиллем и Ф. Рузвельтом. За выполнение этой



миссии получил звание Героя Советского Союза. Позже был тяжело ранен и в 1946 году ушел в отставку в звании полковника.

Иванов, Ю. Г. Трагедия 1941-го / Ю. Г. Иванов // Ю. Г. Иванов. Иллюстрированная история оружия. – Смоленск, 2020. – С. 192–197.

Ликсо, В. В. Великая Отечественная война. Книга памяти / В. В. Ликсо. – Москва, 2021. – С. 32–39. – (История в письмах и артефактах).

Десять подвигов русских авиаторов. – Текст: электронный // pravmir.ru сайт. – URL: <https://www.pravmir.ru/desyat-podvigov-russkix-aviatorov/> <https://www.pravmir.ru/desyat-podvigov-russkix-aviatorov/> (дата обращения 21.04.2026).

Покрышкин Александр Иванович (1913–1985)

Прославленный ас Александр Иванович Покрышкин родился 21 февраля 1913 года в небольшой деревне под Новониколаевском (ныне Новосибирском). Но его детство прошло в городе, куда отец перевез семью, когда мальчику исполнилось два года.

Путь к осуществлению заветной мечты – стать пилотом – был трудным и длительным.

В семье, кроме Александра, было еще четверо детей – три младших брата и сестра. Жили бедно. Отец мечтал, чтобы старший сын поскорее начал работать и вносить свой вклад в семейный бюджет, поэтому он не одобрял увлечение Александра авиацией. Однако именно стремление стать летчиком помогло Александру выработать сильную волю, преодолеть негативные черты своего характера.

Закончив семь классов, Александр поступил в ремесленное училище. Получив рабочую профессию, он пришел работать на



машиностроительный завод «Сибсельмаш». К тому времени он остался единственным кормильцем в семье, но ему не давали покоя мысли о небе.

На заводе А. И. Покрышкин посещал планерный кружок и вскоре стал его руководителем. В 1932 году в числе лучших комсомольцев завода Александра Покрышкина направили на учебу в военно-авиационную школу. Он страстно мечтал о полетах, но ему не повезло: летное отделение в училище было закрыто, и его зачислили в отряд авиатехников.

Несколько раз А. И. Покрышкин пробовал перевестись в другое училище на летное отделение, но все попытки оказались неудачными. В 1934 году он закончил учебу. Молодой человек вместе с дипломом авиатехника получил и удостоверение пилота-планериста.

Прибыв в воинскую часть, расквартированную неподалеку от Краснодара, Александр Покрышкин возобновил свои хлопоты о поступлении в летную школу. Он написал письмо народному комиссару обороны и, наконец, добился разрешения на поступление в Качинское училище военных летчиков.

В 1939 году А. И. Покрышкин с отличием заканчивает его, получает диплом летчика-истребителя. Его направляют в воинскую часть, расквартированную в Западной Украине. Вскоре он, обретя большой опыт, становится летчиком-инструктором. До начала Великой Отечественной войны Александр Покрышкин занимается обучением молодых летчиков и проявляет себя талантливым наставником.

Впоследствии ему неоднократно будут предлагать перейти на инструкторскую работу. Но А. И. Покрышкин, считая, что профессиональный летчик должен летать, будет неизменно отказываться.

Первое боевое задание Александр Покрышкин получил на второй день Великой Отечественной войны, 23 июня 1941 года. Ему и летчику Семенову было поручено разведать переправы



через реку Прут, не ввязываясь в бой. Однако последнее условие выполнить не удалось. Пришлось сражаться с вражескими истребителями. А. И. Покрышкин в своем первом бою уничтожил немецкий мессершмитт, но и его машина была подбита, ему с трудом удалось дотянуть до своего аэродрома.

С первых дней войны Александр находился на фронте и видел, какие потери несла советская авиация. По мнению А. И. Покрышкина, причина крылась в неправильном и неумелом использовании возможностей техники, слепом следовании устаревшим инструкциям.

Начиная с зимы 1941 года, он работал над созданием новой тактики воздушного боя, проверяя теорию на практике. Александр Покрышкин первым среди летчиков-истребителей отказался от полетов в групповом строю. Теперь он стал летать в паре с ведомым. Принципы ведения боя А. И. Покрышкин выразил в краткой формуле: «Высота – скорость – маневр – огонь». Он на деле доказал, что действия пары истребителей не менее результативны, чем действия большой группы.

