

УДК 623.746
ББК 68.53
Б95

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Быков, Михаил Юрьевич.
Б95 Самолеты советских асов. Боевая раскраска «сталинских соколов» / Михаил Быков. — Москва : Яуза-каталог, 2016. — 160 с. : ил. — (Война и мы. Авиакolleкция. «Бортовая живопись»).

ISBN 978-5-906716-51-4

Такой книги еще не было!

В этом коллекционном издании вы найдете не только достоверную статистику воздушных побед лучших советских асов, не только их портреты и эксклюзивные фотографии их истребителей, но и цветные «боковики» этих прославленных самолетов, каждый из которых был уникален, индивидуален, неповторим.

Ведь помимо стандартного камуфляжа, опознавательных знаков и победных звездочек за сбитые самолеты противника, лучшие «сталинские соколы» зачастую украшали свои истребители еще и памятливыми надписями, и личными эмблемами — рисунками орлов, ястребов, львов, тигров и другой «бортовой живописью».

Что предпочитали изображать на своих самолетах легендарные асы Великой Отечественной?

Почему на всех типах отечественных истребителей победные звездочки обычно «малевали» на левом борту, а на «Аэрокобре» — справа?

В каких частях вместо звездочек рисовали перечеркнутые свастики?

И как удастся реконструировать внешний вид этих «именных» машин — ведь «по многим объективным причинам фотографий времен войны, на которых запечатлены советские боевые самолеты, сохранилось мало, а снимков, где машины видно целиком, — еще во много раз меньше», а цветных кадров нет вовсе.

И тем не менее, несмотря на все трудности, авторы этой книги восстановили достоверный облик ста пятидесяти истребителей самых результативных «сталинских соколов».

Это издание — уникальная возможность увидеть их самолеты воочию, в цвете, во всех подробностях.

УДК 623.746
ББК 68.53

ISBN 978-5-906716-51-4

© Быков М., 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Яуза-каталог», 2016

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ. «БОРТОВАЯ ЖИВОПИСЬ»

Быков Михаил Юрьевич

САМОЛЕТЫ СОВЕТСКИХ АСОВ

БОЕВАЯ РАСКРАСКА «СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ»

В авторской редакции

Ответственный редактор *Л. Незвинская*

Художественный редактор *П. Волков*

Корректор *И. Федорова*

ООО «Яуза-каталог»

109439, Москва, Волгоградский пр-т., д. 120, корп. 2.

Тел.: (495) 745-58-23, факс: 411-68-86-2253.

Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 3.

E-mail: editor@yauza.moscow

Өндірген мемлекет: Ресей

Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 23.05.2016. Формат 84x108¹/₁₆.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8.

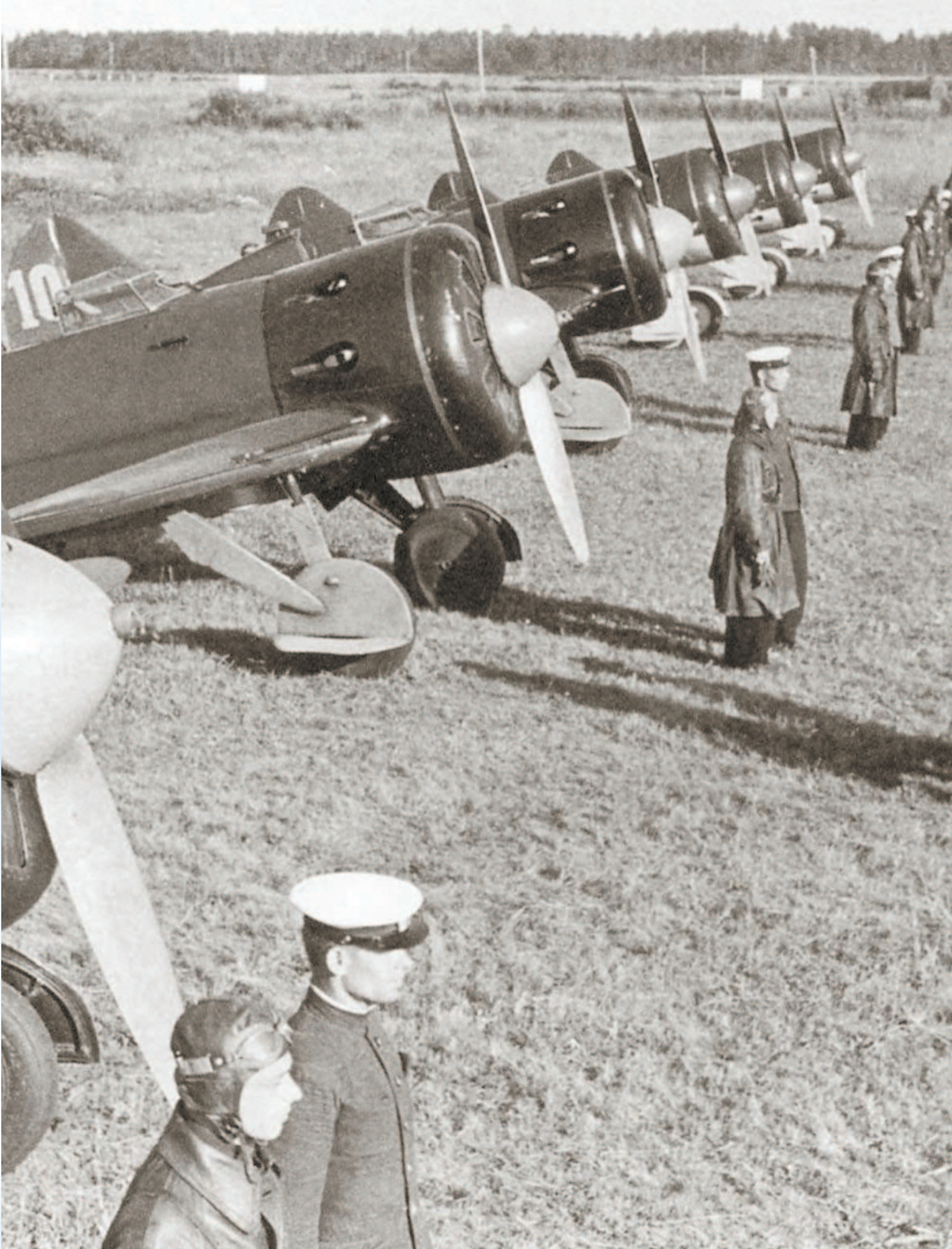
Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-906716-51-4



9 785906 716514 >





Весной 1915 года во французской прессе впервые появился термин «ас», которым обозначали мастера воздушных боев. Подобному вниманию к успехам только народившегося рода войск — боевой авиации — способствовали два обстоятельства: всеобщее довоенное преклонение перед героями-авиаторами, которые в начале века были примерно тем же, чем звезды спорта и шоу-бизнеса сейчас, и малочисленность боевой авиации, позволяющая отслеживать все боевые успехи первых военных пилотов. К 1916 году термин приобрел два значения: летчик с пятью сбитыми самолетами противника (т.н. «воздушными победами») и выдающийся мастер своего дела (не обязательно истребитель или вообще авиатор).

