

МИХАИЛ БЫКОВ



ВСЕ  
АСЫ СТАЛИНА

1936-1953

ВСЕ  
АСЫ СТАЛИНА

---

1936-1953

---

МИХАИЛ БЫКОВ

# ВСЕ АСЫ СТАЛИНА

---

1936–1953

---



  
ЯУЗА  
МОСКВА  
2014

УДК 355/359  
ББК 68  
Б 95

В коллаже на обложке использованы фотографии:  
Озеров, Рунов / РИА Новости; Архив РИА Новости

В оформлении обложки использован плакат  
«Придем к изобилию» (фрагмент) художника *Иванова В. С.*

**Б 95** **Быков М. Ю.**  
Все асы Сталина 1936–1953 гг. / Михаил Быков. — М. : Яуза-пресс,  
2014. — 1392 с. — (Элитная энциклопедия ВВС. Такой книги еще не было!).

ISBN 978-5-9955-0712-3

Только для настоящих знатоков военной истории! Уникальное справочное издание, не имеющее аналогов ни в отечественной, ни в зарубежной литературе. Самая полная энциклопедия «сталинских соколов», основанная исключительно на архивных документах. Поименные списки советских асов не только Великой Отечественной, но и всех вооруженных конфликтов 1936—1953 гг., в которых участвовал СССР, — от Испании, Китая, Халхин-Гола и Финляндии до Кореи. Подробные сведения о 3500 летчиках-истребителях, сбивших от пяти самолетов противника и больше, точные данные обо всех их победах с указанием типа сбитого самолета, даты и места воздушного боя.

**УДК 355/359**  
**ББК 68**

ISBN 978-5-9955-0712-3

© **Быков М. Ю.**, 2014  
© **ООО «Яуза-пресс»**, 2014

## ОТ АВТОРА

Когда 17 декабря 1903 года американцы братья Райт впервые поднялись в воздух на аэроплане собственной конструкции, никто не мог предположить, что воплощение прекрасной мечты человечества о полете вскоре превратится в мощное и эффективное оружие. Менее чем через 10 лет, во время итало-турецкой (1911) и балканских (1912—1913) войн, самолет впервые был «поставлен под ружье». Оказалось, что новомодное изобретение можно использовать не только для развлечения праздной публики, но и для связи, разведки, корректировки артиллерийского огня. Дальше — больше, аэроплан примерил на себя роль бомбардировщика — и на головы обескураженного противника посыпался дождь стальных стрел, ручных гранат и первых примитивных авиабомб.

Когда летом 1914 года вспыхнула Первая мировая война, все ее участники уже имели на вооружении то или иное количество военных аэропланов, выполнявших различные боевые задачи. В силу своей малочисленности в воздухе они встречались крайне редко, и первое время главным противником военных летчиков было лишь техническое несовершенство их аппаратов, приводившее к многочисленным авариям и катастрофам. Однако время шло, количество самолетов росло одновременно с их совершенствованием. Бомбовая нагрузка уже исчислялась десятками и сотнями килограммов, а увеличение дальности и скорости полета позволяло не только неожиданно доставлять эти килограммы к самым важным и уязвимым объектам — штабам, мостам, железнодорожным станциям, местам сосредоточения войск, — но и привозить из полетов важные разведывательные данные, путая все карты противника. В поисках эффективного средства борьбы с вражескими аэропланами победил старый принцип «клин клином вышибают», и на сцену вышел совершенно новый тип самолета — истребитель.

По сути, первыми истребителями стали самые легкие и быстроходные представители семейства разведчиков и бомбардировщиков, способные догнать своих более медлительных собратьев. Позднее они начали вытесняться специально спроектированными истребителями. Все более частые встречи противников в воздухе теперь не заканчивались, в зависимости от настроения их пилотов, почти дружескими приветствиями или стрельбой из револьверов. С появлением пулеметов в качестве бортового оружия уничтожение воздушного противника стало профессией, а есть профессия — есть, как говорилось в советское время, и «лучшие по профессии».

Очень быстро появился и специальный термин «ас» («as» по-французски — карточный туз), которым стали обозначать лучших летчиков. Сначала, весной 1916 года, это произошло во Франции, но очень быстро емкое словечко подхватили союзники — Англия, Италия, США, а после окончания войны термин стал общепринятым.

В царской России, а затем и во вновь созданном Рабоче-Крестьянском Красном Воздушном Флоте понятие «ас» употреблялось достаточно редко, да и подразумевалось под ним нечто иное, чем в остальном мире. Если за рубежом асами называли пилотов, имевших, прежде всего, весомый личный счет сбитых вражеских самолетов, то в отечественной литературе и прессе термин «асс» (первое время писали именно так, с двумя «с») обозначал, как правило, отчаянного пилота-храбреца, сорвиголову. Возможно, не в последнюю очередь это было связано с малой интенсивностью воздушных боев (а следовательно, — и с небольшим количеством сбитых самолетов) как на Восточном фронте Первой мировой войны, так и на фронтах войны Гражданской.

Начиная с осени 1936 года, когда на помощь республиканскому правительству Испании в начавшейся в стране гражданской войне было решено отправить советских добровольцев, последовала целая череда больших и малых войн и конфликтов — Китай, Монголия, Польша, Финляндия, — в которых пилоты ВВС РККА и летчики морской авиации набирались боевого опыта и оттачивали свое мастерство. По результатам этих боев появились первые советские асы в привычном для нас понимании этого слова, с несколькими сбитыми самолетами противника на счету. Когда 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война, число результативных летчиков-истребителей стало измеряться сотнями и тысячами — такой масштабной воздушной войны с огромным количеством участвовавших в ней авиационных частей и соединений история до тех пор не знала. Именно летчикам-асам СССР, одержавшим 5 и более личных воздушных побед по итогам всех войн и конфликтов, в которых участвовали советские авиаторы, и посвящено настоящее справочное издание.

Для того чтобы понять, по каким критериям формировалось содержание этой книги, необходимо рассмотреть, по какой системе на счет летчика-истребителя заносились воздушные победы и что вообще понимается под этим термином. Победой, или, если быть точнее, «засчитанной» или «подтвержденной» победой, является самолет противника, сбитый согласно докладу пилота-истребителя (то есть «заявленный сбитым»), подтвержденному свидетелями и утвержденному вышестоящими инстанциями — штабом авиационного полка, дивизии и т. д. Для подтверждения воздушной победы требовалось предъявить свидетельства других летчиков — участников боя, наземных очевидцев, «вещественные доказательства» в виде обломков сбитого самолета, фотографии с места его падения или снимков фотопулемета. Видоизменяясь в течение войны на бумаге, эти требования в целом кочевали из приказа в приказ. Для примера можно привести выдержку из «Положения о наградах и премиях для личного состава военно-воздушных сил Красной Армии, Авиации Дальнего Действия, истребительной авиации ПВО, ВВС Военно-Морского Флота за боевую деятельность и сохранение материальной части», подписанного командующим ВВС КА маршалом авиации Новиковым 30 сентября 1943 г.:

*«...Сбитие в воздушном бою или уничтожение на земле самолетов, а также нанесенный ущерб противнику засчитывать при одном из следующих показателей:*

*а) при наличии письменного подтверждения от наземных войск, кораблей, партизанских отрядов или донесений агентуры;*

*б) при наличии письменного подтверждения от местного населения, заведенного местными органами власти;*

в) при наличии фотоснимков, подтверждающих сбитие самолета или нанесенный другой ущерб противнику;

г) при наличии подтверждения от постов ВНОС и других систем наведения и оповещения;

д) при наличии письменного подтверждения двух и более экипажей самолетов, действовавших в данной группе, или экипажа, высылаемого с целью контролирования успешного бомбометания при условии невозможности получить другого вида подтверждения;

е) личный рапорт одиночного охотника-истребителя или штурмовика-торпедоносца по утверждению его командиром авиаполка...»