Но его тактика не находила поддержки у высокого начальства, которое не принимало отступления от летного устава. Несмотря на то, что летчик прекрасно выполнял все боевые задания, а его эскадрилья несла минимальные потери, его неоднократно подвергали взысканиям за нарушение режима полетов, называли его тактику полетов самодеятельностью.

Начальство постоянно задерживало представление А. И. Покрышкина к наградам и следующим воинским званиям. Дело дошло до того, что в 1942 году его даже исключили из списков полка. Но летчик не собирался отступать. «Я воюю за Родину, а не за ордена», – говорил он.

Но в мае 1943 года ситуация изменилась. Советские войска приступили к освобождению Кубани, над которой разгорелись ожесточенные воздушные бои. Это было классическое сражение за господство в воздухе. А. И. Покрышкин разработал новый



строй «кубанскую этажерку» и тактический прием «маятник», ставшие очень эффективными в боях с врагом. За Кубанское воздушное сражение А. И. Покрышкину присвоили звание Героя Советского Союза и, по распоряжению И. В. Сталина, внеочередное звание полковника. Он вновь стал командовать эскадрильей.

Теперь у него появилась возможность на деле проверять свои тактические находки, не спрашивая на то разрешения. Результаты не замедлили сказаться: сократились потери личного состава, техники. Возросло число сбитых самолетов противника. И уже через три месяца А. И. Покрышкин был удостоен второй Золотой Звезды.

К тому времени его уже хорошо знали фашистские летчики. Одно его имя приводило их в ужас. Когда самолет Александра Покрышкина появлялся в небе, наземные немецкие службы посылали своим асам предупреждение: «Внимание, внимание, в воздухе Покрышкин!»

Лишь после войны выяснилось, что лично фельдмаршалу Герингу поступали доклады о тактике ведения боя русским летчиком. Немецкое командование искало средства, чтобы ей противодействовать, потому что действия Александра Покрышкина в воздухе наносили фашистам ощутимый урон. Слава А. И. Покрышкина росла. В народе о его подвигах ходили легенды. В 1944 году он получил в качестве подарка от американского президента Рузвельта истребитель последней модели, изготовленный лично для него. Но Покрышкин предпочитал громить врагов на самолете конструктора С. Лавочкина*.

С первого и до последнего дня войны А. И. Покрышкин был на фронте. За это время он совершил более 650 вылетов, в 156 воздушных боях сбил 59 самолетов противника лично и 6 – в группе.

***Справка: Лавочкин Семен Алексеевич (1900–1960)**

Долгое время имени С. А. Лавочкина сопутствовала тайна. Такова была дань профессии конструктора самолетов. И до сих пор многое из того, что он сделал, остается тайной.



С. А. Лавочкин родился в 1900 году в семье учителя. В то время семья жила в Смоленске. Здесь мальчик пошел в школу. В 1908 году Лавочкины переехали в Рославль. Жизнь была нелегкой, но родители и трое детей не унывали. Обычно тон задавал отец, любивший рассказывать веселые истории.

В 17 лет Семен пошел служить в Красную армию. После демобилизации он поступил в МВТУ имени Баумана. Здесь Семен Лавочкин познакомился с Н. Е. Жуковским, знаменитым авиаконструктором, и стал его учеником. Преддипломную практику он проходил в КБ Туполева. В 1929 году С. А. Лавочкин защитил диплом и был направлен на работу в конструкторское бюро, которое возглавлял французский инженер Поль Эмме Ришар. В ту пору здесь работали С. П. Королев, Н. И. Камов, М. И. Гуревич и другие будущие знаменитые конструкторы.

Вскоре С. А. Лавочкин был переведен в ЦКБ под начало А. А. Чижевского, а еще через год оказался в КБ Д. П. Григоровича. В начале тридцатых годов ему была предоставлена возможность самостоятельно спроектировать истребитель. В начале 1940 года начались испытания ЛаГГ-1. Потом по требованию военных он работал над увеличением дальности полета. Так родился ЛаГГ-3, но он был тяжеловат, и для стремительных маневров ему не хватало мощности. Самолет был модернизирован и назван Ла-5. В 1943 году за свой труд С. А. Лавочкин удостоен звания Героя Социалистического Труда.

