

СОЮЗ ОФИЦЕРОВ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ
КОМИТЕТ «ПОБЕДА»

Борис ШАПОВАЛОВ ▪ Виктор ГАЙЧУК ▪ Святослав СЕРЕДА

В ВОЕННОМ НЕБЕ МОЛДАВИИ: 1941–1944 гг.

КИШИНЭУ, 2022

Авторы – составители:

Шаповалов Борис Андреевич – доктор философии, историк и политолог, член-корреспондент Международной Кадровой Академии, заместитель председателя Союза офицеров Республики Молдова, член НКК «Победа».

Гайчук Виктор Владимирович – доктор истории, дивизионный генерал, председатель Союза офицеров Республики Молдова, кавалер Ордена Республики, член НКК «Победа».

Середа Святослав Игоревич – исследователь военной истории, член Союза офицеров Республики Молдова.

Книга «В военном небе Молдавии: 1941–1944 гг.» издана при содействии Партии социалистов Республики Молдова и представительства Россотрудничества в Республике Молдова.

В книге на документальной основе рассказывается о боевых действиях военно-воздушных сил Красной Армии в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. на территории Молдавской ССР. Авторы собрали и обобщили большой фактологический материал: научные исследования, военные документы, воспоминания участников боевых действий, рассказывающие о подвигах советских лётчиков в небе Молдавии в 1941 и 1944 годах.

Цель книги – увековечить и сохранить память об участии и подвиге советского народа в борьбе с фашизмом.

DESCRIEREA CIP A CAMEREI NAŢIONALE A CĂRŢII DIN REPUBLICA MOLDOVA

Шаповалов, Борис.

В военном небе Молдавии: 1941-1944 гг. / Борис Шаповалов, Виктор Гайчук, Святослав Середа ; Союз офицеров Республики Молдова, Национальный координационный комитет "Победа". – Кишинэу : Lexon-Prim, 2022. – 504 p. : fot.

Referinţe bibliogr. în text. – 500 ex.

ISBN 978-9975-163-33-0.

CZU 94(478+(47+57)+498)"1941/1944"

Ш 241

На обложке: фотография из книги Андрея Марчукова „Герои-покрышкинцы о себе и своём командире", Изд.: Центрполиграф, 2014 г.

© Шаповалов Б. А., Гайчук В. В., Середа С. И. 2022.
© Союз офицеров Республики Молдова, 2022.



Вступительное слово пятого Президента Республики Молдова Игоря Николаевича Додона

Уважаемые читатели!

Вы держите в руках необычную и уникальную книгу. Эта необычность и уникальность заключается в том, что все книги, написанные историками научно-исследовательской группы Союза офицеров Республики Молдова, можно охарактеризовать двумя словами: «достоверно» и «впервые». Они проводят огромную целенаправленную, плодотворную поисковую и творческую работу по стиранию «белых пятен» в истории Второй мировой и Великой Отечественной войн, правдивому освещению сложных исторических процессов, сохранению памяти о подвигах советского народа.

Эта книга посвящена подвигам советских лётчиков в военном небе Советской Молдавии в июне – августе 1941 и весной – летом 1944 годов. А здесь доблестно сражалось с врагом целое созвездие прославленных ассов военно-воздушных сил Красной Армии. Как и все предыдущие книги авторов, она построена на чисто документальной основе. Это сборник авторских материалов, исторических военных документов, научных работ по истории военной авиации и воспоминаний известных советских лётчиков-героев. Ценность очерков и воспоминаний лётчиков-ассов, отобранных и публикуемых в этой книге, в их документальной правдивости. Их авторы являются непосредственными участниками боёв и других событий, происходивших на территории Молдавии в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Они рассказывают о том, что видели, пережили и испытали.

Впечатляет большой объём фотодокументов, которые тоже публикуются впервые в молдавской исторической науке. Публикуемые в книге материалы, воспоминания лётчиков и военачальников в целом дают представление о воздушных сражениях в военном небе Молдавии, о массовом героизме советских лётчиков.

Это не первая книга авторов, и уверен, что и не последняя, издание которых я всегда поддерживал, и буду поддерживать. Противодействие фальсификации истории Великой Отечественной войны и сохранение памяти о подвиге нашего народа в борьбе с фашизмом – наш высший нравственный долг перед нашими предками и потомками.

С уважением, **Игорь Додон**,
пятый Президент Республики Молдова



СОДЕРЖАНИЕ

От авторов. Память о войне живет не только в бронзовых и каменных монументах, а прежде всего – в человеческих сердцах 7

Часть 1. Жаркое лето 1941 года. 19

Глава 1. Военное небо Молдавии – 1941 год 19

Глава 2. Военно-Воздушные силы Одесского военного округа/ Южного фронта в начале Великой Отечественной войны 22

Глава 3. Свищев В. Н. Сражение в воздухе 26

Глава 4. Военачальники, командовавшие оборонительными боями в Советской Молдавии летом 1941 года 42

Глава 5. Лётчики, удостоенные звания Героя Советского Союза за подвиги совершённые на территории Советской Молдавии в начале войны 49

Глава 6. Их боевой путь начался в Молдавии 66
Фотографии лётчиков Героев Советского Союза, начавших свой боевой путь летом 1941 года в Молдавии 77

Глава 7. «Погибшие в небе за Родину становятся небом над ней». Защитник молдавского неба приднестровец Семён Хархалуп 81

Глава 8. Дмитрий Сигов – забытый в Молдове Герой 86

Глава 9. Воспоминания о воздушных боях в небе Молдавии летом 1941 года 88
9. 1. Из первой книги А. И. Покрышкина «Крылья истребителя» 88
9. 2. Покрышкин А. И. «Небо войны» 92
9. 3. Начало войны. Из воспоминаний маршала авиации СССР И. И. Пстыго 105
9. 4. С первых часов. А. С. Осипенко, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, бывший командир 20-й смешанной авиадивизии 119
9. 5. Из воспоминаний Карповича В. П. «На «Ишаках» и «МиГах»! 16-й гвардейский в начале войны» 123
9. 6. Страничка из дневника. Г. Речкалов, генерал-майор запаса, дважды Герой Советского Союза..... 132
9. 7. Из статьи В. Вуколова об Андрее Труде в сборнике – «Книга о Героях». Москва, 1968 год, выпуск 3 133
9. 8. Иванов П. Н. Крылья над морем 135
9. 9. Покрышкин А. И. Познать себя в бою 138
9. 10. Речкалов Г. А. В небе Молдавии 149

Глава 10. Короткая война капитана Карманова 162

Глава 11. Покрышкинский полк – начало пути 171

Часть 2. Освобождение – весна и лето 1944 года 183

Глава 1. Военное небо Молдавии – 1944 год 183

Глава 2. Боевой состав авиации фронтов на 1.08.1944 года 192
2. 1. 5-я воздушная армия – 2-й Украинский фронт 192
2. 2. 17-я воздушная армия – 3-й Украинский фронт 195
2. 3. Черноморский флот 197

Глава 3. Список руководящего состава авиационных армий, корпусов и дивизий, принимавших участие в Ясско-Кишинёвской операции 199

Глава 4. Авиация в Ясско-кишиневской операции. Из книги: «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг» 201

Глава 5. Авиационные соединения и части, удостоенные правительственных наград и почётных наименований за образцовое выполнение заданий командования в ходе Ясско-Кишинёвской операции 215

Глава. 6. 5-я Воздушная армия 217

Фотографии командного состава 5-й воздушной армии, командиров корпусов, дивизий и полков 217
6. 1. Давтян С. М. Пятая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 5-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны 222
6. 2. Покрышкин А. И. «Небо войны» 247
6. 3. Из первой книги воспоминаний А. И. Покрышкина «Крылья истребителя» 252
6. 4. Из первой книги воспоминаний И. Н. Кожедуба «Три сражения», выпущенной в июле 1945 года 256
6. 5. Бабак И. И. «Звёзды на крыльях» 262
6. 6. Сухов К. В. Эскадрилья ведет бой 272
6. 7. Дольников Г. У. «Летит стальная эскадрилья» 291
6. 8. Клевцов И. В. «Записки «трижды воскресшего» 298
6. 9. Якименко А. Д. «Прикрой, атакую! В атаке – «Меч» 304
6. 10. Драченко И. Г. Штурмовики 309
6. 11. Кожедуб И. Н. Верность Отчизне. Рассказы лётчика – истребителя 312
6. 12. Молдавские Лядовены помнят подвиг героев 331

Глава. 7. 17-я Воздушная армия 337

Фотографии командного состава 17-й воздушной армии, командиров корпусов, дивизий и полков 337
7. 1. Из книги «17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены» 340
7. 2. Скоморохов Н. М. «Боем живет истребитель» 359
7. 3. Из книги В. А. Мацуленко «Удар с Днестровского плацдарма» 367
7. 4. Платонов Н. Е. «Эскадрилья героев» 369
7. 5. Из книги Владимира Трушина «Полёты в бессмертие. Хроника 659-го истребительного авиационного полка» 377
7. 6. Долина Марии Кулькиной. История женщины-истребителя и воздушного боя над Днестром 383
7. 7. Николай Исаенко «Вижу противника!» 389
7. 8. Судеец В. А. В небе Молдавии 400

Глава. 8. Действия авиации Черноморского флота 409

Фотографии командного состава авиации флота, командиров корпусов, дивизий и полков 409
8. 1. Действия ВВС Черноморского флота СССР в 1941 и 1944 годах 411
8. 2. Авдеев М. В. У самого Черного моря 421
8. 3. Денисов К. Д. «Под нами – Чёрное море» 429
8. 4. Уроженец Молдовы, Герой Советского Союза, майор Черниенко Георгий Георгиевич 436

Глава 9. Фотографии лётчиков Героев Советского Союза воевавших на молдавской земле в марте – августе 1944 года 439

Часть 3. Святослав Середа. Мгновение и вся жизнь 459

Глава 1. Слово об отце... 459

Глава 2. Из книги Игоря Емельяновича Середы «Мгновение и вся жизнь» 471

Часть 4. Самолёты и лётчики Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. 485

Глава 1. «Крылья Победы»: основные советские военные самолеты времен Великой Отечественной 485

Глава 2. Состав авиационных формирований военно-воздушных сил СССР в годы войны 487

Глава 3. За что лётчикам присваивали звание Героя Советского Союза 490

Фотоархив – военные самолёты СССР 493
Фотоархив – военные самолёты Германии 498

ОТ АВТОРОВ.
Память о войне живет не только в бронзовых и каменных монументах, а прежде всего – в человеческих сердцах.

... Давно отгремели залпы орудий, на месте руин выросли новые здания, следы воронок заросли травой. Мир, завоеванный нашими дедами, достался дорого. Красной нитью Великая Отечественная война прошла через миллионы человеческих судеб. Люди защищали свою Родину, свои семьи, независимость, всё делали для того, чтобы была одержана победа над фашистскими захватчиками. Война оставила страшные следы на земле, в сердцах и памяти людей, в граните и мраморе Мамаева Кургана, Обелиска Славы на вершине легендарной Сапун-горы, Кишинёвского мемориального комплекса «Вечность», различных больших и маленьких монументов. Об ужасных днях кровопролитной войны с фашизмом современное поколение узнаёт из книг, кинофильмов, рассказов своих родных и близких.

Неумолимо идет время. Все дальше в историю уходят грозные годы Великой Отечественной войны, все меньше остается в живых ее участников. Но молодое поколение — наши дети, внуки и правнуки — должны знать тех, кто сражался с фашизмом, исполняя свой долг перед Отчизной, какой ценой, какими огромными усилиями и каким количеством человеческих жизней оплачены свобода и независимость нашей Родины.

Почему мы написали эту книгу о лётчиках – героях, воевавших в военном небе Молдовы в годы Великой Отечественной войны? У каждого из авторов была на то своя личная причина.



1. Борис Шаповалов

Для меня увлечение темой истории военной авиации СССР началось несколько необычно ещё в детстве, и связано с именем знаменитого лётчика-истребителя Александра Ивановича Покрышкина. Лично познакомиться с этим прославленным советским ассом мне посчастливилось в 1966 году, когда, тогда ещё генерал-полковник авиации Александр Покрышкин, в составе большой группы ветеранов Великой Отечественной войны посетил город Бельцы, где он начинал воевать в 1941 году,

и сёла Кицканы и Копанка Слободзейского района, которые были основой знаменитого Кицканского плацдарма в 1944 году.