Следует обратить особое внимание на слова «при **одном** из следующих показателей». Реалии воздушной войны оказалась таковы, что необходимым и достаточным условием для занесения на счет истребителя победы было свидетельство других летчиков — именно по этому критерию официально подтверждено подавляющее большинство воздушных побед не только советских истребителей, но и летчиков других стран — участников войны. Все другие виды доказательств, как правило, играли роль в различного рода спорных ситуациях, когда, допустим, летчик вел бой в одиночку. Кроме того, достоверность всех остальных свидетельств чаще всего была невысокой, а иногда их получение было просто невозможным. Доклады наземных свидетелей зачастую были лишены практической ценности, поскольку, даже если бой и проходил непосредственно над наблюдателем, определить, кем конкретно сбит самолет, какого типа, и даже установить его принадлежность было достаточно проблематично и для обученных бойцов службы наблюдения за воздухом, не говоря об обычных пехотинцах. Кроме того, значительная часть воздушных схваток происходила за линией фронта либо (особенно это касается летчиков авиации флота) над морем, где свидетелей, кроме своих пилотов, попросту не было. По тем же причинам очень часто невозможно было предъявить и обломки поверженного противника — сбитые самолеты падали далеко в степи, в море, реки и болота, в горные и лесные массивы. Найденные же нередко разрушались при падении до такой степени, что их идентификация была невозможна. Фотокинопулеметы (ФКП) на советских истребителях практически до самого конца войны устанавливались в крайне малых количествах, а при наличии таковых очень часто к ним не было расходных материалов — пленки, реактивов для проявления и т. д. Да и проявленные кадры в большинстве случаев не позволяли однозначно подтвердить факт уничтожения, поскольку ФКП включался и работал только во время ведения огня из бортового оружия, фиксируя лишь нахождение противника в прицеле или, в лучшем случае, попадания по нему. Во время войны в Корее, когда показания ФКП стали определяющим фактором зачета сбитых самолетов (так называемые «данные объективного контроля»), боевые счета истребителей воюющих сторон по-прежнему оставались значительно завышенными.

Естественно, «подтвержденная воздушная победа» по множеству разных причин в ряде случаев, если не в большинстве — это не одно и то же понятие, что реально сбитый, уничтоженный самолет, потерянный противником. На объективность донесений летчиков, как авторов победы, так и ее свидетелей, не в лучшую сторону влияли сами условия динамичного группового воздушного боя, проходившего с резкими изменениями скоростей и высот — в такой обстановке следить за судьбой поверженного врага было практически невозможно, а зачастую и небезопасно, так как шансы самому тут же превратиться из победителя в побежденного были очень высоки. Кро-

ме того, нельзя не принимать во внимание пресловутый «человеческий фактор» — достаточно распространены были подтасовки результатов боев по различным причинам (попытки «пустить пыль в глаза» командованию, скрыть собственные неудачные действия и высокие потери, желание получить награду и т. п.). В качестве иллюстрации можно привести характерную цитату из телеграммы командующего 16-й Воздушной армией С. И. Руденко, направленной им командирам 1-й гвардейской, 234-й, 273-й и 279-й истребительных авиадивизий в июле 1943 года, после первых дней Курской битвы:

*«За все дни сбито мизерное количество бомбардировщиков, а истребителей «набили» столько, сколько их и не было у противника. ... Пора, товарищи летчики, прекратить позорить советских истребителей».*

**Вполне понятно, что множество засчитанных по всем правилам на счета летчиков «сбитых» вражеских самолетов благополучно возвращались на свои аэродромы с разного рода повреждениями, а зачастую абсолютно невредимые. В свою очередь, в некоторых случаях картина могла быть обратной: атакованный самолет, падение которого не наблюдалось, не заносился на боевой счет истребителей как сбитый, тогда как на самом деле после окончания воздушной схватки он где-то падал или совершал вынужденную посадку на нашей территории. Однако подобных эпизодов было неизмеримо меньше, чем описанных выше. В среднем соотношение записанных на счета летчиков и реально уничтоженных самолетов для всех ВВС воюющих сторон колебалось в пределах 1:3—1:5, доходя в периоды грандиозных воздушных сражений до 1:10 и более.**

В данном издании для каждого летчика приведены списки именно **подтвержденных воздушных побед**, зафиксированных в документах, так как установление количества реально уничтоженных вражеских самолетов и «авторства» побед даже в отдельно взятом боевом эпизоде является очень сложной задачей, а составление глобальной картины в целом по советской авиации видится практически нереальным.

Необходимо также остановиться на классификации воздушных побед. В советской истребительной авиации, в отличие от союзников СССР по антигитлеровской коалиции (Великобритании и США), не было принято считать воздушные победы, одержанные в групповых боях, в дробных числах. Существовало только две категории сбитых самолетов противника — «лично» и «в группе» (правда, иногда в последнем случае, но далеко не всегда, присутствовало уточнение — «в паре», «звеном»). Однако предпочтения, к какой категории отнести заявку на сбитый самолет, с ходом войны существенно менялись. Если в конфликтах и войнах конца 1930-х годов между этими двумя видами побед существовал определенный паритет, то в начальный период боевых действий на фронтах Великой Отечественной, когда удачно проведенных воздушных схваток было гораздо меньше, чем поражений, а неумение наших летчиков взаимодействовать в бою стало одной из главных проблем, всячески поощрялся коллективизм. Вследствие этого, а также для поднятия боевого духа пилотов, все (или почти все) заявленные сбитыми в воздушном бою самолеты противника нередко заносились как групповые победы на счета всех участников боя, вне зависимости от их количества (особенно много сбитых, «расписанных» на всех летчиков группы, участвовавших в бою, в 1941—1942 годах было зафиксировано в авиации Балтийского флота, а также в истребительных частях ВВС КА, воевавших на северном участке фронта — в Заполярье и Карелии). Позже, с накоплением

боевого опыта и с появлением четко привязанной к количеству сбитых самолетов на счету летчика системы награждений и денежных поощрений, предпочтением стало отдаваться личным победам. На данный момент не известны какие-либо официальные документы, регламентирующие такую практику, но можно с уверенностью сказать, что такой «пересмотр приоритетов» произошел к лету 1943 года. В войне на территории Кореи уже практически все сбитые самолеты противника, за крайне редкими исключениями, заносились на боевые счета летчиков-истребителей как индивидуальные.

Следует заострить внимание читателя на одном интересном моменте. К 1943 году в советских ВВС было уже достаточно большое количество летчиков-истребителей, имевших на счету по десятку и более групповых побед при двух-трех лично сбитых самолетах противника. Под упомянутый выше приказ маршала Новикова от 30.09.1943 года, который регламентировал и порядок представления к наградам, такие достижения подходили плохо. Решение «на местах» было простым и парадоксальным одновременно: в некоторых полках был произведен пересчет части групповых побед в личные. Примером может служить фрагмент «Справки о боевой работе» командира 515-го истребительного авиаполка гвардии майора Г. Н. Громова:

*«... На основании приказа командующего 7 ВА генерал-майора авиации СОКОЛОВА, самолеты, сбитые гвардии майором ГРОМОВЫМ Г.Н. в группе, пересчитаны в долях на личные. За период отечественной войны с 22.06.41 по 19.02.44 всего лично сбито гвардии майором ГРОМОВЫМ Г.Н.:*  
*а) бомбардировщиков противника — 3,5 (три с половиной);*  
*б) истребителей противника — 8,5 (восемь с половиной);*  
*Итого — 12 (двенадцать) лично сбитых самолетов противника».*

Реально по документам 20-го гиап боевой счет Громова на указанное время составлял 6 личных и 17 групповых побед.