В конце 1943 года группа конструкторов, среди которых был и С. А. Лавочкин, получила задание срочно создать самолет, способный драться на высоте 13–14 км. Был создан Ла-15. В послевоенные годы С. А. Лавочкин работал над созданием МиГа-15, сверхзвукового истребителя-перехватчика «190» и двухместного всепогодного истребителя «200». Работая над истребителями, С. А. Лавочкин мечтал о создании мирной машины – пассажирского самолета сверхзвуковых скоростей.

Кто есть кто в мире / гл. ред. Г. П. Шалаева. – Москва, 2003. – С. 787–788.

Я познаю мир. Авиация и воздухоплавание: детская энциклопедия / авт.-сост. С. Н. Зигуненко. – Москва, 1999. – С. 202–207.



На фронте летчик встретил и свою любовь. Пролетев над госпиталем, где его избранница работала медсестрой, он сбросил сумку, где было письмо с признанием в любви. Конечно, это произвело впечатление на девушку. Знаменитая формула А. И. Покрышкина сработала и здесь. Молодые люди поженились, но оставались вместе до тех пор, пока не оказалось, что Мария ждет ребенка. Перед его рождением она демобилизовалась и отправилась на родину мужа, в Новосибирск. Местные власти семье своего знаменитого земляка подарили дом.

Рождение дочери почти совпало с получением высокой награды. В августе 1944 года А. И. Покрышкину, первому из советских летчиков, было в третий раз присвоено звание Героя Советского Союза. К тому времени он уже командовал гвардейской истребительной авиационной дивизией.

После окончания войны он хотел продолжать летать, но его направили учиться в Военную академию имени М. Фрунзе. Он досрочно завершил учебу и в числе лучших выпускников был принят на летный факультет Академии Генерального штаба.

Затянувшаяся учеба сослужила А. И. Покрышкину добрую службу, можно сказать, спасла жизнь. Ведь завистников у легендарного летчика было немало. Среди них был и сын Сталина Василий. Не будь А. И. Покрышкин слушателем академии, трудно сказать, как могла бы в ту пору сложиться его жизнь. После окончания академии А. И. Покрышкин был вынужден покинуть военно-воздушные силы и перейти на службу в только что организованные войска ПВО страны.

В течение трех лет А. И. Покрышкин исполнял должность заместителя главнокомандующего ПВО. В числе других военачальников он создавал противовоздушный щит СССР.

Отслужив в любимой авиации все мыслимые сроки, став маршалом авиации, А. И. Покрышкин переходит в ДОСААФ (Добровольное общество содействия армии, авиации, флоту) СССР и становится его председателем. Но и здесь он продолжа-



ет летать, передает свой опыт молодым летчикам, одновременно он входит в группу генеральных инспекторов Министерства обороны.

Окончательный уход А. И. Покрышкина с летной работы состоялся в 1980 году. Но он продолжал руководить ДОСААФом. После его смерти жена осталась верной его памяти. Она сохранила все его личные вещи, отказываясь продавать коллекционерам за любые деньги, говоря что «летчики не умирают, они просто уходят в небо».

Иванов, Ю. Г. Иллюстрированная история оружия / Ю. Г. Иванов. – Смоленск, 2020. – С. 198–203. – (История оружия).

Кто есть кто. Т. 3: П – Я / авт.-сост.: В. Белявская, П. Кочеткова, Т. Шубина. – Минск, 1997. – С. 133. – (Энциклопедический справочник).

Кто есть кто в мире / гл. ред. Г. П. Шалаева. – Москва, 2003. – С. 1146–1147.

Малая энциклопедия персоналий / сост.: А. К. Золотко, С. А. Кондратюк. – Харьков, 2001. – С. 294.

Сурмина, И. О. Александр Иванович Покрышкин / И. О. Сурмина // Самые знаменитые герои России. – Москва, 2002. – С. 401–404.

Тимофеев, А. В. Покрышкин / А. В. Тимофеев. – Москва: Молодая гвардия, 2015. – 480 с. – (Жизнь замечательных людей).

Щукин, А. Н. Покрышкин Александр Иванович / А. Н. Щукин // Знаменитые россияне: Биографический словарь-справочник. – Москва, 1996. – С. 195.



Щукин, А. Н. Покрышкин Александр Иванович / А. Н. Щукин // Самые знаменитые люди России. Т. 2: Н – Я. – Москва, 2001. – С. 106.

