



www.арт422.ru

МОЛОДЧИЙ А.И.

дважды Герой Советского Союза



Амурская областная научная библиотека
имени Н. Н. Муравьева-Амурского

Амурский региональный центр
Президентской библиотеки имени Б.Н. Ельцина

Молодчий А.И. — дважды Герой Советского Союза

Благовещенск
2015

Молодчий А.И. — дважды Герой Советского Союза : буклет / Амур. обл. науч. б-ка им. Н. Н. Муравьёва-Амурского, Амур. регион. центр ; сост. Н. А. Иванова. – Благовещенск, 2015. – 25 с.

Составитель: Иванова Н. А.

Ответственный за выпуск: Праскова О. С.

Компьютерная верстка: Иванова Н. А.

От составителя

Александр Игнатьевич Молодчий – советский военный летчик, дважды Герой Советского Союза (22.10.41; 31.12.42). За годы Великой Отечественной войны еще дважды представлялся командованием полка и дивизии к этой высокой награде (3.11.1943 «за освобождение Киева» и 13.05.1944 «За освобождение Украины»).

Один из наиболее результативных лётчиков авиации дальнего действия, совершивший 311 боевых вылетов (в том числе 287 ночных) и первый прижизненный Дважды Герой Советского Союза эпохи Великой Отечественной войны. Участвовал во многих бомбардировках крупных военных объектов врага. При выполнении боевых заданий налетал в общей сложности 600 тысяч километров. Около 190 тысяч километров пролетел над территорией врага, свыше 200 тонн бомб сбросил он на различные военные и промышленные объекты.

Буклет «Молодчий А.И. — дважды Герой Советского Союза» содержит материалы о деятельности А.И. Молодчего. Фотографии предоставлены ветераном Великой Отечественной войны Виталием Павловичем Толстенко.

При составлении буклета использованы материалы сайтов «Герои страны», электронного мемориала «ПомниПро», «Амурские сезоны».

Буклет адресован преподавателям, студентам, учащимся и другим лицам, интересующимся историей России, Дальнего Востока, Великой Отечественной войны.



Биография А.И. Молодчего

27 июня 1920 года – родился Александр Игнатьевич Молодчий.

1927–1937 годы – учился в средней школе и городском аэроклубе.

С 1936 года летал на планёре, а с 1937 года на учебном самолете У-2.

С 1938 года – курсант 11-й военной школы пилотов ВВС имени Пролетариата Донбасса, г. Луганск. Выпустился младшим лейтенантом.

С января по август 1939 года – слушатель луганской школы пилотов. Освоил скоростной бомбардировщик «СБ».

С сентября 1939 года по август 1940 года – младший лётчик 51-го дальнебомбардировочного авиаполка (Курск).

С сентября 1940 года – старший лётчик 100-го дальнебомбардировочного авиаполка (Орёл).

С 1941 года – командир звена 100-го ДБАП в г. Орле и заместитель командира эскадрильи 420-го авиаполка особого назначения (Воронеж–Монино).

В августе 1941 года – бомбил Берлин.

22 октября 1941 года – указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза, а в декабре Приказом Народного комиссара обороны СССР – воинское звание старшего лейтенанта.

С января 1942 года – заместитель командира эскадрильи 748-го (бывшего 420-го) авиаполка АДД (Монино).

31 декабря 1942 года – указом Президиума Верховного Совета СССР награждён второй медалью «Золотая звезда».

С марта 1942 года – капитан, а с 25 декабря 1942 года – майор.

С мая 1943 года – командир авиаэскадрильи 2-го гвардейского ДБАП.

С июня 1944 года по март 1945 года – инспектор-лётчик по технике пилотирования 1-й гвардейской Краснознаменной Орловско-Берлинской дивизии АДД.

С декабря 1944 года – подполковник.

С марта 1945 года – инспектор-лётчик по технике пилотирования 1-го гвардейского Краснознаменного Смоленского авиакорпуса 18-й воздушной армии.

С 1947 года – заместитель Командира 37-го (бывшего 2-го гвардейского) Краснознаменного Смоленско-Будапештского авиаполка, г. Чернигов.

С 1948 года – слушатель Ивановской Высшей офицерской лётно-тактической школы командиров частей.

В 1949 году – на Красной площади г. Луганска установлен бронзовый бюст лётчика.

1949–1950 годы – командир 121-го гвардейского Севастопольского краснознаменного дальнебомбардировочного авиаполка Дальней авиации (Городня и Новозыбков).

С июля 1949 года – полковник.

С 1951 года – заместитель командира 22-й гвардейской тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии Дальней



авиации (Бобруйск).

1952 год – март 1954 года – командир 22-й гвардейской краснознаменной Донбасской тяжелой бомбардировочной авиадивизии Дальней авиации (Бобруйск).