*В ряде случаев в штабах частей и соединений, не утруждая себя пересчетами, поступали еще проще: индивидуальные победы, необходимые летчику для получения той или иной награды, «добирались» из числа групповых, одержанных в предыдущие периоды боевой работы, при этом разделение сбитых на «лично» и «в группе» в наградном материале попросту опускалось, или они все простым росчерком пера становились личными.*

Еще одним отступлением от общепринятой практики стала система учета сбитых самолетов, действовавшая в авиации Северного флота. Там на протяжении всей войны, кроме личных и групповых побед, существовала третья категория — «предположительно сбитые самолеты противника». Возможно, это сложилось под влиянием британских союзников, два истребительных дивизиона которых осенью 1941 года действовали с одних аэродромов с советскими летчиками-североморцами. Естественно, что и в данном случае победы периодически превращались из предположительных в личные, особенно в наградных документах.

На системе поощрений успешных действий советской авиации, включавшей в себя наградную систему и систему денежных выплат, стоит остановиться подробнее.

Если в конфликтах конца 1930-х годов и в начальный период Великой Отечественной войны системы материальных поощрений как таковой еще не существовало и все ограничивалось награждением летчиков орденами и медалями по субъективным и зачастую спорным критериям, то уже к середине 1942 года такая система была достаточно четко выработана. Для летчиков-истребителей она была ориентирована, прежде всего, на уничтожение

ударной авиации противника — так, в приказе Народного комиссара обороны И. В. Сталина от 17 июня 1942 года размеры денежных выплат устанавливались в зависимости от типа уничтоженного вражеского самолета — если за сбитый истребитель пилот получал 1000 рублей, то за бомбардировщик платили вдвое больше (ранее размер выплат был единым). Также в приказе оговаривалось, что летчик, сбивший 5 бомбардировщиков противника, представлялся к званию Героя Советского Союза, а истребителей для получения «Золотой Звезды» надо было «настрелять» в два раза больше.

**По мере того, как советские летчики чувствовали себя в небе все увереннее, «нормативы» сбитых самолетов на представление к наградам росли и окончательно были закреплены в сентябре 1943 г. в процитированном выше «Положении...», действовавшем до конца войны:**

*«...Летчики истребительной авиации представляются к правительственным наградам:*

*а) За лично уничтоженные самолеты противника в воздушных боях или на аэродромах:*

*к первой награде — за 3 лично сбитых бомбардировщика (разведчика) или за 4 лично сбитых самолета других типов, или за 6 самолетов, уничтоженных на земле;*

*к последующим наградам — за каждые следующие 4 лично сбитых самолета-бомбардировщика (разведчика) или 5 лично сбитых самолетов других типов, или 6 самолетов, уничтоженных на земле;*

*к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за 10 лично сбитых самолетов-бомбардировщиков (разведчиков) или за 15 лично сбитых самолетов других типов;*

*к высшей награде — званию дважды Героя Советского Союза — за 30 лично сбитых самолетов всех типов;*

*к высшей награде — званию трижды Героя Советского Союза — за 50 лично сбитых самолетов всех типов».*

Также было регламентировано представление к наградам и денежным выплатам за успешные боевые вылеты на сопровождение ударной авиации и прикрытие объектов:

*«...За боевые вылеты на сопровождение штурмовиков, бомбардировщиков, минно-торпедной авиации, разведчиков и корректировщиков, а также за боевые вылеты на прикрытие боевых порядков наземных войск на поле боя, морских баз, коммуникаций и других объектов:*

*к первой награде — за 30 успешных боевых вылетов;*

*к последующим наградам — за каждые следующие 30 успешных боевых вылетов.*

*За боевые вылеты на штурмовые действия и разведку войск противника: к первой награде — за 20 успешных боевых вылетов; к последующим наградам — за каждые следующие 30 успешных боевых вылетов.*

*...Летному составу экипажей всех видов авиации ... за успешные боевые действия вне зависимости от представления к правительственным наградам выплачиваются денежные премии:*

*За 30 успешных боевых вылетов — 2000 руб.;*

*За 50 успешных боевых вылетов — 3000 руб.;*

*За 80 успешных боевых вылетов — 4000 руб.;*

*За 120 успешных боевых вылетов — 5000 руб.».*

Отдельные выплаты и награды полагались за уничтожение наземных целей, а также ведомым результативных летчиков и командирам всех уровней за успешные действия вверенных им подразделений. Оговаривалось, что в случае групповой победы премиальные деньги должны быть равномерно разделены между участниками.

Несмотря на четко оговоренные условия представления к наградам, бывали исключения, и достаточно часто. Иногда на первое место выходил фактор личных отношений между летчиком и командованием, и тогда представление к награждению «строптивного» аса могли «придерживать» достаточно долго, а то и вовсе «забыть» про него. Еще более частыми были случаи, когда летчики не награждались по причине того, что в чем-то «проштрафались», и сбитые ими самолеты шли в счет «погашения» судимостей и наложенных взысканий. Нередкими были и обратные ситуации, когда самую высокую награду пилот мог получить за какое-то значительное разовое достижение, ничем не проявив себя ни до него, ни после, и тогда появлялись «герои одного подвига». Кроме того, согласно воспоминаниям ветеранов, бывало и так, что командование, преследуя цели престижа части или соединения, искусственно «тянуло на Героя» какого-то летчика, намеренно записывая ему лично победы, одержанные в группе (или даже самолеты, сбитые индивидуально другими пилотами).

При сопоставлении наград каждого пилота с количеством засчитанных ему побед необходимо учитывать, что специфика применения истребительной авиации предоставляет воздушным бойцам неравные условия для самореализации. Не все летчики-истребители имели возможность отличиться — так, гораздо меньше шансов для наращивания боевого счета было у истребителей ПВО и летчиков, занимавшихся в основном сопровождением ударных самолетов, а также специалистов по воздушной разведке (во время войны существовал ряд авиационных полков, номинально остававшихся истребительными, но на деле выполнявших в основном разведывательные функции — 31 гиап, 50 иап, 523 иап и др.). Для первых относительно редкими были сами встречи с воздушным противником, особенно во второй половине войны, для вторых первостепенной задачей были не сбитые вражеские самолеты, а сохранность «подопечных», когда достаточным условием выполнения задачи считался срыв атаки перехватчиков противника, а ввязываться в бой было нежелательно. То же можно отнести и к воздушным разведчикам — только берегли они не штурмовиков или бомбардировщиков, а разведданные. Кроме того, для тех, кто сопровождал ударную авиацию или добывал разведывательные данные, гораздо меньше были шансы выжить — большинство боев происходило над вражеской территорией, а значит, вынужденная посадка или прыжок с парашютом чаще всего заканчивались для летчика попаданием в плен. Это учитывалось при представлении к наградам, и летчикам полков, выполнявших подобные задачи, требовалось одержать для награждения в полтора-два раза меньше побед, чем их коллегам. В то же время, летчики полков, занимавшихся прикрытием наземных войск, очень редко представлялись к наградам за боевые вылеты, поэтому зачистую истребитель, сопровождавший Ил-2, при полном отсутствии побед мог иметь 4—5 орденов, а летчик, занимавшийся «расчисткой воздуха», за 8—10 сбитых имел 1—2 ордена при тех же 100—150 боевых вылетах.

Специфика боевых действий на море накладывала свой отпечаток и на систему награждения морских летчиков-истребителей. На данный момент автору неизвестно, регламентировалось ли это какими-то документами флотского командования, но по сравнению с армейцами моряки вполне справедливо награждались за меньшее количество сбитых самолетов вра-

га — малейшая неисправность самолета, любая пуля или осколок зачастую не оставляли ни малейшего шанса на спасение при посадке на воду...