Я познаю мир. Авиация и воздухоплавание: детская энциклопедия / авт.-сост. С. Н. Зигуненко. – Москва, 1999. – С. 193–198.

Легендарный ас и первый трижды Герой СССР: биография Александра Покрышкина. – Текст: электронный // ВФокусе Mail: сайт. – Раздел сайта «История и культура». – URL: <https://vfokuse.mail.ru/articles/65140867-legendarnyj-as-i-pervyj-trizhdy-geroj-sssr-biografiya-aleksandra-pokryshkina/> (дата обращения 20.04.2026).

Кожедуб Иван Никитович (1920–1991)

Иван Кожедуб родился в селе Ображеевке на Украине в многодетной семье, где кроме него было еще трое сыновей и дочь. Отец всю жизнь работал на земле, но очень любил читать, приучив к этому и своего сына.

Иван подросток и, как все дети, пошел в школу. Днем учился, потом помогал матери по хозяйству, а по вечерам читал книги или рисовал красками, которые подарила учительница. Но долго учиться не пришлось. Отец отправил Ваню работать подпаском в соседнюю деревню. Правда, через некоторое время мальчик снова пошел в школу, но так и учился с перерывами, как, впрочем, многие деревенские ребяташки в ту пору.

Закончив семилетку, Иван начал работать в библиотеке, а по вечерам учился в школе рабочей молодежи. Потом он поступил в техникум химической промышленности и там стал заниматься в аэроклубе.



Позже парень поступил в летное училище, решив стать истребителем. После его окончания И. Кожедуб ждал назначения в часть, но его оставили в училище инструктором. Теперь он сам должен был учить молодых курсантов.

Когда началась война, училище перевели на военное положение, и работать приходилось с утра до глубокой ночи. В ноябре 1942 года И. Н. Кожедуба направляют на курсы усовершенствования, где он изучает новую технику, после чего попадает на фронт.

Первые боевые вылеты Иван Кожедуб совершает во время Курского сражения. Именно здесь он сбил первые фашистские самолеты. В своем блокноте И. Н. Кожедуб писал: «Бой захватывает, поглощает всего тебя целиком и ведет за всеми своими перипетиями. Тут самое главное – крепко держать себя в руках. Тут нужна молниеносная быстрота мысли, умение в какую-то долю секунды оценить сложную обстановку и тотчас найти правильное решение. Действовать стремительно, но разумно. И только тот летчик, внимание которого не поглощено процессом управления самолетом, может вовремя и с успехом атаковать врага. А этого можно достичь лишь тогда, когда в совершенстве будешь владеть техникой пилотирования».

6 августа 1943 года Иван Кожедуб решает вести бои по-новому, на бреющем полете, что требовало большого искусства и мужества. На такой высоте пилотировать самолет, распределять внимание в воздухе трудно: нужно ориентироваться, вести бой и всё время следить, как бы не врезаться в землю. И как только фашистские самолеты появились из-за кромки облаков, И. Н. Кожедуб и другие летчики внезапно показывались снизу и наносили по ним стремительный удар. 4 февраля 1944 года И. Н. Кожедубу присвоили высокое звание Героя Советского Союза. В то время ему было двадцать три года.

Шли фронтовые будни. Новые боевые вылеты, новые сражения, новые сбитые самолеты. Лишь за одну неделю Ивану Кожедубу удалось сбить восемь вражеских самолетов. Всего к этому



времени на его счету было сорок пять сбитых самолетов врага. В августе 1944 года грудь И. Н. Кожедуба украсила вторая Золотая Звезда Героя Советского Союза.

Последний год войны Иван Кожедуб летал как свободный охотник. Вьюжная, сырая зима и ранняя дождливая весна не давали вести бои выше, чем на полкилометра от земли. А это требовало отличной техники пилотирования и высокого боевого мастерства. Летчики давно уже убедились, что свободный поиск противника, осуществляемый мелкими группами, дает отличные результаты, если он ведется с подлинным мастерством. Таким был знаменитый бой шестерки «лавочкиных», возглавляемых И. Н. Кожедубом, против тридцати «Фокке-Вульф-190». Этот бой наблюдал командующий армией, который телеграфировал: «По мастерству, красоте и спаянности этот бой является триумфом советской авиации. Поражен отвагой и мастерством наших летчиков».