Защитнику и освободителю г. Бельцы А. И. Покрышкину решением исполкома Бельцкого городского Совета от 23 февраля 1966 г. было присвоено звание Почётного гражданина города. А только что построенная новая молдавская средняя школа села Копанка удостоилась имени этого прославленного лётчика. На встречу Покрышкина с жителями Копанки и Кицкан я упросил взять меня своего отца, ветерана войны Шаповалова Андрея Федосеевича, который тогда будучи заместителем председателя Кицканского сельпо к которому относилась и Копанка, обеспечивал питание большой группы ветеранов войны, и как тогда говорили: «шестой вопрос» - банкетную часть мероприятия. Вот тогда мне и посчастливилось в неформальной обстановке молдавского гостеприимного застолья пожать руку Александра Ивановича. Он, высокий, плотный, подвижный и громкий, оказался по характеру очень открытым, прямым, добрым и доступным человеком. Шутил, рассказывал нам о первых днях войны – он неоднократно в июне-июле 1941 года пролетал над Тирасполем, Кицканами и Копанкой, в Тирасполе находились штабы 9-й армии и его 20-й смешанной авиационной дивизии.

Эта встреча произвела на меня такое неизгладимое впечатление, что я на второй день нашёл в сельской библиотеке книгу военных мемуаров Покрышкина «Небо войны», которую прочитал, не отрываясь, за несколько дней. Никому, ничего не сказав, я написал по адресу в конце книги письмо-отзыв знаменитому советскому ассу, в котором напомнил о нашей встрече и поделился своими восторженными впечатлениями о его мемуарах. Кстати, эта книга Покрышкина писалась, и постоянно дополнялась лётчиком – героем много послевоенных лет, и только в Воениздате выдержала восемь изданий. По детски наивно, я высказал мечту, о том, что мне хотелось бы иметь свой личный экземпляр книги Героя, и я мечтаю тоже стать лётчиком. Прошло время, и я забыл об этом своём письме.

Но, спустя какое-то время, уже в 1967 году эта история с письмом Покрышкину получила своё неожиданное продолжение. Накануне 9 мая, отца и меня пригласили на встречу в Кицканский сельский совет, где военный комиссар, тогда Тираспольского района, вручил в присутствии председателя сельсовета, директора школы, моего отца, классного руководителя и моих одноклассников-пионеров ответное письмо от трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина и экземпляр книги «Небо войны» с его личным автографом. Письмо и книгу маршала авиации А. И. Покрышкина, надеюсь и сегодня можно увидеть в сельском музее, а фотографию книги с автографом первого трижды Героя Советского Союза Александра Ивановича Покрышкина я публикую здесь.

С тех пор всё, что связано с именем советского прославленного асса Покрышкина и историей военно-воздушных сил представляет для меня особый интерес. Работая в Кишинёвском педагогическом институте им. Иона Крянгэ, а затем во Фрунзенском райкоме партии Кишинёва я познакомился и подружился на почве совместной общественной работы по военно-патриотическому воспитанию молодёжи, с двумя известными лётчиками, Героями Советского Союза: лётчиком-штурмовиком Краси-

ловым Алексеем Павловичем и лётчиком-истребителем Середой Игорем Емельяновичем.

Алексей Красилов на фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942 года. В звании сержанта получил назначение на Калининский фронт в 235-й штурмовой авиационный полк на должность лётчика самолёта Ил-2. Воевал также на Воронежском, 1-м и 2-м Украинском фронтах.

К концу войны капитан А. Красилов командовал эскадрильей 235-го штурмового авиаполка 264-й штурмовой авиадивизии 5-го штурмового авиационного корпуса 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. Последний боевой вылет, во главе восьмёрки штурмовиков, сделал 9 мая 1945 года в районе города Брно (Чехословакия). За время своего участия в боях он совершил 270 боевых вылетов на воздушную разведку, штурмовку и бомбардировку скоплений боевой техники и живой силы противника, нанеся ему большие потери. Уничтожил 22 танка, 5 бронемашин, 2 железнодорожных состава, до 10 зенитных орудий и большое количество живой силы противника. В воздушных боях сбил 2 истребителя врага. 15 мая 1946 года Алексею Павловичу Красилову было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Второй мой друг, ветеран войны, лётчик-истребитель, ученик и однополчанин самого результативного советского асса Ивана Никитовича Кожедуба – Игорь Емельянович Середа на фронтах Великой Отечественной войны с самого начала в качестве авиационного техника. А после окончания военно-авиационной школы пилотов в 1943 году попал в истребительную авиацию. К концу войны гвардии лейтенант Игорь Середа командовал звеном 178-го гвардейского истребительного авиаполка 14-й гвардейской истребительной авиадивизии 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. К тому времени он совершил 159 боевых вылетов, принял участие в 27 воздушных боях, сбив 17 вражеских самолётов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за « образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» Игорь Емельянович Середа был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

С Игорем Емельяновичем я подружился и тесно взаимодействовал несколько лет, когда он работал председателем Фрунзенского районного комитета ДОСААФ, а я во Фрунзенском райкоме КП Молдавии. Горжусь тем, что в качестве подарка получил от И. Е. Середы несколько книг его воспоминаний. Игорь Емельянович много рассказывал мне об Иване Кожедубе и других своих друзьях – однополчанах, Героях Советского Союза из 14-й гвардейской истребительной авиадивизии.

В феврале 2017 года я познакомился ещё с одним интересным человеком, военным лётчиком, председателем Союза офицеров Республики Молдова, дивизионным генералом Виктором Владимировичем Гайчуком. Ещё на первой нашей встрече мы с ним проговорили часа три-четыре и поняли, что мы - единомышленники. Оказалось, что Виктор Владимирович по второму образованию тоже историк, доктор наук. Так начались наше творчёское сотрудничество и дружба с генералом Гайчуком. С его

подачи, я как офицер запаса вступил в Союз офицеров, а в сентябре того же года был избран членом Исполкома СОРМ, где отвечаю за научно-исследовательскую работу и военно-патриотическое воспитание, а с января 2021 года стал одним из заместителей председателя. С Виктором Гайчуком за эти годы мы написали семь книг о Великой Отечественной войне. Эта книга – восьмая.

На одной из встреч к нам подошёл офицер и представился – Святослав Середа. Его лицо мне очень напомнило Игоря Емельяновича, и я спросил не сын ли он знаменитого лётчика – Героя, освободителя Молдовы? Оказалось, что так оно и есть. В ходе того памятного разговора, состоявшегося несколько лет назад, у нас троих и появилась эта идея – написать книгу о лётчиках воевавших в небе Молдавии. И я рад тому, что эта книга, посвящённая памяти павших героев Великой Отечественной войны состоялась.



2. Виктор Гайчук

Мне с детства снятся серебристые самолёты и голубое небо. Военная авиация стала моей профессией и сформировала меня как человека и специалиста. На моё решение стать военным лётчиком повлияло несколько факторов.

Первый. Я родился в селе Пепены Сынжерейского района Молдовы, в тридцати километрах от военного аэродрома Маркулешты, где стоял авиационный истребительный полк. Каждый день истребители МИГ-21, как серебряные птицы, парами и четвёрками пролетали над моим родным домом. Одни взлетали, другие садились, третьи носились друг за другом, отрабатывая фигуры высшего пилотажа. Мальчишками, в хорошую солнечную погоду, мы часами наблюдали за этими могучими серебряными железными птицами. Наблюдали и мечтали…

Вторая причина – это книга и фильм «Повесть о настоящем человеке» о Герое Советского Союза, лётчике Алексее Петровиче Маресьеве. История этого героического человека потрясла моё мальчишеское сердце до глубины души. Затем я начал читать воспоминания знаменитых советских ассов Александра Покрышкина, Ивана Кожедуба, Кирилла Евстигнеева, Григория Речкалова и других лётчиков. Не пропускал ни одного военного фильма, ни в сельском клубе, ни по телевизору. Книги лётчиков-героев и фильмы об авиации и Великой Отечественной войне сформировали стойкое желание самому стать военным.

В-третьих, хотелось стать не просто воином-защитником, офицером, а именно военным лётчиком. Авиация – это и тогда, и сегодня – элитный род войск в любой армии мира. Военный лётчик это высокообразованный, смелый и технически грамотный офицер. В общем, это благородная профессия для настоящих мужчин.

Когда закончил восемь классов, написал письмо в Харьковское высшее военное авиационное училище лётчиков имени дважды Героя Советского Союза Сергея Ивановича Грицевца – оно было ближе всего к родно-

му дому. Сейчас это Харьковский национальный университет Воздушных Сил Украины имени трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба. Из Харькова мне выслали необходимые материалы и учебники для самоподготовки. Днями и ночами решал задачи по математике и физике, учил английский и французский языки. Родители нарадоваться не могли моему желанию осваивать новые знания, и в итоге, по окончанию средней школы в 1974 году поддержали мой выбор профессии.

После окончания учёбы в военном авиационном училище, в 1978 году началась моя армейская служба в качестве рядового лётчика в 266-м авиационном Краснознамённом полку истребителей-бомбардировщиков имени Монгольской Народной Республики в Забайкальском военном округе. Это аэродром Налайх в 35 километрах от Улан-Батора, столицы Монголии. Летал на истребителях МИГ- 15, 21 и 27. Моими отцами – командирами были командир эскадрильи майор Ратушин Виктор Михайлович, в последующем генерал-полковник российской военной авиации, и командир полка полковник Стрельников Виктор Иванович, который тоже стал генерал-полковником авиации, и командовал военно-воздушными силами Украины.

Наш 266-й истребительный авиационный полк славился своими традициями, унаследованными ещё со времён Великой Отечественной войны. Полк был сформирован в апреле 1941 года и входил в состав 8-го, а затем 10-го истребительного корпуса ПВО. За годы войны лётчиками полка было совершено более 2000 боевых вылетов, проведено полторы тысячи воздушных боёв и сбито 52 самолёта противника. В послевоенное время полк оставался в авиации противоздушной обороны. А в марте 1968 года был передан в состав 23-й воздушной армии и передислоцирован на аэродром Налайх в Монголии.

В этом полку я прошёл путь от лётчика до командира звена. За годы службы ситуации в воздухе случались разные. Самая запоминающаяся нештатная ситуация - аварийная посадка с отказавшим двигателем в 1981 году. Слава Богу, и повезло видимо, и лётное мастерство помогло. И боевую машину стоимостью в несколько десятков миллионов рублей спас от гибели, и сам жив остался. За это командующий воздушной армией вручил мне именные часы, а комсомольцы округа избрали меня делегатом XIX съезда ВЛКСМ.

В 1984-1986 годах служил в должности заместителя командира эскадрильи по политической части в Поставах Витебской области Белоруссии. Только получил звание майора, и у меня появилось несколько заманчивых предложений по дальнейшей службе и учёбе. Космонавт Павел Петрович Романов предложил мне перейти в отряд космонавтов, о чём мечтал в те годы каждый лётчик. Я прошёл в Звёздном городке предварительную подготовку и медицинскую комиссию. Но, перед окончательной военно-медицинской комиссией врачи Звёздного предупредили меня, что имеется угроза не прохождения этой строгой комиссии, и как следствие этого возможно полное отстранение от лётной работы. Таковы были жёсткие правила отбора в отряд космонавтов. Из 500 кандидатов эту комиссию тогда прошло всего человек десять. Поэтому я не

стал рисковать, я не мог представить себя без неба и полётов, и уехал поступать в Военно-политическую академию им. Ленина, где и проучился с 1986 по 1989 годы. Таким образом, я получил высшее военное образование и гражданскую специальность историка.

После учёбы в Академии был направлен служить опять в Белоруссию (аэродром Пружаны в Брестской области), но уже в штурмовую авиацию. В 1989-1991 годах был начальником политического отдела 206-го отдельного штурмового авиационного полка. Летал на знаменитых штурмовиках Су-25 – эта легендарная машина и сегодня на вооружении российской, и некоторых других армий.

В 1991-1993 гг. служил в Германии в качестве помощника командира авиационного полка по работе с личным составом сначала в Брандисе, а затем в Демине. После успешного вывода своего полка из Германии в Будёновск Закавказского военного округа, я принял решение вернуться на родину, в Молдову. И с октября 1993 года моя судьба связана с армией Молдовы. Здесь прошёл путь от подполковника до дивизионного генерала, был военным комиссаром республики, заместителем министра и в трёх правительствах был министром обороны.

Но, мне по прежнему снятся небо и самолёты. На каком бы аэродроме бывшего Советского Союза я ни был за последние 40 лет, всегда и везде встречал своих товарищей по военному училищу, Академии и службе в истребительно-бомбардировочной и штурмовой авиации. Ведь за годы службы в разных частях я летал с большим количеством лётчиков, и общался ещё с большим количеством офицеров, солдат и сержантов различных авиационных специальностей.