С марта 1954 года – командир первой стратегической авиадивизии (106-я ТБАД, г. Узин).

С 1955 года - генерал-майор авиации.

1958–1959 годы – обучение в Академии Генерального штаба (Москва).

С 1960 года – первый заместитель Командующего 5-й Воздушной армии Дальней авиации (Благовещенск на Амуре).

1961-1965 годы – командир 8-го отдельного краснознаменного Смоленского тяжелого бомбардировочного авиационного корпуса Дальней авиации (Благовещенск).

В марте 1961 года – осуществил взлёт реактивного ко-

рабля (Ту-16) с грунтовой полосы Благовещенского аэропорта.

С 1962 года – генерал-лейтенант авиации.

В 1963 году – осуществил первый взлёт стратегического самолета ЗМ в истории советской авиации с ледового аэродрома Заполярья с полной боевой нагрузкой.

В 1965 году – был уволен с действительной военной службы и убыл в г. Луганск.

1966–1968 годы – работал управляющим областным топливным трестом в г. Луганске.

С 1968 года – жил в Чернигове.

9 июня 2002 года скончался в авиационном госпитале г. Винница.

12 июня 2002 года – похоронен на кладбище «Яцево» в г. Чернигове.



Авиатор – «дальник», дважды Герой Советского Союза

Александр Игнатьевич Молодчий в 1941 году был уже крепким мужиком, командиром звена дальних бомбардировщиков - в полном объеме владел боевым применением самолёта ДБ-3, освоил технику пилотирования вслепую и умел летать ночью! И не только сам, а и как инструктор.

Правда, война для Александра Молодчего началась странно: в первый день военной напасти, вместо того, что бы подняться в бой, полк, раздав свои самолёты по другим частям, отправился ... на переучивание. На заводском аэродроме в Воронеже скопились десятки новеньких, но ещё не доведённых до ума, дальних бомбардировщиков Ер-2. Их предстояло как можно скорее освоить и, по готовности, - на фронт. Эти машины во многом - в скорости, в дальности, в грузоподъёмности - превосходили ДБ-3, но были ещё изрядно недоиспытаны, и всякого рода технической «сырости» хранили в себе много. Даже подходящих моторов для них не нашлось, а смонтированные М-105 были слишком слабы для такой тяжёлой машины.



Но вот первая боевая задача - нанести удар по Берлину. Директиву Сталин подписал 9 августа и к исходу того же дня

полк поднялся для перелёта на оперативный аэродром Пушкин, под Ленинградом. Третью эскадрилью вёл он, Молодчий - самый

молодой лётчик, а те, что были постарше - и возрастом, и лётным стажем, - держались за ним плотно, чувствуя и уважая в своем лидере и лётное умение, и командирскую волю.

Под вечер 10 августа «Ермолаевы» начала взлёт на задание. Залитые по самые пробки бензином, с полными отсеками бомб - взлёт удавался не всем. Машины не те, что отрывали - буквально отдирали с кромки взлётной полосы. Потом они проседали и, случалось, снова ударяли колёсами о землю, подпрыгивали, зависали в воздухе и, пошатываясь с крыла на крыло, уходили в полёт. Но кто-то уже горел за аэродромом, кому-то «крупно повезло» - лежал в обломках.

Молодчий понимал, как труден и опасен будет отрыв, но больше всего боялся отбоя - вдруг прекратят выпуск и встреча с Берлином не состоится ?

Нет, белый флажок ложится вдоль полосы и снимаются все сомнения. Полный газ, ноги с тормозов и машина пошла на разбег. Он тоже подорвал её, но она просела. Шасси, попав в дренажную канаву, там и остались, а самолёт прополз на брюхе и остановился.

Взлёт остальных самолётов был прекращён, а те немногие, кто сумел взлететь, к целям пробилась не все - Берлин отбомбили всего 6 экипажей.

Вскоре Молодчий получил новый Ер-2 и начал с дневных боевых полётов - более простых по условиям навигации и поиска цели, чем ночные, но гораздо более опасных. Объекты удара, в общем-то, не дальние - в получасе, ну от силу в двух часах лёту от линии фронта: переправы, железнодорожные узлы, мосты, аэродромы... они стояли как крепости, ошетилившиеся огнём защитной артиллерии, а воздух кишел истребителями. На такие цели полагалось бы выходить крупными группами на больших высотах под плотным эскортом истребителей, но куда там - дальние бомбардировщики прорывались к целям мелкими группами, а то и одиночными самолётами без какого - либо прикрытия и боевого обеспечения.