Основными источниками сведений при составлении справочника являлись документы полков и соединений (в основном — авиадивизий и различных авиационных групп, так как отчетные документы соединений и объединений более высокого уровня, как правило, не содержат в себе данных по отдельным персоналиям) истребительной авиации ВВС и ПВО, хранящиеся в Российском Государственном Военном архиве в Москве, Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации в Подольске и истребительной авиации ВВС ВМФ в Центральном Военно-морском архиве МО РФ в Гатчине — оперативные сводки и боевые донесения, журналы боевых действий и учета сбитых самолетов противника, а также другие боевые документы штабов частей и соединений. В ограниченном объеме привлекался наградной материал (подробности отражены в примечаниях к тексту). Мемуарная литература, военно-патриотическая публицистика, а также материалы пропагандистского характера времен войны (газетные статьи, сводки Совинформбюро и т. д.) в качестве заслуживающих доверия источников информации о боевой работе не рассматривались. Для выяснения деталей биографий и службы летчиков использовались документы по учету личного состава — штатно-должностные и алфавитные книги, книги учета боевых потерь, учетно-послужные карты, наградные листы. В ряде случаев архивные данные дополнены сведениями из личных дел и летных книжек летчиков, предоставленными родственниками либо коллекционерами.

Необходимо отметить, что данная работа не может претендовать на абсолютную полноту и точность. Не всегда архивные фонды содержат нужные документы — многие материалы утрачены навсегда. Особенно много пропусков в данных по удаленным конфликтам (Испания, Китай), а также за начальный период Великой Отечественной, хотя «белые пятна» в документации встречаются и в более поздние периоды. Сохранившиеся документы зачастую противоречат друг другу в деталях. Именно поэтому списки побед некоторых летчиков неполные и суммарное количество сбитых самолетов противника в них не совпадает с цифрами боевых счетов, фигурирующими в отчетных и итоговых документах. По тем же причинам в справочник могли не попасть некоторые летчики, сбившие 5 и более самолетов, архивные данные по фронтовой работе которых не сохранились или не полны.

Сведения по каждому летчику-истребителю представлены в настоящем справочнике в следующей форме:

— фамилия, имя, отчество;

— год рождения;

— воинские звания на начало и конец боевой деятельности (первое в квадратных скобках после второго, для участников локальных конфликтов курсивом приведены (если известны) звания на данный период);

Информация о боевой работе в каждом конфликте дается отдельно и включает:

— авиачасти, в составе которых воевал летчик (указываются сроки участия летчика в боевых действиях в составе авиационной части или соединения, объединения и т. п., либо месяц прибытия в полк); типы самолетов, на которых он летал в данной авиачасти;

— список документально подтвержденных воздушных побед;

— итоги боевой работы (общее количество сбитых самолетов противника, выполненных боевых вылетов и проведенных воздушных боев, за исключением конфликта на озере Хасан — по причине отсутствия воздушного противника);

— общий итог (в случае необходимости);

— список известных боевых наград пилота (приводятся только ордена);

— дата и причина гибели или смерти.

***ВНИМАНИЕ!** Информация о французских летчиках из авиаполка «Нормандия—Неман» в работу не включена.*

Далее необходимо подробно остановиться на структуре и особенностях информации, отраженной в списках воздушных побед летчиков.

Несмотря на то, что в советской авиации не было «дробной» системы учета воздушных побед, автор посчитал возможным условно показывать (в том случае, когда по документам известен количественный состав группы) в списках побед пилотов самолеты, сбитые в группе, дробями — в этом случае становится ясным, на скольких человек в итоге была поделена та или иная групповая победа. К примеру, запись «1/6 Хе-111» означает, что сбитый бомбардировщик вошел в боевой счет шестерых пилотов, участвовавших в воздушном бою.

Типы и названия самолетов противника даются в том написании, в котором они присутствуют в боевых документах частей и соединений того времени, за небольшими исключениями — к примеру, в начале войны ближний разведчик Люфтваффе Henschel Hs 126 часто обозначался в документах как «Хе-126», впоследствии общепринятым стало название «Хш-126». В справочнике все приведено к последнему варианту.

Нужно также отметить, что в боевых донесениях пилотов и других документах военного времени часто присутствуют названия самолетов противника, на самом деле на данном участке фронта не встречавшихся (Хе-112, ФВ-57, ФВ-187 и др.), и даже вообще реально не существовавшие типы вражеских машин (Хе-113, Ме-115, ФВ-198 и др.). Происходило это по причине плохого знания летчиками материальной части врага, недостаточно четкой работы разведотделов различных структур и дезинформации, проводимой противником. К примеру, не сразу появившийся на некоторых участках фронта немецкий истребитель Messerschmitt Bf 109 модификации F, внешне существенно отличавшийся от своего предшественника Bf 109E, поначалу в наших документах практически повсеместно получил обозначение Ме-115 (а также Хе-113). Спустя некоторое время эта ошибка была исправлена. Подобные названия самолетов противника в справочнике даны без изменений, но заключены в кавычки для отличия от реальных типов. В ряде случаев в документах дается только название фирмы-производителя самолета, часто сокращенно («Ф. — Вульф»). Это было принято во время испанской и советско-финляндской войн, а также в ВОВ на тех участках фронта, где советским летчикам противостояли ВВС стран-сателлитов Германии. Типы самолетов, состоявших у них на вооружении, обозначались как «Фиат» (Fiat CR.32 и G.50), «Брюстер» (Brewster B.229), «Моран» (Morane Saulnier MS.406), «Кертисс» (Curtis H.75), «Макки» (Macchi MC.200) и т. д. Такие названия в издании также сохранены без изменений, как и советские обозначения японской авиатехники, противостоявшей «сталинским соколам» в небе Китая и Мон-

голии и в советско-японской войне 1945 года — И-96 (Mitsubishi A5M), И-97 (Nakajima Ki 27) и др.

В случае, если количество сбитых самолетов у летчика, приведенное в итоговых боевых документах — «Отчетах о боевой работе», «Сведениях о боевой деятельности летного состава» и др. (за исключением особо оговоренных в примечаниях случаев) — не совпадает с количеством побед, найденных в оперативных боевых документах («Журналах учета сбитых самолетов», «Журналах боевых действий», «Оперативных сводках» и др.), а в данных последних имеются пропуски, в итогах боевой работы пилота представлены оба результата, второй — в квадратных скобках после первого.

Географические названия — места воздушных боев и падения сбитых самолетов противника — приводятся в том написании, в каком они даются в документах, кроме случаев явных опечаток и описок. В случае, когда точное место падения сбитого самолета или проведения воздушного боя в документах не указано, но известно, в каком районе шли боевые действия, это название дается курсивом.

В заключение хотелось бы поблагодарить всех, кто помогал в работе над изданием, предоставив для публикации фотографии и другие материалы из личных коллекций и библиотек: Сергея Алексева, Петра Андриянова, Владимира Анохина, Владислава Антипова, Евгения Арсеньева, Геннадия Барановского, Алексея Валяева-Зайцева, Романа Горностаева, Илью Гринберга, Андрея Дикова, Артема Драккина, Игоря Жидова, Михаила Жирохова, Игоря Злобина, Сергея Исаева, Леонарда Качана, Олега Корытова, Евгения Ляховича, Дмитрия Карленко, Сергея Кузнецова, Андрея Михайлова, Андрея Мятишкина, Аудрюса Найранаускаса, Андрея Наумова, Илью Прокофьева, Николая Резника, Александра Ручковского, Юрия Рыбина, Алексея Сергеева, Андрея Симонова, Михаила Тимина, Игоря Уткина, Василия Харина, Константина Чиркина и других энтузиастов истории авиации — участников авиационно-исторического интернет-форума <http://vif2ne.ru/nvi/forum>, а также научного сотрудника ВУНЦ ВМФ «ВМА им. Кузнецова», заведующую музеем Морской авиации Галину Вабищевич.