По мере роста интенсивности боевых действий авиации возможностей отслеживать индивидуальные успехи пилотов стало меньше, но к истребителям-асам это не относилось. Причинами были все то же отношение к авиаторам плюс явная наглядность результатов воздушных боев по сравнению с бомбометанием и тем более с разведкой или корректированием огня артиллерии.

Кроме того, из-за своей малочисленности по сравнению с другими родами войск и особенностями применения самолетов вообще и истребителей в частности, авиация давала иллюзию возвращения рыцарства, утраченного в эпоху массовых армий и ужасов усовершенствованных вооружений. Поэтому воздушные бои односторонних истребителей воспринимались как рыцарские поединки, что, разумеется, не соответствовало действительности.

Наглядность результатов воздушных боев также привела к тому, что началось соперничество как личное, так и коллективное. Кроме того, еще во время войны начали составляться списки асов, интерес к которым еще больше усилился, когда после войны стала известна статистика по соотношению числа асов ко всем летчикам-истребителям и их успехам ко всем воздушным победам.

Ко Второй мировой авиация пришла гораздо более многочисленной, а летчики во многом растеряли былой ореол славы, но в плане отношения к асам мало что изменилось: продолжали действовать те же факторы. Соответственно и после войны интерес к теме ничуть не уменьшился.

Автор данной работы посвятил более 10 лет архивным исследованиям боевой деятельности советских летчиков-истребителей, ставших асами по итогам участия в одной или нескольких войнах или вооруженных конфликтах. Результатом этих исследований стал ряд книг-справочников о советских асах истребительной авиации, самая свежая и актуальная из которых вышла в нашем издательстве в начале 2014 г. («Все асы Сталина 1936-1953 гг.»/Михаил Быков. — М.: Яуза-пресс, 2014. — 1392 с. ISBN 978-5-9955-0712-3).

Еще после выхода первой книги к автору обращались многочисленные любители авиации с надеждой увидеть в справочнике раздел с цветными изображениями самолетов

асов, но формат тех книг сделать этого на должном уровне не позволял. В настоящее время появилась возможность издать отдельную работу по этой интересной для многих теме, которую можно считать своего рода визуальным приложением к вышеназванному справочнику, но можно использовать и как вполне самостоятельное издание, благодаря краткие сведения о боевой работе летчиков в ней тоже приводятся.

Вкратце остановимся на том, чему, собственно, посвящена эта книга. Внешний вид любого боевого летательного аппарата состоит, как правило, из нескольких частей, основных и, если так можно выразиться, «вспомогательных».

К первым следует отнести:

1) стандартную камуфляжную окраску поверхностей машины;

2) стандартные опознавательные знаки конкретных военно-воздушных сил;

3) заводские и тактические обозначения, принятые в этих воздушных силах.

Ко второй части относятся:

4) временные и постоянные обозначения самолетов конкретных авиационных частей, соединений и объединений — элементы быстрого опознавания, полковые, дивизионные, корпусные эмблемы и надписи;

5) обозначения, отражающие боевые успехи летчиков, экипажей либо, значительно реже, — самолетов;

6) индивидуальные эмблемы и знаки отличия (надписи) отдельных пилотов и экипажей — так называемая «бортовая живопись».

Применительно к окраскам советских истребителей периода Великой Отечественной войны, на которых летали летчики-асы, можно сказать следующее. Пункты 1—3 — выполнялись всегда и неукоснительно, пункт 4, как правило, тоже. Основные отличия и разнообразие в облик асовских машин вносили 5 и 6-й пункты приведенного выше списка, на которых следует остановиться подробнее.

Для того чтобы лишний раз не «изобретать велосипед», обратимся к творческому наследию Василия Вахламова — одного из первых исследователей окраски и обозначений в отечественной военной авиации, чьи работы на сегодняшний день остаются хрестоматийными для любителей истории советских ВВС. Приведем несколько обширных выдержек из его работы, посвященной системе обозначений воздушных побед, существовавшей в ВВС КА и ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны, опубликованной в журнале «Авиамастер» (№ 4/2000 г.):

«Общеизвестным фактом является то, что советские летчики в годы Великой Отечественной войны отмечали воздушные победы красными пятиконечными звездочками на бортах своих самолетов. На этом можно было бы поставить точку. Однако подход к данному вопросу в чем-то отличался едва ли не в каждой части, а авиаполков

у Советского Союза тогда насчитывалось более тысячи. Поэтому, наоборот, поле для изучения огромно. Причем надо отметить, что официально «бортовая статистика» почти не регламентировалась, и основные источники информации – воспоминания ветеранов и пожелтевшие фотографии. Все они по понятным причинам отличаются фрагментарностью, поэтому у любого обобщения по теме «Обозначения побед в советских ВВС» надо поставить хотя бы небольшой знак вопроса. Никаких следов подобных символов в русской и советской авиации за все годы ее существования вплоть до начала Великой Отечественной не сохранилось. Можно с достаточной долей уверенности предположить, что их попросту еще не было. В Первую мировую и Гражданскую это не практиковалось вообще, да и счета большинства пилотов были маловаты. Советские интернационалисты, защищавшие небо Испании и Китая, исповедовали принцип коллективизма в бою и, как правило, не отражали свои личные победы не только на фюзеляжах машин, но и в документах. В полках, воевавших на Халхин-Голе и в Финляндии, учет сбитых был уже вполне налажен, но графического отражения не получил, хотя некоторые летчики, возможно, уже видели подобные примеры на самолетах легиона «Кондор» и у японцев. Причиной тому могла быть относительная непродолжительность конфликтов, нежелание привлекать внимание опасного противника (на Хал-хин-Голе), малое число побед (в Финляндии) и, если так можно выразиться, отсутствие внутренней потребности. Первые месяцы Великой Отечественной принесли нашей авиации тяжкие потери и необходимость для оставшихся в живых сражаться с огромным напряжением, перенимать опыт врага, поддерживать собственный боевой дух. Наверное, уже в 1941 г. наши летчики замечали на немецких истребителях отметки побед, и это осталось в памяти, чтобы через несколько месяцев вызвать к жизни отечественные аналоги. Однако в период повсеместного отступления было недорасщепивания самолетов, кроме того, любое отклонение от нормы повышало риск самому быть сбитым. К весне 1942 г. в наших ВВС уже появилось достаточно летчиков, накопивших вместе с немалым мастерством, опытом и числом побед еще и уверенность в себе, позволявшую поступать по собственному усмотрению. Командование и политорганы тоже искали новые способы поднятия идейного уровня и повышения боеспособности. К этому времени – концу весны – началу лета 1942 года, и относится появление маленьких победных звездочек на бортах советских истребителей. Судя по фотографиям, это произошло почти одновременно во многих полках, от Кольского полуострова до Причерноморья. Примерами могут служить почти все истребительные части Карельского фронта, 154-й ИАП под Ленинградом и отходивший к Сталинграду 434-й ИАП, укомплектованный асами. Украшен многочисленными звездочками Як-1 самого результативного летчика того периода М.Д. Баранова из 183-го ИАП. Вероятнее всего, символы побед, появившиеся по инициативе отдельных пилотов, получили поддержку и одобрение на самых разных уровнях. Где-то, скажем в полку, некоторая регламентация происходила в форме

