МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ

РАДИОТЕХНИКИ, ЭЛЕКТРОНИКИ И АВТОМАТИКИ

(ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ)

# РЕФЕРАТ

на тему "Авиаэскадрилия Нормандия-Неман"

по гоммунитарной подготовке

## Взвод 44

## Студент: Киселев А.В.

Москва 2000г.

СОДЕРЖАНИЕ:

|  |  |
| --- | --- |
| АВИАПОЛК “НОРМАНДИЯ—НЕМАН” | 3 стр. |
| ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ | 3 стр. |
| “НОРМАНДИЯ” ВСТУПАЕТ В БОЙ | 4 стр. |
| В НЕБЕ НАД КУРСКОЙ ДУГОЙ | 4 стр. |
| В БОЯХ ЗА СМОЛЕНСК | 7 стр. |
| ПЕРЕД НОВЫМИ БОЯМИ | 8 стр. |
| НЕЛЕПЫЕ СЛУЧАЙНОСТИ, ТРАГИЧЕСКИЕ ОШИБКИ... | 9 стр. |
| “444... В ВОЗДУХЕ “МЕССЕРЫ” И “ФОККЕ-ВУЛЬФЫ” | 10 стр. |
| ПОСЛЕДНИЕ БОИ | 13 стр. |
| С ПОБЕДОЙ ВО ФРАНЦИЮ | 15 стр. |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 15 стр. |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ | 16 стр. |

АВИАПОЛК “НОРМАНДИЯ—НЕМАН”

В конце 1942 года, когда Красная Армия после упорной обороны на Волге перешла в контрнас­тупление, в Советский Союз для участия в боях прилетела группа французских добровольцев-авиаторов. Эта авиагруппа была сформирована по соглашению между Французским националь­ным комитетом, возглавляемым генералом де Голлем, и Советским правительством. Француз­ские летчики, входившие в состав авиагруппы, должны были представлять “Сражающуюся Францию” на советско-германском фронте. По желанию летного состава ей было присвоено на­именование “Нормандия” в честь французской провинции, которая больше других пострадала от немецкой оккупации. Так возникла француз­ская истребительная авиационная эскадрилья “Нормандия”, боевая слава которой облетела потом весь мир. Эскадрилья приняла и герб про­винции Нормандия — квадрат красного цвета с двумя золотистыми львами. Впоследствии, она была пополнена и стала полком “Нормандия— Неман”, в состав которого входили уже три эс­кадрильи, носившие названия трех главных нор­мандских городов: “Руан”, “Гавр” и “Шербур”.

Эскадрилья “Нормандия” включала в основ­ном летно-технический состав истребительного отряда, базировавшегося на французской авиа­ционной базе Раяк на Ближнем Востоке. Поэто­му в дальнейшем летчики “Нормандии” называ­ли себя раяками, и не раз во время воздушных боев в эфире раздавалось то предупреждающее “Раяки, внимание!”, то призывное “Раяки, впе­ред!”

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

В числе первых в Советский Со­юз прибыло 14 летчиков. Группа технического состава насчитывала 58 человек.

Почти с первых дней пребывания в СССР эс­кадрильей “Нормандия” командовал одинизпопулярнейших французских летчиков-истре­бителей майор Жан Луи Тюлян. Этот 35-летний офицер с безукоризненной строевой выправкой был потомственным авиатором. Ко времени прибы­тия в Советский Союз на боевом счету Тюляна было шесть сбитых немецких самолетов.

Заместителем Тюляна был не менее опытный боевой летчик 32-летний капитан Альбер Литольф. В Советский Союз Литольф прибыл, имея на бо­евом счету 10 побед. Впервые он повстречался с немецкими летчиками в воздухе в ноябре 1939 го­да над Саарбрюкеном.

Кроме Литольфа сбитые самолеты на своем счету имели лейтенанты Лефевр, Альбер и Дюран — три неразлучных друга, которых называ­ли тремя мушкетерами. В дальнейшем только эти три аса сбили в сумме больше сорока немец­ких самолетов.

Альбер (впоследствии знаменитый капитан Альбер) являлся одной из наиболее видных фи­гур французских ВВС. В прошлом ученик-под­мастерье, затем механик на заводах Рено, этот человек стал фанатиком авиации, воздушным асом. А начал он с того, что выкраивал из свое­го небольшого заработка деньги на оплату учеб­ных летных часов на аэродроме в Туссю-ле-Нобль под Парижем. Он очень быстро прославился. Альбер был душой “Нормандии” и вписал не одну страницу в ее героическую историю.

Отличными летчиками считались Ролан де ля Пуап и Жозеф Риссо. Остальные летчики “Нор­мандии” также имели хорошую летную подго­товку и боевой опыт, среди них было немало ис­кусных мастеров высшего пилотажа.

“НОРМАНДИЯ” ВСТУПАЕТ В БОЙ

Французских добровольцев с большой тепло­той приняли в России.

Приказом командующего военно-воздушных сил Красной Армии от 4 декабря 1942 года эска­дрилья “Нормандия” была включена в состав советских ВВС. После непродолжительной под­готовки в г. Иванове французские летчики в марте 1943 года были отправлены на фронт. Здесь “Нормандия” вошла в состав 1-й воздушной армии. На вооружение эскадрильи были да­ны самолеты Як-1, считавшиеся в то времяод­ними из лучших самолетов-истребителей совет­ского производства.

22 марта 1943 года “Нормандия” прибыла на аэ­родром Полотняный Завод, где базировались бом­бардировщики Пе-2, и вошла в состав 204-й бом­бардировочной авиадивизии. В этот период французские летчики совершили свои первые боевые вылеты на советско-германском фронте и одержали первые победы, но понесли и первые потери. Между тем, боевые вылеты французских лет­чиков становились все более частыми, более от­ветственными, а вместе с тем и более опасными.

В составе 204-й бомбардировочной авиадиви­зии эскадрилья “Нормандия” находилась недол­го, так как вскоре в сочетании совместного базирования истребителей и бомбардировщиков обна­ружились очевидные неудобства. Во-первых, для истребителей слишком велик оказался ра­диус полета от линии фронта. Во-вторых, ко­мандование бомбардировочной дивизии не все­гда верно оценивало технические возможности истребителей. В результате были случаи, когда французским летчикам не хватало горючего на обратный путь к аэродрому, и они совершали вынужденные посадки.