Выражаю глубокую признательность родственникам и членам семей летчиков-истребителей, героев данной книги, приславшим фотографии и выдержки из документов, хранящихся в семейных архивах.

Особую благодарность выражаю работникам архивохранилищ и читальных залов ЦАМО РФ и ЦВМА РФ и лично бывшей заведующей читальным залом ЦАМО старшему научному сотруднику Валентине Оттовне Поповой за квалифицированную помощь в подборе и обработке материалов для данного издания.

Любые отзывы читателей относительно издания, а также дополнения и уточнения в виде документальной информации из личных архивов можно отправить по адресу электронной почты [attacker@bk.ru](mailto:attacker@bk.ru).

## Список использованных обозначений, сокращений и аббревиатур:

[+]	«более» (о боевых вылетах и воздушных боях)
[~]	«около» (о боевых вылетах и воздушных боях)
АГОН	авиационная группа особого назначения
ап	авиационный полк
бап	бомбардировочный авиационный полк
бомб-к	самолет-бомбардировщик
ВАШП	Военная авиационная школа пилотов
ВВА	Военно-воздушная академия
ВМБ	Военно-морская база
вост.	восточнее, восточный
ВП	Войско польское
выс.	высота
гиад	гвардейская истребительная авиационная дивизия
гиап	гвардейский истребительный авиационный полк
гр.	группой (о сбитом самолете)
ГСС	Герой Советского Союза
ГУБПФА	Главное управление боевой подготовки фронтовой авиации ВВС КА
ж/д	железная дорога
ЖДУ	железнодорожный узел
зап	запасной авиационный полк
зап.	западнее, западный
ЗФ	Западный фронт
ИА	истребительная авиация
иад	истребительная авиационная дивизия
иап	истребительный авиационный полк
истреб.	самолет-истребитель
КБФ	Краснознаменный Балтийский флот
кв.	квадрат (на карте)
колх.	колхоз, коллективное хозяйство
м.	мыс
мтад	минно-торпедная авиационная дивизия
неуст.	неустановленный (-ные)
о.	остров
оаэ	отдельная авиационная эскадрилья
ОГ	Отдельная (авиационная) группа
оз.	озеро
оиаэ	отдельная истребительная авиационная эскадрилья
ОКЗ	орден Красного Знамени
окр.	окраина
отм.	отметка (на карте)
ошаэ	отдельная штрафная авиационная эскадрилья
п-ов	полуостров
р.	река

р-н	район
развед-к	самолет-разведчик
сад	смешанная авиационная дивизия
сап	смешанный авиационный полк
сев.	севернее, северный
сев.-вост.	северо-восточнее
сев.-зап.	северо-западнее
СЗФ	Северо-Западный фронт
СКФ	Северо-Кавказский фронт
СН	станция наведения
совх.	совхоз, советское хозяйство
ст.	станция; степени (ордена)
СФ	Северный флот
терр.	территория
ТОФ	Тихоокеанский флот
УАГ	Ударная авиационная группа
Упр.	Управление
утап	учебно-тренировочный авиационный полк
хут.	хутор
ч.	часть
шад	штурмовая авиационная дивизия
шап	штурмовой авиационный полк
юго-вост.	юго-восточнее
юго-зап.	юго-западнее

## АБАКУМОВ БОРИС СЕРГЕЕВИЧ

1924  
капитан

### Война в Корее (1950—1953)

Боевую работу вел на МиГ-15 в составе 196 иап с апреля 1951 г. по январь 1952 г.

#### Список воздушных побед:

06.04.1951	1	Ф-86	Тецузан
21.07.1951	1	Ф-94	<i>р-н р. Ялуцзян</i>
27.09.1951	2	Ф-86	Ансю
05.12.1951	1	Ф-80	Ансю

#### Сбитых самолетов: 5 + 0

Боевых вылетов: 100 [+]; воздушных боев: 50 [~]

**Боевые награды:** ордена Ленина, Красного Знамени (2), Отечественной войны II ст., Красной Звезды.

*Умер в 1994 г.*

## АБДРАШИТОВ ШАМИЛЬ МАНУСЫПОВИЧ {1}

1921  
лейтенант [младший лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

402 иап апр. 1943 — май 1944 Як-1, Як-9

#### Список воздушных побед:

11.09.1943	1	ФВ-189	сев.-зап. Волноваха
19.09.1943	1	Хе-111	Ореховский
24.09.1943	1	Хе-111	Большой Токмак
07.10.1943	1	Хе-111	Верхняя Тарасовка
26.10.1943	1	Ю-87	Калга
26.10.1943	1	Хш-129	совхоз «Соревнование»
17.12.1943	1	Ме-109	Цюрипинск
24.01.1944	1	Ме-110	Курбан-Кемельчи
25.01.1944	1	ФВ-190	Джанкой
04.02.1944	1	Хе-111	юж. Армянск
04.02.1944	1	Хе-111	сев. Тархан
25.02.1944	1	Ю-87	Чучак
11.03.1944	1	ФВ-190	Воинка
16.03.1944	1	Ме-109	Таук
11.04.1944	1	Ме-109	юж. Журавлевка
12.04.1944	1	Ю-87	сев.-зап. Сарабуз
14.04.1944	1	Хш-129	сев. Софиевка
25.04.1944	1	ФВ-190	Севастополь

#### Сбитых самолетов: 18 + 0

Боевых вылетов: 242; воздушных боев: 38

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (02.08.1944); ордена Ленина, Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны I ст., Красной Звезды.

**Погиб 4 мая 1944 г.** Подбит огнем с земли (по другим данным — в воздушном бою с авиацией противника), покинул самолет с парашютом, утонул в море.

{1} Вариант в документах: **Шамиль Мунасыпович, Монусынович.**

## АБЗИАНИДЗЕ МИХАИЛ АМБАКОВИЧ

1907

майор [старший лейтенант]

### Советско-японский конфликт на р. Халхин-Гол (1939)

Боевую работу вел на И-16 в составе 22 иап.

#### Список воздушных побед:

05.08.1939	1/2	И-97	вост. аэродром № 1 г. Гурбан-Баин
20.08.1939	1/66	И-97	р. Хайластын-Гол
25.08.1939	1/4	И-97	сев.-вост. исток р. Оршун-Гол
01.09.1939	1	И-97	оз. Узур-Нур
04.09.1939	1	И-97	«квадрат 787»

#### Сбитых самолетов: 2 + 3

Боевых вылетов: 50 [+]; воздушных боев: 8 [+]

#### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

50 иап	январь — май 1942	МиГ-3
813 иап	май 1943 — сентябрь	1943 Ла-5
522 иап	сентябрь — октябрь 1943	Ла-5
Упр. 215 иад	апрель — октябрь 1944	Ла-5
156 иап	октябрь 1944 — май 1945	Ла-5, Ла-7

#### Список воздушных побед:

22.03.1942	1	Ме-109	Старый Крым
14.08.1943	1	Ме-109	юж. Ивановка
15.08.1943	2	Ю-87	сев.-зап. Спас-Деменск
19.08.1943	1	Ю-87	Морозово
01.09.1943	1	ФВ-190	Пасовка
20.01.1945	1	Ме-109	аэродром Цеханув

#### Сбитых самолетов: 7 + 0

#### Всего воздушных побед: 9 + 3

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2), Красной Звезды.