Прежде всего, это мои первые лётчики-инструктора и однокашники по военному авиационному училищу: Владимир Пугачёв, Александр Котилевский, Фёдор Зореев, Александр Черкес, Сергей Фомин, Валерий Черентаев, Сергей Русаков, Николай Диордица, Виктор Жучков, Александр Кедров, Павел Шевчук, Михаил Якубовский, Сергей Алампьев, Олег Брежнев и Анатолий Качирин. На всю жизнь остались в памяти мои друзья-однополчане по службе в Монголии, Белоруссии и Германии: Анатолий Подкидышев, Валерий Кацегоров, Анатолий Морозов, Гарник Папикян, Анатолий Ткаченко, Олег Марченко, Николай Азаров, Александр Иванков, Михаил Левицкий, Алексей Сапон, Николай Казаков, Пётр Реутов, Олег Синица, Александр Никулин и др.

К этому количеству лётчиков-офицеров надо добавить ещё довольно большое количество технического и обслуживающего аэродромного персонала. Помню всех, с кем вместе летал и служил. Ведь авиационное братство, локоть боевого товарища – это на всю жизнь. Но, даже объём этой книги не позволяет всех перечислить.

Поэтому написать книгу о военных лётчиках, видимо сам Бог велел. Вся моя сознательная жизнь связана с небом, с лётчиками. И пионеры авиации Александр Фёдорович Можайский, братья-изобретатели американцы Райт, и русский военный лётчик, штабс-капитан Пётр Нестеров – основоположник высшего пилотажа, погибший в воздушном бою, впервые в практике боевой авиации применив таран, которых я никогда

не видел, тем не менее, каждый по своему, оставили неизгладимый след в моём сердце. С кумирами детства Алексеем Петровичем Маресьевым, Иваном Никитовичем Кожедубом и Александром Ивановичем Покрышкиным я встречался несколько раз, и эти встречи остались в памяти на всю жизнь. Покрышкин и Кожедуб к тому же прославились, в том числе и в военном небе Молдавии. Вообще здесь в 1941 и 1944 годах воевало около двухсот знаменитых советских ассов, Героев Советского Союза. Их подвигам и памяти и посвящена наша книга.



3. Святослав Середа

На презентации книги «Республика Молдова в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Документы, цифры, факты» ко мне подошел один из авторов - Борис Шаповалов, и предложил принять участие в работе над книгой о советских летчиках, воевавших в годы войны в небе Молдавии. Я с радостью принял это предложение, узнав к тому же, что членом авторского коллектива является и председатель Союза офицеров Республики Молдова дивизионный генерал Виктор Гайчук, сам в прошлом военный лётчик.

Мне очень близка эта тема, во-первых, потому, что мой отец, летчик-истребитель, Герой Советского Союза – Игорь Емельянович Середа, принимал непосредственное участие в воздушных боях за освобождение Молдавии от фашистской оккупации в 1944 году, и, во-вторых, потому, что я, на протяжении более двух десятков лет, общался с непосредственными участниками тех событий и собрал определённые материалы о их подвигах.

Первая встреча с легендарными летчиками 178-го гвардейского истребительного Краснознаменного, ордена Богдана Хмельницкого авиаполка произошла, когда я еще только готовился пойти в школу, в 1965 году. Тогда, в апреле, Кишинев встречал тех, кто в военные годы принес свободу республике, возможность мирно жить и трудиться. В гости приехали участники боев в Молдавии, Ясско-Кишиневской операции, освободители нашей столицы.

Среди них были трижды Герой Советского Союза, тогда ещё генерал-лейтенант авиации, Иван Никитович Кожедуб, дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Григорий Андреевич Речкалов, Герой Советского Союза, ведомый И. Н. Кожедуба, полковник Василий Филиппович Мухин.

На протяжении нескольких дней, пока прославленные воины находились в Кишиневе, я просил отца, по возможности, брать меня с собой на встречи с этими замечательными людьми. На всю жизнь мне запомнилось посещение Кишиневской экспериментальной кондитерской фабрики «Букурия», где я и познакомился с легендарным советским воздушным асом И. Н. Кожедубом. В тот день Иван Никитович подарил мне на память свою книгу «Верность Отчизне» и коробку конфет, а работники фабрики буквально засыпали меня, единственного ребенка среди участников встречи, конфетами и всевозможными сладостями.

Другая встреча проходила в телестудии Кишиневского телецентра. Я впервые попал в завораживающий мир телевизионных съемок и со стороны наблюдал за всем происходящим в зале.

Вот на экране фотография: истребитель, на фюзеляже которого десятки звездочек, по числу сбитых фашистских самолетов. Но пять из них выделены особо: это число стервятников, сбитых над Молдавией в 1944 году. А вот и тот, кто на снимке стоит рядом со своим самолетом, - один из гостей студии – дважды Герой Советского Союза Григорий Андреевич Речкалов.

Или другой документ на экране: старый военный блокнот прославленного советского асса Ивана Кожедуба – личная летопись боевых достижений грозы фашистских летчиков. Из 62/64 сбитых им вражеских самолетов 11 нашли свою гибель в молдавском небе. А в мае 1944 года, на аэродроме в Бельцах, ему, как лучшему летчику фронта, был передан подарок – самолет «Ла-5», построенный на личные сбережения колхозника В. В. Конева, с номером 14 на фюзеляже.

После этих встреч с летчиком - легендой были еще другие. В каждый свой приезд в Кишинев Иван Никитович обязательно находил время, чтобы зайти к нам в гости, а на праздники обязательно присылал поздравления нашей семье.

В последующие годы я познакомился с другими боевыми товарищами моего отца, летчиками группы «Меч»: дважды Героем Советского Союза Кириллом Алексеевичем Евстигнеевым, Героями Советского Союза Василием Филипповичем Мухиным, Павлом Александровичем Брызгаловым, Валентином Павловичем Мудрецовым, Алексеем Степановичем Амелиным, летчиками Алексеем Эммануиловичем Тернюком, Михаилом Ивановичем Попко, Владимиром Федоровичем Погодиным.

До сих пор в моем семейном архиве хранится их переписка с моим отцом: письма, поздравительные открытки и фотографии. Прошли годы, боевых друзей моего отца, как и его самого, уже давно нет в живых, но в моей памяти остались их рассказы, воспоминания о боевой молодости. Моя мечта – стать летчиком, создать семейную династию, к сожалению, не сбылась – в юности, занимаясь стрелковым спортом, я подпортил себе зрение, и о пути в авиацию пришлось забыть. Но я, как и мой отец, как и его фронтовые друзья, стал офицером и с гордостью ношу форму с золотыми погонами. А мое участие в составлении этой книги – дань памяти всем тем, кто в грозные годы Великой Отечественной войны поднимал в небо свои краснозвездные машины, приближая светлый день – День Победы!

* * *

Книга «В военном небе Молдавии» это сборник научных материалов, военных документов, воспоминаний лётчиков-героев, и авторских материалов. Источниковедческой базой книги являются архивные документы, научная литература молдавских и российских историков, ранее опубликованные материалы и воспоминания ветеранов о победе советского народа над фашизмом.

Наша книга это первая серьёзная попытка молдавских историков рассказать о подвигах советских лётчиков в годы Великой Отечественной войны на территории республики. А рассказать есть и о чём, и о ком.

В военном небе Молдавии в 1941 и 1944 годах сражались тысячи советских лётчиков, из них около 200 ассов стали Героями Советского Союза. Среди них два прославленных трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб и 16 дважды Героев Советского Союза: Речкалов Г. А., Гулаев Н. Д., Евстигнеев К. А., Глинка Д. Б., Колдунов А. И., Скоморохов Н. М., Луганский С. Д., Клубов А. Ф., Сивков Г. Ф., Плотников П. А., Полбин И. С., Рязанов В. Г., Алелюхин А. В., Головачёв П. Я., Степаненко И. Н., Амет Хан Султан.

Книга состоит из 4 частей, в которых есть и авторские обобщающие материалы, и воспоминания лётчиков-героев, и соответствующие архивные документы, которые дополняются большим количеством фотодокументов. Считаем очень важным то, что нам удалось найти все воспоминания лётчиков-героев относящиеся к 1941 и 1944 годам. Ценность очерков и воспоминаний ветеранов, отобранных и публикуемых в этой книге — в их документальной правдивости. Авторы являются участниками жарких воздушных боев, происходивших в военном небе Молдавии. Они рассказывают о том, что видели, пережили, испытали.

Также впервые авторам удалось собрать биографии и фотографии советских лётчиков-ассов и военачальников, принимавших участие в боях на молдавской земле, а также нами были уточнены данные и биографии лётчиков Красной Армии, удостоенных звания Героя Советского Союза за подвиги совершённые на территории Советской Молдавии.

Издание адресовано специалистам, студентам и преподавателям высших учебных заведений, а также широкому кругу читателей, интересующихся историей Великой Отечественной войны.

Надеемся, что эта книга, написанная на документальной основе, реальных фактах истории Великой Отечественной войны и воспоминаниях ветеранов – участников боёв с фашистскими захватчиками внесёт свой вклад в увековечивание и сохранение памяти о подвиге советского народа в борьбе с фашизмом, и будет противодействовать попыткам фальсификации истории.

Сохранять историческую память о подвиге советского народа в Великой Отечественной войне — это очень важно и необходимо. Вместе мы сможем день за днем воссоздавать картину прошлого и делать знания доступными широкому кругу читателей.

Память... Вечная память всем, кто воевал на фронтах Великой Отечественной Войны!!!

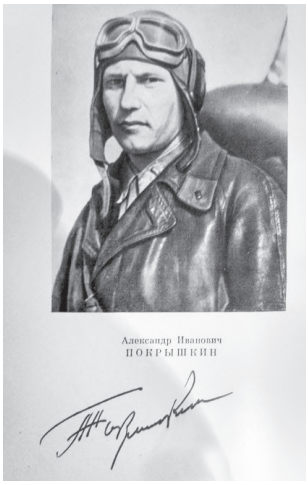
С уважением, Виктор Гайчук, Борис Шаповалов и Святослав Середа.



Александр Иванович Покрышкин



Книга А. И. Покрышкина „Небо войны" 1966 года издания



Автограф А. И. Покрышкина



Красный следопыт Боря Шаповалов с отцом, 1967 год



Виктор Гайчук – Самолёты и небо – это на всю жизнь



Алексей Павлович Красилов



Игорь Емельянович Середа



Отец и сын Шаповаловы, 9 мая 2001 г.



Первая встреча с И. Н. Кожедубом, 3 сентября 1974 г.





В. Гайчук – Моё первое авиационное звено

Отличный лётчик, старший лейтенант Гайчук, 1982 г.



2-я авиационная эскадрилья Монгольский арат. 1984 г.



Летающий начальник политотдела полка Виктор Гайчук. Аэродром Пружаны, Белоруссия



Святослав Середа с отцом на встрече с работниками кондитерской фабрики Букурия, 1965 г.



И. Е. Середа на встрече со школьниками



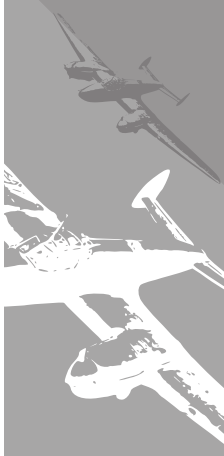
И. Н. Кожедуб и И. Е. Середа, Кишинев 1984 г.



Игорь Емельянович Середа



Боевые друзья – В. Ф. Мухин, И. Н. Кожедуб, И. Е. Середа



ЧАСТЬ 1. ЖАРКОЕ ЛЕТО 1941 ГОДА

Глава 1. Военное небо Молдавии – 1941 год

22 июня 1941 года, на рассвете фашистская Германия вместе со своими европейскими союзниками, без объявления войны, вероломно нарушив договор о ненападении, вторглась на территорию Советского Союза в соответствии с заранее подготовленными планами. Так началась Великая Отечественная война 1941-1945 гг., которая продолжалась 1418 дней и ночей, и в которой СССР потерял около 27 миллионов человек, но смог выстоять и победить фашизм. С тех пор для всего советского народа, и нас – граждан бывшей советской державы, дата 22 июня – День памяти и скорби.