Очередная задача - разведка и удар по скоплениям немецких войск под Новгородом - досталось Александру Молодчему,

вроде бы, с некоторым «удобством»: на всем пути лежала предосенняя облачность, обещавшая спокойный выход на цель. Да так и случилось. Экипаж, маскируясь в ней, прошёл в назначенный район вполне благополучно. Но, чтоб провести разведку и нанести удар, пришлось вылезать из облаков под их нижнюю кромку. И тут началось. Самолёт будто погрузился в «геенну огненную»: и фюзеляж и крылья на глаза экипажа густо усеивались пробоинами. В свою очередь воздушные стрелки лупили из бортового оружия по вражеским огненным точкам, но что их огонь, по сравнению с тем, что хлестало с земли?

Молодчий задачу выполнил - и ценнейшие сведения добыл и крепкий удар с двух заходов нанёс по чувствительным местам противника. Но домой шёл - снова нырнув в облака - еле удерживая на руках этот, отчаянно чихающий правым мотором, насквозь продырявленный летательный аппарат. Садился на пробитые камеры, чудом не поставив самолёт на нос, а на земле все ахнули - живого места не было: из баков тёк бензин, левый киль с рулём поворота был срезан начисто.

Цели пошли крупные - Брянск, Смоленск, Орша, Витебск... Название русских городов звучали как боевые символы. У каждого свой нрав и Молодчий на этот счёт не заблуждался. Только грани суток чередовались - то днём, то ночью. Ну зачем днём, когда идут такие потери? Ночью - подсветил

Бомбардировщик Ер-2 одного из полков ВВС КА.



себе светящимися бомбами и прицеливайся спокойно. Относительно, конечно. Но время удара диктовалось оперативной необходимостью. А такие понятия как живучесть или, там, безопасность, решающей роли, в 1941 году, не играли.

Вот очередная задача - разбомбить железнодорожный

узел Унеча. И выпала она Молодчему на ясный солнечный день. Лететь в одиночку - безумие. Собрали кое-как звено. Но один самолёт, из-за неисправности, остался на земле, второй возвратился вскоре после взлёта - задымил мотор. И идёт на бой с врагом лейтенант Александр Молодчий один - одишельник в бескрайнем небе, всем напоказ.

Ил-4 дважды Героя Советского Союза А.И. Молодчего



За линией фронта его торопливо обстреляли, но не попали. А на подходе к цели взяли в клещи Me-109 и, явно бравидуя своим превосходством над одиноким скитальцем, пытались жестами рук и маневрам принудить его к посадке, но доигрались - не заметили как бомбардировщик постепенно приблизился к Унече, подвернул к точке прицеливания и, пока истребители, опомнившись стали занимать огневую позицию, - выложил бомбы по скоплению железнодорожных составов.

Тут же, освободившись от груза и почуяв свободу, Молодчий выжал из машины всё, что мог - запредельным креном, убрал газ, буквально провалился вниз, вывел у самой земли и на бреюшем, огибая лесные кроны и пригорки, ушёл от потерявших его «Мессеров». От такого маневра у штурмана и стрелков - радистов появились синяки и ушибы, но зато все были целы.

Полк таял на глаза. Количество экипажей кое - как поддерживалось за счёт остатков тех полков, что уже утратили свою боеспособность и были расформированы, а самолётов становилось всё меньше и меньше.

Молодчий, пока, держался. Но и он однажды - это было в октябре - не дотянул до своего аэродрома. После ряда ноч-

ных рейдов он снова получил дневную задачу и как всегда аккуратно справился с нею, но над целью попал под мощный зенитный огонь и изрядно нахватал осколков, а при отходе был схвачен истребителями и те повредили ему левый мотор. В той драке стрелки, всё же, сбили одного «Мессера» и трудно сказать чем бы дело кончилось, но тут подоспела наша территория и остальные повернули обратно: как и все истребители, немецкие на любили драться за линией фронта.

Второй мотор тянул на полной мощности, но не выдержал - заклинился и загорелся. Молодчий выбросил экипаж, умудрился приткнуться на фюзеляж у берега подвернувшейся речки и успел отползти от уже горевшей машины. Он потерял создание, видимо удар при приземлении был крепок. Но вскоре очнулся. Экипаж был цел и это было самое главным. Да, не всем и не всегда удавалось вернуться из боевого вылета на свой аэродром. И Молодчий не был исключением. Но не было случая, чтобы он не пробился к цели и не нанёс ей поражения.

Уже в то время он был одним из самых храбрых и умелых фронтовых лётчиков - воевал с каким-то увлекающим азартом и в боевых делах среди лётного состава стал признанным лидером.

Главной угрозой для дальних бомбардировщиков, часто выполнявших не свойственные им боевые задачи днём, оказались немецкие истребители.

Однако, далеко не всегда встреча с «Мессерами» заканчивалась для лётчиков Ер-2 столь удачно. 3 октября для нанесения ударов по железнодорожным узлам Новозыбков, Пироговка, Бахмач и Гомель вылетели 16 самолётов Ер-2. Бомбометание осуществлялось в светлое время суток с высоты 500 - 800 метров. Бомбардировщик лейтенанта Володина из 420-го БАП стал жертвой немецких истребителей, а Ер-2 лейтенанта Максименкова из 421-го БАП не вернулся с боевого задания.