Шли последние месяцы войны. Гитлеровцы делали отчаянные попытки оттянуть поражение. В один из таких дней И. Н. Кожедуб встретился с немецким реактивным самолетом и после напряженного боя сбил его. Летчик вспоминал: «...Вижу, из-за дымки на высоте 3500 м внезапно появляется самолет. Не замечая нас, он идет вдоль Одера на скорости, предельной для наших «лавочкиных». Всматриваюсь: это, безусловно, реактивный самолет. Быстро разворачиваюсь, даю мотору полный газ, начинаю его преследовать. Летчик-фашист, очевидно, не смотрел назад, надеясь на большую скорость своего самолета. Я опасаясь, что, заметив нас, он, по обыкновению, уйдет. «Выжимаю» из машины максимальную скорость, стараюсь сократить дистанцию и подойти под вражеский самолет...»

С волнением открываю огонь. Реактивный самолет, разваливаясь на части, стремительно падает вниз...»

Началось наступление на Берлин. Мощные танковые соединения, тысячи орудий, целые армады истребителей, штурмо-



виков, бомбардировщиков готовились к последнему удару, к решительному штурму германской столицы. Наша авиация вместе с артиллерией уничтожала долговременную оборону немцев, аэродромы, сбивала вражеские истребители. 17 апреля 1945 года в последнем бою над Берлином Иван Кожедуб сбил свой последний, шестьдесят второй вражеский самолет. 18 августа 1945 года он услышал по радио Указ Президиума Верховного Совета о награждении его третьей Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Уже после окончания войны И. Н. Кожедуб встретился со знаменитым авиаконструктором С. А. Лавочкиным и впервые увидел, как делают те самолеты, на которых он воевал. Лавочкин незримо сопровождал летчика в каждом полете, а вторым незримым другом был Б. Г. Шпитальный* – создатель того оружия, которым Кожедуб сбил все «свои» – от первого до шестьдесят второго – самолеты противника.

***Справка: Шпитальный Борис Гаврилович (1902–1972)**

Конструктор всего пулеметно-пушечного вооружения самолетов во время войны Борис Гаврилович Шпитальный родился в Ростове-на-Дону в семье механика. В 1908 году семья переехала в Москву. Любопытного мальчишку все время тянуло к новым машинам и механизмам. Тяга к изобретательству появилась у него с юности.

После школы в 1919 году он начал свою трудовую деятельность с должности помощника машиниста на Северной железной дороге, в 1921–1922 гг. занимал должность механика на Мытищинском вагоностроительном заводе, а в 1923 году стал работать в лаборатории гидравлических установок при Тимирязевской сельскохозяйственной академии.

Одновременно с работой Борис учился в Московском механическом институте им. М. В. Ломоносова на кафедре авиационного машиностроения. Уже в то время Б. Г. Шпитальный задался целью создать скорострельный пулемет, но для этого не хватало ни опыта, ни знаний.

После учебы в институте он был направлен на работу в Научный автомоторный институт в Москве, а вскоре перешел в проектно-конструкторское бюро Тульского оружейного завода. Именно здесь он смог



приступить к осуществлению своего давнего замысла. В конце 1930 года в соавторстве с И. Комарницким был изготовлен первый в мире образец авиационного скорострельного пулемета, который был принят на вооружение в 1932 году. В 1937 году пулемет был модернизирован и прошел испытания в ходе советско-финской войны и в первых боях Великой Отечественной.

В 1932 году в соавторстве с С. Владимировым был разработан 12,7-мм крупнокалиберный авиационный пулемет ШВАК. На основе этого пулемета Б. Шпитальный и С. Владимиров разработали 20-мм пушку ШВАК. Впервые ее применили на истребителях И-16 во время боев с японцами в районе реки Халхин-Гол в 1939 году. К началу войны эти пушки стали основным оружием советских истребителей и штурмовиков. В 1941 году пушки ШВАК устанавливались на легких танках Т-30 и Т-60, что позволило увеличить мощность их огня в десятки раз.

За выдающиеся заслуги в создании новых образцов вооружения Б. Г. Шпитальному было присвоено звание Героя Социалистического Труда, ему дважды присуждалась Государственная премия СССР. Он был награжден двумя орденами Ленина, орденом Суворова III степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, а также многочисленными медалями.