Из-за того, что общение летчиков “Норман­дии” с летчиками других авиационных частей было затруднено, затруднена была и передача боевого опыта.

25 апреля 1943 года эскадрилья “Нормандия” влилась в 303-ю истребительную авиадивизию (303 ИАД). Всего за апрель и май 1943 года лет­чики “Нормандии” провели 10 воздушных боев, в которых сбили 8 самолетов противника. Кро­ме того, 8 немецких бомбардировщиков было уничтожено на аэродромах. Сама же эскадри­лья за это время потеряла 4 летчика и 4 са­молета.

В начале июня в “Нормандию” прибыло по­полнение: Пуйяд, Леон, де Форж и другие. Этому составу вместе с теми, кто воевал с весны, пришлось пережить самое труд­ное время.

Поначалу французам вообще было тяжело, так как воевать вдали от родины всегда труднее. Они должны были научиться воевать по новым дляних правилам, приобрести суровый опыт войны.

Трудным летом сорок третьего года “Норман­дия” прошла суровую школу. Вспоминая о боях с немцами в небе Франции, Марсель Альбер за­метил: “Если бы мы тогда воевали организован­но, как впоследствии в “Нормандии”, мы бы ус­пешно боролись с Люфтваффе. Мы делали один боевой вылет в день, а надо было — пять”.

В НЕБЕ НАД КУРСКОЙ ДУГОЙ

В середине июня нередко разыгрывались сильные воздушные бои над магистралью Брянск—Орел. В воздухе все чаще стали появ­ляться большие группы немецких самолетов. Чтобы с ходу нанести им ощутимый удар, в не­бо одновременно поднимались две—три (а ино­гда и больше) эскадрильи.

Эскадрилья “Нормандия” чаще всего взаимо­действовала с 18 ГИАП. В июньских боях фран­цузские летчики одержали несколько побед. Ка­питан Прециози и лейтенант Альбер сбили “раму”. (Так бойцы наземных частей за харак­терный фюзеляж прозвали “Фокке-Вульф-189”, используемый немцами и для разведки, и для корректировки артиллерийского огня. Подло­вить “раму” было сложно. Пока пара истребите­лей успевала подойти к линии фронта, “рама” уходила. До линии фронта было всего несколько минут лету, однако еще меньше времени требо­валось немецкому воздушному корректировщи­ку, чтобы уйти на свою территорию. К тому же Fw-189 был очень маневренным самолетом. На­земные войска ненавидели “раму” больше, чем какой-либо другой вражеский самолет. Когда “рама” висела над траншеями, некуда было де­ваться от точного артиллерийского огня, и мно­гочисленные просьбы командиров наземных частей к авиаторам в тот период чаще всего сво­дились к одной: сбить проклятую “раму”.) Еще одну “раму” сбила испытанная пара Лефевр — де ля Пуап.

Вот несколько строк из воспоминаний ветерана авиаполка “Нормандия” — Фран­суа де Жоффра, где он описывает жестокие бои с немцами в небе Орла:

“Бои следовали один за другим. Не проходи­ло и десяти минут после посадки, как в небе, растерзанном взрывами снарядов, завязывалась новая схватка. 15 июля Тюлян и де Форж сбили два истребителя “Мессершмитт-110”. Эти не­мецкие скоростные двухмоторные самолеты не обладали достаточной маневренностью. Русские “Яки” быстро пристроилисьим в хвост, и после первых пулеметных очередей все было кончено.

Бои достигли своего наивысшего накала 16 и 17 июля. Большой отряд “Нормандии”, возглав­ляемый Тюляном, в 14 часов 30 минут столкнул­ся с плотной группой бомбардировщиков “Юн-керс-87” и сопровождавшейих группой истре­бителей “Фокке-Вульф-190”, эшелонированных по высоте.

Литольф, Кастелэн и Леон, зайдя со стороны солнца, атаковали бомбардировщиков. Их приме­ру последовали Пуйяд и Бернавон. Тюлян и Аль-бер прикрылиих от истребителей. Небо кишело самолетами, которые беспрерывно взмывали вверх, стремительно пикировали и кружились с ужасным ревом. Леон вертелся как волчок и за десять минут сбил два истребителя. Пуйяд прикончил бомбардировщик. Затем Тюлян и Альбер завязали бой с двумя немцами. Тюлян, восполь­зовавшись тем, что солнце ослепило врага, рас­стрелял его почти в упор. Но не успел он прово­дить взглядом падающий вражеский самолет, который дымил, словно сырое полено, как его атаковали четыре вражеских истребителя. Тюляну удалось ускользнуть от них. Полностью израсходовав боекомплект, он вернулся на аэро­дром (Жоффр Ф. Нормандия—Неман: Воспо­минания летчика. 2-е изд.—М., 1982, с. 54). ”

В этих боях эскадрилья “Нормандия” понесла тяжелые потери. В числе погибших оказался майор Тюлян.

Гибель майора Тюляна и других боевых дру­зей тяжело переживали в эскадрилье. Не стало боевого командира “Нормандии”, прекрасного летчика, скромного и отзывчивого человека. Вот что вспоминал о нем Пьер Пуйяд: “Когда я встретил его в Хатенках, он был все тем же че­ловеком, полным благородства, и прирожденным истребителем. Его нельзя было вообразить в другой роли. Он умел заражать боевым духом всю нашу маленькую группу. Свою репутацию мы завоевали во многом благодаря ему.

Он жил на самом аэродроме в двадцати мет­рах от своего “Яка”, а не в Хатенках. Когда нас в три часа утра привозили к самолетам, мы на­ходили его свежим, отдохнувшим, с небольшим насморком, но по-прежнему неутомимым, не знающимни физического, ни нервного утомле­ния. Он прилетал — улыбающийся, отдохнув­ший и вроде бы снова готов был лететь.

