

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ

КРЫЛЬЯ

РОДИНЫ

ISSN 0130-2701

2 1993





«НОРМАНДИЯ-НЕМАН» В БОЯХ... ПОСЛЕ ВОЙНЫ

Нашему читателю хорошо известна фронтовая летопись знаменитого французского авиаполка «Нормандия—Неман» в небе Великой Отечественной войны. Летчиками-истребителями этой части сбито в 869 воздушных боях 273 фашистских самолета (около двух дивизий!). Штурмовыми ударами уничтожено много немецкой боевой техники. Ценой этих нелегких побед стали почти два состава пилотов полка. Лучшие асы Франции удостоились высших наград, в том числе Золотых Звезд Героев Советского Союза.

Но не многим у нас может быть известно, что с окончанием второй мировой войны боевой путь «Нормандии» не закончился. Об этом беседует наш корреспондент с военно-воздушным атташе посольства Франции в России Алэном Грээ, тоже, кстати, в недавнем прошлом пилотом французских ВВС.

— Господин подполковник, последний перелет «Нормандии—Неман» по маршруту Москва—Париж состоялся на «Як-третых», подаренных Верховным Главнокомандующим И. Сталиным героическим французским летчикам, но они, эти самолеты, недолго им служили?

— Да, недолго. В первые послевоенные годы подразделения «Нормандии» летали на «Фокке-Вульф» (NC-900). Потом какое-то время снова на «яках». В апреле 1947 года после перебазирования авиагруппы истребителей 3/5, как стала именоваться «Нормандия», в Рабат (Марокко) летчики начали переучиваться на «Москито» FB VI. Однако и на этой части авиаторы летали чуть больше двух лет. В сентябре 1949 года эскадрон (авиагруппа) приступил к тренировкам на «Кингкобре» (P-63). Летали с аэродрома авиабазы в Сиди-Ахмед (Тунис). Столь частые переучивания вызывались в то

время значительной изношенностью техники военных лет.

Эскадрону не раз приходилось принимать практическое участие в боевой работе. Это всегда серьезно для авиации, и она должна основательно готовиться в тактическом отношении.

— Где же приходилось участвовать «Нормандии» в боевых действиях?

— Ну первый вылет на фронт — после России — состоялся уже в октябре 1949 года, когда эскадрон прибыл в Сайгон. Там он выполнял боевые задачи по огневой поддержке наземных войск, поскольку в воздушном пространстве Вьетнама удерживалось полное господство французской авиации. Ставились задания по обработке с воздуха мест высадки десанта, обеспечении безопасности приземления парашютистов и огневое сопровождение их операций по прочесыванию джунглей.

В содержание боевых задач входило также блокирование морских путей доставки боеприпасов вьетнамцам. Летчики эскадрона наносили штурмовые удары по судам и суденышкам, груженным военным имуществом.

— Воевали на «кингкобрах»?

— Не только. Осенью 1950 года часть эскадрона перевооружилась на F-6F «Хелкет». Базировались они тогда на авиабазах в Тансонуте и Ханое, а также в Туране (нынешний Дананг).

— Случались ли боевые потери там, в Индокитае?

— К сожалению. Например, в ноябре 1950 года погиб лейтенант Бастид. Правда, не от огня противника — при попытке вынужденной посадки вне аэродрома на P-63. Отказала система охлаждения двигателя. Было немало случаев вынужденного покидания самолетов в аварийной

ситуации. Некоторые — с большим риском для жизни летчиков. В тех условиях даже вертолеты спасательной службы с немалым трудом обнаруживали и брали на борт приземлившихся с парашютом пилотов. Джунгли, море и горы — не лучшая площадка для подобного приземления. Летчики «Нормандии» вернулись во Францию 9 мая 1951 года.

— Какие-нибудь итоги все же записаны на боевой счет?

— Ну разве что вот это: совершено около пяти тысяч боевых вылетов (если быть скрупулезно точным — 4977), налетано во фронтовых условиях до 6900 часов.

— Понятно, что живую силу противника, которая была основной целью «нормандских» летчиков, учесть было невозможно... Закончились ли на этом боевые пути авиаторов?

— Нет, ведь была другая горячая точка — Алжир. Переучившись на самолеты типа «Тандерболт», авиагруппа взяла курс на алжирский город Оран. Там довооружилась машинами типа «Вампир», французское наименование «Мистраль», и «Нормандия—Неман» стала выполнять боевые задачи по противовоздушной обороне французских военных гарнизонов.

С 1954 года летчики совершают боевые вылеты с аэродромов Бланда и Телергма по поддержанию порядка. Насколько интенсивной была такого характера боевая работа, говорит хотя бы итог одного лишь месяца — октября 1956 года: свыше трехсот боевых вылетов.

— Однако навести полный порядок не удалось? Вся эта операция не добавила славы «Нормандии»?

— Финал известен: все закончилось провозглашением Декларации независимости Алжира. «Нормандия» возвратилась на авиабазу Оранж. С марта 1962 года преобразовалась в истребительную всепогодную авиагруппу 2/30. В июне шестьдесят шестого переислоцировалась на авиабазу города Реймс, где располагается и поныне. В ее активе еще два освоенных типа боевых самолетов — «Вотур» PN и «Мираж» F 1 С.

— Небо Подмоскovie помнит эти машины...

