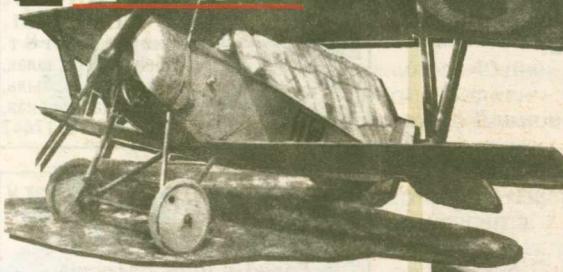


Краеведение



Имена Василия и Михаила Янченко есть во всех исследованиях, во всех книгах, посвященных истории русской военной авиации и боевым подвигам русских авиаторов в Первой мировой войне.

Про Василия написано больше, про Михаила – меньше.

Это и не удивительно, Василий Янченко – летчик-ас, он уничтожил в небе Первой мировой 16 аэропланов противника, причем 8 из них – лично, 5 – в паре и 3 – в составе группы. Больше побед в воздушных боях одержал только Александр Козаков.

А асами в то время считали авиаторов, на счету которых было пять сбитых самолетов противника.

Василий Янченко – герой Первой мировой войны. Его отвага была отмечена Георгиевскими крестами 2-й, 3-й и 4-й степеней, орденами Святого Владимира 4-й степени, Святой Анны 4-й степени, Святого Станислава 3-й степени и румынским Рыцарским Крестом ордена Звезды.

Но есть в его биографии одна небольшая подробность, которая не интересует военных историков, но, думаю, будет интересна всем алапаевцам: Василий Янченко – родной дядя создательницы Дома-музея Петра Ильича Чайковского в Алапаевске Веры Борисовны Городилиной.

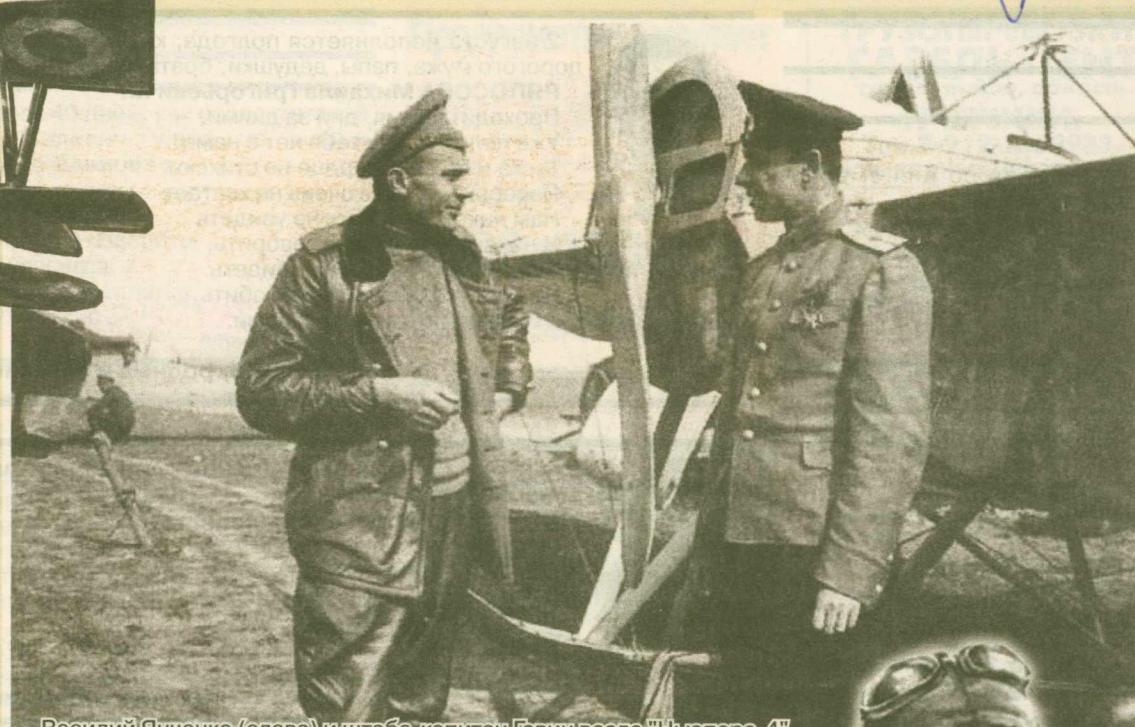
Он родился 1 января 1894 года в Никольске-Уссурийском (ныне – город Уссурийск, Приморского края). Его мать, как потом вспоминала Вера Борисовна, была «чистая украинка, урожденная Ирина Тимофеевна Дудко, неграмотная, но умная, здоровая и трезвая женщина». А отец Иван Янченко – сибиряк, то ли из первых переселенцев, то ли ссылочный. Семья крестьянская, работящая, крепкая – у них была даже водяная мукомольная мельница на реке Супутинке.