Когда наступление было в разгаре, он завидо­вал тем, кто в нем участвовал, и казался несча­стным, когда бои утихали. У него снова подни­малось настроение, когда приходилось летать по три-четыре раза в день. Он даже просил пере­вести его на участки, где шли бои, когда у нас еще было затишье. Он опасался, что это зати­шье — надолго. Можно ли удивляться тому, что он погиб? У него была репутация безрассудно смелого, удачливого летчика. Это не могло про­должаться вечно. Его звезда — такая яркая — не могла гореть долго. 17 июля под Орлом его ангел-хранитель покинул его. Но он успел испы­тать удовольствие, увидев, как треснул немец­кий фронт. Я видел его последним, в последний раз после того, как он сообщил, что на него ки­нулось много “Фокке-Вульфов-190”. Между на­ми — почти чистое небо — прошло небольшое белое облачко, пропитанное солнцем, которое скрыло его навсегда”...

После смерти командира в эскадрилье оста­лось всего девять летчиков. Французские летчики загрустили. Ведь те­перь сними не было уже десяти отважных доб­ровольцев. Каждыйиз оставшихся в боевом строю засыпал рядом с пустой койкой...

Узнав о гибели Тюляна, генерал Захаров не­медленно собрал личный состав “Нормандии”. Он сделал подробный разбор боя. Мешая рус­ские и французские слова, дополняя свою речь жестами, Захаров постарался объяснить фран­цузским летчикам, что гибель командира “Нор­мандии” он считает совершенно неоправданной. Основной принцип современного воздушного боя, убеждал генерал, в коллективности, и несколько посредственных и даже слабых летчи­ков, которые держатся группой, всегда могут одолеть аса, если он ведет бой в одиночку. Французские летчики слушали Захарова внима­тельно, но он поих глазам видел, что делают они это скорее из вежливости. Тогда генерал схва­тил веник. Обыкновенный березовый веник, ко­торый валялся под ногами. На глазах удивлен­ных летчиков он переломил все прутья нижней части веника по одному, а потом протянул всю связку прутьев рядом стоявшему летчику и по­просил переломить ее. Только целиком, и сразу. Летчик добросовестно постарался это сделать, но, конечно, у него ничего не получилось. И тог­да французы поняли русского генерала. Заулы­бались, стали обмениваться репликами. Но Захаров решил закрепить урок: ткнул летчика пальцем в грудь.

— Больно? — спросил он. Летчик засмеялся:

— Нет, мой генерал.

— А мне, — сказал Захаров, — больно. — По­том он сжал пальцы в кулак и слегка ударил летчика по плечу.

— Больно, мой генерал! — воскликнул лет­чик.

— А мне не больно. И с немцами надо драть­ся не растопыренными пальцами, а кулаком. Тогда побед будет больше, а потерь меньше. По­нятно?

Теперь его поняли. Но война шла жестокая. И сколько еще предстояло пережить потерь! Одна­ко ветераны 1943 года не только поняли и при­няли тактику группового боя как единственно правильную и единственно результативную в тех условиях, но и оказали неоценимую помощь своим менее опытным товарищам, которые впос­ледствии влились в состав полка.

Во второй половине 1943 года французские летчики, уже вполне освоив тактику группового боя, сбили 77 немецких самолетов. Но победы, к сожалению, давались ценой больших потерь. К концу войны от первого состава эскадрильи “Нормандия” в живых осталось всего трое.

в боях за смоленск

В августе “Нормандия” пополнилась новыми летчиками. Сразу после прибытия они, так же как и ветераны “Нормандии”, совместно с лет­чиками 18 ИАП приняли участие в боях за Смо­ленск.

... 30 августа звено “Яков” под командованием капитана Сибирина и шесть “Яков” “Норман­дии” под командованием старшего лейтенанта Бегена прикрывали войска в районе Ельни. Они встретили до 40 Ju-87 под прикрытием Fw-190. Десять “Яков” обратили в бегство всю эту груп­пу, не дав “Юнкерсам” прицельно отбомбиться. Результаты боя — сбито 5 Ju-87, 2 “Юнкерса” и один “Фокке-Вульф”. Потерь не было.

... 31 августа в 9 часов утра 12 “Яков” “Нор­мандии”, которые вел лейтенант Альбер, над Ельней вели бой с 17 Ju-87 и 8 Fw-190. В этом бою было сбито 5 Ju-87, 2 бомбардировщика.

В середине того же дня 9 “Яков” “Норман­дии”, которые вел лейтенант Дюран, встретили до 40 бомбардировщиков He-111 под прикрыти­ем 20 Fw-190. Результаты боя: сбит “Хейнкель”, 3 “Фокке-Вульфа”. У французов в этом бою погибли два летчика.

Такова далеко не полная хроника событий последних августовских дней сорок третьего года.

Известны случаи спасения французами русских летчиков. В этот период летчик 18 НАЛ лейтенант Ни­колай Пинчук в одномиз боев сбил один не­мецкий бомбардировщик и таранил второй. Его самолет получил серьезные повреждения и пе­решел в беспорядочное падение. Сам Пинчук был ранен в грудь и правую руку, но все-таки нашел в себе силы, чтобы открыть фонарь ка­бины и замок привязных ремней. Тотчас цент­робежная сила выбросила егоиз самолета. Чтобы не столкнуться с падающим самолетом, Пинчук не торопился с открытием парашюта. Вытяжное кольцо он дернул спустя несколько секунд.

Как только над Пинчуком раскрылся купол парашюта, к нему устремились два “Фокке-Вульфа”. По всему было видно, что они решили расстрелять обезоруженного летчика. Когда “фоккеры” подошли совсем близко, Николаю по­казалось, что теперь спасти его может только чудо.

Казалось, судьба отважного лет­чика решена, но тут из боя выскочил “Як” с трехцветным коком: летчик “Нормандии” Дюран поспешил Пинчуку на помощь. Он бросился на­перерез немецким самолетам. Тогда они набро­сились на французского истребителя, который помешалим совершить расправу с Пинчуком. Но Дюран только этого и хотел. Он пошел на риск, желая отвлечь немецких истребителей и помочь русскому летчику.

Завязался бой на виражах. Три самолета — один с трехцветным коком и два со свастикой — кружились около медленно опускающегося па­рашютиста. После двух кругов французский летчик приблизился к ведомому “фоккеру”, и тот, увидев опасность, резко ушел в сторону и вышел из боя. То же самое сделал, и второй немецкий летчик.