Михайлов, Л. Е. Шпитальный Борис Гаврилович / Л. Е. Михайлов // Михайлов Л. Е. Стрелковое оружие. – Москва, 1998. – С. 175.

Шпитальный Борис Гаврилович // Кто был кто в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. О. А. Ржешевского. – Москва, 2000. – С. 282.

Когда война закончилась, И. Кожедуб был еще совсем молодым человеком, и впереди у него была вся жизнь. Он не стал почитать на лаврах, учился дальше, накапливая теоретические знания. Он окончил Военно-воздушную академию и Академию Генерального штаба. В 1985 году ему было присвоено звание маршала авиации. Опытный летчик, блестящий стратег, И. Н. Кожедуб был сначала заместителем, а потом и командиром авиадивизии. Затем служил в качестве первого заместителя командующего авиацией



военного округа. С 1971 года он несколько лет работал на руководящей должности в центральном аппарате Военно-воздушных сил, а с 1978 года находился в группе генеральных инспекторов Министерства обороны.

И. Н. Кожедуб работал и служил до последней минуты своей жизни, стремясь сделать как можно больше. Ведь он как никто другой знал цену жизни, любил жизнь и воевал за нее.

Бодрихин, Н. Г. Кожедуб / Н. Г. Бодрихин. – Москва: Молодая гвардия, 2010. – 429, [2 с.]. – (Жизнь замечательных людей).

Кто есть кто. Т. 2: К – О / авт.-сост. В. Белявская, П. Кочеткова, Т. Шубина. – Минск, 1997. – С. 79. – (Энциклопедический справочник).

Кто есть кто в мире / гл. ред. Г. П. Шалаева. – Москва, 2003. – С. 703–705.

Окороков, А. В. Секретные войны СССР: самая полная энциклопедия / А. В. Окороков. – Москва, 2015. – С. 717–718. – (Все войны России).

Щукин, А. Н. Кожедуб Иван Никитович / А. Н. Щукин // Самые знаменитые люди России. Т. 1: А – М. – Москва, 2001. – С. 413.

Я познаю мир. Авиация и воздухоплавание: детская энциклопедия / авт.-сост. С. Н. Зигуненко. – Москва, 1999. – С. 193–198.

Лётные качества и количество. Как Иван Кожедуб стал лучшим асом и пророком. – Текст: электронный // ВФокусе Mail: сайт. – Раздел сайта «История и культура». – URL: <https://vfokuse.mail.ru/news/66483800->



lyotnye-kachestva-i-kolichestvo-kak-ivan-kozhedub-stal-luchshim-asom-i-prorokom/ (дата обращения 22.04.2026).

Гастелло Николай Францевич (1907–1941)

Имя летчика капитана Николая Гастелло вошло в историю, став символом беззаветной смелости. 26 июня 1941 года, на пятый день Великой Отечественной войны, экипаж Николая Гастелло поднялся в воздух и взял курс на скопление крупных механизированных военных частей гитлеровцев – танков, бензоцистерн и автомобилей. Скопление это находилось неподалеку от поселка Радошковичи в Минской области. Зайдя с северной стороны колонны, Н. Гастелло резко повернул на юг. Маневр оказался удачным – намеченная цель была достигнута, бомбы точно сброшены в цель, туда, где находилось скопление военной техники противника.

Теперь Николаю Гастелло предстояло предпринять повторную атаку, но именно в это время обнаружилось, что бензобак самолета Н. Гастелло пробит. Ситуация складывалась таким образом, что экипаж Н. Гастелло уже не смог бы долететь до советской военной базы. А внизу, там, куда должен был вскоре упасть самолет, простиралась оккупированная земля. И Николай Гастелло направил самолет туда, где располагались немецкие цистерны с бензином. Гастелло погиб, подорвав скопление вражеских танков и автомобилей.

Подобный подвиг не был первым в истории Великой Отечественной войны. Счет таранам открыл старший лейтенант В. Иванов. Его часы, остановившиеся в момент столкновения, показывали 4 часа 25 минут 22 июня 1941 года. С начала войны прошло менее получаса. Только в первый день войны советские летчики таранили врага 19 раз! Огненный таран Николая Гастелло послужил примером для множества отважных летчиков, которые ценой собственной жизни поражали большое число военных сил противника.