устных распоряжений, а где-то оформлялась приказом. Остались и «части-ретрограды», не поддержавшие новые веяния по тем же причинам, что и в 1941 году – тяжелые воздушные бои, большие потери, опасение привлечь внимание, да и просто отсутствие результативных пилотов. Появление нового обычая вскоре вызвало к жизни вполне серьезные бумаги. Родились ли подобные разработки на уровне ВВС, неизвестно, но уже 7 сентября 1942 г. был выпущен приказ об обозначениях побед по Истребительной авиации ПВО территории страны, а 9 сентября командующий ИА ПВО генерал-майор авиации А. С. Осипенко утвердил соответствующее Положение. Поскольку в этих документах не только содержится информация о том, как наносились звездочки в ПВО (а это десятки полков), но они также дают представление, как могли выглядеть другие подобные приказы, приведем их почти полностью с сохранением орфографии оригинала.

Приказ ИА ПВО ТС № 073 от 07.09.1942.

1. В целях поощрения летчиков, отличившихся в боях за Советскую Родину против немецких захватчиков, в целях популяризации их боевых заслуг и наглядного отражения количества боевых побед, ввести обозначение на своих самолетах числа сбитых самолетов противника.

...

4. Летчиков, сбивших более 5 самолетов противника, взять на особый учет. О каждой новой их победе немедленно доносить.

...

7. Начальнику штаба разработать положение «О порядке обозначения на своих самолетах числа сбитых самолетов противника» и представить мне на утверждение 9.10.1942.

Командующий ИА ПВО ТС генерал-майор авиации Осипенко

Положение о порядке обозначения на своих самолетах числа сбитых самолетов противника.

В частях ИА ПВО устанавливается следующий порядок обозначения на своих самолетах числа сбитых самолетов противника:

1. В качестве почетного знака, обозначающего число сбитых летчиком самолетов противника, устанавливается знак в форме правильной пятиконечной красной звезды, размером 15 см (по диаметру описанного круга), обведенного полосой шириной 1 см, нанесенной алюминиевой краской.

2. Установленный знак наносить на центре фюзеляжа с левой стороны рядом с передней кромкой стабилизатора.

3. Каждый последующий случай сбития самолетов противника обозначается отдельным знаком с интервалами между ними в 10 см в направлении кабины летчика.

4. Нанесение первого и последующих знаков количества сбитых самолетов противника производится после отдачи в приказ по части.

5. Нанесение знаков на самолеты имеют право только те летчики, которые имеют сбитые самолеты противника. При передаче самолета от одного летчика другому количество знаков на самолете должно доводиться до соответствующего количеству побед летчика, летающего на данном самолете.

6. Счет сбитых самолетов противника ведется с начала Отечественной войны.

7. Сбитые самолеты противника засчитываются только при наличии подтверждения в соответствии с требованиями Приказов НКО Г 0299 и 0685 от 9.9.42.

8. При переводе в другую часть летчику выдается на руки справка за подписью командира и военного комиссара полка о числе сбитых самолетов противника.

Во изменение «Положения...»:

Пункт 2 дополнить: установленный знак наносится на центре фюзеляжа с левой стороны, рядом с большой красной звездой.

Пункт 3 дополнить: каждый последующий случай сбития самолетов противника обозначается отдельным знаком с интервалом между ними в 10 см в направлении к кабине летчика. В случае заполнения расстояния между большой звездой и кабиной летчика последующие знаки наносятся выше первой линии в том же порядке.

Как видно, прежде чем начать «малевать» звездочки, приходилось решить много вопросов: что считать воздушной победой, какого цвета будет звездочка и где ее рисовать. Наибольшее распространение получило отражение только индивидуальных побед. Впрочем, связано это еще и с тем, что по ходу войны победы все реже фиксировались как групповые – сбитый заносился на чей-то личный счет. В этом случае звездочки имели традиционный красный (иногда белый) цвет без окантовки или обводились белой, гораздо реже – черной, серебристой или другой краской. В ряде случаев личные и групповые победы отмечались раздельно. При этом использовались звездочки двух цветов: красные для личных побед и белые или желтые – для групповых. Белые (желтые) звездочки, как правило, обводили еще и красной краской.

Но порой все сбитые просто суммировались, и довольно средний летчик, имевший, скажем, две личные и восемь групповых побед, рисовал на своем самолете 10 звездочек, внешне превращаясь в «крутого» аса. Такая система была распространена (конечно, с исключениями) на Карельском фронте, где, судя по единообразию нанесения звездочек в разных полках, существовал какой-то общий для всех, но пока не найденный приказ. На левых бортах «Томагавков», «Киттихауков» и «Харрикейнов» были нарисованы от 10 до 30 звездочек при довольно скромных личных успехах пилотов.

Выбор места расположения будущего «созвездия» тоже отличался разнообразием. Несомненным преимуществом обладал левый борт. В самолет, как и на коня, садятся слева, что изначально определяется анатомией – на левую ногу опираются, а правую переносят в седло (кабину). Поэтому левый борт считается главным (в черчении основной – тоже вид слева). Гораздо реже использовался правый борт, в основном на Р-39. Объяснялось это тем же – на «Аэрокобре» открывалась правая дверца кабины (левая только сбрасывалась при прыжке с парашютом) и основным

становился соответствующий борт. Находились и желающие показать свои достижения всем, в результате чего звездочки появлялись на обоих бортах. Опять-таки чаще других типов истребителей этим отличались Р-39. Впрочем, возможно, подобная практика была не такой уж редкой, но слишком мало машин фотографировали с обеих сторон. Для звездочек выбирали самые разные участки самолета, от носа до киля. Правда, на носу их рисовали практически только на «Кобрах», у которых там была прекрасная свободная панель. Еще одним «типично кобровским» местом нанесения звезд была правая дверца кабины. На всех остальных истребителях отметки побед почти всегда наносили за кабиной пилота или под ней (впрочем, на Р-39 такое тоже случалось нередко – звездочки располагали над выхлопными патрубками). Иногда маленькие звездочки тяготели к большой – их помещали симметрично ее оси или даже прямо на ней. Крайне редко их «втискивали» между бортовым опознавательным знаком и хвостовым оперением. И наконец, на киле победные метки обычно рисовали морские пилоты Северного и Черноморского флотов.