22 октября 1941 года наиболее отличившиеся экипажи ВВС Красной Армии, в том числе пилоты и штурманы 420-го и 421-го авиаполков (имевших на вооружении самолёты Ер-2), получили боевые ордена. В числе лучших, удостоенных орденов

Ленина, были названы капитан И.Ф. Галинский, лейтенанты А.А. Баленко, Н.А. Мирошников и Н.П. Тыклин. Одновременно, первую «Золотую Звезду» (№ 546) Героя Советского Союза получил заместитель командира эскадрильи младший лейтенант А.И. Молодчий, а комполка Н.И. Новодранов был награждён орденом Красного Знамени.

Он стал Героем в 21 год! Впрочем, опыт и профессиональное мастерство - это, ведь, категории качественные, а не количественные.

Ну, а полк на пороге осени совсем поредел: осталось всего 3 самолёта, из которых только один можно было «привести в чувство»! Пришлось отправляться в заволжскую даль - снова формироваться и переучиваться: на этот раз осваивать Ил-4.



После вылета на Берлин: Алексей Васильев, Александр Панфилов, Александр Молодчий, Сергей Куликов. 1942 год.

Опытные лётчики, летавшие в прошлом на ДБ-3 (в том числе и Молодчий) овладели машиной быстро и помогли в том трудном деле новичкам, главным образом пришельцам из аэрофлота. В общем, к декабрю полк с комплектом боевых машин вернулся под Москву, на базовый аэродром.

Как и прежде, дальнебомбардировочную авиацию рвали на части. Командующие войсками фронтов требовали применения дальних бомбардировщиков именно в светлое время суток, с малых высот, назначая множество целей для мелких групп и одиночных самолётов. И отбиться и речи не шло - истребители тоже занимались штурмовкой. Зато немецкие истребители нападали на наши самолёты даже в темноте. Один из них подкараулил в февральскую тьму самолёт Молодчего. Вроде бы и атака была скоротечной, а дыр, гад, наделал немало. Тот «Мессер» затеял было и второй заход, да подставился и стрелки свой шанс не упустили - срезали его. Но радости было мало - потёк бензин, а до линии фронта ещё полчаса. На резервной группе баков Молодчий к своим, всё же, дотянул и, пока не заглохли моторы, перешёл на снижение, ещё не зная где сядет. Экипажу дал команду покинуть самолёт, но те уговорили командира оставить их на своих местах: раз командир остается в машине значит и с ними всё будет в порядке - верили ему абсолютно.

Лесная белая поляна была так мала, что посадка на ней представлялась просто невысказанной, но ничего лучшего вблизи не предвиделось. Как уже там Молодчий манипулировал закрылками и газом - объяснить невозможно, но он сели и машину сумел сохранить.

Когда через неделю экипаж появился на аэродроме, полк встретил его бурно, но от командира за такую рискованную посадку, как и за ту, предыдущую, досталось крепко: «Почему в безнадежной и губительной ситуации Молодчий отказывается от применения парашюта? Побаивается, что ли? Да нет, он не раз прыгал до войны, напрыгался и после её окончания, будучи уже командиром полка. Но в боевой обстановке он хотел, чтоб его фронтовой экипаж был твёрдо уверен, что их командир, без крайних обстоятельств, машину не покинет и никого из них под смертельную опасность никогда не подставит.

Конечно, командирское внушение штука запоминающаяся, но нечто подобное той зимней внеаэродромной посадки, в том же исполнении, произошло почти год спустя в чёрную

весеннюю ночь, когда, снова, не выбросив экипажа, Молодчий сел с остановившимися моторами на «что бог послал», и только утром разглядел - да это ж ...деревенский аэродром. В общем - Молодчий был верен себе.

Уже шёл март 1942 года. К тому времени потери дальнебомбардировочной авиации вышли за грань катастрофы: из более чем 1000 боевых самолётов и экипажей - в строю оставалась едва ли одна треть, половина из которых уже не могла подняться в воздух. При такой децентрализации управления иного исхода быть не могло. Назревали перемены. Вскоре ДБА была преобразована в авиацию Дальнего действия и подчинена непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования. Командующим АДД был назначен генерал Голованов (в ближайшем будущем - главный маршал авиации).

С той поры в принципах применения дальних бомбардировщиков стало многое видоизменяться: боевые действия обрели характер, в основном, ночных сосредоточенных и массированных действий по наиболее важным объектам противника, увеличилась глубина ударов, возникли новые боевые порядки. Нельзя было не заметить, как резко сократились потери боевого состава и значительно повысилась эффективность выполнения оперативных задач Ставки.