Молдавская ССР, являвшаяся частью Советского Союза, одной из первых приняла удар полчищ фашистских захватчиков. 22 июня 1941 г. немецкая и румынская авиация рано утром подвергла бомбардировке Кишинёв, Бельцы, Кагул, Тирасполь и другие мирные города и сёла нашей республики, оккупанты предприняли попытку захватить шесть плацдармов на реке Прут. Позиционные оборонительные бои на государственной границе длились десять дней. Затем под давлением превосходящих сил фашистских агрессоров началось вынужденное, медленное отступление советских войск вглубь страны. Боевые действия против немецко-румынских оккупантов на территории Советской Молдавии в 1941 году шли 53 дня, с 22 июня по 13 августа. В этих оборонительных боях проявили мужество и героизм воины Молдавского пограничного округа и 9-й армии Южного фронта. Многие из них были удостоены орденов и медалей, а 16-ти солдатам и офицерам присвоено звание Героя Советского Союза.

На южном крыле западной государственной границы были развернуты Военно-воздушные силы Одесского военного округа, преобразованные 22 июня в ВВС 9-й армии, а 25 июня – в ВВС Южного фронта. Командовал ВВС округа генерал-майор авиации Г. Ф. Мичугин, а с 27 июня – генерал-майор авиации П. С. Шелухин.

20-я смешанная авиационная дивизия базировалась на аэродромах Котовск, Бельцы, Кишинев, Тирасполь, Григориополь, Маяк и полевых площадках. Командовал дивизией Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. С. Осипенко. В состав дивизии входили 4-й и 55-й истребительные, 45-й скоростной бомбардировочный и 211-й легкобомбардировочный авиационные полки.

21-я смешанная авиационная дивизия базировалась на аэродромах Одесса, Аккерман, Болгарейка, а также на полевых площадках. Командовал дивизией полковник Д. П. Горюнов. Штаб

дивизии располагался в Одессе. В состав дивизии входили 67-й и 69-й истребительные, 5-й скоростной бомбардировочный и 299-й легкобомбардировочный авиационные полки.

45-я смешанная авиационная дивизия, со штабом в Кировограде на Украине. Командир дивизии – полковник Батыгин Иван Тереньевич.

Дивизия в составе двух истребительных и трёх бомбардировочных полков. 45-я смешанная авиадивизия в связи с удалённостью от линии фронта в Молдавии, в боях здесь практически не участвовала. За исключением отдельных вылетов на бомбардировку переправ через реки Прут, Днестр и Южный Буг, а также уничтожение танковых и пехотных колонн противника в районах Скулении и Яссы.

В 1941 году небо Молдавии в основном защищали лётчики 20-й и 21-й смешанных авиационных дивизий, из среды которых в будущем появились прославленные советские ассы, герои Великой Отечественной войны.

В жарком небе Молдавии начало воевать более сорока будущих Героев Советского Союза, таких прославленных советских лётчиков-асов как трижды Герой Советского Союза, маршал авиации Покрышкин А. С., дважды Герои Советского Союза Речкалов Г. А., Алелюхин А. В., Амет Хан Султан, Головачёв П. Я., Степаненко И. Н., Герой Советского Союза маршал авиации Пстыго И. И. и другие лётчики-асы. В этом разделе книги имеется глава с фотографиями прославленных советских ассов, начавших свой боевой путь в военном небе Молдавии в 1941 году.

55-й истребительный авиационный полк, начавший войну в Молдавии, стал одним из самых знаменитых авиаполков Красной Армии. Войну он закончил как 16-й гвардейский истребительный Сандомирский ордена Александра Невского авиационный полк. 18 его лётчиков стали знаменитыми советскими ассами – Героями Советского Союза. В эти жаркие летние дни, и в этих местах в 1941 году закалялись бойцовские качества, и нарабатывался боевой опыт и мастерство будущего одного из лучших советских ассов Великой Отечественной войны, первого трижды Героя Советского Союза Александра Покрышкина, а также одного из самых результативных советских ассов, дважды Героя Советского Союза Григория Речкалова. Оба прославленных лётчика в боях в небе над Молдавией впервые были сбиты и ранены. И оба будущих лучших советских асса именно в небе Молдавии одержали свои первые победы в воздушных боях. С мая 1942 г. 16-й гвардейский истребительный авиаполк (бывший 55-й иап) до конца войны воевал в составе 216-й истребительной авиадивизии, которая войну закончила под командованием трижды Героя Советского Союза полковника Александра Покрышкина, как 9-я гвардейская истребительная Мариупольско-Берлинская ордена Ленина Краснознаменная ордена Богдана Хмельницкого авиационная дивизия.

История 16-го гвардейского истребительного авиаполка и 9-й гвардейской истребительной авиадивизии, ставших одними из самых результативных по числу уничтоженных самолетов врага и по количеству летчиков удостоенных звания Героя Советского Союза, воинскими авиационными формированиями, отражена в многочисленных воспоминаниях

летчиков, воевавших в ней. Прежде всего, это мемуары трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина, а также воспоминания дважды Героя Советского Союза Г. А. Речкалова, Героев Советского Союза Г. Г. Голубева, Н. В. Исаева, В. П. Карповича, К. В. Сухова и А. И. Труда.

Часть из тех лётчиков, которые постигали тяжёлую науку «побеждать не числом, а умением» в воздушных боях жаркого лета 1941 года, затем освобождали молдавскую землю от фашистских оккупантов в марте – августе 1944 года. Среди них лётчики бывшего 55-го иап Александр Покрышкин, Григорий Речкалов, Валентин Фигичев и др.

В этом разделе читатели найдут перечень всех авиационных соединений и частей, в той или иной степени, имеющих отношение к воздушным боям в молдавском небе. Краткое описание воздушного сражения летом 1941 года сделано по книге генерал-майора авиации, доктора военных и кандидата технических наук, профессора Виктора Николаевича Свищева «Начало Великой Отечественной войны. Том 2 Приграничные сражения». Отдельные главы книги посвящены лётчикам-героям Семёну Хархалупу и Дмитрию Сигову. В целях более полного раскрытия истории воздушных боёв 1941 года в небе Молдавии использованы материалы из мемуаров А. И. Покрышкина, И. И. Пстыго, А. С.Осипенко, В. П. Карповича, Г. А. Речкалова, П. Н. Иванова.

Также авторы книги посчитали необходимым представить, и в какой-то степени альтернативный, взгляд на боевые действия в первые дни войны, исследователя истории советских ВВС в годы Великой Отечественной войны Михаила Тимина, который представлен двумя его опубликованными очерками-исследованиями.

Также в первом разделе книги представлены фотографии и биографии военачальников, командовавших оборонительными боями в Советской Молдавии, лётчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза за подвиги совершённые на территории Молдавии в начале войны.

Глава 2. Военно-Воздушные силы Одесского военного округа / Южного фронта в начале Великой Отечественной войны

На южном крыле западной государственной границы СССР были развернуты Военно-воздушные силы Одесского военного округа, преобразованные 22 июня в ВВС 9-й армии, а 25 июня – в ВВС Южного фронта. Командовал ВВС округа генерал-майор авиации Г. Ф. Мичугин, а с 27 июня – генерал-майор авиации П. С. Шелухин.

В канун 22.06.1941 г. в Одесском военном округе проходили авиационные учения. Командующий ВВС генерал-майор авиации Фёдор Георгиевич Мичугин, его заместитель по политической части бригадный комиссар А. С. Горбунов и штаб во главе с генерал-майором авиации А. З. Устиновым находились в Тирасполе. Большинство полков перебазировалось на полевые аэродромы. Личный состав подготовил материальную часть к предстоящим полетам, рассредоточил её и замаскировал, как того требовали учения, проводившиеся в условиях, максимально приближенных к боевым.

22 июня 1941 года с началом Великой Отечественной войны массированными действиями с воздуха противник намеревался блокировать стационарные аэродромы и вывести из строя значительную часть самолётов. Однако этим намерениям не суждено было осуществиться: большая часть авиационных полков находилась на полевых аэродромах, остальная сумела выйти из-под удара и немедленно вступить в борьбу с противником.

Мичугин Фёдор Георгиевич – командующий авиацией Одесского военного округа, генерал-майор. С сентября 1940 года по август 1941 года Мичугин командующий военно-воздушными силами Одесского военного округа, на этом посту его застала Великая Отечественная война. По настоянию начальника штаба ОдВО генерала Захарова М. В. авиация ОдВО была рассредоточена по оперативным аэродромам. Мичугин сначала возражал, но после получения письменного приказания вынужден был подчиниться. За несколько дней до начала войны самолёты были перебазированы на полевые аэродромы и замаскированы, что намного сократило потери. Мичугин был один из немногих командующих ВВС прифронтового военного округа, которого не расстреляли за потерю авиации в начале войны. В дальнейшем Одесский военный округ вошёл в состав Южного фронта. Генерал-майор Мичугин Ф. Г. командовал также ВВС 9-й армии Южного фронта. Лётчики генерала Мичугина уничтожали немецкие войска на подступах к Одессе и другим городам на южном направлении. За это Мичугин был удостоен первого ордена Красного Знамени. В августе 1941

года генерал Мичугин был назначен командующим ВВС Западного фронта, и хорошо проявил себя в боях по защите Москвы.

Шелухин Пётр Семёнович – командующий ВВС Южного фронта с 27.06.1941 г., генерал-майор.

Вершинин Константин Андреевич – командующий ВВС Южного фронта с 26.09.1941 г., генерал-майор.

Состав ВВС ОдВО на начало войны в июне 1941 года.

20-я смешанная авиационная дивизия (20-я сад) – Кишинёв. Командир дивизии – Герой Советского Союза, генерал-майор Осипенко Александр Степанович.

В составе: – трёх истребительных и двух бомбардировочных полков.

4-й истребительный авиационный полк (4-й иап). Командир полка – майор Орлов Владимир Николаевич погиб 18.08.1941. Самолёты – 60 МиГ-3 (7 неисправных) и 71 И-16 и И-153 (12).

55-й истребительный авиационный полк (55-й иап). Командир полка – майор Иванов Виктор Петрович. Самолёты – 62 МиГ-3 (подготовлено 22 лётчика), 54 И-153 и И-16 (15 неисправных). Переименован в 16-й гвардейский иап.

146-й истребительный авиационный полк (146-й иап). Командир полка – майор Орлов Константин Дмитриевич. Самолёты – МиГ-1, МиГ-3, И-16, с 17.07.1941 г. вошёл в состав Южной группы ВВС Юго-Западного фронта.

45-й скоростной бомбардировочный полк (45-й бап). Командир полка – майор Кузнецов Михаил Фёдорович. Самолёты – 54 СБ (4 неисправных), 5 Пе-2 (ещё не освоенных лётчиками), всего 27 экипажей. Вошёл в состав 15-й сад.

211-й легкобомбардировочный/ближнебомбардировочный авиационный полк (211-й ббап). Командир полка – майор Родякин Василий Георгиевич – погиб в июле 1942 г. Самолёты – 18 самолётов Су-2 (в том числе 6 неисправных, по другим данным имел 22 самолёта) и 56 боеготовых экипажей. Ещё 20 экипажей проходили переучивание. Полк имел 5 эскадрилий. 14 июля полк вошёл в состав ВВС 6-й армии Юго-Западного фронта.

21-я смешанная авиационная дивизия (21-я сад) – Одесса. Командир дивизии – полковник Галунов Дмитрий Павлович.

В составе трёх истребительных и двух бомбардировочных полков.

67-й истребительный авиационный полк (67-й иап). Командир полка – майор Рудаков Борис Афанасьевич. Самолёты И-16.

69-й истребительный авиационный полк (69-й иап). Командир полка – майор Шестаков Лев Львович. Полк имел на вооружении 70 самолётов И-16 (в том числе 20 неисправных), а также 5 самолётов МиГ-3, для полётов на которых лётчики ещё не были подготовлены.

168-й истребительный авиационный полк (168-й иап). Командир полка – майор Ярославцев Семён Дмитриевич. Самолёты – 61 И-16 (из них 2 неисправных).

5-й скоростной бомбардировочный авиационный полк (5-й бап). Командир полка – Герой Советского Союза, подполковник Котляр Феодо-

сий Порфирьевич. Полк имел на вооружении 35 самолётов СБ (в том числе 13 неисправных), а также 25 Пе-2, для полётов на которых экипажи ещё не были подготовлены.

299-й легкобомбардировочный авиационный полк (299-й лбап). Командир полка – майор Греськов Сергей Евменович. Полк находился в стадии перевооружения, имел на вооружении 25 И-153 и 2 И-15 бис, а также И-16 с пушечным вооружением. Личный состав был подготовлен к действиям на И-153 в простых метеоусловиях. На 30 июня 1941 года в полку насчитывалось уже 43 И-153. К боевым действиям полк приступил 2 июля 1941 г.

45-я смешанная авиационная дивизия (45-я шад) – г. Кировоград. Командир дивизии – полковник Батыгин Иван Тереньевич.