Чтобы сделать звездочки еще заметнее, их иногда рисовали на фоне прямоугольника, обычно красного (или белого – прим. авт.) цвета, так называемой «доски» или плашки. Официально это было принято в 7-й Воздушной армии. В 324-й ИАД, входившей в состав этой армии, в феврале 1945 года выпустили приказ, содержащий следующие фразы: «Длина «доски» = 50 см, ширина = 25 см. «Доску», на которой будут писаться звездочки, ограничить по указанной ширине и длине белой окантовкой шириной 1 см». Бывало, хотя и очень редко, что на бортах советских истребителей появлялись эмблемы противника. Известно два «района» их сосредоточения – французская эскадрилья (в дальнейшем – полк) «Нормандия–Неман», а также части и соединения 3-й и 6-й ВА. Для французов такая система обозначения являлась вполне обычной, поскольку на Западе было принято изображать в знак победы национальную эмблему сбитого врага. Естественно, что и на своих Яках «нормандцы» рисовали кресты и свастики. В советских частях присутствие свастики (именно ее выбрали как символ врага) было, несомненно, чуждым, но линии, перечеркивающие ее, восстанавливали идеологическое равновесие. «Паучьи» эмблемы на декоративном свитке помещали на машинах 274-й (4-й гвардейской) ИАД и 42-го ИАП с конца осени 1942 г. Но похоже, что к середине 1943 г. подобные заменители звездочек исчезли. Во всяком случае, более поздних фотографий самолетов с такими рисунками пока не найдено.

Существовал и еще один, не столь уж редкий, подход к победной символике, а именно ее неприятие. Этим отличались летчики, не допускавшие в своей боевой работе элементов мальчишества или саморекламы, чем, собственно, и является любое украшение самолетов. Они считали, что противнику совсем не нужно демонстрировать, кто сидит в кабине, вчерашний курсант или опытный, зрелый воин.

Индивидуальные рисунки и надписи на персональных самолетах советских летчиков-истребителей стали появляться в возрастающих количествах также во второй

половине войны, к концу которой, с завоеванием нашей авиацией полного господства в воздухе, что называется «расцвели пышным цветом». Содержание и темы «бортовой живописи» на машинах «сталинских соколов» были довольно многообразны, но все же подавляющую их часть составляли изображения, если можно так выразиться, «героико-патриотического» характера, отражающие приближающуюся победу над ненавистным врагом. Весьма популярны были рисунки в виде разного рода хищных зверей и птиц – львов, тигров, орлов, ястребов, соколов и т. д., символизирующих мощь советского оружия, при этом повергаемый ими враг, как ни странно, чаще всего изображался хоть и в весьма жалком, но человеческом (или «самолетном») облике. Также распространение (хотя и не слишком широкое) получила практика изображения на машине высокой награды, полученной пилотом («Золотые звезды» Героев Советского Союза, ордена Александра Невского и др.).

Тематика индивидуальных надписей на бортах самолетов была также достаточно разнообразна: посвящения родным местам пилотов («За Одессу» на «Аэрокобре» В. Тучинского), памяти и мести за погибших боевых друзей («За Васька и Жору» на Ла-5ФН А. Рузина, «Мишу за Ваню Корниенко» на Як-1 Г. Мерквиладзе) и др.

Необходимо также отметить, что далеко не всегда даже самые результативные летчики имели свои персональные самолеты, а имея их, часто летали и на других машинах полка, когда их «боевые кони» находились в ремонте или просто были не готовы к вылету. Во многих полках, несмотря на то что все истребители были формально закреплены за конкретными экипажами, практиковалась система, когда летчики вылетали на боевое задание не на своих штатных машинах, а на тех, которые были в наличии и подготовлены к использованию (заправлены топливом, снаряжены боекомплектом и т. д.). Особенно частым это явление было в первой половине войны, когда, в основном из-за тяжелых потерь матчасти и трудностей с их своевременным восполнением, исправных самолетов в полках было намного меньше, чем летчиков.

Нужно отметить, что по многим объективным причинам (их рассмотрение «потянет» на отдельную работу приличного объема) фотографий времен войны, на которых запечатлены советские боевые самолеты, сохранилось достаточно мало, а снимков, где машины видно целиком, – еще во много раз меньше. Поэтому при восстановлении внешнего вида того или иного истребителя исследователям приходится использовать практически любую имеющуюся информацию – фото других самолетов того же полка, словесные описания ветеранов, текстовые данные из документов штабов и т. д. Зачастую эту информацию невозможно как-то проверить, поэтому многие восстановленные окраски истребителей асов являются в большей или меньшей степени предположительными. Иногда впоследствии найденные в архивах или у коллекционеров фотографии в чем-то их опровергают.

Несколько слов непосредственно о содержании данной работы. Всего представлены 150 вариантов окраски самолетов,

на которых летали советские летчики-истребители, ставшие асами по итогам боевой работы в Великой Отечественной войне. Для более широкого охвата пилотов автором соблюдался принцип «один самолет – один летчик», исключение сделано только для лучшего аса ВВС КА и всей антигитлеровской коалиции Ивана Кожедуба, для которого нарисованы три машины. Кроме вариантов окраски истребителей, по возможности дополненных подтверждающими фотографиями, на каждого летчика дана краткая справка о боевой работе и (при наличии) портретное фото. В подписях к цветным рисункам автор старался дать максимальную поясняющую и дополняющую информацию по особенностям внешнего вида представленных машин. Разумеется, в данное издание вошли далеко не все известные на данный момент варианты окрасок истребителей, на которых летали летчики-асы, так что при условии, что книга вызовет интерес и понравится читателям, возможно продолжение.

В заключение хотелось бы выразить глубокую признательность и благодарность всем, кто помог автору в работе над изданием, предоставив для публикации фотографии и другие материалы из личных коллекций:

Абрамова Александра,
Алексеева Сергея,
Анохина Владимира,
Антипова Владислава,
Богатова Виктора
Драбкина Артема
Жидова Игоря
Злобина Игоря,
Исаева Сергея,
Качана Леонарда,
Корытова Олега,
Кузнецова Сергея,
Пекарша Алексея,
Петрова Геннадия,
Салата Василия,
Симонова Андрея,
Станкова Александра,
Тимина Михаила,
Уткина Игоря,
Хазанова Дмитрия
и других энтузиастов истории авиации –
участников авиационно-исторического интернет-
форума (<http://vif2ne.ru/nvi/forum>).

Со всеми возникшими вопросами и пожеланиями читатели могут обращаться в редакцию или непосредственно к автору на вышеуказанном авиационно-историческом форуме или по адресу электронной почты attacker@bk.ru. Если у вас в семейном архиве, у друзей и знакомых или в местном музее имеются какие-то фотографии, документы и другие данные, которые могут помочь в дальнейшей работе, автор с удовольствием с ними ознакомится. Ссылка и благодарность в тексте работ предоставившему подобную информацию при ее использовании – гарантируются.