Молодчий воспринял суть этих перемен как дело давно ожидаемое (особенно по части перевода боевых действий на ночное время) и по-прежнему никому не уступил лидерства по количеству успешно выполненных боевых заданий.

Но дело не в счёте. Куда важнее был другой критерий - мера нанесённого врагу урона, в чем огромная роль, конечно же, принадлежала великолепному штурману Сергею Куликову. Умница, скромняга, человек благородной храбрости - он водил машину по ниточке, бомбы свои укладывал в цель аккуратно и всегда уходил от объекта удара с видимым результатом своего бомбардирского искусства.

Куликов был заметно старше Молодчего, да и званием повыше, но с первого дня их боевого знакомства понял - ко-

мандир достался ему как в награду. Не чаял души в своем «дорогом Серёге» и Молодчий - берёт его и гордился им безмерно. К слову - прекрасны были и стрелки - радисты Панфилов и Васильев: 5 сбитых Me-109 - это редкий счёт для экипажа бомбардировщика, на зависть многим истребителям.

Вот такой это был экипаж - слаженный, инициативный. Однажды Молодчий вызвался разбомбить мост, через который шли немецкие эшелоны в сторону Ленинграда, к базе снабжения. И мост, и рядом лежащую станцию уже не раз подвергали бомбёжке, но немцы их быстро восстанавливали и всё начиналось сначала.

В мрачную ночь, с нависшими над землей облаками и морозящим дождем, Молодчий взял курс на цель, а когда чуть рассвело, он шёл уже на предельно малой высоте над самой нитью железной дороги прямо на мост. Ничтожная видимость и быстро перемещающаяся цель затрудняли немецким пушкарям ведение прицельного огня, но огневую кутерьму они устроили знатную. Куликов глаз не сводил с линии пути, а когда появился мост - растянул плотную серию по полотну между фермами. В ту же минуту, с уходом последней бомбы, Молодчий вошёл в облака и был таков.

Это были специальные бомбы, с мощными крючьями для ухвата за мостовые переплёты и с замедлением взрыва на 27 секунд. Когда теперь узнаешь о результате удара? Но агентурная информация не задержалась: левая ферма упала в воду, мост надолго вышел из строя, несколько пробоин в фюзеляже - не в счёт.

Но к лету 1942 года такие цели стали уже редкостью - преобладали более ближние - опорные пункты, переправы, плацдармы и нечто им подобное. В ночь вылетали по 2 - 3 раза с полной боевой выкладкой.

На предполётной подготовке к очередному вылету Молодчий неожиданно сказал:

- Нужно увеличить максимальную бомбовую нагрузку ещё на полтонны.

Сказал утвердительно, как о деле решённом. Куда ж её увеличивать - закипятились оппоненты, - если она и так превзошла нормальный вес в 2 раза? Да самолёт и не взлетит! Но Молодчий в успехе своего замысла не сомневался и в очередной боевой полёт вышел с сумасшедшим весом. За ним, спустя время пошли и другие. Не все, правда.



Однако ж, не каждое новшество даётся даром: от дополнительной 500-кг бомбы центровка самолёта поехала назад и хвост на взлёте стал подниматься медленно, с большими усилиями на штурвале. Это изрядно удлиняло длину разбега и Молодчий, поразмыслив, придумал какую-то механику для облегчения подъёма хвоста, но не решился её внедрять - нужна была поддержка главного конструктора.

Приехал сам С.В. Ильюшин. Посмотрел на всё это вольнодумство и молча уехал - мол, делайте что хотите. Он вообще неодобрительно относился к супертяжёлой бомбовой нагрузке, а

тут ещё какие-то приспособления. Но Молодчий и без него решил занимавшую его проблему. Супервес вошёл в норму.

И вдруг, среди горячки боевых полётов - командировка.

- Отправляйся на завод, - было сказано - там тебя ждут: проведёшь испытания бензосистемы с подвесными баками.

«К чему они, баки? - недоумевал Молодчий. - Радиуса полёта и так хватает на все наши цели». Однако испытания провёл успешно и через неделю первый экземпляр доработанной машины пригнал в полк. Принялись и за другие самолёты - прямо в строю. Доработки оказались несложными и уже в июле, в разгар Сталинградской оборонительной операции, командующий АДД направил более 200 отборных экипажей на бомбардировку военных объектов Восточной Пруссии - Данцига, Кёнигсберга...

Что, там, противовоздушная оборона этих городов! Грозные фронты, стоявшие поперёк дороги к ним, - вот это «оборона»! Не все смогли проникнуть к целями, а немало было и тех, кто в грозах увяз навечно. Но экипаж Молодчего бомбил и Данциг и Кёнигсберг. А когда в августе, сквозь жуткий разгул стихии и зенитный кошмар, пробился с немногими другими к центру Берлина - душа его запела: видно это цель была для него самой заветной и от избытка чувств, несмотря на строгий режим радиомолчания и и ничтожный шанс выбраться отсюда живым - отклепал под своим индексом: «Москва. Кремль. Товарищу Сталину. Находимся над Берлином. Задание выполнили!».