Дивизия в составе двух истребительных и трёх бомбардировочных полков. Начала боевые действия составом 2-х полков, так как истребительные полки находились далеко от зоны боевых действий.

131-й истребительный авиационный полк (131 иап). Командир полка – гвардии подполковник Гончаров Леонид Антонович. Полк был оставлен в системе ПВО и перешёл в непосредственное подчинение ВВС фронта,

132-й бомбардировочный авиационный полк (132 бап). Командир полка – майор Оленев Николай Иванович. Полк 22.06.1941 г. имел на вооружении 55 самолётов СБ (в том числе 6 неисправных), а также 5 Пе-2, для полётов на которых экипажи ещё не были подготовлены. Перед началом войны полк базировался в Кировограде (СБ) и в Екатериновке (Пе-2).

232-й бомбардировочный авиационный полк (232-й бап). Командир полка – подполковник Аввакумов Михаил Васильевич. 22 июня 1941 года имел на вооружении 20 самолётов СБ и И-153 (в том числе 3 неисправных), личный состав переучивался на самолёты Ил-2, базировался на аэродроме Кировоград.

210-й ближнебомбардировочный авиационный полк (210-й бап). Командир полка – подполковник Кожемякин Александр Владимирович. Перед началом войны базировался в Первомайске и в Шайтарово. На вооружении имел бомбардировщики Су-2. 22.06.1941 г. девять экипажей перебазировались ближе к границе на аэродром Софиевка. Первые боевые вылеты полк совершил уже в 16.00.

298-й истребительный авиационный полк (298-й иап). Командир полка – подполковник Прудников Александр Петрович. Полк боевой работы в первые недели войны не вёл из-за отсутствия материальной части. 19.07.1941 в полк прибыли первые И-16. Боевые задачи полк начал выполнять с 19 июля 1941 г. на Украине.

24 и 25 июня 1941 года полки 45-й смешанной авиационной дивизии выполняли задачи по уничтожению переправ через реки Днестр и Южный Буг, уничтожению танковых и пехотных колонн противника в районах Скулени. 26 июня разрушали военные объекты в румынском городе Яссы. Командир дивизии полковник Батыгин лично водил группы по 66 самолётов.

С 29 июня дивизия была передислоцирована под Винницу в состав 18-й армии Южного фронта и воевала в её составе до 23 октября 1941 года. В се-

редине августа дивизия уничтожала танковые колонны и пехоту противника в районах Баштанки, Бармашова, станций Явкино и Грейгово. Только 168-й истребительный авиационный полк, переданный из 21-й смешанной авиадивизии, к августу 1941 года имел на своём счету 23 сбитых самолёта.

45-я смешанная авиационная дивизия (45-я сад) в связи с удалённостью от линии фронта в Молдавии, в боях здесь практически не участвовала. За исключением отдельных вылетов на бомбардировку переправ через реки Прут, Днестр и Южный Буг, а также уничтожение танковых и пехотных колонн противника в районах Скулении и Яссы.

Так за уничтожение переправы через Днестр в районе села Бронница Могилёв-Подольского района Винницкой области и села Унгурь Окницкого района Молдавской ССР звание Героя Советского Союза было присвоено штурману Навроцкому Михаилу Алексеевичу и стрелку – радисту Бражникову Ивану Моисеевичу экипажа бомбардировщика Ар-2 132-го СБАП 45-й смешанной авиадивизии. Погибший в этом бою командир экипажа старший лейтенант Г. В. Локтев был награждён посмертно орденом Ленина.

4-й дальнебомбардировочный авиационный корпус (4-й адбк). Дислоцировался в Запорожье. Командир корпуса – полковник Судец Владимир Александрович.

В составе 22-й (Запорожье и Саки) и 50-й авиадивизий ДД. С началом войны 22-я дивизия получила задачу по уничтожению военно-морской базы Констанцы и железнодорожного узла Плоешти. Вылет состоялся 26 июня 1941 года, одно звено бомбило Бухарест, два звена – нефтепромыслы в Плоешти, два звена – порт Констанцы. Дивизия задачу выполнила успешно, но потеряла семь самолетов от атак истребителей противника. Корпус практически не принимал участия в боях на молдавском участке Южного фронта. 4-й авиационный корпус дальней бомбардировочной авиации был расформирован 18 августа 1941 года.

317-й отдельный разведывательный авиационный полк. Командир – майор Ивановский Василий Дмитриевич. К 22.06.1941 г. на вооружении имел 40 самолётов СБ (из них 2 неисправных). Боевые вылеты начал совершать с 23.06.1941 г. В начале августа 1941 г., понеся большие потери в личном составе и технике, полк был направлен в тыл на переформирование. К этому времени полк имел всего 6 боеспособных экипажей и 9 СБ, которые он передал в 5-й сбап.

160-й резервный авиационный полк. (Канатово, Кировоград). К 22.06.1941 г. на вооружении имел 73 самолёта СБ, И-16, И-153 (из них 38 неисправных). Количество лётчиков – 25.

65-я истребительная авиационная дивизия – в стадии формирования.

66-я истребительная авиационная дивизия – в стадии формирования.



Глава 3. Свищев В. Н. Сражение в воздухе.

Из книги генерал-майора авиации, доктора военных и кандидата технических наук, профессора Виктора Николаевича Свищева «Начало Великой Отечественной войны. Том 2 Приграничные сражения». SVN, В. Н. Свищев, 2005. с. 170 – 211.

§ 4. Сражение в воздухе.

4. 1. Силы авиации сторон и начало сражения.

На южном крыле западной государственной границы были развернуты Военно-воздушные силы Одесского военного округа, преобразованные 22 июня в ВВС 9-й армии, а 25 июня – в ВВС Южного фронта. Командовал ВВС округа генерал-майор авиации Г. Ф. Мичугин, а с 27 июня – генерал-майор авиации П. С. Шелухин.

В состав Одесского военного округа входили 3 смешанные авиационные дивизии, отдельный разведывательный авиационный полк и 4 корпусные авиаэскадрильи, две истребительные авиадивизии находились в стадии формирования.

Всего в ВВС округа насчитывалось 950 самолетов, в их числе по состоянию на 1 июня имелось 172 истребителя МиГ-3, 232 И-16; 116 штурмовиков И-153 и И-15бис; бомбардировщиков: 155 СБ, 40 Пе-2, 24 Ар-2, 35 Су-2 [164].

В первом эшелоне ВВС округа находились 20-я и 21-я смешанные авиадивизии, которые принимали активное участие в воздушном сражении, а во втором эшелоне – 45-я смешанная авиадивизия.

20-я смешанная авиационная дивизия базировалась на аэродромах Котовск, Бельцы, Кишинев, Тирасполь, Григориополь, Маяк и полевых площадках. Командовал дивизией Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. С. Осипенко. Штаб дивизии располагался в Котовске. В состав дивизии входили 4-й и 55-й истребительные, 45-й скоростной бомбардировочный и 211-й легкобомбардировочный авиационные полки.

21-я смешанная авиационная дивизия базировалась на аэродромах Одесса, Аккерман, Болгарейка, а также на полевых площадках. Командовал дивизией полковник Д. П. Горюнов. Штаб дивизии располагался в Одессе. В состав дивизии входили 67-й и 69-й истребительные, 5-й скоростной бомбардировочный и 299-й легкобомбардировочный авиационные полки.

45-я смешанная авиационная дивизия базировалась в районе Кировограда и из-за большого удаления от границы участия в боевых действиях в рассматриваемый период не принимала. Не участвовали в боях в это время и дивизии 4-го дальнебомбардировочного авиационного корпуса, действовавшие на южном направлении.

Соотношение сил по авиации между ВВС Одесского военного округа (9-й армии) и ВВС Румынии, а также когда они усиливались 200 немецкими самолетами 4-го воздушного флота, показано в таблице.

Из таблицы видно, что ВВС Одесского округа (9-й армии) превосходили ВВС Румынии в 1,5 раза, а когда они усиливались 200 немецкими самолетами – в 1,2 раза. По бомбардировщикам и штурмовикам округ и объединенная немецко-румынская авиация имели примерно равные силы, по количеству

истребителей округ превосходил ее в 1,9 раза, а по разведчикам уступал ей в 4,3 раза. Последнее не столь существенно, так как разведку могли выполнять самолеты любого другого типа, особенно бомбардировщики.

Самолеты	Самолеты Бомбардировщики и штурмовики	Истребители	Разведчики и корректировщики	Всего
ВВС Одесского ВО	271	637	42	950
ВВС Румынии	172	279	172	623
Соотношение сил	1, 6: 1	2, 3: 1	1: 4, 1	1,5: 1
ВВС Румынии и 200 немецких	292	349	182	823
Соотношение сил	1:1,1	1,8:1	1:4,3	1,2:1

Важным преимуществом ВВС округа было то, что его самолеты в качественном отношении превосходили противника, так как его 658 современным и новым типам самолетов соответствовали лишь 200 немецких, а румынские были в основном старых конструкций.

В Одесском военном округе за несколько дней до начала войны проверялась мобилизационная готовность войск, и часть авиационных полков была перебазирована на полевые аэродромы и оставлена на них на летний период. Оставшиеся полки были перебазированы на полевые аэродромы на рассвете. На всех аэродромах самолеты были рассредоточены и замаскированы. Вскрыть новое базирование авиации противник не сумел, и первые удары нанес по стационарным аэродромам, на которых было мало самолетов или они отсутствовали.

На рассвете 22 июня, как только вражеские бомбардировщики перелетели границу, данные о них посты ВНОС сообщили на командные пункты истребительных полков и в воздух по боевой тревоге были подняты дежурные истребители, силы которых затем наращивались. Не ожидая, по опыту боев в Польше и Франции, серьезного противодействия, фашистские бомбардировщики шли большими группами на небольшой высоте в плотных боевых порядках, четко выдерживая строй. Советские летчики-истребители смело атаковали группы бомбардировщиков, рассеяли их. Противник в ходе ударов по аэродромам в первый день войны уничтожил 6 самолетов, а сам потерял 30 боевых машин, то есть потерял в 5 раз больше уничтоженных самолетов. Такие действия являются неэффективными. Благодаря правильным действиям командования округа, противнику не удалось достигнуть внезапности при ударе по аэродромам и застать на них самолеты, стоящие плотными рядами крыло к крылу, как на Западном фронте. В результате эффективность удара по аэродромам была очень низкой и не оказала влияния на активность авиации 9-й армии.

4. 2. Боевые действия 20-й смешанной авиационной дивизии. Начало боевого пути знаменитого аса А. И. Покрышкина.

20-я смешанная авиационная дивизия дислоцировалась на правом фланге 9-й армии. В нее входил 55-й истребительный полк, единственный в истребительной авиации переучившийся на МиГ-3 и успешно воевавший на этом новом истребителе с первого дня войны. Командовал полком майор В. П. Иванов. Базировался полк на двух аэродромах: Бельцы и Маяк. На базовом аэродроме Бельцы находилась 1-я эскадрилья полка для его прикрытия, а другие силы базировались на полевом аэродроме Маяк.

1-й эскадрильей командовал капитан Ф. В. Атрашкевич, его заместителем был старший лейтенант Александр Иванович Покрышкин, будущий первый трижды Герой Советского Союза. На примере этой эскадрильи, первой вступившей в сражение с врагом и эффективно воевавшей, рассмотрим действия истребителей полка с указанием других характерных эпизодов.

Накануне войны 21 июня в субботу Покрышкин с летчиками своего звена находился на аэродроме Григориополь, где базировался 4-й истребительный авиаполк. Они перегоняли три «мига» на курсы командиров эскадрилий. Второе звено 1-й эскадрильи, которым командовал В. Фигачев, базировалось на засадном аэродроме Пырлица у границы недалеко от города Унгены с целью перехвата нарушителей. В результате на аэродроме Бельцы находилось семь летчиков эскадрильи.

В четверг звено Фигачева, взлетев с передового аэродрома, перехватило немецкого разведчика, вторгнувшегося на советскую территорию. Летчики обстреляли разведчика и, увлекшись атакой, нарушили границу. Это противоречило указаниям, о том, что по нарушителям огня не открывать. Поэтому командир дивизии генерал Осипенко приказал вылететь в Пырлицу для расследования случившегося командиру полка Иванову и командиру 1-й эскадрильи Атрашкевичу, а также направил туда представителя прокуратуры. Кроме того, в Кишинев был вызван командир звена Селиверстов. На аэродроме Бельцы осталось пять рядовых летчиков, адъютант эскадрильи С. Я. Овчинников и командир звена К. Миронов. В этом проявилось влияние внезапного нападения врага.