## АБИШЕВ ХУСИН ИМАМАЛИЕВИЧ

1920

капитан [лейтенант]

#### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

72 сап СФ	июнь — октябрь 1941	И-16
78 сап СФ	октябрь 1941 — март 1942	«Харрикейн»
2 гиап СФ	март 1942 — май 1945	«Харрикейн», «Киттихаук», «Аэрокобра»

#### Список воздушных побед:

26.08.1941	3/9	Ю-88	Ваенга — Луостари
12.09.1941	1/2	Ю-88	колхоз Большая Западная Лица {1}
15.09.1941	1	Ме-109	Западная Лица
06.10.1941	1/8	Ю-88	Ура-губа
15.04.1942	1	Ю-87	оз. Тулп-Явр
12.05.1942	1	Ме-109	сев. Ура-губа
23.06.1942	1	Ме-109	«квадрат 4496»
05.08.1942	1/2	Ме-109	аэродром Ваенга-2
15.03.1943	1	ФВ-190	Урд-озеро {1}
11.05.1944	1	Ме-109	Кибергнес

#### Сбитых самолетов: 6 + 6 (из них 1 + 1 предположительно)

Боевых вылетов: 225; воздушных боев: 28

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2), Отечественной войны I ст.

{1} Предположительная воздушная победа.

## АБРАМИШВИЛИ МИРИАН ИОСИФОВИЧ

1918  
старший лейтенант

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

18 гиап                      янв. 1944 — апр. 1945      Як-9, Як-3 {1} {2}

### Список воздушных побед:

09.10.1944	1	ФВ-190	Пиктупенен
16.10.1944	1	ФВ-190	аэродром Йукштайн
12.04.1945	1	Ме-109	юго-вост. Фишхаузен
13.04.1945	1/4	ФВ-190	Ной-Куррен
13.04.1945	3	ФВ-190	Гросс-Хюбникен

### Сбитых самолетов: 6 + 1 {3}

Боевых вылетов: 186 {4}

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (3), Отечественной войны I ст., Красной Звезды (2).

{1} Участвовал в боевых действиях с октября 1942 г. по декабрь 1943 г. в составе 230 (130 гв.) шап.

{2} 13.04.1945 сбит в воздушном бою, попал в плен. Освобожден после окончания войны, вернулся в полк.

{3} Также, по данным наградных документов, лично сбил 3 самолета противника, летая в штурмовом авиаполку на самолете Ил-2.

{4} Из них 69 боевых вылетов выполнил в штурмовом авиаполку.

## АБРАМИШВИЛИ НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВИЧ

1918  
капитан [младший лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

440 иап                      июнь — авг. 1942                      ЛаГГ-3  
13 иап                      авг. — нояб. 1942                      Ла-5

### Список воздушных побед:

31.07.1942	1	Ме-109	Сталинград
01.08.1942	1	Ме-110	Сталинград
02.08.1942	1	Ме-109	Сталинград
08.08.1942	1	Ю-88	Сталинград
08.08.1942	1/2	Ме-109	Сталинград
09.08.1942	2	Ме-109	Сталинград
26.11.1942	2	Ме-109	Рынок (Сталинград)

### Сбитых самолетов: 8 + 1

**Боевые награды:** Герой Российской Федерации (21.09.1995, посмертно); ордена Красного Знамени (2).

**Погиб 30 ноября 1942 г.** Сбит в воздушном бою.

## АБРАМОВ ВЛАДИМИР НИКИТОВИЧ

1920  
капитан [младший лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

628 иап                      нояб. 1941 — янв. 1945                      И-16, Як-1

### Список воздушных побед:

28.04.1942	1	Ю-88	Новороссийск
21.07.1943	1	Ме-109	Дмитриевка
21.07.1943	1/4	Ме-109	сев.-зап. Дмитриевка
22.07.1943	1	Ме-109	Елизаветинский
27.07.1943	1	Ме-109	юго-зап. Степановка
28.07.1943	1	Ме-109	юго-зап. Мариновка
12.08.1943	1/2	Ю-88	Анапа

**Сбитых самолетов: 5 + 2**

Боевых вылетов: 349; воздушных боев: 26

**Боевые награды:** ордена Ленина (2), Красного Знамени (2), Отечественной войны II ст., Красной Звезды (2).

Умер 8 декабря 1994 г.

**АБРАМОВ ВЛАДИМИР ФЕДОРОВИЧ**

1921

майор [старший лейтенант]

**Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):**

71 иап/10 гиап КБФ                      июнь 1941 — май 1945                      И-153, И-16, Ла-5

**Список воздушных побед:**

22.09.1941	1/2	Ю-88	о. Котлин
27.03.1942	1/5	«Фоккер»	Д-21 вост. о. Гогланд
28.03.1942	1	ФИ-153	сев.-вост. о. Гогланд
24.04.1942	2/7	Ю-88	Кронштадт
07.07.1942	2/4	«Северский»	о. Лавенсаари
13.07.1942	1/4	«Северский»	сев.-вост. о. Соммерс
20.07.1942	1/2	Ю-88	о. Большой Тютерс
10.08.1942	1/2	Ю-88	о. Большой Тютерс
31.08.1942	1/5	«Брюстер»	о. Лавенсаари
13.01.1943	1	Ме-109	Кивгода
26.01.1943	1/6	Ме-109	Синявино
21.05.1943	1/8	Ме-109	юго-зап. о. Лавенсаари
21.05.1943	1/8	ФВ-190	юго-зап. о. Лавенсаари
19.03.1944	1	Ю-87	зап. Нарва
19.05.1944	1	ФВ-190	аэродром Кахула
19.05.1944	1	ФВ-190	Сомпа
26.05.1944	1	Ю-87	юго-зап. Гакково
26.05.1944	1	ФВ-190	Лужская губа

**Сбитых самолетов: 7 + 13**

Боевых вылетов: 600 [+]; воздушных боев: 65

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (22.07.1944); ордена Ленина, Красного Знамени (4), Отечественной войны I ст., Красной Звезды (2).

Умер 23 мая 1985 г.

**АБРАМОВ НИКИФОР СЕМЕНОВИЧ**

1917

лейтенант [младший лейтенант]

**Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):**

193 иап/177 гиап                      май 1944 — май 1945                      Ла-5, Ла-7

**Список воздушных побед:**

22.06.1944	1	Ме-109	сев. Спя
06.10.1944	1	Ме-109	юж. Мезетур
07.10.1944	1	Ю-87	сев.-вост. Чекме
19.02.1945	1	ФВ-190	Биня
20.02.1945	1	ФВ-190	сев. Кендьелеш
21.02.1945	1	ФВ-190	вост. Бела
20.03.1945	1	Ме-109	Черхат
05.04.1945	1	Ме-109	вост. Стулова
05.04.1945	1	ФВ-190	зап. Казанек

**Сбитых самолетов: 9 + 0**

Боевых вылетов: 194; воздушных боев: 40 [+]

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2), Отечественной войны I ст., Славы III ст.

## АБРАМОВ ПЕТР ПЕТРОВИЧ

1914

капитан [лейтенант]

### Китайско-японская война (1938—1940)

Боевую работу вел на И-16 с августа 1938 г. по июль 1939 г.

#### Список воздушных побед:

20.02.1939 9/гр бомб-к Ланьчжоу  
23.02.1939 6/гр бомб-к Ланьчжоу

#### Сбитых самолетов: 0 + 15

Воздушных боев: 5

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

195 иап июль — сент. 1941 И-16

#### Список воздушных побед:

12.08.1941	1	Ме-109	юж. Волосово
12.08.1941	1/3	Хш-126	юго-зап. Молвотица
13.08.1941	1/4	Ме-109	Устье
16.08.1941	1/3	Ме-109	Волосово
21.08.1941	2/5	Хе-113	Горелово — Низино
02.09.1941	1/5	Ме-109	разъезд Гора
02.09.1941	1/5	Ме-110	Отрадная
02.09.1941	1/5	До-215	юж. ст. Мга
07.09.1941	1	Хе-113	юж. Войтолово
10.09.1941	1	ФВ-189	юго-зап. Сиворицы
10.09.1941	1	Хе-113	юж. Красное Село
11.09.1941	1	Хе-113	Красногвардейск — Дудергоф
11.09.1941	2/4	Ю-87	Горелово

#### Сбитых самолетов: 5 + 10

#### Всего воздушных побед: 5 + 25

Боевые награды: не награждался (?)