Отец Николая Гастелло, Франц Павлович, был родом из Белоруссии, из небольшой деревни Плужины. Осенью 1900 года он переехал жить в Москву, где первые десять лет прожил на Пресненской заставе. Здесь он познакомился и вскоре женился на Анастасии Кутузовой, а через два года после свадьбы, в 1907 году, 25 апреля, у них родился сын Николай. С детства Николай гордился своим отцом, всегда и во всем хотел быть на него похожим.

С 1915 по 1921 год Николай учился в московской школе, расположенной на 9-й Сокольнической улице. Евгения Степановна Таланникова, любимая учительница Николая, вспоминала впоследствии, что Гастелло был прилежным учеником, всегда добросовестно относился к учебе. И уже с первого класса Николай Гастелло стал интересоваться авиацией, делая бумажные модели различных самолетов. Еще одним увлечением Николая была живопись. Он рисовал пейзажи и портреты, которые часто перерисовывал с различных литографий, а в школе оформлял стенгазеты. Николай играл в футбол и был бессменным капитаном школьной футбольной команды, увлекался игрой на гармонии, а также вместе с другими детьми мастерил различные поделки из глины или из дерева. Из всех его увлечений главным было увлечение авиацией. В старших классах Николай уже делал модели самолетов в своей домашней мастерской.

После окончания школы Николай был направлен с биржи труда на работу – учеником столяра в учебные мастерские Московского дома подростков. Вскоре Николая переводят в мастерскую по изготовлению мебели, где он становится увлеченным специалистом-столяром.

В 17 лет Николай поступает работать в литейный цех – туда же, где работал его отец, а затем, заинтересовавшись механикой, он переходит работать в механический цех. Работая, Николай не забывает об одном из своих увлечений – футболе. Заводская футбольная команда «Казанка» считалась в то время одной из лучших местных футбольных команд, и Николай Гастелло играл



в ней защитником. Зрители запомнили его как смелого и ловкого игрока, у Н. Гастелло на стадионе было множество болельщиков.

В свободное время повзрослевший Николай продолжал заниматься конструированием самолетов и планеров. В работе ему теперь помогал младший брат Виктор, который выполнял его мелкие задания в то время, пока старший брат был на работе.

Вскоре Николай познакомился с Анной Матросовой, которая стала его женой.

В 1930 году Николай Гастелло работал на заводе имени Первого мая. В это время здесь осваивали производство новых машин. Сначала Николай работал слесарем, затем токарем. Несколько позже ему была поручена более серьезная и ответственная должность нормировщика. Именно с того времени, как Николай Гастелло приступил к выполнению своих обязанностей, руководство завода стало замечать, что производительность труда возросла. Н. Гастелло стали ставить в пример, как образцового, трудолюбивого и ответственного работника. Николай часто вносил собственные рационализаторские предложения, целью которых было повышение производительности труда и улучшение условий труда рабочих. Свободное от работы время он проводил с семьей – теперь в Москве жила и его прежняя, родительская, семья.

В августе 1932 года Николая направляют на учебу в Луганское летное училище. Так сбылась его давняя заветная мечта. Свой первый учебный полет Николай Гастелло совершил на самолете У-2. Парень был так сильно увлечен авиацией, что по окончании учебных полетов часто наблюдал за тем, каким образом механики ремонтируют самолеты, подготавливают их к полетам. Он предлагал им свою помощь, и специалисты часто удивлялись, откуда у начинающего летчика такие обширные знания и способности. Усердно изучал Николай также литературу по технике пилотирования.

По окончании училища Николай Гастелло получил звание младшего летчика и был направлен в бомбардировочную часть. Здесь он отлично овладел техникой пилотирования не только



маленькими самолетами, на которых обычно проходили учебные полеты, но также хорошо научился летать на самолетах У-2, И-5. С декабря 1933 по ноябрь 1934 года Н. Гастелло – пилот 82-й авиационной эскадрильи 21-го авиаполка; затем, в ноябре 1934 года он получает звание младшего лейтенанта, а в марте того же года становится командиром корабля 2-й тяжелобомбардировочной эскадрильи. Тяжелая авиация была давней мечтой Николая Гастелло. Здесь, в боевом полку, он освоил полеты на более сложных тяжелых самолетах, таких, как ТБ-3, Р-5. В воспоминаниях сослуживцев Николай остался человеком с большим жизненным опытом, широкими знаниями и умением жить в коллективе.