Она-то и принесла беду – как рассказывала Вера Борисовна, «деду послышалось, что в мельнице стучит какой-то механизм, и он решил его смазать – его захватило за рукав, затянуло, раздавило всю грудь».

Василия Вера Борисовна почти не помнит – за год до её рождения он уехал из Никольска-Уссурийского в Тамбов, учиться в технической школе, которую и окончил перед самой войной, в 1913-м.

А вот с Михаилом связано одно из самых первых её детских воспоминаний: «Мне тогда было года полтора, я играла с табуреткой, носила её с места на место, а дядя Миша сидел и «пас» меня. И не упас – запнулась, упала, прокусила себе язык и долго не могла говорить, говорила с трудом, и букву «р» научилась с восторгом выговаривать только на седьмом году. Шла через кухню, бросился в глаза самовар, и я всполошила всех криком «Самовар-р-р!».

Вера Борисовна родилась в 1911 году, а значит, эта история



Василий Янченко (слева) и штабс-капитан Гавин возле «Ньюпора-4»

Братья Янченко – первые русские авиаторы

приключилась с ней накануне Первой мировой войны – в 1913-м.

Когда она грянула, Василию было 20 лет, Михаилу – 19. Призывной возраст – 21 год, но они оба уходят добровольцами в Императорскую армию.

За плечами Василия Янченко техническая школа и его зачисляют мотористом в 3-й корпусной авиаотряд Российской Императорского воздушного флота, присваивают звание ефрейтора.

Но он рвется в небо! И в этом нет ничего удивительного – тогда буквально все в России бредили авиацией. Вопреки распространенному заблуждению про отсталую царскую Россию, авиационная промышленность в стране развивалась стремительными темпами. Если перед Первой мировой войной отечественные авиазаводы выпускали около 480 самолетов в год, то в 1916 году их было выпущено уже 1384.

В России существовали система подготовки авиаторов и организационная структура военной авиации. Появились бипланы Я.М. Гаккеля и А.С. Кудашева, летающие лодки Д.П. Григоровича, истребители и тяжелые бомбардировщики И.И. Сикорского, геликоптеры Б.Н. Юрьева, разведчики В.Н. Хиони. Были созданы авиационные бомбы и торпеды, пулеметные и пушечные установки, синхронизаторы, самолетные радиостанции и фотоаппараты, навигационные приборы, ранцевый парашют, построены аэродинамические трубы и лаборатории.

В 1917 году планировалось изготовить на всех заводах 2250 самолетов, еще через год – довести производительность авиапромышленности до 3000-4500 машин.

И Василий Янченко забрасывает начальство рапортами о направлении на учебу – он хочет летать! И добивается своего – сначала поднимается в воздух как летчик-наблюдатель, совер-

шив более 20 вылетов на разведку позиций противника, а затем начинает самостоятельно пилотировать аэроплан «Ньюпор-IX».

В феврале 1915-го его командируют на 2-х месячные авиационные курсы в Петроградский политехнический институт, а после их окончания – в Севастополь, где была военно-воздушная школа. Он – в числе лучших курсантов, очень быстро освоил не только теорию, но и технику полета, и тактику воздушного боя. Его даже хотели оставить в школе инструктором. Но горячий, взрывной Василий не ладил с дисциплиной. И его проводили на фронт, к чему он и стремился.

4 сентября 1915 года он зачислен в 12-й авиаотряд в звании старшего унтер-офицера. Первый боевой вылет 15 сентября заканчивается взрывом двигателя – Янченко проявляет самообладание и все-таки сажает горящую машину. «За проявленное мужество при чрезвычайных обстоятельствах, позволившее сохранить военную технику и экипаж», он был награждён Георгиевским крестом IV степени. Через месяц на его груди появляется Георгиевский крест III степени – этой наградой он был отмечен за успешно совершившие боевые вылеты.

В ноябре 1915-го его направляют в Московскую лётную школу, где он проходит специальный курс лётчика-истребителя. В апреле 1916-го он снова на фронте – в 7-м истребительном авиаотряде под Тернополем. Здесь в течение двух недель он осваивает новый для него «Ньюпор-Х». На этом самолёте 25 июня в паре со своим командиром, тоже летчиком-асом прапорщиком Иваном Орловым, Василий Янченко сбивает свой первый вражеский аэроплан – австрийский самолёт-разведчик «Авиатик Б.III». За эту победу его награждают Георгиевским крестом II степени и присваивают звание фельдфебеля.