Получение радиограммы земля подтвердила. Но дошла ли она до адресата? И вдруг, прямым текстом - на борт: «Всё понятно. Благодарим. Желаем благополучного возвращения». Сомнений не было: это был Он, сам «Адресат»!

В те же дни, купаясь в волнах карпатских циклопов, Молодчий бомбил и Будапешт, и Бухарест. И снова Сталинград: войска, аэродромы, железнодорожные узлы... По 2 вылета в ночь - то с базового аэродрома, то с прифронтовых.

На самом исходе 1942 года капитан А. И. Молодчий по-

лучил вторую "Золотую Звезду" (№ 6) Героя Советского Союза. Он один из первых в АДД стал Героем - первым дважды! В 22 года!

Такой успех не каждому по волевой устойчивости, но Александр не колебнулся - спокойно воевал до конца войны и большую часть из своих 311 боевых вылетов, произвёл уже после награждения второй «Золотой Звездой».

Правда, командование забеспокоилось - решило, всё же, «подстраховать» судьбу дважды Героя и ближе к осени предложило Молодчему учёбу в академии, но он решительно отверг такую перспективу - командир эскадрильи, в составе которой 6 (!) Героев Советского Союза (в том числе и штурман эскадрильи Сергей Куликов) - ну как он бросит в разгар войны своих ребят па поле боя?!

И всё же его легонько «подтормаживали» - то отпуск небольшой дали с родителями повидаться, то стали отвлекать на какие-то малозначительные полёты. В середине 1944 года (это уже после битвы на Курской дуге и воздушной операции по выводу из войны Финляндии) командир дивизии, не спрашивая согласия, назначил Молодчего инспектором дивизии по технике пилотирования. Ему хоть и не удалось отбиться от этой получиновничьей должности, но он, всё же, настоял, чтоб за ним был закреплён и экипаж и самолёт. На нём инспектор и летал, не столько по инспекторским обязанностям, сколько... на боевые задания.

Войну лётчики 2-го Гвардейского БАП заканчивали летая уже на американских самолётах В-25. Известно, что самолёт Молодчего имел в носовой части фюзеляжа, за штурманской кабиной надпись «Олег Кошевой».

Но не лежала душа у него к новой службе. Потом прыжок - научился обрабатывать документы, графики. Позже стал инспектором корпуса. Забот прибавилось, но от боевых полётов не отошёл - участвовал и в Кёнигсбергской и в Берлинской воздушных операциях.

А закончилась война - назначили командиром полка. Тут бы и в Академию, но ему дали дивизию. Ещё долго пришлось долёты-

вать самолёты военного времени, пока не пришли им на смену четырёхмоторные дальние бомбардировщики Ту-4. За ними последовал бурный "приход" тяжёлых реактивных самолётов. Появилась и атомная бомба. И всё это в спрессованное время. Напряжение лётной жизни в те годы было невероятным.

Но, вот, Андрей Николаевич Туполев выкатил новый корабль - межконтинентальный стратегический бомбардировщик Ту-95. Это - аж до Америки и обратно !



Стратегический бомбардировщик Ту-95.

Государственное руководство приняло решение сформировать авиадивизию. Стал вопрос и о её командире. Случай тут особый - выдвижением не обойтись, если по штату даже командиры полков - генералы. Среди множества прекрасных и опытных командиров дивизий предпочли Александра Молодчего - умелого, инициативного, самого молодого и талантливого генерала.

Ему одновременно пришлось и огромный, сверхклассный аэродром доводить до ума и принимать первые корабли - носители ядерного оружия. Полёты вокруг аэродрома и на коротких маршрутах длились недолго. Вскоре, сколотив вокруг себя группу наиболее крепких экипажей, комдив повёл их к Северному полюсу, за полюс, в Атлантику, где лежали ближайšie пути к вероятному противнику. Потом подросли другие экипажи. Дивизия наливалась крепкой боевой силой, формировала новые эскадрильи и полки, стала на ядерное дежурство.

Но вот пришло время и высоким наукам. В 1959 году, после окончания Академии Генерального штаба, Александр Иванович был назначен командиром дальневосточного корпуса Дальней авиации. Корпус крупный, рассредоточенный на половине

России - 2 дивизии стратегических бомбардировщиков, одна дивизия - дальних и несколько отдельных полков. На огромных оперативных просторах есть где развернуться. Молодчий тренирует свои полки на океанских и заполярных маршрутах, на незнакомых полигонах, отрабатывает дозаправку топливом в полёте. Да и сам, меняя типы машин, вдруг устремляется, во главе боевых групп, то к дальним рубежам Тихого океана, то к северным широтам, а по завершении тех рейдов не редко садится на береговых или островных тундровых аэродромах - Чекуровка, мыса Шмидта, острова Врангеля...

