

63.3(2P-4Кем)
Г-37

«Золотая гвардия Тайги»

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ГОРОДА ТАЙГИ

57205-16

10/17



9/14

Кемерово
Кузбассвузиздат
2012

ПРОКОПЕНКО ФЕДОР ФЕДОРОВИЧ

(05.06.1916 – 03.09.2007)

**Заслуженный военный летчик СССР,
полковник в отставке
Звание Героя Российской Федерации
присвоено 27 марта 1996 года**

Фёдор Фёдорович Прокопенко родился 5 июня 1916 года в городе Мариинске, ныне Кемеровской области. Русский. С 1927 жил в городе Тайге, где учился в школе № 2 и окончил семь классов.

Курсант и выпускник первого набора Тайгинского аэроклуба 1933–1934 годов. После выпуска был награжден значком «Ударник сталинского призыва» и оставлен на инструкторской работе.

Через год был направлен в Ульяновскую объединенную летную школу пилотов и авиатехников. В 1936-м окончил школу, и 10 января 1937 года ему присвоили первое офицерское звание – лейтенант запаса. В этой школе Федор Федорович познакомился с курсантом Елизаветой Степановной Аксеновой, которая в 1938 году стала Прокопенко.

В Красной Армии с 1938 года. В 1940 году окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков, стал кадровым военным, получил звание старшего лейтенанта и остался в училище командиром звена... В 1941 году в составе ПВО Севастополя совершил 10 боевых вылетов.



Участник Великой Отечественной войны с июня 1942-го в составе 434-го (затем 32-го гвардейского) истребительного авиационного полка 16-й воздушной армии на Сталинградском и Донском фронтах. Участвовал в Сталинградской битве, где совершил 35 боевых вылетов, сбил четыре немецких самолёта. В сентябре 1942 года Федор Федорович Прокопенко назначен заместителем командира истребительной авиационной эскадрильи. С ноября 1942 года – на Калининском фронте. После тяжёлого ранения в 1943 году летал на По-2. Вскоре был назначен на должность старшего штурмана 3-й гвардейской истребительной авиационной дивизии. Осуществлял руководство самолётами с земли, наводил их на цели. До конца войны летал на По-2, выполняя самые различные задания по перевозке грузов и людей на передовую. За время войны совершил 126 боевых вылетов, лично сбил 16 самолётов противника.

С 1945 года – в запасе. Работал начальником Подольского аэроклуба, заместителем начальника управления авиации Министерства лесного хозяйства СССР.

С 1949 года вновь служил в Советской Армии. Служил в отделе боевой подготовки ВВС Московского военного округа. С 1950 года – в управлении боевой подготовки ВВС. В 1952–1955 годах – начальник вертолётного центра ВВС. В 1956 году окончил курсы усовершенствования командного состава при Военно-воздушной академии (ныне имени Ю. А. Гагарина). Продолжал службу на командных должностях в частях ВВС, в Главном штабе Сухопутных войск; командовал вертолётной авиацией. Всего освоил более 50 типов ЛА.

С 1976 года полковник Федор Федорович Прокопенко в запасе. Жил в Москве. Работал инженером-методистом в опытном конструкторском бюро имени М. Л. Миля Московского вертолётного завода.

Он трижды побывал в родном городе: в 1982 году – на первом слете выпускников Краснознаменного Тайгинского аэроклуба Осоавиахима, в 1984-м – на открытии музея аэроклуба в школе № 160 и в 1988-м – на втором слете аэроклубовцев. Федор Федорович передал в дар музею личные вещи, документы и памятные сувениры.

Заслуженный военный лётчик СССР (1967). Награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда», «За взятие Берлина», «За победу над Германией...», иностранным орденом.

За мужество и героизм, проявленные на фронтах Великой Отечественной войны, Указом Президента Российской Федерации от 27 марта 1996 года полковнику в отставке Фёдору Фёдоровичу Прокопенко присвоено звание Героя Российской Федерации (№ 261).

Скончался 3 сентября 2007 года. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище (участок 7А).