— Да, в конце шестидесятых годов возобновляются связи ветеранов «Нормандии—Неман» с их советскими собратьями по воздушным сражениям с общим врагом, участились взаимные визиты военных делегаций обеих стран. Теперь уже внуки героев войны, асы высшего пилотажа демонстрируют свое искусство над аэродромами Реймса и Кубинки. Полувековая история авиагруппы, которая началась в России, продолжается. Кстати, в прошлом году авиаторы «Нормандии—Неман» достаточно ярко отметили свой золотой юбилей — 50 лет со дня создания эскадрильи. Теперь ничто не мешает

«Крылья Родины»
1993. № 2 (725)

Ежемесячный научно-популярный
журнал
Выходит с 1909 года
«Воздухоплавание»,
с 1923 года — «Самолет»,
с 1950 года — «Крылья Родины»

Главный редактор С. Н. ЛЕВИЦКИЙ

Редакционный совет

П. П. БЕЛЕВАНЦЕВ, Л. П. БЕРНЕ (зам. главного редактора), В. Т. БУЧНЕВ, К. К. ВАСИЛЬЧЕНКО, А. Э. ГРИЩЕНКО (главный художник), И. П. ВОЛК, Н. В. ГРОМЦЕВ, П. С. ДЕЙНЕКИН, А. И. КРИКУНЕНКО (первый зам. главного редактора), А. В. ЛЕПИЛКИН (зам. главного редактора — коммерческий директор), А. М. МАТВЕЕНКО, К. Г. НАЖМУДИНОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Е. А. ПОДОЛЬНЫЙ (зам. главного редактора), Ю. А. ПОСТНИКОВ, А. В. РУДКОЙ, А. С. СКВОРЦОВ, А. И. СОРОКИН (зам. главного редактора), Ю. А. ФИЛИМОНОВ, О. В. ШОЛМОВ.

Редакторы журнала: В. А. БАКУРСКИЙ, В. Е. ИЛЬИН, В. И. КОНДРАТЬЕВ, А. И. КУДИНОВ, В. А. ТИМОФЕЕВ (отдел оформления)

Старший корректор М. П. РОМАШОВА

Зам. генерального директора — главный бухгалтер О. В. РОГОВА-МАХОНИНА

Помощники главного редактора
О. А. БЕЛОВА, Т. А. ВОРОНИНА

Сдано в набор 15.12.92 г. Подписано в печать 14.01.93 г. Формат 60 x 84 1/8. Бумага офсетная № 1. Офсетная печать. Усл.-печл. 4,5. Зак. 5989.

Адрес редакции: 107066, Москва, ул. Новорязанская, д. 26. Проезд — метро «Комсомольская», телефон 261-68-90.

Наш расчетный счет: 700198 в Коммерческом банке развития и реконструкции «Агрия» г. Москва, РКЦ ГУ ЦБ РФ, корреспондентский счет № 161544, МФО 201791. Предприятие «Редакция журнала «Крылья Родины»

Учредители: Акционерное Общество «Авиатика»,

Предприятие общественной организации «Редакция журнала «Крылья Родины»,

Российская оборонная спортивно-техническая организация,

Совет оборонных спортивно-технических организаций (обществ) суверенных республик (государств).

ИПК «Московская правда», 123845, ГСП, Москва, Д-22, ул. 1905 года, дом 7. Вертолет Ка-50

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА.

Самолет радиолокационного дозора и наведения А-50.

Фото Дмитрия ГРИНЮКА.



ФАРНБОРО-92

Евгений РУЖИЦКИЙ,
профессор,
доктор технических наук,
спец. корр. «КР»

ЗВЕЗДЫ ВЫСТАВКИ И ГРИМАСЫ РЫНКА

Напомню: международная авиационно-космическая выставка «Фарнборо-92» проводилась с 6 по 13 сентября 1992 г. на одноименном аэродроме в 50 км от Лондона. Подобные в Англии организуются с 1911 г. С 1932 г. постоянным местом стал аэродром Королевского авиационного института RAЕ в г. Фарнборо. Выставка 1992 года — 38-я по счету в Англии, 30-я в Фарнборо. Она проводится один раз в два года по четным годам. По представительности уступает только самым престижным в Париже, там они проводятся по нечетным годам с 1953 г. (организуются с 1908 г.), отличаются более коммерческой направленностью.

В выставке «Фарнборо-92» участвовало 670 фирм и организаций. Несколько меньше, чем в 1990 г. (рекордно большое число — 870). Почти столько же, сколько в 1988-м (675), но из большего числа стран (30).

Территория выставки располагалась рядом с взлетно-посадочной полосой длиной 3000 м с двумя рулежными полосами. На них разместили статическую экспозицию: гражданские и военные

самолеты и вертолеты, по типам, но без четкого разделения. Параллельно им в четыре ломаные линии размещались шале (служебные помещения) 342 авиационно-космических фирм и различных организаций. За шале — четыре основных павильона общей площадью 62 000 м² со стендами.

В центре территории выставки размещалась площадка министерства обороны Великобритании с боевыми самолетами и вертолетами и павильонами с вооружением и тренажерами.

В пресс-центр выставки ежедневно доставлялись информационные бюллетени, авиационные журналы и проспекты фирм. Однако наиболее интересная информация отсутствовала. Ее можно было получить только в шале.

Пресс-центр охраняли двое полицейских. Требовался специальный пропуск. Его я получил в дирекции пресс-центра как руководитель группы информации делегации и специальный корреспондент журнала «Крылья Родины». Рядом размещались шале ведущих авиационных журналов «Флайт Интернешнл», «Авиэйшн