Крепкий был корпус у Молодчего - собранный, слётанный - ни погода, ни время суток ему не помеха. Комкор неугомонен, работает много - ищет новые пути повышения боеготовности. Он инициативен и настойчив, но не во всех своих начинаниях находит поддержку у нового Командующего Дальней авиации. В споре с ним постепенно возникает острейший конфликт, в котором, как показало время, прав оказался Молодчий. И трудно сказать, чем ещё он мог завершиться, если бы не вмешалось случайное обстоятельство - Молодчий приболел, прихватило сердце. Отлежаться бы - и дело с концом. Но командующий этот случай не упустил - направил на Восток целую бригаду врачей со строгим предписанием - списать "мятежника".

Несмотря на свою "географическую" оторванность, он не только хорошо сведущ в авиационных событиях, но и, как прежде, строг в своих взглядах на явления общественной жизни и непримирим в суждениях о человеческих поступках. Написал несколько книг воспоминаний о своей фронтовой деятельности. Его хорошо знают и высоко чтут в авиационной среде, в лётном братстве. А недавно поднялся в небо новенький сверхзвуковой стратегический бомбардировщик Ту-160 "АЛЕКСАНДР МОЛОДЧИЙ"...

Генерал - полковник авиации Василий Решетников.

(Из материалов журнала «Авиация и Космонавтика». – 2000. – № 8).

«Под крылом – Берлин!»: преклоняясь перед подвигом А.И. Молодчего

В очерке «Под крылом – Берлин!» Борис Машук рассказывает о генерал-лейтенанте бомбардировочной авиации Дальнего действия, дважды Герое Советского Союза Александре Игнатьевиче Молодчем.

Молодчий родился в июне 1940 года в украинском Луганске в семье рабочего и домохозяйки. После средней школы закончил двух годичную школу военных лётчиков и в звании младшего лейтенанта начал службу в дальнебомбардировочном полку, базировавшемся под Орлом.

Весной 1944 года Молодчий получил тяжёлый бомбардировщик американского производства. На этой машине он вместе с экипажем вылетал на бомбёжку военно-морских баз в Финском и Рижском заливах. Война для него закончилась 8 мая 1945 года приказом об отмене очередного вылета.

В Амурскую область Александр Молодчий прибыл в 1960 году. Через два года, находясь в Серышево, командир дальней авиации Дальнего Востока получил звание генерал-лейтенанта авиации, был первым заместителем Командующего 5-й Воздушной армии Дальней авиации.

Со дня создания Пятой воздушной армии ею командовал Герой Советского Союза генерал-полковник Владимир Александрович Судеец. Потом он стал маршалом, главнокомандующим Войсками ПВО страны. Пятую армию преобразовали в авиакорпус, и его командиром назначили Александра Игнатьевича Молодчего. В 1961–1965 годы – он командир 8-го отдельного Краснознаменного Смоленского тяжелого бомбардировочного авиационного корпуса Дальней авиации.

В марте 1961 года генерал А.И. Молодчий лично осуществил взлёт тяжёлого реактивного самолёта-бомбардировщика

ТУ-16 грунтовой полосы Благовещенского гражданского аэродрома города, непригодной для такой техники, и перегнал его на авиабазу Украинка.

В 1965 году уехал в Луганск, где руководил угольным трестом, а в 1968 переехал в Чернигов. Он является автором книг «В пылающем небе» и «Самолет уходит в ночь», его именем назван стратегический ракетоносец ТУ-160, поступивший на вооружение Российских ВВС в мае 2001 года. Дважды герой Советского Союза ушел из жизни в 2002-м году.

12 августа 2004 года состоялось открытие мемориальной доски дважды герою Советского Союза генерал-лейтенанту Молодчему Александру Игнатьевичу в г. Благовещенске, по улице Пионеркой в доме номер восемь, где когда-то жил легендарный лётчик. Инициатива открытия памятной доски в Благовещенске принадлежит летчикам-ветеранам.