Верховцева, З. П. Гордость и слава Кузбасса. 1941–1945 / З. П. Верховцева. – Кемерово: Кузбассвузиздат, 2008. – С. 327: фото.

Федор Федорович Прокопенко

Родился 5 июня 1916 года в городе Мариинске Кемеровской области. Отец – Федор Федотович Прокопенко (1873–1957). Мать – Марфа Ивановна Прокопенко (1889–1970). Супруга – Елизавета Степановна Прокопенко (1916–1996). Дочь – Раиса Федоровна Прокопенко (1939–1996). Сын – Дмитрий Федорович Прокопенко (1942 г. рождения).

С детства Федор приобщился к крестьянскому труду: был

подпаском у деда, поводырем у ослепшей бабушки, боронил, косил, копнил сено, жал и молотил хлеб, заготавливал дрова.

В городе Тайге, на севере Кемеровской области, куда перевели отца, Федор окончил фабрично-заводскую семилетку, в декабре 1934 года – Тайгинский железнодорожный аэроклуб и остался там работать инструктором. Через год был направлен в Ульяновскую летную школу Осоавиахима. Здесь Федор Прокопенко познакомился с учлетом Лизой, с которой позже связал судьбу. В Ульяновске летчик получил первое офицерское звание – лейтенант запаса. Вскоре был переведен в аэроклуб города Великие Луки. Оттуда его путь пролег в подмосковный Подольск, где начальником учебно-летного отдела аэроклуба работала его возлюбленная. В 1938 году они сыграли свадьбу. «Тогда же начался мой путь в истребительную авиацию, – вспоминает Федор Федорович. – На обложке журнала «Самолет» я впервые увидел И-16 – сильнейший тогда в стране истребитель. Именно на нем в начале войны мне и пришлось прикрывать Севастополь.

В Подольске председатель государственной экзаменационной комиссии перед выпуском учлетов проверил мою технику пилотирования и сказал: «Что ты тут делаешь? Ты же истребитель!» За живое задел. А как я могу пойти в военное училище? Ведь я уже офицер, пусть и запаса. А он и говорит: «Ты насчет звания помолчи, а с комиссией я договорюсь...» Так я попал в курсанты Качинской военной авиационной школы пилотов, окончил ее, стал кадровым военным, получил звание старшего лейтенанта и остался в училище командиром звена...»

В июле 1941 года училище эвакуировали в город Красный Кут Саратовской области. Инструкторы рвались на фронт, писали рапорты. В то время Прокопенко уже освоил новейший истребитель «Як-1» и учил летать на нем своих курсантов.

В середине мая 1942 года в подмосковные Люберцы прибыл с Калининского фронта измотанный в боях 434-й истребитель-

ный авиационный полк, которым командовал молодой Герой Советского Союза И. Клещев. Полк пересел на Як-1 и был включен в состав только что сформированной 8-й воздушной армии. В середине июня полк оказался в районе Краматорска. За три недели непрерывных боев полк Клещева выполнил 581 боевой вылет, сбил 35 самолетов противника, но и сам остался без самолетов.

В начале июля 434-й авиаполк вновь отправили в Люберцы на переформирование, вооружили истребителями «Як-7Б». Летчиков отбирал начальник инспекции ВВС Василий Сталин. Из Качинского училища взяли девятерых, в основном командиров звена, в том числе и Федора Прокопенко.

13 июля 1942 года 434-й полк в составе трех эскадрилий из 32 самолетов прибыл на полевой аэродром близ станции Гумрак и с ходу вступил в ожесточенные воздушные бои. Прикрывая переправу через Дон в районе Калача, Прокопенко одержал свою первую победу – сбил Me-109. Однако в бою и его самолет получил серьезные повреждения. Федор с огромным трудом дотянул до своего аэродрома и посадил машину «на брюхо».

3 августа полк вновь прибыл в Московскую область на переформирование, а в середине сентября уже в третий раз отправился под Сталинград, войдя в состав 16-й воздушной армии. Во второй половине сентября буквально за несколько дней летчики полка уничтожили 44 немецких самолета. Спать доводилось не более 4–5 часов в сутки. Боевые нагрузки оказались столь изнурительными, что некоторые пилоты после посадки теряли сознание. На свой счет в этих боях Федор Прокопенко записал шесть сбитых немецких самолетов. В январе 1943 года он был сбит. Его Як-1 упал в лесу. В госпитале Федор пролежал десять дней и бросился догонять свой полк, который улетел на Северо-Западный фронт. Там Федор Федорович сбил еще три немецких самолета.