Выполнив вираж над снижающимся парашю­том, Дюран решил возвратиться к своим. Он по­дошел к тому месту, где три минуты назад шел бой, но там уже никого не было, и французский летчик направился на свой аэродром. Осматри­ваясь по сторонам, он не переставал думать о сбитом русском летчике: ведь бой проходил над линией фронта, и изменивший направление ве­тер мог отнести его на территорию, занятую немцами. Но лейтенант Пинчук приземлился благополучно в расположении своих войск и был быстро доставлен на свой аэродром.

Ряды летчиков “Нормандии” таяли. Вновь прибывших новичков было явно недостаточно, чтобы попол­нить численность авиаполка. Нужно, чтобы по­полнение превышало потери, но все получалось наоборот. Буквально накануне переезда на но­вый аэродром в Мышкове погиб Ларжо. В после­дующие две недели пропали без вести Прециози и Кастелэн. Ряды французских летчиков продолжали таять. Но надо было крепиться — битва за Смоленск продолжалась.

19 сентября, после непродолжительного пере­рыва, “Нормандия” снова начала активные дей­ствия. На ее счету еще три сбитых самолета.

В день освобождения советскими войсками Смоленска и Рославля летчики “Нормандии” сбили семь немецких самолетов. Сколько радос­ти! Песни, шутки, состязания в красноречии. У них появилась надежда, что конец войны не за горами и снова можно будет увидеть Париж, с его балами, женщинами и маленькими бистро, Сеной, бульварами, Елисейскими полями.

Но скоро с этими милыми для французов ил­люзиямиим пришлось расстаться. Бои возобно­вились. Опять победы и опять потери. Много волнений доставил своим товарищам лейтенант Мурье, поднявшийся однажды в воздух на само­лете командира полка. Десять раз пытался он сесть, и каждый раз казалось, что он вот-вот свернет себе шею. Наконец ему удалось поса­дить машину. Он был бледен как полотно. Пуйяд подбежал к Мурье, готовой обругать его са­мыми последними словами, но летчик спокойно отрапортовал:

— Мой командир, ваш самолет спасся чудом, как и я! При взлете отломилось хвостовое коле­со. Управление рулем высоты было нарушено. Мне пришлось жарко. Но я любой ценой хотел спасти самолет. И это мне удалось!

Судьба “Нормандии” очень беспокоила совет­ское военное командование.

В конце 1943 года французский полк был вре­менно выведен из состава 303-й дивизии на от­дых и для обучения прибывшего пополнения. Но незадолго до этого, в октябре 1943 года, ветера­ны “Нормандии” приняли участие в памятном для них бою.

...Летчикам 303-й истребительной дивизии поставили задачу прикрыть наземные войска в районе населенного пункта Ленине. Генерал Г. Н. Захаров отдал приказ командиру “Нор­мандии” Пьеру Пуйяду, и “Нормандия” вылете­ла в указанный район на боевое патрулирова­ние. Почему-то в этот день немцы особенно рья­но пытались бомбить этот район, и “Нормандии” пришлось работать с полной нагрузкой. Район был надежно прикрыт, планы немецкого коман­дования сорваны, несколько самолетов Люфт-ваффе врезались в землю, к большой радости пехотинцев, наблюдавших этот бой из траншей. Французские летчики не знали тогда, что при­крывали польскую дивизию, которую командо­вание вводило в бой на этом участке. Ну а бой­цы этой дивизии, с восторгом встречая каждый сбитый немецкий бомбардировщик, конечно, не подозревали, что это работа французских лет­чиков.

ПЕРЕД НОВЫМИ БОЯМИ

25 мая 1944 года полк “Нормандия”, после от­дыха в Туле (где он находился с конца осени сорок третьего года) и пополнения, во главе с Пьером Пуйядом снова прибыл на фронт и в со­ставе 303 НАД принял участие в Белорусской операции. Среди вновь прибывших летчиков бы­ли такие мастера высшего пилотажа и воздуш­ного боя, как Жак Андре (будущий Герой Совет­ского Союза), Луи Дельфино (впоследствии сме­нивший Пьера Пуйяда на посту командира пол­ка), Роже Марши (сбивший 13 немецких самоле­тов), Леон Кюффо (впоследствии генерал ВВС Франции), де Сен-Марсо (впоследствии также генерал ВВС Франции), Морис де Сейн, Фран­суа де Жоффр, братья Рене и Морис Шалль, Андре Муане и многие другие.

В летном почерке каждого французского лет­чика проявлялись черты его характера.

Луи Дельфино, например, по воспоминаниям генерала Г. Н. Захарова, летал подчеркнуто стро­го. Все фигуры, все элементы полета выполнял безукоризненно четко, ровно. Никаких импрови­заций, отклонений 'от заданной программы — ничего, что указывало бы на эмоциональное со­стояние летчика. Выдержанность, беспристраст­ность, можно даже сказать, академическая кор­ректность пилотажа.

Это как-то не походило на поведение других “нормандцев” в воздухе, ибо французскиелет­чики именно в силу особенностей характера со­здавали какой-то зримый эмоциональный фон полета.

Исключительным хладнокровием и смелостью отличался Жак Андре, быстро выдвинувшийся в число лучших летчиков “Нормандии”. За год войны — с мая сорок четвертого по май сорок пятого года — Андре сбил 15 самолетов против­ника и стал четвертым (после Альбера, де ля Пуапа и Лефевра) французским летчиком, удо­стоенным звания Героя Советского Союза.

В составе нового пополнения в полк прибыли братья Шалль. Вдвоем они сбили около 20 само­летов противника. Шалль принадлежали к изве­стной во Франции семье авиаторов. Старшийизчетырех братьев Шалль — бомбардировщик, по­гиб в авиационной катастрофе. Второй брат — генерал авиации, во время второй мировой вой­ны стал активным участником движения Сопро­тивления, попал в руки гестапо. Его отправили в концлагерь Бухенвальд. Два младших брата — Рене и Морис — приехали в Россию, чтобы вое­вать с немцами в полку “Нормандия”.