Author's note

Dedicated to cherished memory of Leonard Kachan

The French press used the term “ace” for the first time in spring 1915, designating a master of air combat. High attention to the newborn arm of service – Air Force – was combination of two circumstances: prewar glorification of pilots, who were more like stars, and small number of pilots, which made possible to track all their victories. The term “ace” had two meanings by 1916: a pilot with over five air victories or an outstanding master of his work (not necessarily a fighter or a pilot in general).

As intensity of air battles grew, it became more difficult to keep track of individual victories, but this did not concern fighter pilots. Reasons were the same: attitude towards pilots and a clear visibility of dogfights compared to air bombardment or leading artillery fire.

Due to small numbers compared to other arms of service and air force tactics, air force produced an illusion of return of knighthood, which was lost in era of mass armies and modern weapons. Air battles between individual fighter pilots were perceived as noble duels, which was far from reality.

Clear visibility of results of air battles also spurred competition, both between individual pilots and fighter units. One started making lists of aces already during the war. When one could see statistics of aces' victories compared to all fighter aces, this only spurred interest to the topic.

By the times of the Second World War Air Forces became much more numerous, while pilots lost most of their glorious image, but little changed when it came to the aces: the same factors remained. After the war interest to the topic did not fade.

Author of this work dedicated over 10 years to archive research of Soviet fighter aces that scored more than five victories in one or several wars or conflicts. This resulted in series of books on Soviet fighter aces, the latest of which our publishing house released in early 2014 («All Stalin's aces 1936–1953»/Mikhail Bykov, Moscow, Yauza-press, 2014. –1392 pages. ISBN 978-5-9955-0712-3).

After the first book was published, many air history fans addressed me with a wish to see a cultured section on the fighter aces' aircraft, but the book format did not allow for good quality photos. It is now possible to make a separate book on this topic, which could be seen as a visual addition to the above mentioned book, or could be seen as an individual book, as it has short bio of the aces.

A short note on contents of the book. Any aircraft's appearance consists of several parts, some of which are basic and some are auxiliary:

They first part is:

- 1) Standard camouflage;
- 2) Standard air force tactical markings;
- 3) Serial and tactical numbers of a given Air Force;

The second part is:

4) Temporary and permanent markings of the units, large units and regiments – fast battle recognition markings, divisional, regimental and corps tactical markings and signs;

5) Victory markings of individual pilots or, much more rarely, individual aircraft;

6) Individual emblems and signs of individual pilots and crews – so called nose art;

One can say the following when speaking about the Soviet aces' fighter aircraft in the Great Patriotic War. Points 1 to 3 were always there, point 4 as well, as usual. Points 5 and 6 made the ace aircraft different from the others, and this requires a special explanation.

In order not to repeat myself, I would like to address heritage of Vasily Vahlamov – one of the first researchers of camouflage and markings of the Soviet Air Force. His works are a Bible for all Soviet Air Force history fans. I quote several vast parts of this work dedicated to designation of air victories in the Red Army and Red Navy Air Force in the Great Patriotic War. The article was published in Aviamaster magazine, #4, 2000.

«It is well known that Soviet pilots of the Great Patriotic War marked their victories with small red stars on the sides of their planes. One could stop here. However, approach to this matter was individual in every air regiment, while the USSR had over 1000 air regiments at that time. The area of research is huge. It is worth noting that officially victory tallies were not regulated by any rules and main sources of information are veteran memoirs and faded photos. All these sources are quite fragmentary due to obvious reasons, so any generalization of “Victory markings in the Soviet Air Force” should be treated with a certain doubt. There are no signs of victory markings on the Russian and Soviet aircraft before the Great Patriotic War. One can assume that they merely did not exist. This did not exist in the First World War and Civil War, while victory tallies were rather modest. Soviet volunteers in Spain and China confessed collectivism and as a rule did not mark their individual victories on aircraft or even in documents. Fighter regiments at Khalhin-Gol and in Finland already had a system of noting down air victories, but never depicted them on the aircraft, although some pilots had probably seen victory markings on Legion Condor and Japanese aircraft. Shortness of conflicts, unwillingness to draw attention of a dangerous opponent (Khalhin-Gol), small number of victories (Finland) and, as one can put it, lack of need for self-expression. The first months of the Great Patriotic War saw staggering losses of Soviet Air Force and a need for surviving pilots to fight with tremendous intensity, learn from the enemy and maintain morale. Apparently, our pilots saw victory markings on German fighters already in 1941 and took a note of them in order to produce Soviet analogue few months later. However, during a retreat there was no time to color aircraft. In addition, any additional marking on an aircraft created a higher risk to be shot down. By spring 1942 the Soviet Air Force had enough pilots

with vast experience, high victory tally and self-assurance, which caused initiative. Commanders and political workers were also looking for ways of boosting morale and battle readiness. This is the time – late spring and early summer 1942 – when small victory stars appeared on the sides of Soviet fighters. From the photos we can see that this happened almost simultaneously in many regiments from Kola Peninsula to the Black Sea. Examples are all fighter units of the Karelian Front, 154th Fighter Regiment at Leningrad, and the 434th Fighter Regiment of ace pilots heading for Stalingrad. Yak-1 of M. D. Baranov, top ace of that time from the 183rd Fighter Regiment is decorated with numerous victory stars. Most likely, victory stars were first painted by pilots themselves later found support and understanding on all levels. In some regiments some standardization could be made by oral conversation, in some regiments – with written orders. Some regiments did not follow the new tradition for the same reasons as in 1941 – high losses, heavy air combat, unwillingness to draw attention or simple lack of aces in a regiment. A new tradition soon resulted in quite official orders. We do not know whether these orders were made on Air Force Command level, but an order on victory markings on Air Defense aircraft was published as early as September 7, 1942. Air Force General-Major Osipenko, commander of the Homeland Air Defense Air Force, approved the corresponded Manual. As these documents not only mention the order of victory stars in Air Defence regiments (there were dozens of Air Defence Fighter regiments), they also give you you an idea what other orders could be like, so we cite them almost completely with original spelling.

Order #073, Air Defense Fighter Aviation, September 7, 1942

1. In order to reward pilots that have distinguished themselves in battles for the Soviet Motherland against the German invaders, in order to promote their battle merits and graphically demonstrate their victories, I order to introduce air victory markings on the aircraft.

...

4. Pilots that have downed over 5 enemy aircraft, should be a matter of special attention. Every new victory of such pilots should be immediately reported.

...

7. Chief of Staff should write a manual “On designation of air victories on our aircraft” and present it to me on October 9, 1942.

Homeland Air Defense Fighter Aviation Commander, Air Force General-Major Osipenko

Manual on air victories designation on our aircraft.

Air Defense Fighter units should mark air victories in the following order:

1. An honorable sign designating an air victory should be a five-cornered red star, size 15 cm, with 1 cm lining in silver.

2. The above mentioned sign should be painted in the center of fuselage or the left side at the front edge of stabilizer.

3. Every next air victory is designated with a separate sign, distance between signs is 4 inch, and direction is towards cockpit.