После очередного переформирования полк, получивший наименование 32-го гвардейского, был направлен в 3-ю воздуш-

ную армию на Калининский фронт. Федор Федорович вспоминает, что «мясорубка» над Великими Луками по своей жестокости мало отличалась от сражений в небе Сталинграда. В его активе – сбитый самолет майора Крафта, одного из лучших летчиков эскадры Мельдерса.

Вскоре, сажая поврежденный самолет, Прокопенко получил компрессионный перелом трех позвонков, растяжение позвонков шейного отдела, сломал грудную клетку, разбил голову. Из полевого госпиталя летчика срочно отвезли в Москву, в Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь в Сокольниках. Пятьдесят два дня пролежал он на «вытяжке», заново учился ходить, сначала на костылях, потом с палочкой. Заключение врачей гласило: «К летной службе не годен». Заключение это Прокопенко «потерял» и догнал свой полк, который воевал уже на новых истребителях «Ла-5ФН».

Вместе с 1-м гвардейским истребительным авиационным корпусом, куда входил его полк, Прокопенко дошел до Берлина. Мирные дни преподнесли майору неприятный сюрприз: его вчистую списали по здоровью и уволили в запас.

Федор Федорович приехал в родной Подольский аэроклуб, стал его начальником. Здесь, оставшись без пристального врачебного контроля, он вновь поднялся в небо на новом скоростном учебно-тренировочном Як-11. Случилось почти чудо: самолет не только вернул Федору навыки воздушной акробатики, он исцелил его тело.

В 1947 году председатель Осоавиахима направил летчика на медкомиссию, и та признала его годным к летной работе – без ограничений! В том же году ведомая Прокопенко десятка Як-11 эффектно выступила на Тушинском авиационном параде. И боевые друзья узнали, что Федор в строю. Василий Сталин предложил ему вернуться в армию. Прокопенко отказался и ушел работать в Минлесхоз СССР на должность заместителя начальника управле-

ния авиации. Однако в мае 1950 года, не спрашивая его согласия, Федора Прокопенко направили в распоряжение командующего ВВС Московского военного округа, присвоив очередное звание.

Позже он служил в управлении боевой подготовки Главного штаба ВВС, затем попал в первую группу военных летчиков, которым предстояло осваивать вертолеты. В 1951 году на базе отдельного полка вертолетов Ми-1 создали центр переучивания летного состава. Прокопенко стал его начальником, получив звание полковника.

Вертолетная служба заняла в его жизни 26 лет, он налетал пять тысяч часов на винтокрылых машинах Миля и стал одним из пионеров создания в стране фронтовой вертолетной авиации, предназначенной для непосредственной поддержки войск на поле боя. Продолжил службу в Главном штабе Сухопутных войск в подчинении у маршала Чуйкова, прославленного «сталинградца».

27 марта 1996 года Ф. Ф. Прокопенко был удостоен звания Героя Российской Федерации. Он награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, многими медалями.

Герои Советского Союза, Герои Российской Федерации – кузбассовцы, участники Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): библиографический указатель литературы. – Кемерово: [б. и.], 2007. – С. 162.

Федор Федорович Прокопенко

Выпуск Качи 1940 года, инструктор, заслуженный военный летчик, Герой РФ (СССР)

Личный номер в базе качинцев: **2869**

Дата рождения: 05.06.1916

Летчик-ас, истребитель от бога, 34 года в авиации, налет 14 тысяч часов, заслуженный военный летчик, Звезда Героя нашла его 8 мая 1995 года. Участник Великой Отечественной войны, выполнил 226 боевых вылетов, лично сбил 16 самолетов противника, впоследствии «вертолетный отец» нескольких поколений летчиков строевых частей сухопутных войск.