Лейтенант Марки был, вероятно, лучшим ма­стером пилотажа в полку за весь период его су­ществования. Не было самолета, который бы ему не подчинился, не было фигуры пилотажа, которую бы он не мог выполнить с безукоризненной чет­костью и изяществом. Это был летчик, как гово­рили французы, экстракласса.

НЕЛЕПЫЕ СЛУЧАЙНОСТИ, ТРАГИЧЕСКИЕ ОШИБКИ...

...В конце мая 1944 года в месте дислокации 303-й дивизии, располагавшейся в селе Дубров­ка в непосредственной близости от передовых позиций наземных частей, со стороны немцев стало чувствоваться некоторое оживление в воз­духе: активизировалась бомбардировочная и разведывательная авиация. Теперь известно, что в сорок четвертом году немецкому военному командованию не удалось определить, где и ког­да советские войска нанесут главный удар. По­этому воздушная разведка в тот период приоб­рела для немцев исключительно важное зна­чение.

Советское командование соответственно при­нимало контрмеры. К началу Белорусской опе­рации борьба с воздушными разведчиками ста­ла задачей номер один. Однако воздушных боев до двадцатых чисел июня происходило мало. В одиниз таких дней, 28 мая, из-за неисправнос­ти самолета трагически погиб опытный летчик, ветеран “Нормандии” Марсель Лефевр.

8 июня стал еще одним тяжелым днем для “Нормандии”. Произошла ошибка, однаиз тех, что случались иногда на фронте. Ошибку можно объяснить, в какой-то мере понять, но невоз­можно, оказалось, исправить...

Два “Яка” 18 НАЛ поднялись на перехват двух “Фокке-Вульфов”, которые пересекли ли­нию фронта, очевидно, совершая разведыва­тельный полет. Ведущим пары пошел опытный летчик старший лейтенант Архипов. “Фокке-Вульфы” заметили “Яков” и стали уходить в сторону солнца. Расстояние между самолетами оставалось большим. Архипову не удалось до­гнать немцев и пришлось лечь на обратный курс. Примерно в то же время и с той же це­лью — перехватить двух “Фокке-Вульфов”— подняли звено от полка “Нормандия”. Старший лейтенант Соваж с ведомым младшим лейтенан­том Бейсадом и младший лейтенант Морис Шалль с ведомым младшим лейтенантом Мике-лем устремились в ту сторону, куда сначала уш­ли “Фокке-Вульфы”, а за ними Архипов с ведо­мым. Французский летчик Морис Шалль увидел пару истребителей, идущих навстречу со сторо­ны солнца. Атаковал одного изних на встречных курсах. Очень редко летчику удается попасть в самолет при лобовой атаке, на этот раз, к несча­стью, удалось. Не обратив внимания ни на то, как ведет себя подбитый истребитель, ни на си­луэт столь знакомого каждому французскому летчику “Яка”, Морис сделал второй заход... Так по нелепой случайности погиб Архипов. После некоторых размышлений командование решило оставить молодого французского летчи­ка в полку “Нормандия” и дать ему возможность искупить свою вину в боях. Трудно описать, как переживал свою ошибку сам Морис Шалль. Ка­залось, что Шалль искал смерти: он рвался как одержимый в самое пекло боя. Его храбрость не знала предела, а может быть, и храбрость, и от­чаяние одновременно. С тем же упрямством, с каким он искал смерти, казалось, сама смерть обходила его стороной.

К Дню Победы Шалль сбил 10 немецких само­летов, и за мужество в боях был награжден ор­денами Красного Знамени и Отечественной вой­ны I и II степени.

“444... В ВОЗДУХЕ “МЕССЕРЫ” И “ФОККЕ-ВУЛЬФЫ”

Летом и осенью 1944 года французские лет­чики одержали ряд блестящих побед. На самых современных по тому времени истребителях Як-3 они буквально наводили страх на немец­ких летчиков. Только 16 октября 1944 года в воздушных боях над территорией Литвы и Вос­точной Пруссии они сбили 30 самолетов против­ника.

Вот что вспоминает о тех боях летчик полка “Нормандия” Франсуа де Жоффр, совершивший 125 боевых вылетов (вместе со своими товари­щами он сопровождал советские бомбардиров­щики, штурмовал войска противника, участво­вал в воздушных боях, сбил 11 неприятельских самолетов; награжден советскими орденами Красного Знамени и Отечественной войны I сте­пени):

“Мне выпала честь участвовать в первых воз­душных боях 30 июля. Под командованием Мат­раса мы патрулируем четырьмя парами. Погода установилась хорошая. Лишь редкие облака мо­гут укрыть нас от врага. Пролетая над Сувалками, находившимися еще в руках немцев, Шалль и Бейссад увидели четыре вражеских самолета и вступили с ними в бой. На полной скорости Матрас и я следуем за нашими товарищами и ввязываемся в схватку. Перед нами четыре ис­требителя “Фокке-Вульф”, сопровождавшие бомбардировщики “Юнкерс-87” и “Юнкерс-88”. Летчики Люфтваффе, “усачи”, как мыих назы­ваем, бьются как львы.

Первым одерживает победу Андре, и мы ви­дим, как летчик подбитого самолета прыгает с парашютом. Наши рации не умолкают ни на ми­нуту;

В наушниках сплошной рев и визг. Мы кру­жимся как сумасшедшие. Я делаю крутой ви­раж и в перекрестии прицела успеваю заметить черную свастику немецкого самолета. Резко на­жимаю на гашетку и даже не стараюсь увидеть результаты. Меня пьянит запах пороха. Мой са­молет пикирует как бешеный, взвивается све­чой, делает перевороты. Зубы у меня стиснуты, в висках стучит. Остальных я потерял из виду и остался один в небе над Сувалками. Кончились боеприпасы. Вдали сверкающий Неман — чу­десный ориентир. Десять секунд бреющего по­лета, и я на аэродроме. Я горю, как в лихорад­ке. С нетерпением ожидаю разбора атаки. Нет Монье и Бейссада. Андре отделался благополуч­но, но его “Як” весь изрешечен. Осколком зе­нитного снаряда оторвало элерон и часть крыла. Но он все-таки сбил один “Фокке-Вульф”. Ле Мартело сбил еще один “Фокке-Вульф”, а Шалль — бомбардировщик “Юнкерс-87”.