Погиб 11 сентября 1941 г. Сбит в воздушном бою.

## АБРАМОВ ТИМОФЕЙ ГАВРИЛОВИЧ

1912

майор

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

9 иап ЧФ/КБФ июнь 1941 — июль 1944 И-16, Як-1, ЛаГГ-3, Як-9

#### Список воздушных побед:

02.06.1942	1	Ме-109	Кача
02.06.1942	1	Ю-88	Бельбек
05.08.1942	1	Ме-109	Таманский залив
05.08.1942	1	Ю-87	Таманский залив
26.07.1943	2	Ме-109	Джетете
20.09.1943	1/4	Ме-109	Анапа
21.09.1943	1	Ме-109	порт Тамань
03.10.1943	1	Ме-109	м. Железный Рог
17.06.1944	1	Ме-109	Вахтала
21.06.1944	1	ФВ-190	юго-вост. Вирайоки

#### Сбитых самолетов: 10 + 1

Боевых вылетов: 383; воздушных боев: 97

Боевые награды: ордена Красного Знамени (4), Отечественной войны I ст.

{1} Убыл на Высшие офицерские курсы ВВС ВМФ.

## АВДЕЕВ АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ

1917

капитан [лейтенант]

### Советско-финляндская война (1939—1940).

Боевую работу вел на И-153 в составе 153 иап.

*Сбитых самолетов противника нет.*

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

153 иап                      июнь 1941 — авг. 1942    И-153, И-16, «Аэрокобра»

#### Список воздушных побед:

05.10.1941	1	Хе-113	ст. Мга
01.12.1941	1	Ме-109	Толмачи
30.06.1942	1	Ю-88	Матвеевка
30.06.1942	1	Ю-88	зап. Матвеевка
04.07.1942	1	Ме-109	сев. Вязноватовка

#### Сбитых самолетов: 5 + 0

Боевых вылетов: 200 [+]

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (10.02.1943, посмертно); ордена Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды.

**Пропал без вести 12 августа 1942 г.** Не вернулся с боевого задания {1}

{1} Согласно версии, отраженной в наградных документах и публицистической литературе, Авдеев погиб при лобовом таране самолета противника, однако это не подтверждается оперативными документами частей и соединений ВВС КА и данными о боевых потерях самолетов германских люфтваффе.

## АВДЕЕВ МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ

1913

полковник [старший лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

32 иап ЧФ                      июнь — нояб. 1941                      Як-1  
8 иап/6 гиап ЧФ            нояб. 1941 — нояб. 1944            Як-1, Як-9, Як-3

#### Список воздушных побед:

24.09.1941	2	Ме-109	Перекоп
25.09.1941	1	Ме-109	Червоный Чабан
30.09.1941	1	Ме-109	Перекоп
30.09.1941	1/2	Ме-109	Перекоп
18.10.1941	1/2	Ме-109	юго-зап. Карт-Казак № 3
17.12.1941	1	Хе-111	Кача
09.01.1942	1/2	Ю-88	Бельбек — Кача
03.06.1942	1	Ме-109	траверз Кача
05.06.1942	1/4	Хе-111	аэродром Кача
05.06.1942	1/4	Ме-109	Балаклава
08.06.1942	1	Ме-109	Балаклава
15.03.1943	1	Ме-109	Геленджик
17.03.1943	1/4	Ю-87	Мысхако
09.04.1943	1	ФВ-189	Гайдук
13.05.1943	1	Ме-109	Мысхако
10.01.1944	1	Ме-109	Либкнехтовка
10.01.1944	1	Ме-109	м. Мама Русская

#### Сбитых самолетов: 12 + 6

Боевых вылетов: 500 [+]

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (14.06.1942); ордена Ленина, Красного Знамени (6), Суворова III ст., Красной Звезды (2).

*Умер 22 июня 1979 г.*

## АВЕКОВ ИВАН АВДЕЕВИЧ

1919

капитан [старший лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

252 иап	июнь — сент. 1941	И-15бис, И-153
211 иап	фев. — март 1942	Як-1
519 иап	1942 — апр. 1943	Як-1

### Список воздушных побед:

22.06.1941	2	Ме-109	Спартаквка {1}
24.08.1941	2	Хе-111	аэродром Конотоп {1}
05.03.1942	1	Ме-110	вост. Вязьма
20.03.1942	3	Ме-109	юго-зап. Гжатск {1} {2}

*Также лично сбил 1 Ю-88 и 1 Ме-109; в группе сбил 2 Ю-88, 1 Хе-111, 1 До-215 и 2 Ме-109 (даты не установлены).*

**Сбитых самолетов: 10 + 6 [8 + 0] {3}**

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (24.08.1943, посмертно); орден Ленина.

**Погиб 17 апреля 1943 г.** Сбит в воздушном бою.

{1} Воздушная победа включена в список только на основании Представления к званию ГСС, в оперативных и отчетных документах не упоминается.

{2} Один самолет противника сбит таранным ударом.

{3} За отсутствием полных данных из оперативных и отчетных документов, итоговый боевой счет приводится на основании Представления к званию ГСС и может оказаться завышенным.

## АВЕРЬЯНОВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ

1914

майор

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

45 иап	январь — сент. 1942	Як-1
266 иап	сент. 1942 — май 1945	Як-1, «Харрикейн», «Аэрокобра»

### Список воздушных побед:

27.03.1943	1	Ю-87	юго-вост. Красногоровка
09.05.1943	1	Ю-88	сев. Синявка
09.05.1943	1	Ю-88	Синявка
10.05.1943	1	Ю-88	Елизаветовка — Городище
10.05.1943	1	Ю-88	р. Грязнуха — р. Дон

**Сбитых самолетов: 5 + 0**

Боевых вылетов: 320; воздушных боев: 13

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени, Отечественной войны I и II ст.

## АВETИCЬЯН СУРЕН АРМЕНАКОВИЧ

1921

младший лейтенант [сержант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

866 иап	июнь — нояб. 1943	Як-1, Як-7
---------	-------------------	------------

### Список воздушных побед:

16.07.1943	1	ФВ-190	юго-зап. Толоконное
20.07.1943	1	Ю-87	вост. Дмитриевка
03.08.1943	1	Ю-87	вост. Курулька-1
11.10.1943	1	Ю-87	зап. Натальевка
14.10.1943	1	Ме-109	сев. Запорожье
05.11.1943	1	Ю-87	сев.-вост. Григорьевка

**Сбитых самолетов: 6 + 0**

**Боевые награды:** орден Красной Звезды.

**Пропал без вести 6 ноября 1943 г.** Не вернулся с боевого задания.

{1} Вариант в документах: **Аведисьян, Авидисьян.**

## АГАНИН ВИКТОР МАТВЕЕВИЧ

1923

лейтенант [младший лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

164 иап                      фев. 1944 — май 1945                      Ла-5, Ла-7

#### Список воздушных побед:

03.01.1945	1	Ме-109	Шютта
04.02.1945	1	ФВ-190	Батьян
19.02.1945	1	Ме-109	сев. Надьшап
11.03.1945	1	Ме-109	юж. Секешфехервар
20.03.1945	1	ФВ-190	вост. Вилониа

#### Сбитых самолетов: 5 + 0

Боевых вылетов: 262; воздушных боев: 36

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2), Отечественной войны II ст.