С 24 мая 1941 года Н. Гастелло – командир эскадрильи 207-го дальнебомбардировочного авиаполка. В первые дни войны экипажи этого полка наносили мощные удары по группировкам танковой дивизии и мотопехоте гитлеровской армии в районе Бреста. Несколько десятков вражеских танков и автомобилей было уничтожено. 23 июня 1941 года экипажи эскадрильи Николая Гастелло особенно отличились. В результате прямого попадания был сильно поврежден самолет, командиром которого был Н. Гастелло. До своей военной базы ему пришлось дотягивать на одном моторе, но он сумел благополучно совершить сложную и опасную посадку. Однако боевой самолет был больше не пригоден к действиям, и экипажу пришлось подготавливать для себя новую машину. 24 июня летный состав находился на своем аэродроме, ожидая приказа к началу боевых действий. В то время на высоте около 100 метров появился самолет противника и открыл стрельбу по месту, где группировалась военная эскадрилья. Капитан Н. Гастелло быстро сориентировался, открыл огонь по противнику из бортового пулемета и вывел из строя правый мотор вражеского самолета. В результате решительных и оперативных действий немецкий экипаж был взят в плен, а Николай Гастелло получил награжденный лист.



События, которые произошли на пятый день войны неподалеку от шоссе Молодченко – Радошковичи, впоследствии стали известны всему народу. Именно в этот день экипаж Николая Гастелло совершил свой бессмертный подвиг, думая в последнее мгновение жизни о том, чтобы отдать свой последний долг Родине. Николаю Гастелло было 34 года. Вместе с ним погибли и остальные члены экипажа – Анатолий Бурденюк, Алексей Калинин и Григорий Скоробогатов.

28 июля 1941 года в газете «Правда» был опубликован указ Президиума Верховного Совета СССР, в котором говорилось: «За образцовое выполнение боевого задания командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявление при этом отваги и героизма присвоить звание Героя Советского Союза... капитану Гастелло Николаю Францевичу».

Подвиг Н. Гастелло стал примером для многих летчиков. 24 августа 1941 года лейтенант С. И. Колыбин направил свой самолет на скопление сил противника неподалеку от переправы через Днепр. По чистой случайности его отбросило взрывной волной самолета – герой остался жив. 3 декабря 1941 года наземный таран совершил Василий Данилович Азаров, которому впоследствии также было присвоено звание Героя Советского Союза. Пример Н. Гастелло вдохновил на подвиг многих людей, не пожалевших своей жизни ради того, чтобы внести свой последний вклад в дело освобождения Родины.

Алексеев, С. П. Капитан Гастелло / С. П. Алексеев // Алексеев С. П. Сто рассказов о войне. – Москва, 2010. – С. 8.

Гастелло, В. Н. Мой отец – капитан Гастелло / В. Н. Гастелло. – Москва: Звонница-МГ, 2006. – 352 с. – (XX век: Лики, лица, личины).



Гастелло, Н. Ф. Рассказ о брате: документальная повесть / Н. Ф. Гастелло. – Москва: ДОСААФ, 1977. – 184 с. – (За честь и славу Родины).

Коваленко, Д. Л. Подвиг Николая Гастелло. Первый огненный таран Великой Отечественной войны / Д. Л. Коваленко. – Москва: Духовное преображение, 2020. – 16 с. – (Бессмертный полк).

Сурмина, И. О. Николай Францевич Гастелло / И. О. Сурмина // Самые знаменитые герои России. – Москва, 2002. – С. 404–408.

Шпанов, Н. Н. Николай Гастелло: [сокращенный вариант биографической повести] / Н. Н. Шпанов. – Москва: Военное издательство, 1948. – 128 с.

Яковлев, Ю. Я. Друг капитана Гастелло / Ю. Я. Яковлев. – Москва: Детская литература, 2021. – 109 с. – (Военное детство).

Герой – посмертно, слава – навсегда: подвиг Гастелло. – Текст: электронный // Дилетант: исторический журнал для всех: сайт. – Раздел сайта «Статьи». – Текст: электронный. – URL: <https://diletant.media/articles/29540963/> (дата обращения 24.04.2026).



Составитель

зав. сектором информационно-библиографического отдела И. А. Фомина

Компьютерная верстка и техническая редакция

О. Ю. Протченко

Ответственный за выпуск

зам. директора по научной работе С. А. Грибова