Федор Федорович Прокопенко дотянулся до неба и стал живой легендой отечественной военной авиации. Свидетелем, участником и Героем ее истории.



Более четырнадцати тысяч часов провел в небе летчик-ас – заслуженный военный летчик СССР Прокопенко.

Он, «сталинский сокол», в небе спас жизнь сыну Сталина, но не смог спасти его от земных корыстных лизоблюдов... Теряя сознание и кровь, на жестоком морозе, он долгие часы полз от разбитого истребителя к своему фронтовому аэродрому, чтобы потом, после «палаты безнадежных» и почти двух месяцев «вытяжки», с тройным переломом позвоночника и пробитой головой, вернуться в полк и окончить войну в небе над Берлином. Но никогда не ползал и не вытягивался ради карьеры.

Шестнадцать лет он прослужил на генеральских должностях, но окончил военную службу в 1976 году с двадцатипятилетним кадровым только полковничьим стажем...

Звезда Героя за фронтовые подвиги (включая 16 сбитых вражеских самолетов) нашла его лишь 8 мая 1995 года. Ее из рук московского мэра Юрия Лужкова он получил с трехцветной муаровой лентой на планке. Но на следующий день, шагая по

Красной площади в строю ветеранов-победителей, он был уже Героем Советского Союза, который, собственно, и защищал всю свою военную жизнь. Ленточку над Золотой Звездой он заменил на красную...

Федор Федорович раскладывает фотографии. Большой портрет генерал-лейтенанта авиации Василия Иосифовича Сталина, датированный 1946 годом, подписан: «Жизнь – это Родина. Спасибо за жизнь. За жизнь обязан тебе».

Он до сих пор работает – ведущим инженером опытного конструкторского бюро Московского вертолетного завода имени Михаила Леонтьевича Миля. Не просто приходит на работу – по-настоящему работает! И с Милем он работал...

В 1933 году в сибирском городе Тайге, где Прокопенко заканчивал школу-семилетку, был организован первый в Сибири железнодорожный аэроклуб со звеном самолетов «У-2».

– Когда я стал курсантом аэроклуба, путевку в жизнь как летчику мне дала женщина – Валентина Ивановна Машеева – одна из первых летчиц в Сибири. По выпуску – нас было четырнадцать человек – меня наградили значком «Ударник сталинского призыва» и оставили инструктором.

В 1935 году я попадаю в ОШПА – Ульяновскую летную школу Осоавиахима. Уже с приличным налетом инструктора-летчика. Программа мне давалась легко. Освоил самолет «Р-5». В 1936 году окончил эту Объединенную школу пилотов и авиатехников. Там меня снова оставили летчиком-инструктором. 10 января 1937 года мне присвоили первое офицерское звание – лейтенанта запаса. В этой школе, что памятно, я познакомился с курсантом Елизаветой Степановной Аксеновой, которая в 1938 году стала Прокопенко. Вместе мы прожили 60 лет...

В 1938 году меня перевели в Великие Луки – в аэроклуб на должность командира звена. Оттуда перешел в Подольский аэроклуб, где моя жена была начальником учебно-летного отдела и ин-

структором. Хорошим инструктором: среди ее воспитанников – четыре Героя Советского Союза. Например, генерал-лейтенант авиации Базанов, Панов... Сама она не попала на фронт только потому, что у нас была грудная дочь...

А знаете, с чего начался мой путь в истребительную авиацию? В 1938 году на обложке журнала «Самолет» я впервые увидел изображение истребителя И-16. Тогда это был сильнейший в нашей стране истребитель. Именно на нем, кстати, с началом войны и пришлось прикрывать Севастополь. Так вот, когда в Подольске председатель экзаменационной комиссии, перед тем как оценивать курсантов моих групп, проверил мою технику пилотирования, то задал вопрос: «Что ты тут делаешь? Ты же истребитель. Пойдешь в истребители?» За живое задел. А как я могу пойти в училище, будучи офицером, хотя и в запасе? Он говорит, побеседуем, мол, с комиссией, а ты сам промолчи насчет офицерского звания.