В результате, когда началась война, на месте не оказалось командира полка, командира и заместителя командира 1-й эскадрильи, командира звена. Майор Иванов немедленно из Пырлицы вылетел на аэродром Маяк на Ути-4, но горючего не хватило, и он произвел вынужденную посадку в поле.

Покрышкин в связи с началом войны прекратил выполнение перелета и вернулся со звеном на аэродром Маяк, где уже все самолеты были рассредоточены по границе аэродрома. Начальник штаба полка направил его на самолете У-2 за Ивановым. Вернувшись на аэродром Маяк, он выполнил полет на разведку наземных войск противника.

А. И. Покрышкин за годы войны лично сбил 59 немецких самолетов, а 60-м и первым сбитым в первый день войны был свой легкий бомбардировщик Су-2 из 211-го легкобомбардировочного полка своей же дивизии. Новые типы самолетов были так без необходимости засекречены, что их даже не знали летчики одной дивизии. Автор в начале войны окончил техническую школу по профилю бомбардировочной авиации, а об этом самолете даже не слышал. Вот как произошел этот печальный случай, который мог изменить ход службы известного затем аса.

После полета на разведку Покрышкин, как и другие летчики полка находился в готовности номер один к вылету на перехват самолетов противника. У самолета на земле находился его техник И. Вахненко. Отметим, что автор с Вахненко в одной группе переучивался на летчика во 2-м отдельном учебном истребительном полку.

С командного пункта полка поступило сообщение о подходе к аэродрому группы немецких бомбардировщиков. Вахненко обнаружил их визуально и сообщил Покрышкину, тот взлетел, набрал высоту и пошел на сближение с показавшимися вдали бомбардировщиками.

Далее рассказывает Покрышкин: «Решаю, что противник сейчас будет бомбить аэродром. Бросаю свой самолет в крутой разворот. Захожу в хвост левому крайнему и метров с пятидесяти открываю огонь. Но успел дать лишь короткую очередь,

как мой самолет от струи атакованного самопроизвольно делает бочку. Бомбардировщик, разворачиваясь влево, пошел вниз. «Этому достаточно», – подумал я. Развернул свой самолет на правый фланг группы. Делаю горку для атаки сверху... И тут оцепенел: на крыльях звезды... Что я наделал! Атаковал своего. Лечу рядом с группой и не соображу, что делать дальше. Увидев, как устремились на группу позже меня взлетевшие «миги», бросаю самолет наперерез. Покачиваю крыльями, подставляю себя под их прицелы, не даю никому стрелять» [165].

С чувством большой вины Покрышкин полетел с бомбардировщиками на боевое задание и обеспечил его выполнение без дополнительных потерь.

После вылета летчики спрашивали командира полка: «Товарищ командир, почему не показали новые наши самолеты? По слухам, есть еще бомбардировщик Пе-2, похожий на Ме-110. Хотя бы альбом с фотографиями нам прислали для ознакомления» [166].

В группе Су-2, из которой Покрышкин сбил ведущего, следовал лейтенант И. И. Пстыго, будущий маршал авиации. После войны Покрышкин и Пстыго, два будущих маршала авиации, встретились вновь в академии Генерального штаба, где обучались в одной группе. И вот однажды Иван Иванович Пстыго рассказывал в перерыве однокурсникам: «Выполняя одно из заданий, мы вышли в место встречи с нашими истребителями и тут же опознали их – это были МиГ-3. На душе стало легче: есть истребители прикрытия! Они, как нам казалось, занимают свое место в общем боевом порядке, но вдруг, видим, один «миг» бросается на нашу эскадрилью и открывает огонь. В чем дело?

Самолет ведущего командира эскадрильи капитана Гудзенко задымил и пошел на снижение». Вскоре он произвел вынужденную посадку в поле. Капитан М. И. Гудзенко остался жив и невредим, а штурман эскадрильи Семенов был убит.

Среди слушателей оказался Покрышкин и как вспоминает Иван Иванович «Он попросил меня повторить рассказ.

Пересказал снова.

«Это был я», – смущенно и растерянно заявил он.

«Шутишь, Саша?».

«Да какое там шутишь! В начале войны я действительно сбил Су-2. Был со мной такой страшный случай, не знал самолеты Сухого...» [167].

После этого печального случая Покрышкин воевал весьма успешно и вскоре стал командиром полка, а затем командиром дивизии. Немецкие летчики опасались встречи с ним. «Ахтунг, ахтунг, Покрышкин!» раздавалось по радио, когда он появлялся в воздухе.

В связи с указанным приведем следующий эпизод. В кремлевском Дворце Съездов отмечался «День защитника отечества». В антракте концерта мы с знакомым генералом подошли к одиноко стоявшему маршалу авиации И. И. Пстыго, поговорили и я спросил:

– Скажите, Иван Иванович, почему вы в своей книге, описав сбитие в первый день войны вашего командира эскадрильи, не указали, что сбил его Покрышкин?

Маршал, чувствуется, удивился такой осведомленности, много об этом думал и без паузы ответил:

– Мне это было сделать неудобно.

– Но Покрышкин в воспоминаниях описал этот случай и указал, что он сбил Гудзенко.

– Это ему было сделать проще.

– Однако ваш рассказ в академии Генштаба о сбитии Покрышкиным вашего ведущего описала Кузьмина в книге «Генеральный конструктор Павел Сухой».

В этот момент прозвучал третий звонок, и мы направились в зал. Общий гул заглушил ответ маршала.

Первый воздушный бой летчиков 1-й эскадрильи с самолетами противника разгорелся над аэродромом Бельцы. На рассвете 22 июня над ним появился разведчик Хеншель-126. На его перехват поднялось звено Миронова, которое догнало разведчика и сбило. При возвращении летчики увидели, что большая группа бомбардировщиков Ю-88 под прикрытием истребителей наносит удар по аэродрому Бельцы, и с ними ведут бой взлетевшие четыре МиГ-3. Звено Миронова также вступило в бой.

При отражении налета противника был сбит и погиб С. Я. Овчинников, немцы потеряли три самолета, но взорвали бензосклад и аэродром остался без горючего.

Только летчики произвели посадку, как появились две группы бомбардировщиков под прикрытием истребителей. Одна группа следовала на аэродром, а вторая – на город. Навстречу противнику поднялся летчик А. М. Суров и сбил Ю-88, но у него кончилось горючее, так как не успел заправиться, и его на планировании при заходе на посадку сбили два Ме-109.

Летчики 4-го истребительного авиаполка также успешно отразили налеты вражеской авиации на аэродромы Григориополь и Тирасполь. Они вели бои и над Кишиневом. В этих боях командир эскадрильи Морозов таранил Ме-109, капитан Кафтанов сбил три самолета, а командир полка майор Орлов – вражеский бомбардировщик «бленхейм» [168].

Для усиления эскадрильи Атрашкевича на аэродром Бельцы была посажена дополнительно 2-я эскадрилья. В первый день летчики 55-го истребительного полка сбили 10 самолетов противника, потеряв два своих. Кроме того, при перелете вечером с аэродрома Бельцы на аэродром Маяк погиб летчик в ходе вынужденной посадки из-за полной выработки горючего. Два летчика были посланы на разведку в район Плоешти и не вернулись. Они через несколько дней прибыли в полк и оказалось, что у них так же не хватило горючего для возвращения на свой аэродром, и они произвели вынужденную посадку.

23 июня летчики 55-го истребительного полка наносили удары по скоплениям войск и колоннам автомашин противника, отражали налеты немецкой авиации на тыловые объекты в полосе ответственности.

В этот день А. И. Покрышкин при полете парой на разведку переправ на реке Прут сбил Ме-109. Это был первый вражеский самолет, сбитый прославленным летчиком. На следующий день он сбил второго Ме-109.

25 июня 55-й и 4-й истребительные полки наносили удары по аэродрому противника Романы с целью сковать действия его авиации. Помимо этого наносили удары по войскам противника на марше [169].

Под вечер девять Ю-88 бомбили станцию в Котовске. На отражение этого налета взлетели три звена «мигов», которые догнали уходивших бомбардировщиков и всех сбили. При этом летчик Николай Яковлев уничтожил ведущего бомбардировщиков таранным ударом и сам погиб.

На следующий день началось наступление противника, и истребители были направлены на действия по наземным войскам. 55-й полк наносил штурмовые удары в районе Яссы-Унгены. Противник встречал группы истребителей мощным зенитным огнем. В один из боевых вылетов в этот день группа капитана Атрашкевича, прорвавшись сквозь огонь зенитных батарей, вышла на заданную цель, встала в круг и

начала методично бомбами и огнем пулеметов уничтожать автомашины с пехотой и боевую технику врага. На одном из заходов в самолет Атрашкевича попал зенитный снаряд и он загорелся. Маневрированием сбить огонь не удалось, пламя разгоралось. Тогда капитан Федор Васильевич Атрашкевич на глазах летчиков эскадрильи перевел самолет в пикирование и врезался в самую гущу вражеских войск и техники. Взрыв уничтожил большую их часть. Это был таран на горящем истребителе живой силы и боевой техники врага. Покрышкин высказал мысль, что может он был убит в воздухе, но тогда бы самолет падал по произвольной траектории и не попал бы «в самую гущу» врага, о чем сам свидетельствует.

В последующие дни истребительные полки также наносили штурмовые удары по наступающему противнику.

Вместо Атрашкевича командиром эскадрильи был назначен А. И. Покрышкин.

С летчиками эскадрильи он действовал по войскам противника в районе Унгены и на дорогах от него на Кишинев. Полеты выполнялись с аэродрома подскока, что позволило увеличить число боевых вылетов. 30 июня в последнем вылете на штурмовку он последовательно сбил два разведчика Хеншель-126.

211-й легкий бомбардировочный авиационный полк базировался на полевом аэродроме Котовск. Командовал им майор В. Г. Редякин. Осенью 1940 г. полк начал получать и переучиваться на новый легкий бомбардировщик Су-2. С апреля 1941 г. летный и технический состав жил в палаточном лагере у границы аэродрома. В полку шли напряженные полеты по освоению нового самолета. В четвертой эскадрилье командиром звена служил лейтенант И. И. Пстыго [170].

В 3 часа 40 минут 22 июня, вспоминает И. И. Пстыго, летчики и техники были подняты по боевой тревоге и устремились на аэродром к своим самолетам, стоявшим в линейку, подвесили на них бомбы, зарядили пулеметы. Через полчаса поступила команда: «Разрулить самолеты!» Летчики запустили моторы и заняли заранее назначенные места по периметру аэродрома. После рассредоточения поступила команда: «Замаскировать самолеты!» Для этого срубили деревья, поставили к самолетам, и их не стало видно. Вся эта работа закончилась около 10 часов утра.

В этот день пришел приказ № 2 Наркома обороны, запрещавший перелетать границу с Румынией, что снизило активность нашей бомбардировочной авиации. Но вскоре этот запрет был снят и 211-и полк стал готовиться к боевому вылету. Была получена задача: нанести удар по скоплению войск противника на территории Румынии, готовившихся к форсированию реки Прут. Для нанесения удара командир полка выделил две девятки, укомплектованные руководящим составом, который должен был показать пример действий подчиненным. В 16 часов самолеты взлетели и взяли курс на цель. Задача была выполнена, и они вернулись на аэродром без потерь. А могло быть хуже, и полк не досчитался бы многих ведущих групп, что снизило его боевые возможности.

Было выполнено еще несколько боевых вылетов. При этом одни экипажи летали на бомбометание по войскам противника, другие – на разведку.

На выполнение боевой задачи взлетела и девятка 4-й эскадрильи. В районе аэродрома Маяк ее атаковал А. И. Покрышкин и сбил ведущего группы командира эскадрильи капитана М. И. Гудзенко. Следовавший в группе лейтенант Пстыго заметил место вынужденной посадки его самолета. Группу далее повел на задание заместитель командира эскадрильи старший лейтенант И. А. Кузнецов. Группа успешно выполнила задачу.

После посадки группы командир полка дал указание И. И. Пстыго лететь на самолете У-2 на место посадки командира эскадрильи и выяснить обстановку, оказать

помощь. Гудзенко оказался жив, а штурман эскадрильи Семенов убит, самолет сильно поврежден и не подлежал восстановлению. Гудзенко и Пстыго штурмана похоронили, самолет сожгли и вернулись в полк [171].

В последующем группы 211-го полка ежедневно летали для нанесения ударов по подходящим к границе войскам противника, железнодорожным станциям и переправам. При этом резко возросло противодействие зенитной артиллерии.

4. 3. Боевые действия 21-й смешанной авиационной дивизии.

В 21-й смешанной авиадивизии перед войной шли полеты по планам боевой подготовки. При этом многие из руководящего летного состава находились на курсах.