В августе 1916-го 7-й авиаотряд пересаживают на маневренные «Ньюпоры-XI» – лучшие истребители Антанты в Первой мировой. На новой машине Василий Янченко снова в паре с Иваном Орловым 5 октября уничтожает немецкий самолет «Бранденбург», за что получает звание прапорщика и орден Святой Анны IV степени, а 18 октября, выполняя патрулирование, и обнаружив три неприятельские машины, не задумываясь, устремляется в атаку, уничтожив один аэроплан, повредив и обратив в бегство два других.

В ноябре 1916-го Василия Янченко направляют на стажировку во Францию, которую он проходит в школах высшего пилотажа и воздушной стрельбы в городах По и Каси. Затем оттачивает боевое мастерство на Западном фронте. По возвращении в Россию 3 января 1917 года был награждён орденом Святого Владимира IV степени.

С марта 1917-го он летает в парах или в группе с двумя летчиками-асами – Донатом Макиёнком и Юрием Гильшером. 13 апреля их группа атакует три австрийских «Бранденбурга С.I» – в результате боя две из трех машин противника сбиты. Те, кто воевал рядом с Василием, отмечают его храбрость, которая иногда казалась безрассудной. Его «фирменным» приемом была смелая лобовая атака. Он никогда не отворачивал, ожидал, когда противник дрогнет, и тогда почти в упор с расстояния 15–20 м расстреливал вражеский самолет.

О том, как воевали в Первой мировой русские летчики, Василий Янченко сам написал в 1916-м в письме, адресованном отцу его погибшего друга корнета Юрия Гильшера – «Маресьева Первой мировой» (Гильшеру в аварии при испытании самолета оторвало ступню левой ноги, но он вернулся в строй).

«**7** июля вечером через наш аэродром на Тернополь показалась эскадрилья 8 неприятельских самолетов. Ваш сын и я настигли их вблизи Тернополя, но навстречу нам показалось еще 8 аэропланов противника, и эта эскадрилья из 16 аэропланов окружила нас. Уклониться от боя было бы позорно, и мы приняли бой», – пишет Янченко.

Двое против шестнадцати! Но уклониться от боя нельзя еще и потому, что тогда будет нанесен бомбовый удар по частям русской армии, отступающим от Тернополя.

В неравном бою корнет Юрий Гильшер сбил один самолет противника, но и сам был сбит. Русские летчики заставили вражеские самолеты отбомбиться всплеску. Василий Янченко посадил свою машину рядом со сбитым самолетом Гильшера, надеясь помочь другому. Но все было кончено.

Заканчивает письмо Василий Янченко такими словами: «Трагические и полные героизма смерти Орлова и вашего сына, наших командиров, произвели на отряд и всех их знавших тяжелое впечатление. Авиация не забудет своих славных бойцов».

После революции Василий и Михаил вступают в Добровольческую армию. Поручик Василий Янченко становится командиром 2-го авиаотряда (позже он дослужится до чина капитана). Подпоручик Михаил Янченко служит в 1-м авиаотряде. Оба отряда входят в состав Вооруженных Сил Юга России Деникина.

Из этого периода их жизни известно, что Василий Янченко был награжден орденом Николая Чудотворца, а Михаил Янченко за пьяную драку с подпоручиком Назаревичем в гостинице «Петроградская» в Симферополе в марте 1920 года был переведен из авиации в пехоту...

Но дальнейшая судьба братьев одна: они вынуждены были оставить Родину, за которую так мужественно сражались.

Первые годы в эмиграции Михаил жил в Чехословакии, Василий из Константинополя перебрался в США, где какое-то время работал со знаменитым конструктором Игорем Сикорским. Позднее братья Янченко встретились и соединились в Сан-Франциско – туда к ним уехала в 1945-м из Шанхая мама Веры Борисовны Городилиной Евдокия Ивановна Чураковская с сыном Владимиром...

Увидеть снова Россию братьям Янченко было уже не суждено – Василий умер в августе 1959-го, во Флориде, Михаил пережил брата чуть ли не на четверть века – он скончался в 1982 году в Аргентине, в Буэнос-Айресе. Незадолго до кончины, он обменялся с Верой Борисовной несколькими письмами – но в них не было почти ни слова о его лётном военном прошлом...

Братья Янченко состояли в «Союзе русских летчиков». Имена их внесены в «Словарь русских летчиков», издаваемый в Сан-Франциско, откуда я и располагаю основными сведениями, переданными мне историком Белого движения Сергеем Владимиричем Волковым.

В подготовке этого материала также использованы статьи историка авиации Николая Георгиевича Бодрихина и военного журналиста Александра Александровича Щелокова, родного племянника братьев Янченко.

Л. АРХИПОВА