Так я попал курсантом в Качинское летное училище, основанное еще под Петроградом великим князем Александром – вначале в качестве теоретического учебного заведения. Стал старшиной эскадрильи. Конечно, инструкторы быстро догадались, что я офицер. На проверке техники пилотирования выложился... Но так до конца и оставался курсантом. Сдал все на «отлично» и вторично получил лейтенанта. Узнал, что оставляют летчиком-инструктором. А я хотел в строй. Но начальник училища комбриг Василий Иванович Иванов говорит, этого, мол, старшину четвертой эскадрильи, который помнит фамилии двухсот сорока своих курсантов и быстрее всех бегаёт кросс, не отпускать. В общем, остался я в училище командиром звена с присвоением звания старшего лейтенанта.

И вскоре началась война...

В ночь с 22 на 23 июня 1941 года над нашим лагерем на малой высоте прошёл Ю-88. Там восемь домиков в линейку. И он

ровно так кладет бомбы. Но с перелетом в 250 шагов. Если бы не перелет – на этом бы война для нас закончилась.

Через несколько дней на базе училища был создан полк на И-16, который прикрывал Севастополь. Старший лейтенант Прокопенко тогда совершил около десяти боевых вылетов. Один из них мог оказаться последним.

Ему так хотелось достать немца. Но на высотомере – 6200 метров кислорода в кислородном оборудовании «ишачка» нет, а до «Юнкерса» еще минимум полтора километра. Кислородное голодание быстро уложило летчика в приятный сон – истребитель вошел в крутой штопор. Проснулся он, когда до воды оставалось не больше полукилометра. И вывел машину из падения.

12 июля 1941 года училище передислоцировали в Красный Кут, а Федор Прокопенко стал командиром экспериментального звена: летчики пересаживались с И-16 на Як-1. Из 240 человек он отобрал 30 лучших и начал переучивание... В это же время Василий Сталин как начальник инспекции ВВС, одновременно командовавший авиационной группой, формировал 434-й истребительный авиаполк (номер перешел от части, разбитой на Ленинградском фронте). Девять летчиков из Качинского училища, в основном командиров звеньев, взяли в этот полк. Среди них был и Прокопенко.



*Ф. Прокопенко, В. Сталин,
В. Луцкий*

Некоторые «историки» «подсчитали», что полк, до-

летевший с боями до Берлина, за всю войну уничтожил 34 самолета противника. Федор Федорович Прокопенко поясняет, что, действительно, столько вражеских машин и было сбито. За один день – в сталинградском небе. А всего – 534 самолета. После сталинградских боев полк стал 32-м гвардейским. В авиагруппу же входило еще два полка. Рассказывая о своих взаимоотношениях со Сталиным, Федор Федорович уточняет, что не он был в Качинском училище основным инструктором Василия, а Константин Маренков. С Прокопенко же курсант Сталин осваивал самолет «И-16». Прокопенко честно заслужил не только портрет с благодарностью за дважды спасенную в небе жизнь боевого товарища, но и все свои награды, полученные и затерявшиеся. Орден Ленина, три Красного Знамени, три Красной Звезды... Есть у него и номерной знак летчика-аса – за 16 сбитых самолетов.

В конце войны он, фактически будучи инвалидом, сменил истребитель на тихоходный По-2, но остался в своей истребительной дивизии – старшим штурманом. Войну майор Прокопенко окончил в Берлине.

Майор запаса Прокопенко устроился начальником Подольского аэроклуба.

В 1947 году его как-то вызвал к себе председатель Осоавиахима Кобелев и после беседы направил на медицинскую комиссию. Результат прохождения той комиссии оказался феноменальным: Федора Федоровича признали годным к летной работе без ограничений! Сказались тренировки, коими Прокопенко лечил и закалял травмированное тело. Но главным все-таки был могучий здоровый дух сибиряка. Правда, как признался Федор Федорович, по поводу остроты зрения он схитрил: выучил побуквенно всю контрольную таблицу...

В том же году Федор Прокопенко и его пилоты (все бывшие боевые летчики-истребители) на десяти самолетах «Як-11» участвовали в параде в честь Дня Воздушного флота России. В сен-

тябре 1947 года его вторично призвали в кадры военной авиации – с присвоением звания подполковника.