Курсы по переподготовке командиров звеньев были созданы в Одессе в соответствии с приказом № 027 от 27 ноября 1940 г., срок обучения был установлен в 4 месяца. В связи с этим в начале войны на них доучивалась вторая очередь, которая немедленно была направлена на самолете Ли-2 в свои части. Этот самолет на аэродроме 67-го истребительного полка в полдень 22 июня высадил семь человек, в их числе были пять командиров звеньев и капитаны В. Забабурин, П. Савенко, руководившие этой группой на курсах. Подкрепление прибыло вовремя, так как звеньями командовали рядовые летчики. Так было и на многих других аэродромах.

5-й скоростной бомбардировочный авиационный полк с февраля до начала апреля был перевооружен на самолеты Пе-2. Эти новые бомбардировщики правительство хотело показать иностранцам на параде в Москве 1 мая, и полк усиленно к нему готовился. Однако в последний момент в целях скрытности решили Пе-2 не показывать, и полку было приказано лететь на свой полевой аэродром Аккерман. За время подготовки к параду летчики полка получили хорошую подготовку в полетах строем. К началу войны в полку имелось 65 самолетов Пе-2 и 28 СБ, которых не успели сдать.

Боевая тревога в этом полку, как рассказал автору служивший в нем, в последующем Герой Советского Союза полковник Н. Ф. Смирнов, была объявлена в час ночи и к рассвету все самолеты на аэродроме были рассредоточены по его периферии и замаскированы. В середине дня полк приступил к ведению боевых действий. Он наносил удары по скоплению войск и боевой техники противника, переправам, железнодорожным узлам, аэродромам и нефтехранилищам.

Главной особенностью действий немецко-румынской авиации на южном крыле советско-германского фронта, когда бои на земле велись ограниченно, было стремление уничтожить на аэродромах возможно большее число советских самолетов. В связи с этим противник ежедневно совершал налеты на аэродромы группами составом до 80 самолетов, и в районах базирования нашей авиации шли жаркие бои. Для скрытного выхода на аэродромы противник использовал обход визуальных постов ВНОС, предельно малые высоты, облачность. В налетах и боях участвовали немецкие и румынские самолеты.

Активное участие в борьбе с немецко-румынской авиацией принимал 67-й истребительный авиационный полк, вооруженный самолетами И-16 последних серий. Поэтому рассмотрим его действия более подробно. Базировался полк на полевом аэродроме Болгарейка. На аэродроме с весны шли работы по строительству бетонированной взлетно-посадочной полосы и условия для полетов были весьма стесненными. Кучи песка, гравия, бочки с цементом не только ухудшали условия взлета и посадки, но и демаскировали аэродром. В радиусе до 25 километров от него были подготовлены три летные площадки для рассредоточения полка при ведении боевых действий [172].

Командовал полком майор Н. А. Рудаков, недавно назначенный на эту должность, его заместителем по политчасти был батальонный комиссар Н. А. Ватинов, начальником штаба полка – майор Д. Борисов. Часть руководящего и летного состава участвовала в боях в Испании, Китае, на Халхин-Голе, в Финляндии. Летный и технический состав размещался в соседних селах и сбор по тревоге был затруднен.

В 3 часа 22 июня в полку была объявлена боевая тревога. Самолеты были рассредоточены по периферии аэродрома и приведены в боевую готовность [173].

На рассвете с востока на высоте около 800 м появился самолет, который вначале приняли за СБ. Но начальник штаба майор Борисов, имевший бинокль, опознал в нем румынский бомбардировщик «Савойю» и дал приказ на взлет младшему лейтенанту Н. И. Ермакову, который произвел взлет прямо со стоянки и над аэродромом сбил самолет врага.

С наступлением рассвета две девятки «юнкерсов» пересекли Прут с курсом на Болгарейку на малой высоте. Находившийся со звеном в засаде у границы старший лейтенант А. И. Рогозин взлетел и устремился за вражескими самолетами. Они шли как на параде в плотном строю без прикрытия истребителями. Рогозин смело атаковал противника и на подходе к аэродрому сбил одного. На помощь ему поднялось шесть истребителей. В следующей атаке он сбил еще одного «юнкерса» [175].

В числе взлетевших был командир звена старший лейтенант А. И. Мокляк со своими ведомыми лейтенантом А. Мелентьевым и младшим лейтенантом Я. Курочкой. Мокляк набрал высоту и с ходу атаковал девятку Ю-88, находившуюся на боевом курсе и с малой дистанции сбил ведущего звена. Его ведомые сбросили бомбы куда попало. Лейтенант Мелентьев атаковал ближнего «юнкерса» и сбил его. В это время Макляк сблизился с замыкающим звеном немцев и добился еще одной победы.

Техники, следившие за боем с земли, считали, что горючее у Макляка на исходе, и он должен идти на посадку. Но он в это время заметил «юнкерса», который на малой высоте приближался к самолетам на земле, заправлявшихся бензином. В крутом пикировании он сблизился с врагом и нажал на гашетку, но выстрелов не последовало, так как боеприпасы кончились. Тогда старший лейтенант Александр Игнатьевич Мокляк, не задумываясь, сблизился с врагом и ударил его винтом. Самолеты перешли в падение, и летчик погиб, выполнив свой долг. Это был один из первых таранов в начавшейся войне [175].

Налеты на аэродром 67-го полка были отбиты, ни одна бомба не была сброшена прицельно, враг потерял 7 самолетов. Смертью героя погиб А. И. Мокляк.

В 12 часов 25 минут по данным постов ВНОС стало известно, что на Болгарейку вновь идут две девятки бомбардировщиков, но уже под прикрытием девяти Ме-109. Для отражения этого налета были подняты в воздух две девятки истребителей. В завязавшемся воздушном бою бомбардировщики вынуждены были сбросить бомбы на подходе к аэродрому и развернуться на запад. Четыре бомбардировщика загорелись и с дымными шлейфами пересекли линию фронта. Истребители врага от боя уклонились. И этот налет на аэродром был отбит.

Но врага это не устраивало. «И немецкое командование предприняло массированный налет, в котором участвовало 50 бомбардировщиков и 30 истребителей» [176]. В 17 часов 30 минут эта армада вражеских самолетов пересекла Прут и шла с курсом на аэродром 67-го авиаполка. По данным постов ВНОС было известно, в каком боевом порядке они идут. Самолеты противника шли группами по 15 самолетов, включавших девять бомбардировщиков и шесть истребителей. Временной интервал между группами составлял 2-3 минуты.

План отражения такого массированного налета был отработан в предыдущем году, проверен в ходе полкового летно-тактического учения и его командир полка решил применить. На отражение налета он поднял 48 И-16 и только 2 оставил на земле в качестве резерва. Истребители были разделены на две ударные группы. Первая из них должна атаковать первую группу самолетов врага, вторая – вторую и так последовательно все группы. Действовали группы согласованно и сбили три бомбардировщика и два истребителя.

Враг и на этот раз не успокоился и за час до захода солнца предпринял четвертый налет. Он также был отбит, а противник потерял еще пять бомбардировщиков.

Всего за первый день войны летчики 67-го истребительного авиаполка на самолетах И-16, проявив высокую стойкость и мужество, отразили четыре налета самолетов противника на свой аэродром, совершили при этом 117 боевых вылетов и сбили 15 самолетов врага, потеряв одного своего. Это был второй результат среди истребительных полков четырех западных военных округов. Первенство принадлежало 127-му истребительному авиационному полку, летчики которого на самолетах И-153 («Чайка») сбили 20 самолетов, потеряв 14 своих. Но с учетом отношения числа сбитых к своим потерям первенство следует отдать 67-му полку, где противник не сбил ни одного самолета.

В связи с таким успехом 67-го полка генерал-майор авиации Мичугин прислал телеграмму, в которой поздравил летчиков с победой и указал: «О ваших подвигах будут знать не только части нашего округа, вся наша страна» [177]. Эти слова были пророческими. О подвигах летчиков полка написал книгу «Будни войны» полковник К. Н. Мягков, служивший в то время в полку заместителем командира 4-й эскадрильи по политической части. Экземпляр книги он подарил автору этих строк. Благодаря нашей книге, об их подвиге будет известно не только в России, а и во всем мире.

Самолеты И-16 и И-153 («Чайка»), на которых указанные полки добились выдающихся результатов, многие авторы книг о Великой Отечественной войне относят к устаревшим, не достойным приниматься во внимание и учитываться при определении соотношения сил. Например, в книге «Начальный период войны» говорится, что главной причиной победы противника в начале войны было его превосходство в личном составе и боевой технике. В ней сказано: «Противник превосходил наши войска... по боевым самолетам новых типов – в 3,2 раза...» [178]. Но это утверждение неправильное, так как у немцев не было новых типов самолетов, и сравнивать в этом отношении было не с чем. Советские самолеты, считавшиеся устаревшими, и немецкие, относившиеся огульно к новым типам, уже встречались в небе Испании под теми же названиями. После этого те и другие модернизировались. И у немцев, и у нас были устаревшие самолеты. У нас к устаревшим, как показали расчеты, относился И-153, на котором, как видим, получен выдающийся результат. В немецко-румынской авиации на данном направлении к устаревшим относились немецкий Хеншель-126 и почти все 623 румынских самолета. Поэтому принимать в расчет соотношения сил только 271 наш новый самолет против всех 823 немецко-румынских в данном случае неправомерно, как и по всей западной границе. Такой упрощенный подход в поисках превосходства противника для оправдания его побед, в то время, когда превосходство было на стороне советских войск, не имеет никакого основания и смысла.

Одним из важных условий обеспечивших успешные действия 67-го полка была хорошая работа службы ВНОС, которая своевременно сообщала данные о самолетах противника. Это было обусловлено тем, что она не была нарушена, а наземные

войска не вели широкомасштабных действий, в результате проводные средства связи, по которым передавались данные, не были перегружены.

23 июня боевые действия над аэродромом 67-го авиаполка развернулись с новой силой. Боевой счет дня открыло звено младшего лейтенанта Чватова, сбившее разведчика. Вскоре полк отражал очередной массированный налет на аэродром, в котором немецкое командование решило применить блокирование аэродрома, чтобы не допустить взлета с него истребителей до подхода ударной группы. Для этого пять Ме-110 на бреющем полете подошли к аэродрому и горкой набрали высоту для атаки самолетов на стоянках. В этот момент они были атакованы оказавшимся в воздухе для проверки мотора младшим лейтенантом Н. Ермаковым, сбившим один самолет. Оставшиеся четыре атаковали его и в воздушном бою сбили, но свою задачу не выполнили, так как за время боя взлетели истребители и отбили их налет.

В это время к аэродрому подходили две группы самолетов противника общей численностью 35 машин. Впереди следовала группа истребителей расчистки воздушного пространства для следовавшей за ней группы бомбардировщиков. Этот налет был также отбит. В ходе боя М. Г. Буженков сбил два самолета врага.

В этот же день эскадрильи полка перелетели на полевые площадки, а одна осталась на базовом аэродроме. Активность авиации врага после неудачных налетов резко снизилась, в связи с этим полк, помимо дежурства в воздухе для прикрытия базирования, привлекался для ведения разведки и действий по наземным объектам.

27 июня в середине дня 12 Ме-110 внезапно вышли на аэродром Болгарейка и летную площадку у села Кубей двумя группами. Взлетевшее звено сбило два самолета, а остальные, нанеся небольшой ущерб, удалились в сторону румынской территории.

На следующий день в районе аэродрома появился румынский четырехмоторный бомбардировщик под прикрытием пяти устаревших истребителей ПЗЛ-24. Поднятые на отражение налета истребители сбили бомбардировщика и четыре истребителя. После этого боя враг почти прекратил налеты на аэродром и площадки базирования полка. Задачу по уничтожению самолетов полка он не выполнил, а сам потерял в районе аэродрома 28 самолетов [179].

Вместе с тем защита базирования требовала постоянного внимания. Так как постоянное дежурство в воздухе было невозможно, то отработали взлет из готовности номер один за 1-2 минуты, что обеспечивало своевременный перехват самолетов противника при их визуальном обнаружении с аэродрома.

Помимо указанного для защиты аэродрома с земли инженер полка по вооружению Е. Дорожко, воентехник 1 ранга В. Силин и воентехник 2 ранга И. Шкурко разработали пусковую установку для РС-82, которая была изготовлена и применялась для пуска реактивных снарядов по самолетам врага до конца войны.

По данным разведки в районе населенного пункта Оанча было установлено сосредоточение большого количества пехоты и артиллерии. Уничтожение этой группировки было приказано выполнить 299-му легкобомбардировочному авиационному полку, базировавшемуся на аэродроме Аккерман, под прикрытием истребителей 67-го полка. Несколько дней бомбардировщики действовали по ней под прикрытием истребителей, встреча с которыми происходила над аэродромом Болгарейка.