В половине пятого наступает очередь четвер­той эскадрильи схватиться с “Мессершмитта-ми-109”, которые ожесточенно атаковали группу штурмовиков. Поздравляем Перрэна, который, уничтожив один “Мессершмитт”, спас “летчика-штурмовика, жизнь которого висела на волоске.

Перед заходом солнца вылетает первая эска­дрилья. Она настойчиво, но безуспешно пресле­дует восемнадцать “Фокке-Вульфов”. По воз­вращении Альбер и де ля Пуап не скрывают своего раздражения. К тому же Бейссад и Мо­нье так и не вернулись. Несмотря на выдачу узаконенных ста граммов водки, в столовой в этот вечер царит угрюмая тишина. Однако рано мы начали оплакивать Бейссада и Монье. Уже на следующий день нам стало известно, что Монье спрыгнул с парашютом в пятидесяти метрах от русских окопов и его под самым носом у нем­цев подобрали русские солдаты. А вот Бейссад объявился несколько позднее — только после войны он вернулся из плена.

Бои становятся все более ожесточенными. Враг бешено сопротивляется. 1 августа третья эскадрилья атакует большую группу самолетов из пятнадцати бомбардировщиков “Юнкерс-87”, сопровождаемых двенадцатью истребителями “Фокке-Вульф”. Вместе с нами в бою участвует заместитель командира дивизии майор Заморин. Сегодня нам, как никогда, надо показать свое умение.

Мурье бьет наверняка. “Фокке-Вульф” пере­ходит в штопор и взрывается. Фельдзеру не ве­зет. Немец поливает его огнем изо всех своих пулеметов. Самолет загорается. А когда горит “Як”, все заканчивается быстро. Единственное спасение — парашют. Фельдзер открывает фо­нарь кабины. Ослепленный дымом и огнем, он выпрыгивает с парашютом и... опускается на территорию, занятую немцами, где его захваты­вают в плен.

С обожженными руками и лицом, ничего не видя из-за распухших от ожогов век, он едва ощущает удары, которые сыплются на него гра­дом. Фельдзера приводят на командный пункт, а затем переправляют в штаб. Там его подвергают нескончаемым допросам, которые сопровожда­ются ударами и угрозами.

— Вы же француз! Почему вы сражаетесь в России? Значит, за деньги? Вас сейчас расстре­ляют на месте! Где находится ваш полк гнусных изменников?..

И удары опять сыплются на распухшее лицо Фельдзера. Но мужество и сила воли его тако­вы, что немцы, не сумев сломить его дух, отка­зываются от дальнейших допросов.

Однако приключения Фельдзера на этом не закончились. Его бросили в лагерь военноплен­ных. Оттуда он бежал, пересек Германию и про­брался во Францию с намерением немедленно вернуться в Россию. Но на это у него не хвати­ло времени. Конец войны застал Фельдзера в одной из балканских столиц, откуда он пытался самолетом добраться до Москвы.

Несколько часов спустя после печального слу­чая с Фельдзером аспирант Пинон, выпрыгнув с парашютом из машины, подбитой зенитками, также попал в плен. Позднее мы узнали, что он был зверски убит, как и большинство, наших летчиков, захваченных фашистами...

1 сентября мы оказываем авиационную под­держку русской пехоте и танкам, которые про­водят разведку боем с целью прощупать немец­кую оборону к югу от Немана. Собственными глазами мы наблюдали исключительно четкое взаимодействие советской пехоты и авиации. Штурмовики, Пе-2, Ла-7, Як-3 подвергают не­прерывным бомбардировкам и обстрелу укреп­ленные позиции немцев. Особенно страшные разрушения производят штурмовики. Это на­стоящие крылатые танки.

На следующий день вылетаем на “свободную охоту”. Во время одного из таких вылетав вете­ран первой эскадрильи Дешане, захватил врасплох немецкий танкер с бензином, на корме которого развевал­ся огромный флаг со свастикой. Команда судна, не разобравшись в отличительных знаках, при­ветствовала его самолет, дружно размахивая руками. Даже находясь один в кабине, Дешане не может удержаться, чтобы не сострить: “Я вас заставлю сейчас попрыгать!” Он делает разво­рот почти над водой, и вот самолет уже над суд­ном. Пулеметы и пушка выплевывают огненные очереди. После второго захода весь мостик за­лит кровью. После третьего захода судно, на котором то здесь, то там вырываются языки пламени, теряет управление и, вертясь на водо­воротах, скользит вниз по течению. Скоро оно налетает на сваи моста и взрывается. Эта по­следняя победа перед отлетом в Антонове — но­вая веха на пути к Францииили, точнее — не будем излишне красноречивы, — на пути в Пруссию.

Антонове — это небольшая деревушка, кото­рая связывает Каунас с Кенигсбергом. Она сто­ит в 30 километрах от границы с Восточной Пруссией, в самом сердце района песков и со­сновых лесов.

За время пребывания в Антонове полк пере­жил период наиболее активных боевых дейст­вий. Без преувеличения можно сказать, что никогда такая грозная опасность не нависала над нами. С 19 сентября по 27 октября 1944 го­да задания, воздушные бои, штурмовки непре­рывно сменялись в каком-то дьявольском ритме. Все летчики без преувеличения проделали гро­мадную работу. Таких результатов, которых они добились за весьма короткий промежуток вре­мени, не имела никакая другая истребительная группа в мире.

Теперь время исчисляется не днями, а боевы­ми вылетами, особенно заданиями по штурмов­ке. Для каждого находится паровоз, поезд, бар­жа, колонна автомашин, ферма, командный пункт... Для этой тактики постоянного изматывания противника все средства хороши.

На третью эскадрилью возложили оборону Таураге. Завязываются воздушные бои. Равных по интенсивности и жестокости боев еще не знали. Немецкие истребители постоянно в воз­духе. Радио безостановочно предупреждает:

— 444... В воздухе “Мессеры” и “Фокке-Вульфы”... (444 — условный сигнал по радио обозначающий “вижу противника”.)