Машук даёт портрет своего героя, впервые увиденного воскресным июньским днём 1964 года: *«Роста выше среднего, стройный, смугловатый лицом, на котором выделялись чёрные аккуратные усы и большие тёмно-коричневые выразительные глаза. На таких мужчин женщины обычно оглядываются. А вслед этому генерал-лейтенанту, шедшему неторопливо, как-то расслаблено, с обнажённой тёмноволосой головой и фуражкой в руке, оглянулся бы любой мужик: на его кителе чуть выше широкорядной орденской колодки сверкали на солнце две Золотые Звезды Героя Советского Союза».*

В очерке Борис Машук приводит воспоминания фотокорреспондента армейской газеты доблесть, которому довелось услышать из уст самого Молодчего короткий рассказ о первой бомбёжке Берлина. *«Подошли к немецкой столице на высоте семь километров. Небо чистое, всё в звёздах. А внизу море света. Никакой маскировки... Как они веселились, они почти победители. Англичан забросали бомбами, русские отступают к Москве... Кого им бояться? Даже зенитки не стреляли. И ни одного истребителя. Зашли спокойноенько, выбрали свою точку – вокзал – и сыпанули бомбы. Каждая в четверть центнера весом.*

Разворачиваясь на второй заход, увидели внизу взрывы. Часть города сразу «потухла». Тут же включились прожекторы. Заширили лучами, но они, отбомбившись, уже вышли из зоны».

Далее Борис Машук приводит впечатляющие факты о реакции на первую бомбежку Берлина. *«Немцы ничего не могли понять. Сначала налёт приписали англичанам, но те официально заявили, что в ту ночь с островных аэродромов не взлетал ни один самолёт. Тогда кто? кто осмелился потревожить завоевателей почти всей Европы? Про русских, авиацию которых они якобы уничтожили, о чем, не уставая, твердила геббельсовская пропаганда, они и думать не могли. А тут на тебе: через сутки новый налёт, и ещё, ещё... И сообщение ТАСС в "Правде": "В ночь с 7 на 8 августа группа наших самолётов произвела разведывательный полёт в Германию и сбросила некоторое количество фугасных и зажигательных бомб над военными объектами в районе Берлина. В результате бомбёжки возникли пожары и наблюдались взрывы. Все наши самолёты вернулись без потерь».*

Машук с гордостью подчёркивает, что *«первый налёт был сделан на сорок девятый день войны»*, и приводит сообщения иностранных корреспондентов на нападение советской авиации.

«9 августа Лондонское телеграфное агентство сообщало: "Немцы пытались скрыть факт бомбардировки Берлина советским самолётами, но потом вынуждены были этот факт признать. Берлинцы, которых в своё время уверяли в том, что их городу не грозит опасность воздушного нападения, теперь знаю, что столица рейха уязвима для налётов как английской, так и советской авиации. Это весьма важный психологический фактор, который окажет большое влияние на моральное состояние самих немцев».

«В те же дни все газеты Вашингтона, Нью-Йорка сообщали: "Воздушные налёты на германскую столицу становятся всё более эффективными. Повреждён Штеттинский вокзал в восточной части и железнодорожная станция Виллебен в западной части Берлина...». *«Советская авиация сделала большой звёздный налёт*

на Берлин. Этот налёт всех бывших до сих пор...».

Преклоняясь перед подвигом Александра Молодчего, Борис Машук искренне радуется, что такой Генерал-Герой, вышедший в отставку в конце 1964 года, проживающий в «квартире под номером 14 в доме шесть по улице Щорса в городе Чернигове», отметивший 27 июня 2000 года своё 80-летие, «заслужил поклон и его современников, и молодого поколения...».

Они никогда не разговаривали, не общались – амурский писатель Борис Машук и прославленный советский лётчик-ас генерал-лейтенант Александр Молодчий. По крупицам собирал Машук сведения о лётчике, встречался с людьми, знавшими Молодчего, и только в конце 1999 года предложил очерк к публикации в «Амурской правде». Его первая часть была опубликована в газете в конце января, буквально на второй день после смерти автора. После опубликования этого последнего произведения Машука, его вдова отправила газетные вырезки А. Молодчему. Вскоре пришло письмо, в котором Александр Игнатьевич выразил благодарность Борису Андреевичу за то, что «он спустя десятилетия не забыл меня на далёком и близком моему сердцу Дальнем Востоке» и заметил, что будь Борис Андреевич жив, «...можно было бы подумать над тем, как обогатить повесть послевоенными воспоминаниями».

Соломенник В.В., главный библиотекарь отдела обслуживания Амурской областной научной библиотеки имени Н.Н. Муравьева-Амурского

(из материалов

Машук, Б.А. Под крылом – Берлин : очерк // Амур. правда. – 2000. – 26 янв. – С. 2 ; 27 янв. – С. 2 ; 28 янв. – С. 2 ; 1 февр. – С. 2 ; 2 февр. – С. 2 ; 3 февр. – С. 2 ; 4 февр. – С. 2.

Машука, Б.А. Под крылом – Берлин : очерк // Дал. Восток. – 2000. – № 5/6. – С. 252–269.

Соломенник, В.В. Публицистика Б.А. Машука: верность общественно-нравственным ценностям // Гордое имя – Машук : о жизни и творчестве Бориса Машука : информ.-метод. материалы / Амур. обл. науч. б-ка им. Н. Н. Муравьева-Амурского ; авт.-сост. В. В. Соломенник. Благовещенск, 2014. С. 72–76).