4. Painting of the first and the next victory stars is done only after official unit’s order.

5. Only pilots that have confirmed air victories are authorized to paint victory stars on their aircraft. If an aircraft is transferred from one pilot to another, number of victory stars should be corresponding to the new pilot’s victory tally.

6. Counting of air victories starts from beginning of the Great Patriotic War.

7. Air victories are counted only after confirmation in accordance with requirements of People’s Commissariat of Defense G 0299 and 0685 of September 9, 1942.

8. When transferred to another unit, a pilot gets a certificate on number of air victories signed by regiment commander and regiment commissar.

Changes to the Manual:

Add to point 2: the victory sign it painted on the center of the fuselage next to the large red star.

Add to point 3: every next air victory is marked with individual sign with 10 cm interval, towards the cockpit. In case all space between the large red star and the cockpit is full, the next victory stars are painted above the first line in the same order.

As one can see, there were a lot of questions to be solved before painting victory stars: what was an air victory, which color would a victory star have and where it should be painted. It was most common to note only individual victories. One more reason for this, however, was a growing tendency not to note down group victories – a victory would be given to one of the pilots as an individual one. In this case the stars had a traditional red (sometimes white) color without lining or had a white lining, much more rarely – black, silver or other lining. In some cases group and personal victories were marked separately. Two colors were used for this: red for personal and white/yellow for group victories. White (yellow) stars could also have a red lining...

Sometimes all air victories were just counted together and a rather average pilot that had, say, two personal air victories and eight group victories, would paint ten victory stars on his aircraft, which looked like an a great ace. This system was common (with exceptions, of course) on the Karelian Front, where, judging from same type of stars, there was some standard order, which is not yet

found. Tomahawks, Kittyhawks and Hurricanes carried from 10 to 30 stars for pilots with rather modest real results.

A place for the “constellation” of victory stars varied greatly. The left side was predominantly the main place. One mounts an aircraft from the left, like mounting a horse. This is explained by anatomy – one stands on the left leg and shifts the right into a cockpit (or into saddle). That is why the left side is the main one (in blueprints the left view is also the main one). The right side was used much more rarely, mostly on P-39 aircraft. The explanation is the same – the cockpit door of Airacobra opened on the right (the left one was ejected only during bailout) and the right side was the main one. There were pilots that wanted to demonstrate their victories to all and painted stars on both sides. P-39 was the most typical in this matter. It is possible that many more aircraft were painted from both sides, but there are too few photographs of the same aircraft from both sides. Victory stars could be painted in all possible places from spinner to rudder. Airacobras most commonly carried the stars on the front part, as there was a perfect free space for them there. One more typical Aerocobra place for victory stars was the right cockpit door. On all other aircraft victory stars were almost always painted behind the cockpit or under it (however, this also happened with P-39 as well, the stars were painted above engine exhaust pipes). Sometimes victory stars were next to the large one – they were placed along its axle or straight on top of it. Very rarely victories were painted between the fuselage star and tail. Victory stars on the tail are most typical for pilots of the Black Sea Fleet and Northern Fleet Air Force.

To make victory stars even more visible, they were sometimes painted against a rectangular background, normally red (or white – author’s note), which was called a board. This was officially permitted in the 7th Air Army. The 324th Fighter Division, which was part of the Army, issued an order in February 1945: “Length of the board for the stars is 50 cm, width 25 cm. *Length of the board for victory stars is 50 cm, width 25 cm. The lining is white with width of 1 cm.*” Very rarely swastikas or crosses were used as victory markings. Two units are known for this – a French squadron, later Fighter Regiment Normandia – Neman, and units of the 3rd and 6th Air Armies. It was quite normal for the French pilots of the West to depict their victories in this way, so they continued this on the Eastern Front. A swastika was completely strange for the Soviet units, but crossing it over restored the ideological balance. Swastikas were placed on a decorative roll of the 274th (4th Guards) Fighter Division and the 42nd Fighter Regiment from late autumn 1942. It seems that they were replaced with standard victory stars from mid-1943. In any case, later photos with these signs are not yet found ...

There was one more approach to victory tally, which was quite common – a complete ignoring of it. This was typical for pilots who did not accept self-advertising or bragging in war, while any aircraft’s decoration is exactly self-advertising. Such pilots thought that it was absolutely not necessary to show the enemy who is their opponent – a former cadet or a well-experienced ace...”

Individual emblems and signs on aircraft of Soviet aces emerged in greater numbers in the later part of the war. Content and topics of nose signs of the Stalin’s falcons’ aircraft were quite varying, but vast majority of them were of heroic and patriotic connotation, reflecting a closing victory over the hated enemy. Predators – lions, tigers, eagles, falcons, ospreys etc. were quite popular, symbolizing the might of Soviet weaponry. The defeated enemy, however strange it might seem, was depicted in a rather pitiful, but human shape, or in a shape of an aircraft. Rather common was painting a high decoration, received by the pilot (Golden Star of the Hero of the Soviet Union, Order of Aleksandr Nevski etc.).

Themes of individual signs on the aircraft were also very varying: dedications to home cities of the pilots “*За Одесцу* “ (For Odessa) on V. Tuchinski’s Airacobra), memory and revenge for killed comrade (*За Васька и Жору* (For Vasyok and Zhora) on A. Ruzin’s La-5FN, “I revenge for Vanya Kornienko” on Yak-1 by G. Merkviladze) and so on.

It is also necessary to note that even the top-ranking pilots often did not have personal aircraft. Even when they had personal aircraft, often they would fly other aircraft of their regiment, when their personal one was under repairs or was not ready for combat. Even though many regiments ordered every pilot to have a personal aircraft, often pilots would fly the aircraft that was ready for combat (fueled, loaded with ammo etc.). This was especially common in early war, when regiments had very few aircraft and many pilots due to heavy materiel losses.

Due to many reasons (explanation of these reasons could be a topic for an individual research) there are rather few photos with Soviet combat aircraft, and photos where a complete aircraft would be visible, are even rarer. In order to recreate the camouflage of a given aircraft I had to use any available information – photos of the other aircraft of the same regiment, narration of veterans, texts from the regiment archives etc. This information often cannot be confirmed by other sources, so many fighter aircraft ace camouflage schemes are more or less imaginary. Sometimes photos from private collections or archives correct or prove my assumptions to be wrong.

A few words about the contents of this book. There are 150 camouflage schemes of Soviet fighter aces of the Great Patriotic War. In order to cover as many aces as possible, I tried to follow “one aircraft – one pilot” rule, making an exception only for top ace of the Red Army Air Force and all Allies – Ivan Kozhedub. Three camouflage schemes are allotted for him. In addition to color scheme which is complemented with confirming photos, every ace is provided with short bio and a portrait (if available). I tried to describe the camouflage as clearly as possible in the text. Of course, the book does not cover all known camouflage

of Soviet fighter aces, so an expansion of this book is possible, if the book finds interest among readers.