16 октября в 14 часов третья эскадрилья совершила бое­вой вылет и, сбив один “Мессершмитт” и один “Фокке-Вульф”, открыла счет “Нормандии” в эти героические дни. Семь дней велись непре­рывные воздушные бои. Не проходила и десяти минут после вылета, как в воздухе уже завязы­валась схватка. Теперь все летчики полка от­крыли свой боевой счет. Число побед быстро росло. Цифры говорят сами за себя. 16 октября летчики полка, совершив 100 вылетов, уничто­жили 30 вражеских самолетов, не потеряв ни од­ного своего! Это был неслыханный успех. 17 ок­тября “Нормандия” совершила 109 вылетов и уничтожила 12 самолетов врага.

18 октября сбито 12 самолетов, в том числе пять “Хейнкелей”. 20 октя­бря совершен 71 вылет, 11 вражеских самолетов записано в актив “Нормандии”. В целом за четыре дня наступления было выведено из строя более 70 не­мецких самолетов. 22 октября было сбито 13 “Фокке-Вульфов”, 23 октября — 8 “Фокке-Вульфов” и один “Мес-сершмитт”. Вылеты не прекращаются. Но физи­ческое состояние летчиков оставляет желать лучшего. “Нормандию” отмечают в приказе Верховного Главноко­мандующего за сто побед за семь дней.

Всего за месяц боев летчики полка “Норман­дия” совершили 1060 боевых вылетов, провели 59 воздушных боев и сбили 110 самолетов про­тивника.

В Антонове личный состав полка “Норман­дия” узнал о награждении советскими орденами большой группы французских летчиков. Среди награжденных были Пьер Пуйяд, Марсель Альбер, братья Рене и Морис Шалль, Морис де Сейн (посмертно) и другие.

За успешное участие в боях по форсированию Немана приказом Верховного Главнокомандую­щего Советскими Вооруженными Силами полку было присвоено почетное наименование “Неманский”, и он стал называться полком “Норман­дия—Неман”.

ПОСЛЕДНИЕ БОИ

28 октября подполковник Пуйяд неожиданно объявил, что время его пребывания здесь оконче­но и он уезжает в Москву, чтобы оттуда отпра­виться во Францию. Командование полком “Нор­мандия—Неман” принял майор Луи Дельфино.

В конце декабря перед полком была поставле­на задача по прикрытию сухопутных войск, пе­решедших границу Восточной Пруссии.

К началу 1945 года войска 3-го Белорусского фронта сосредоточились для действий против восточнопрусекой группировки противника.

Утром 13 января 1945 года артиллерийская подготовка возвестила о начале нового крупно­го сражения. В первые, два дня наступления авиация 1-й воздушнойармии действовала с максимальным напряжением. Немецкое коман­дование также активизировало действия своей авиации. В борьбу с немецкой авиацией вступи­ли 303 ИАД и французские летчики.

16 января все шесть воздушных боев летчики полка “Нормандия—Неман” провели почти при двойном количественном превосходстве противника, и, несмотря на это, при одной бое­вой потере они сбили 18 и подбили 3 немецких истребителя Fw-190. Особенно отличился млад­ший лейтенант Жак Андре, сбивший четыре и подбивший один Fw-190, старший лейтенант Робер Кастэн, младшие лейтенанты Леон Углов, Пьер Блетон и Пьер Лорийон, сбившие по два самолета.

Авиационный полк “Нормандия—Неман” со­вершил в январе 454 боевых самолето-вылетов. В воздушных схватках летчики сбили 49 и по­вредили 15 немецких самолетов. С боевого зада­ния за это время не вернулись 4 французских летчика. В январских боях среди французских летчиков особо отличились Ж. Андре, сбивший 7 самолетов, П. Блетон, Р. Соваж, Р. Ирибарк и Р. Марки, одержавшие по 4, 5 и 6 побед.

В феврале и марте 1945 года, когда наземные войска 3-го Белорусского фронта вели бои с про­тивником, прижатым к побережью Балтийского моря, советские ВВС стали полными хозяевами в небе. Немцы нападали только на одиночные или отставшие от группы самолеты. В бой с группой ввязывались редко. Становилось все более очевидным, что на штурмовки немецкое ко­мандование было вынуждено посылать, недо­учившихся курсантов: они робко держались в строю, ходили, плотно прижавшись друг к дру­гу, разбегались при первойже атаке советских истребителей. Это уже были не те кадры, кото­рые начинали войну.

В конце февраля полк “Нормандия—Неман” сменил место своего базирования и расположил­ся на аэродроме недалеко от местечка Фридланд. Не более 10 километров теперь отделяло аэродром полка от линии фронта.

Бои по ликвидации окруженной немецкой группировки южнее Кенигсберга близились к концу. Принимая непосредственное участие в ее разгроме, французские летчики 25 и 26 марта произвели 113 самолето-вылетов, провели не­сколько воздушных боев и сбили 4 немецких са­молета. Жак Андре одержал в те дни пятнадца­тую личную победу. Столько же сбитых самоле­тов стало и на счету Роже Соважа.

Когда участь окруженных немецких войск юго-западнее Кенигсберга была предрешена, силы авиации 1-й воздушной армии стали по­степенно перенацеливаться для действий по войскам противника, закрепившихся на полуос­трове Земланд. В первой половине дня 27 марта четыре девятки пикирующих бомбардировщи­ков Пе-2 276-й бомбардировочной авиационной дивизии в сопровождении 16 Як-3 полка “Нор­мандия—Неман” взяли курс на Пиллау, чтобы нанести бомбовый удар по немецким укреплени­ям. Над целью бомбардировщиков встретили ис­требители с опознавательными знаками группы “Мельдерс”. Между французскими и немецкими асами завязалась ожесточенная схватка. Сража­ясь с чувством обреченных, немцы на этот раз проявили большое упорство. Им удалось подбить трех французских летчиков, среди которых был Франсуа де Жоффр. Если М. Гидо и Г. Мерцизен, подбитые в этом бою, перетянули линию фронта, сев в поле на фюзеляж, то Ф. де Жоффр покинул горящий самолет и, спустившись на па­рашюте, оказался в ледяной воде залива Фриш-Гаф. За проходившим боем из окопов наблюдали советские солдаты и офицер. Как только стало смеркаться, они подползли к берегу, чтобы ока­зать помощь попавшему в беду пилоту. Сквозь шум' волн со стороны моря послышался тревож­ный человеческий голос. Поблизости оказалась лодка, на которой смельчаки поплыли в глубь залива. Немцы обстреляли их, и лодка перевер­нулась. К счастью, офицер был опытным пловцом, и вскоре он заметил человека, вцепившего­ся в бревно. Это был французский летчик Фран­суа де Жоффр, терявший последние силы и не надеявшийся на спасение.