## АГАНИЧЕВ НИКОЛАЙ ПЕТРОВИЧ

1923

старший лейтенант

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

975 иап/117 гиап                      нояб. 1942 — июль 1944                      И-153, И-16, Як-1

#### Список воздушных побед:

24.07.1943	1	Ю-87	Степановка — Калиновка
30.07.1943	1	Ме-109	вост. Русское
26.09.1943	1	Ю-87	сев.-зап. Розенталь
05.10.1943	1	Ю-88	юж. Пришиб
26.10.1943	1	Ме-109	зап. окр. Новоуспенка

#### Сбитых самолетов: 5 + 0

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени, Отечественной войны I ст., Красной Звезды.

**Погиб 23 июля 1944 г.** Сбит в воздушном бою.

## АГАФОНОВ ПЕТР ВАСИЛЬЕВИЧ

1908

майор [лейтенант]

### Советско-японский конфликт на р. Халхин-Гол (1939)

Боевую работу вел на И-15бис и И-153 в составе 22 иап.

#### Список воздушных побед:

10.07.1939	1	И-97	Хуху-Ундур-обо
21.08.1939	1	И-97	юго-зап. оз. Яньху
02.09.1939	1/7	И-97	сев. оз. Узур-Нур

#### Сбитых самолетов: 2 + 1

воздушных боев: 10 [+]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

12 иап                      июль — сент. 1941                      И-153  
236 иап                      янв. 1942 — фев. 1943                      Як-1  
Упр. 235                      иад/15 гиад фев. 1943 — май 1945                      Ла-5, Ла-7

#### Список воздушных побед:

23.07.1941	1	Хш-126	сев.-вост. Ельня
18.01.1942	1	Ю-88	Дубровино — Брюханово — Игнатовка
11.12.1942	1	Ме-109	Балка Песчаная
13.12.1942	1	Ме-109	Дубининский — Балка Дубовая

#### Сбитых самолетов: 4 + 0

#### Всего воздушных побед: 6 + 1

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2), Отечественной войны I ст., Отечественной войны II ст., Красной Звезды.

## АГДАНЦЕВ АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ {1}

1923

старший лейтенант [сержант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

183 иап/150 гиап      июнь 1943 — май 1945      Як-7, Як-9, Як-3

#### Список воздушных побед:

11.07.1943	1	Ме-109	Богородицкое
11.07.1943	1	Ю-87	Богородицкое
11.07.1943	2/8	Ю-87	Грязное
11.07.1943	1	Ю-87	Грязное {2}
14.07.1943	1	Ме-109	Беленихино
04.08.1943	1	Ме-109	Угрим
04.08.1943	2/3	Ю-88	Добрая Воля
22.08.1943	1	ФВ-190	вост. Огульцы
08.10.1944	1	ФВ-190	Пюшук-Ладань
27.10.1944	1	ФВ-190	сев. оз. Ньиредьхаза
21.02.1945	1	ФВ-190	Мочка

#### Сбитых самолетов: 9 + 4

Боевых вылетов: 100 [+]

**Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2), Отечественной войны I и II ст.

{1} Вариант в документах: **Алексей Николаевич**.

{2} Самолет противника сбит таранным ударом.

## АГЕЕВ ПЕТР ГРИГОРЬЕВИЧ

1913

капитан [лейтенант]

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

182 иап янв. — сент. 1942 ЛаГГ-3, Як-1, Як-7 {1}

#### Список воздушных побед:

05.06.1942	1/2	Хш-126	Таганрог
13.07.1942	1	Ме-109	ст. Синявка
14.07.1942	1	Хе-111	Таганрогская коса {2}
18.07.1942	1	Хе-111	Больше-Крепинская
19.07.1942	1	Хе-111	Таганрог
06.09.1942	1/2	Ме-110	Ачхой-Мартан
07.09.1942	1	Ме-109	Моздок

#### Сбитых самолетов: 5 + 2

Боевых вылетов: 160; воздушных боев: 20

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (14.03.1943); орден Ленина.

*Погиб в 1947 г. в результате несчастного случая.*

{1} 07.09.1942 тяжело ранен в воздушном бою. Более в боевых действиях не участвовал.

{2} Самолет противника сбит таранным ударом.

## АГУРЕЕВ АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ

1914

капитан [лейтенант]

### Советско-финляндская война (1939—1940).

Боевую работу вел на И-16 в составе 5 иап КБФ.

*Сбитых самолетов противника нет.*

### Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):

5 иап КБФ	июнь — сент. 1941	И-16
104 оиаэ КБФ	сент. — окт. 1941	И-16
13 иап/4 гиап КБФ	окт. 1941 — апр. 1942	И-16

**Список воздушных побед:**

15.07.1941	1	Ю-88	аэродром Котлы
15.07.1941	1/6	Ю-88	аэродром Котлы
16.07.1941	1	Ю-88	Кингисепп
30.07.1941	1	Хе-111	Молосковицы
15.08.1941	1/2	Ю-88	<i>р-н Ленинград</i>
17.08.1941	1	Ме-110	Веймарн
25.08.1941	1	Ме-109	Котлы
23.09.1941	1/4	Ю-88	Петергоф
27.09.1941	1	Ю-87	Кронштадт
29.03.1942	1/3	Ме-109	оз. Тонегожское

**Сбитых самолетов: 6 + 4****Боевые награды:** ордена Красного Знамени (2).**Пропал без вести 27 апреля 1942 г.** Не вернулся с боевого задания.**АДОНКИН ВАСИЛИЙ СЕМЕНОВИЧ**1913  
капитан [лейтенант]**Боевая работа в Великой Отечественной войне (1941—1945):**

72 сап СФ	июнь — март 1942	И-15бис, И-153, МиГ-3
78 иап СФ	март — июнь 1942	И-16
27 иап СФ	июнь — 1942	И-16
78 иап СФ	1942—1943	«Харрикейн»
255 иап СФ	1943 — март 1944	«Аэрокобра»

**Список воздушных побед:**

29.06.1941	1	Ю-88	аэродром Ваенга
29.06.1941	3/5	Ю-88	аэродром Ваенга
21.07.1941	1/2	Ме-109	аэродром Ваенга
25.07.1941	1/3	Ю-88	Цып-Наволок
13.08.1941	1/3	Ме-109	Роста
15.08.1941	1/5	Ме-110	Мурманск
09.09.1941	1	Хш-126	Большая Западная Лица
06.10.1941	1/8	Ю-88	Ура-губа
09.05.1942	1	Ю-87	оз. Большое Ура-губское
12.05.1942	1	Ме-110	Титовка
14.05.1942	1	Ме-109	сев.-зап. г. Мишукова
01.06.1942	1	Ме-109	зап. Кола
02.06.1942	1	Ме-109	м. Пикшуев
03.07.1942	1	Ю-87	зап. Мурманск
13.08.1942	1	Ме-109	Челнопушки
02.06.1943	1	Ме-109	порт Кибергнес {1}
12.06.1943	1	Ме-110	Кибергнес
12.06.1943	1	Ме-109	Эккере
19.06.1943	1	Ме-109	о. Хейне-Саари
04.07.1943	1	Ме-110	сев.-вост. Вайтолахти
22.08.1943	1	Ме-109	юж. Вардэ
20.01.1944	1	Ме-109	юго-зап. оз. Чапр
05.03.1944	1	Ме-109	Эккере

**Сбитых самолетов: 17 + 8** (из них 1 + 0 предположительно)

Боевых вылетов: 500 [+]; воздушных боев: 50 [-]

**Боевые награды:** Герой Советского Союза (21.01.1944);  
ордена Ленина, Красного Знамени (3).**Погиб 17 марта 1944 г.** Сбит в воздушном бою.

{1} Предположительная воздушная победа.