As a conclusion I would like to express my deep gratitude and appreciation to all who assisted me in this book, presenting photos and other documents from their private collections:

Aleksandr Abramov,
Sergey Alekseev,
Vladimir Anohin,
Vladislav Antipov,
Viktor Bogatov,
Artem Drabkin
Igor Zhidov,
Igor Zlobin,
Sergey Isaev,
Leonard Kachan,
Oleg Korytov,

Sergey Kuznetsov,
Aleksey Pekarsh,
Gennadi Petrov,
Vasili Salat,
Andrey Simonov,
Aleksandr Stankov,
Mikhail Timin,
Igor Utkin,
Dmitri Khazanov,
as well as other aviation history fans – participants of internet forum (<http://vif2ne.ru/nvi/forum>).

All questions and recommendations can be sent to the publishing house or to me directly at the above mentioned forum or at email address attacker@bk.ru. If you have photos in your family archive, in archive of your friends or in your local museum, I would be thankful for a possibility to see them. I guarantee a reference and gratitude in case I use them in my future research.





Кожедуб Иван Никитович

Ivan Nikitovich Kozhedub



Родился в 1920 г.
 В боях Великой Отечественной войны участвовал с марта 1943 г. в составе 240 иап (стал 178 гиап). Первую известную победу одержал 06.07.1943, сбив Junkers Ju 87. С сентября 1944 по май 1945 г. воевал в составе 176 гиап. Войну закончил в звании майора. Летал на Ла-5, Ла-7, выполнил 330 боевых вылетов, одержал 64 воздушные победы (лично). Участник войны в Корее с апреля 1951 по февраль 1952 г. в составе Управления 324 иад (командир дивизии), на боевые задания не летал. Трижды Герой Советского Союза (04.02.1944, 19.08.1944, 18.08.1945).

Born in 1920.
 Fought the Great Patriotic War from March 1943 in the 240th Fighter Regiment (which later became 178th Guards Fighter Regiment). He scored his first documented victory on July 6, 1943, shooting down a Junkers Ju 87. Fought in the 176th Guards Fighter Regiment from September 1944 to May 1945. Major at the end of the war. Flew a La-5, La-7, completed 330 missions, scored 64 personal victories. Fought the Korean War from April 1951 to February 1952 as commander of the 324th Fighter Division, did not fly combat missions. Thrice Hero of the Soviet Union (04.02.1944, 19.08.1944, 18.08.1945).

сбито
лично 64+0 в группе

Ла-5 (сер. № 37210775, борт. № 75) из состава 240 иап, на котором Иван Кожедуб совершил свои первые боевые вылеты в марте 1943 г. Самолет построен на средства, собранные трудящимися Горьковской области, и принадлежал к т.н. «Эскадрилье Валерий Чкалов». Машина окрашена в стандартный зелено-черный камуфляж первой половины войны, нижние поверхности светло-голубые, опознавательные знаки раннего образца с тонкой черной обводкой в 6 позициях.

La-5 (serial number 37210775, tactical number 75), 240th Fighter Regiment. Ivan Kozhedub flew his first missions in March 1943 on this aircraft. Workers of Gorkovski Region donated for this aircraft, which belonged to so called Valery Chkalov Squadron. The aircraft carries standard early war dark green – black camouflage, lower surfaces are light blue, early war red stars with thin black lining in 6 positions.



Ла-5Ф (сер. № 3811414, борт. № 14) из состава 240 иап, построенный на личные сбережения колхозника В.В. Конева, на котором Иван Кожедуб летал в 1944 г., в период боевых действий в Молдавии и Румынии. Машина окрашена в стандартный камуфляж второй половины войны из двух оттенков серого цвета, нижние поверхности светло-голубые, опознавательные знаки позднего образца в 6 позициях.

La-5F (serial number 3811414, tactical number 14), 240th Fighter Regiment. Kolkhoz worker V. V. Konev personally donated for this aircraft that Ivan Kozhedub flew in 1944 in Moldavia and Romania. The aircraft carries standard late war camouflage in two shades of grey, lower fuselage is painted light blue, late war red stars in 6 positions.



Фото из ресурсов Internet

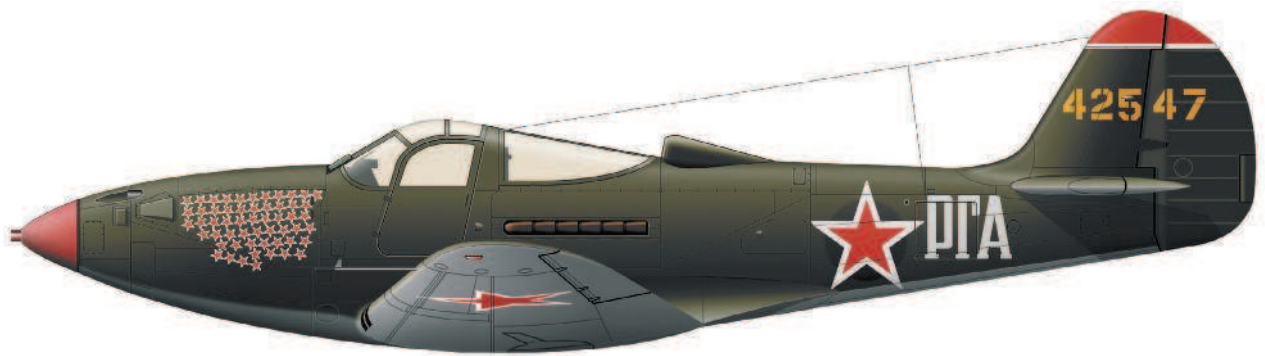


Ла-7 (сер. № 45210127, борт. № 27) из состава 176 гиап, персональный самолет Ивана Кожедуба на момент завершения Великой Отечественной войны, Германия, май 1945 г. Количество звездочек воздушных побед (62) соответствует официальному итоговому личному боевому счету летчика. Машина окрашена в стандартный камуфляж второй половины войны из двух оттенков серого цвета, нижние поверхности светло-голубые, опознавательные знаки позднего образца в 6 позициях. Красно-белое оформление носа истребителя и белая «косынка» на вертикальном оперении – обозначения самолетов 176 гиап.

La-7 (serial number 45210127, tactical number 27), 176th Guards Fighter Regiment. Personal fighter of Ivan Kozhedub at the end of the Great Patriotic War, Germany, May 1945. The number of victory stars (62) matches the documented victory tally in the war. The aircraft carries standard late war camouflage in two shades of grey, lower fuselage is painted light blue, late war red stars in 6 positions. Spinner and nose area painted in red and white and a white tail are a tactical marking of the 176th Guards Fighter Regiment.