...Придя в себя в палатке санитарного баталь­она, де Жоффр успел взять записку-автограф у советского офицера, и они расстались... Спасителя удалось установить лишь спус­тя 27 лет по копии записки, помещенной в книге Ф. де Жоффра. Им оказался капитан Г. X. Назарьян, служивший в годы войны в 20-й Барановичской дивизии. За мужество и отвагу Г. X. Назарьян награжден французским орденом “Военный крест”.

29 марта оставшиеся разрозненные части ок­руженной немецкой группировки капитулирова­ли. Авиация в этом сражении явилась той силой, которая во многом способствовала успеху опера­ции. Летчики 303 НАД и полка “Нормандия— Неман” за это время провели вместе 202 воз­душных боя, в которых сбили 132 самолета.

В апреле 1945 года в скорой победе над Гер­манией никто не сомневался. Но упорные бои пока еще продолжались. Полк “Нормандия-Неман”, перебазировавшись на аэродром Бладиау на берегу залива Фриш-Гаф, вел боевые дей­ствия в районе полуострова Земланд, часть ко­торого вместе с военно-морской базой Пиллау и прилегающей к нему своим острием косой Фриш-Гаф находилась еще в руках немцев. Не­мецкая авиация в том районе насчитывала не­сколько десятков самолетов. Временами они по­являлись над полем боя, чтобы напасть на штур­мовиков или бомбардировщиков. И тогда у французских летчиков появлялась возможность увеличить число своих побед. В одной из таких схваток младший лейтенант Ж. Анри меткой очередью сразил “Фокке-Вульф-190”, записав в актив полка 268-й, и последний, сбитый немец­кий самолет. А на следующий день отважный летчик был сражен осколком разорвавшегося снаряда.

25 апреля 1945 года войска 3-го Белорусского фронта овладели последним опорным пунктом обороны немцев на полуострове Земланд — го­родом и крепостью Пиллау. С подавлением по­следних очагов сопротивления в Восточной Пруссии боевые действия полка “Нормандия— Неман” на советско-германском фронте, по су­ществу, закончились. Штаб полка подвел итоги зимней кампании 1945 года.

В период с 12 января по 2 мая французские летчики совершили более 1300 боевых самолето-вылетов. В воздушных боях они сбили 67 не­мецких самолетов и подбили 24, потеряв при этом 9 летчиков.

За проявленную доблесть в Восточно-Прус­ской операции полк “Нормандия—Неман” был награжден орденом Красного Знамени, а за ус­пешные боевые действия при овладении городом и крепостью Пиллау — орденом Александра Невского. К боевому знамени полка были при­креплены и два французских ордена — орден Почетного Легиона и Крест Освобождения.

Действуя на советско-германском фронте, французские летчики совершили свыше пяти тысяч самолето-вылетов, сбили 273 и повредили на земле до 50 самолетов противника. Потерял полк 42 летчика.

# С ПОБЕДОЙ ВО ФРАНЦИЮ

Весть о капитуляции Германии настигла авиаполк “Нормандия—Неман” на берегу Бал­тийского моря, в небольшом городке Эльблонге (Эльбинге). Глава французской военноймиссиив СССР генерал Пети, который принимал самое деятельное участие в создании “Нормандии” и переживал все ее радости и неудачи, прислал в полк теплую приветственную телеграмму.

В июне сорок пятого года несколько транс­портных самолетов, на борту которых находил­ся личный состав полка “Нормандия—Неман”, поднялись в воздух, чтобы доставить француз­ских летчиков во Францию.

В тот момент, когда транспортные самолеты уже находились в воздухе, в дивизию пришла шифровка, в которой говорилось о решении Со­ветского правительства подарить французским летчикам боевые машины. По радио был отдан приказ самолетам вернуться назад. Известие о причине возвращения вызвало у “нормандцев” бурю восторга.

В течение нескольких днейиз состава двух полков (18-го гвардейского и “Нормандия—Не­ман”) отобрали лучшие 40 истребителей Як-3 и подготовилиихк перелету.

Полк “Нормандия—Неман” возвращался на родину с оружием, как и положено возвращать­ся боевому полку.

14 июня 1945 года полк взлетел на “Яках” с аэродрома Эльбинг. Нелегко было русским лет­чикам расставаться с боевыми французскими друзьями. С небольшим интервалом, поэскадрильно, “нормандцы” поднимались в воздух. Они улетали из России навсегда...

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Россия никогда не забудет этот полк, так как он оказал громадную помощь в победе в Великой Отечественной Войне. В СССР хронически не хватало самолетов и обученных пилотов, были только юнцы, которых в течение пары месяцев учили летать, после чего их отправляли на фронт, где те тут же погибали в боях с немецкими асами, имевшими огромный опыт полетов. Французы сражались вдали от родины на чужой и неизвестной им земле, в то время как Франция страдала от зверств фашизма. Столь высокие показатели по части сбитых самолетов до сих пор остаются главным ориентиром для летчиков! Ведь для успешного ведения боя и поражения противника необходимо иметь превосходство во всем, в том числе и в воздухе.

Покорение человеком воздуха открыло перед ним невиданные возможности, в том числе и в ведении боевых действий: разведка глубокого тыла противника, нанесение ударов по технике противника. Поэтому особое значение имеют истребители, основная задача которых – недопущение противника в тыл своих войск. Некоторым людям может показаться, что на самом деле асы сбивают не так уж и много самолетов (капитан Марсель Альбер – 23 победы, майор Жан Е.Ф. де Мозай – 23 победы), но на самом деле каждый из сбитых самолетов потребовал много усилий, терпения и опыта, как от летчика, так и от механиков, обслуживавших эти самолеты..

# СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.

1) "Военные летчики: Асы второй мировой войны.(Энциклопедия военного искусства)" – Минск: Литература, 1998, 640с.