Его всегда тянуло непосредственно в строй. И он почти добился назначения на транспортный авиаполк командиром, когда... судьба вновь свела его с Василием Сталиным в здании штаба на столичном Ленинградском проспекте. На этот раз Василий Иосифович предложил Федору Федоровичу осваивать... вертолеты.

– Предлагая осваивать мне, истребителю, новую винтокрылую технику, Василий поступил мудро: дал билет на футбол. И я, попрощавшись, пошел на московский стадион «Динамо».

Именно там он впервые увидел, что может вертолет. Машина появилась над стадионом неожиданно и стрекозой зависла над самым центром футбольного поля. Из вертолета по длинной лестнице сошел человек с цветами для футболистов... Вскоре приказом Главного маршала авиации Вершинина Прокопенко был назначен заместителем командира отдельного полка вертолетов «Ми-1».

В 1951 году на базе полка создали центр по переучиванию летного состава на вертолеты – Федор Федорович стал его начальником. И молодым полковником. С тех пор его жизнь связана с винтокрылой авиацией. За это время он освоил, пожалуй, все типы милевских машин, лично подготовил сотни высококлассных специалистов (только на «своем» Ми-24 – 42 человека) и вообще внес неоценимый вклад в становление и развитие боевой винтокрылой авиации. Впрочем, этот вклад по достоинству оценили: сначала, например, в Афганистане, а затем – в Чечне. Причем эффективность боевого применения авиации, которую ныне называют армейской, вряд ли попытается оспорить кто-либо из воевавших там...

Верховцева, З. П. Рубежи бессмертия / *З. П. Верховцева.* – Кемерово, 1967. – С. 125–126.

ЛИТЕРАТУРА

Блинова, К. М. Синий платочек / К. М. Блинова // На земле, в небесах и на море. – М.: Воениздат, 1983. – С. 94–119: фото.

Валитова, Г. Стал Героем России / Г. Валитова // Тайгинский рабочий. – 1996. – 14 июня: фото.

Всекузбасская Книга памяти. Т. 8: г. Тайга; Яшкинский район; г. Юрга; Юргинский район / ред.-сост. З. П. Верховцева. – Кемерово, 2001. – С. 26: фото.

Живущие в памяти // Тайгинский рабочий. – 2009. – № 53–55. – 8 мая. – С. 2: фото.

Имя в истории: Прокопенко Федор Федорович // Вперед. – 2003. – 3 февр. – С. 1: фото.

Искулов, Г. Тайгинцы – солдаты Победы / Г. Искулов. – Кемерово: [б. и.], 2007. – С. 13–14.

Максименко, Л. Служили три товарища при самых высших воинских чинах... / Л. Максименко // Комсомольская правда в Кузбассе. – 2005. – 5 мая. – С. 2: фото.

Радченко, Т. Школа гордится ими / Т. Радченко // Тайгинский рабочий. – 2009. – № 6–7. – 17 янв. – С. 3: фото.

С юбилеем тебя, любимый город / сост. О. А. Белова, Е. В. Ерюжева, О. П. Зубарева. – Кемерово: Кузбассвуиздат, 2006. – С. 9: фото.

Севастьянова, А. Четырнадцать тысяч часов без земных впечатлений / А. Севастьянова // Вперед. – 2004. – 1 окт. – С. 4–5: фото.

Семенов, А. Ф. На взлете / А. Ф. Семенов. – М.: Воениздат, 1969. – С. 84, 96, 97, 99: фото.

Тайга: из истории города: буклет / администрация города Тайги; сост. Н. В. Кинева и О. В. Ковалева. – Тайга: [б. и.], 2003. – С. 7: фото.

Яковлева Л. Небо начинается с земли / Л. Яковлева, Г. Валитова. – Тайга, 1994. – С. 5, 15, 25, 29, 57–61, 118: фото.

*Пускай идут, торопятся года
В пороше снежной,
В майской теплой сини, –
Не забывайте, люди, никогда
Живых и мертвых воинов России!*

Михаил НЕБОГАТОВ