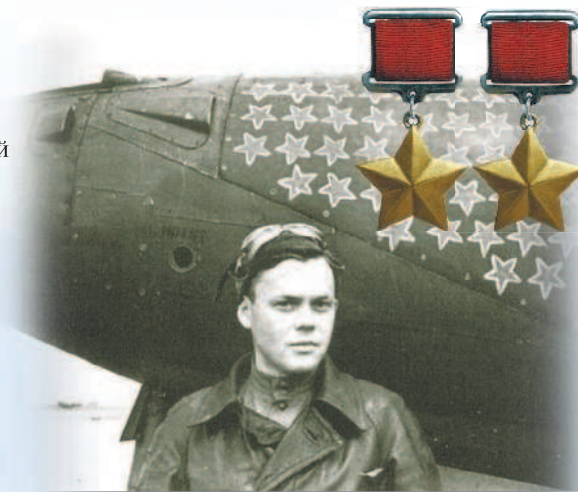
Фото из коллекции М. Вештлика (Чехия)



Речкалов Григорий Андреевич

Grigori Andreevich Rechkalov

Родился в 1920 г.
 В боях Великой Отечественной войны участвовал с июня 1941 г. в составе 55 иап (стал 16 гиап).
 Первую известную победу одержал 26.06.1941, сбив Messerschmitt Bf 109. С марта по май 1945 г. воевал в составе Управления 9 гиад. Войну закончил в звании майора. Летал на И-153, И-16, Як-1, Р 39 «Аэрокобра», выполнил более 450 боевых вылетов, одержал 65 воздушных побед (61 лично и 4 в группе).
 Дважды Герой Советского Союза (24.05.1943, 01.07.1944).



Born in 1920.
 Fought the Great Patriotic War from June 1941 in the 55th Fighter Regiment (later renamed 16th Guards Fighter Regiment). He scored his first documented victory on June 26, 1941, downing a Messerschmitt Bf 109. Fought in the Command Wing of the 9th Guards Fighter Division from March to May 1945. Major at the end of the war. Flew an I-153, I-16, Yak-1, P 39 Airacobra, completed over 450 missions, scored 65 air victories (61+4).
 Twice Hero of the Soviet Union (24.05.1943, 01.07.1944).

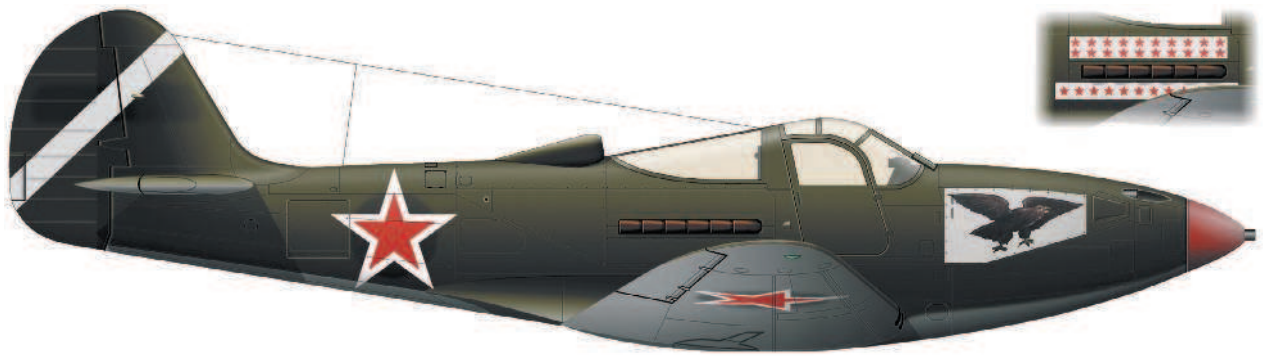
сбито
лично 61+4 в группе

Р 39Q-15 «Аэрокобра» (сер. № 44-2547) из состава 16 гиап, персональный самолет Григория Речкалова, на котором он летал на заключительном этапе Великой Отечественной войны, зима-весна 1945 г. Аббревиатура «РГА» на борту машины, заменяющая тактический бортовой номер, составлена из первых букв фамилии, имени и отчества летчика. Машина окрашена в стандартный американский армейский темно-оливковый цвет, нижние поверхности светло-серые, советские опознавательные знаки позднего образца в 4 позициях. Красный кок воздушного винта и красная «пилотка» на вертикальном оперении с тонкой белой полосой – обозначения самолетов 16 гиап.

P 39Q-15 Airacobra (serial number 44-2547), 16th Guards Fighter Regiment, Grigori Rechkalov's personal aircraft, late Great Patriotic War, winter-spring 1945. RGA is an acronym of the pilot's full name. The aircraft is painted standard US Army dark olive, lower surfaces are light grey, late war red stars in 4 positions. Red spinner and the red «side cap» on the tail with thin white stripe is a tactical marking of the 16th Guards Fighter Regiment.



Фото из коллекции Г. Петрова



Гулаев Николай Дмитриевич

Nikolai Dmitrievich Gulaev

Родился в 1918 г.

В боях Великой Отечественной войны участвовал с августа 1942 г. в составе 487 иап.

Первую известную победу одержал 03.08.1942, сбив Heinkel He 111.

С февраля 1943 по август 1944 г. воевал в составе 27 иап (стал 129 иап). Убыл с фронта на учебу в ВВА. Войну закончил в звании майора.

Летал на МиГ-3, Як-1, P 39 «Аэрокобра», выполнил 250 боевых вылетов, одержал 60 воздушных побед (55 лично и 5 в группе). Дважды Герой Советского Союза (28.09.1943, 01.07.1944).



Born in 1918.

Fought the Great Patriotic War from August 1942 in the 487th Fighter Regiment. He scored

his first documented victory on August 3, 1942, downing a Heinkel He 111. Fought in the 27th Fighter Regiment from February 1943 to August 1944 (later renamed 129th Guards Fighter Regiment). Later studied in Air Force Academy. Major at the end of the war. He flew a MiG-3, Yak-1, P-39 Airacobra, completed 250 missions and scored 60 air victories (55+5) Twice Hero of the Soviet Union (28.09.1943, 01.07.1944).

СБИТО
лично 55+5 в группе

P 39Q-5 «Аэрокобра» из состава 129 иап, персональный самолет Николая Гулаева, на котором он летал зимой 1943/44 г. на 2-м Украинском фронте. Изображение птицы на носовых панелях заменяет тактический бортовой номер самолета. Машина окрашена в стандартный американский армейский темно-оливковый цвет, нижние поверхности светло-серые, советские опознавательные знаки позднего образца в 4 позициях. На вертикальном оперении вероятно наличие американского серийного номера желтого цвета. Диагональная белая полоса на киле – обозначение самолетов 205 иад. Звездочки воздушных побед, нанесены на бумажные (вероятно, самоклеющиеся) полосы.

P 39Q-5 Airacobra, 129th Guards Fighter Regiment, personal aircraft of Nikolai Gulaev, winter 1943-44, the 2nd Ukrainian Front. The aircraft is painted standard US Army dark olive, lower surfaces are light grey, late war Soviet stars in 4 positions. US serial number is probably painted on the tail. Diagonal white stripe on the tail is tactical marking of the 205th Fighter Division. Victory stars are most likely painted on paper self-adhesive tapes.



Фото из коллекции А. Пекарша