69-й истребительный авиационный полк был вооружен самолетами И-16 и базировался на аэродроме Школьный у Одессы. На рассвете 22 июня его самолеты были рассредоточены по окраине аэродрома и замаскированы. В результате в ходе первого налета на город и аэродром группа «хейнкелей» не причинила ущерба самолетам.

После налета противника звено во главе с заместителем командира полка по

летной подготовке майором Л. Л. Шестаковым вылетело на разведку обстановки в район границы. В ходе полета звено встретило группу Ю-88 и атаковало ее. Шестаков сбил одного немецкого бомбардировщика, увеличив тем самым счет побед над немецкими летчиками, начатый им в небе Испании [180].

Летчики 69-го полка вели не только воздушные бои на подступах к Одессе, но и летали на поддержку легендарной 25-й Чапаевской стрелковой дивизии на плацдарме, захваченном на территории Румынии.

Бомбардировочные и истребительные полки 21-й смешанной авиадивизии наносили удары по войскам противника в местах сосредоточения и на марше, за что уже в первые дни войны заслужили благодарность командования 9-й армии, которое 30 июня 1941 г. прислало следующую телеграмму: «Командование и бойцы приносят товарищескую благодарность летчикам 21-й смешанной авиадивизии и ночному бомбардировочному полку за активную помощь в уничтожении противника. Благодаря отличным действиям авиации противник, который вторгся в пределы нашей земли, был настолько деморализован, что вынужден был поспешно отойти, беспощадно уничтожаемый огнем летчиков».

Действовали активно истребители, и в воздухе. За период с 22 по 26 июня истребители 20-й и 21-й смешанных авиадивизий уничтожили на аэродромах и сбили в воздушных боях 71 самолет противника, потеряв при этом 23 своих [181].

4. 4. Итоги воздушного сражения.

На южном направлении немецко-румынская авиация не достигла внезапности нападения, и ее удары по аэродромам в первый день войны не дали результата, так как потери в несколько раз превзошли число уничтоженных самолетов на земле. Это было обусловлено тем, что командующий ВВС округа генерал Мичугин ночью 22 июня объявил боевую тревогу в авиационных частях и на рассвете рассредоточил их по аэродромам. На всех аэродромах самолеты были рассредоточены по их периферии и замаскированы. Авиация округа была приведена в полную боевую готовность и организованно встретила первые налеты групп самолетов противника, а с получением разрешения приступила к действиям по его наземным объектам. Этого не было достигнуто в первые часы войны ни в одном другом западном военном округе.

ВВС Одесского военного округа действовали так, как предполагалось до войны. Воздушные бои проходили на равной основе без каких-либо преимуществ той и другой стороны.

Большое преимущество ВВС Одесского округа в самолетах не было реализовано, так как в боях не участвовала 45-я смешанная авиационная дивизия из-за большой глубины базирования, а также 4-й дальнебомбардировочный авиационный корпус. В то же время у противника очень активно действовала немецкая авиация. В результате силы сторон в воздухе были примерно равные.

Анализ боев в воздухе 55-го и 67-го авиаполков показывает, что новый истребитель МиГ-3 и И-16 с пушечным вооружением действовали против немецких истребителей и бомбардировщиков в равной степени эффективно. Это обусловлено тем, что И-16 превосходил МиГ-3 в вооружении, а последний его в скорости.

§ 6. Итоги приграничного сражения.

Одесский военный округ является одним из четырех западных приграничных военных округов, все дивизии первого эшелона которого 22 июня были своевременно приведены в полную боевую готовность с занятием подготовленных оборонитель-

ных рубежей на границе, а остальные вышли в районы сосредоточения в готовности к отражению вторжения противника. Враг не имел здесь такого преимущества как внезапность нападения. Поэтому ни на одном участке он не миновал границу без активного противодействия пограничников и сухопутных войск 9-й армии, в которую был преобразован округ. Авиация округа была своевременно рассредоточена, и немецко-румынские воздушные силы не смогли нанести ей серьезных потерь.

Проведенная мобилизация, чего не было в других трех округах, позволила пополнить соединения людьми до штатной численности.

Из приведенных данных видно, что в полосе 9-й армии не было тех факторов, которые на других трех фронтах являлись главными, определившими победу немецких войск, а именно: внезапности, недостаточной численности дивизий, поражения авиации в первые дни, нахождения войск вдали от рубежей обороны на границе и разбросанности их по территории округа.

Советские и немецко-румынские войска вступили в сражение в равных условиях, но последние при равной численности личного состава после мобилизации и артиллерии, уступали советским по танкам в 13 раз и самолетам – в 2 раза. С поступлением в состав Южного фронта 16-го механизированного корпуса превосходство советских войск по танкам было двадцати кратным или подавляющим.

Подобная обстановка могла иметь место и на других участках советско-германского фронта от Балтийского моря до Восточных Карпат, если бы Сталин и наркомат обороны правильно руководили Вооруженными Силами и не допустили значительных просчетов в определении сроков начала войны.

Благоприятная обстановка в полосе действий Одесского военного округа сложилась вследствие «ошибки» генерала М. В. Захарова. Оказавшись вечером на командном пункте в Тирасполе, он получил от командующего войсками округа Я. Т. Черевиченко из Одессы сообщение о том, что скоро придет важная телеграмма из Москвы, по которой Военный совет уполномочивает его принять необходимые меры. Захаров посчитал, что дело идет к войне, и в 21 час 21 июня отдал командирам корпусов приказ:

«1) штабы и войска поднять по боевой тревоге и вывести из населенных пунктов;

2) частям прикрытия занять свои районы».

Это был приказ о приведении войск округа в полную боевую готовность с занятием подготовленных оборонительных рубежей. Когда он через несколько часов получил расшифрованную телеграмму с приказом № 1, то увидел, что нарком обороны и начальник Генерального штаба запрещали выводить части из районов дислокации и занимать оборонительные рубежи у границы. Он горько по этому поводу переживал, но уже ничего не мог изменить, так как войска подходили к своим рубежам. Он не стал передавать приказы: остановить, вернуть. В результате войска во всеоружии встретили противника, и он повсюду был отбит, так как внезапности его нападения не было.

«Ошибка» генерала Захарова была очень большой. Мы это слово взяли в кавычки, так как его действия были единственно правильными. Но нарушение приказа ему дорого могло стоить, однако все обошлось благополучно, и мы получили уникальную возможность увидеть, как должно было действовать Верховное Командование.

На единственном направлении боевые действия развивались благоприятно и Захаров после приграничного сражения, минуя многие промежуточные должности фронтового звена, был назначен начальником штаба главного командования Северо-Западного направления. На его место был назначен генерал-майор П. И. Бодин.

Таким образом, в полосе Одесского округа сложилась классическая обстановка, когда войска заблаговременно были приведены в полную боевую готовность, имели превосходство над противником в самолетах, и особенно в танках и должны были в соответствии с доктриной вести боевые действия на территории противника. Однако этого не получилось.

Главными причинами того, что советские войска на южном направлении не достигли успеха, является пассивность командования 9-й армии, а также сформирование в ходе приграничного сражения управлений Южного фронта и 18-й армии из личного состава тыловых округов. Им требовалось время для организации управления и знакомства с театром военных действий, своими войсками, противником.

Лишь на левом фланге 9-й армии успешно действовала Дунайская военная флотилия, которая совместно с пограничниками и сухопутными войсками захватила плацдарм на южном берегу Килийского гирла Дуная от Измаила до Вилково, протяженностью 75 км. Только здесь на всем советско-германском фронте советские войска вышли на территорию противника за время приграничных сражений, но этот успех не был развит.

Авиация округа ночью и на рассвете 22 июня была приведена в боевую готовность и принимала активное участие в отражении налетов самолетов противника и нанесении ударов по его войскам в местах сосредоточения и на марше, пунктам сопротивления и железнодорожным узлам. Противник не достиг внезапности и нес большие потери при налетах на аэродромы, города, железнодорожные узлы и военные объекты.

Успешному отражению налетов самолетов противника способствовала хорошая работа системы ВНОС, которая своевременно передавала данные об их полетах на командные пункты истребительных авиаполков. Это было обусловлено тем, что линия фронта была стабильной и все ее элементы функционировали как в условиях мирного времени по отлаженной схеме. Преимущество округа над противником по авиации не было реализовано, так как 45-я смешанная авиадивизия из-за большой глубины базирования в боях практически не участвовала.

У противника особенно активно действовали немецкие авиационные части из состава 4-го воздушного флота. Силы сторон в воздухе были примерно равными, и воздушные бои проходили на равной основе.

Анализ воздушных боев 67-го и 55-го авиационных полков, вооруженных соответственно истребителями И-16 и новыми МиГ-3, показал их равную эффективность действий против немецких истребителей и бомбардировщиков. Это опровергает утверждение некоторых авторов о якобы значительном превосходстве немецких истребителей над советскими И-16, которых поэтому не следует принимать в расчет.

Требование приказа № 1 о рассредоточении авиации по полевым аэродромам, ночью до рассвета не было выполнено и в Одесском военном округе, несмотря на то, что Захаров отдал Мичугину по этому вопросу письменное распоряжение. Это требование приказа, направленное, будто на спасение авиации, при точном его выполнении привело бы почти к полному ее уничтожению. Поэтому Мичугин категорически и возражал. Ведь не может летчик, не летавший ночью, произвести перелет на другой аэродром, а подготовленный к полетам – сесть на неосвещенную и обозначенную огнями полосу. В то время авиация была новым видом Вооруженных Сил, и не все руководители представляли ограничений в применении самолетов по погоде и времени суток.

Выход в Одесском военном округе был найден. Перелет, на аэродромы рассредоточения был произведен не ночью, а на рассвете до начала действий немецкой

дневной авиации, причем большая часть полков была переведена на полевые аэродромы заблаговременно для полетов в летний период.

Южный фронт, имея значительное превосходство над противником в танках и самолетах, не смог не только вести наступательных действий, а даже ликвидировать плацдарм противника на восточном берегу Прута в районе Скулян.

К концу приграничного сражения, как и в его начале, войска противоборствующих сторон разделяла государственная граница. Каждая, из них имела по плацдарму на территории другого государства и не достигла успеха на земле и в воздухе.

Командующий войсками Южного фронта генерал армии И. В. Тюленев по дезинформации немецких спецслужб, вопреки реальному положению дел, считал, что противник превосходит фронт по личному составу и танкам. Как бы в подтверждение этому немецко-румынские войска 2 июля перешли в наступление, а 5 июля командующий вместо принятия решения на разгром противника приказал 9-й и 18-й армиям отходить за реку Днестр на старую государственную границу. Видимых причин для этого не было. Очень уж просто, как на военной игре на картах, командующий принял решение на отход, который связан с потерей территории, нанесением морального ущерба войскам и населению, уничтожением складов, а также танков и самолетов, находящихся в ремонте.

В ходе наступления немецко-румынских войск, продолжавшегося с перерывами около полутора лет, 3-я и 4-я румынские армии дошли до Сталинграда, где были окружены, а их солдаты и офицеры погибли или взяты в плен. Отметим, что окружение армий Германии, и ее союзников под Сталинградом было осуществлено при равенстве сил сторон. Полтора года потребовалось советскому военному командованию, в том числе и Верховному, чтобы научится воевать в современных условиях. Немецкое командование к моменту нападения на СССР таким опытом располагало.

Ссылки.

164. Захаров М. В. Генеральный штаб в предвоенные годы. М. , 1989. С. 262; Великая Отечественная война. Энциклопедия. С. 276

165. Покрышкин А. И. Познай себя в бою. М., 1986. С.27.

166. Там же. С. 28 .

167. Кузьмина Л. М. Генеральный конструктор Павел Сухой. М., 1983. С. 68.

168. Война. Народ. Победа, 1941—1945. С.8.

169. Покрышкин А. И. Указ. соч. С. 46—48.

170. Пстыго И. И. На боевом курсе. М., 1989. С. 3-4.

171. Там же. С. 9.

172. Мягков К. Н. Будни войны. Кишинев, 1986. С. 18, 28.

173. Там же. С. 42.

174. Там же. С. 45-47.

175. Там же. С. 50.

176. Там же. С. 58.

177. Там же. С. 65.

178. Начальный период войны. М., 1974. С. 215.

179. Мягков К. Н. Будни войны. Кишинев, 1986. С.90—92, 95.

180. Лавриненков В. Д. Сокол – 1. М., 1976. С. 83—84.

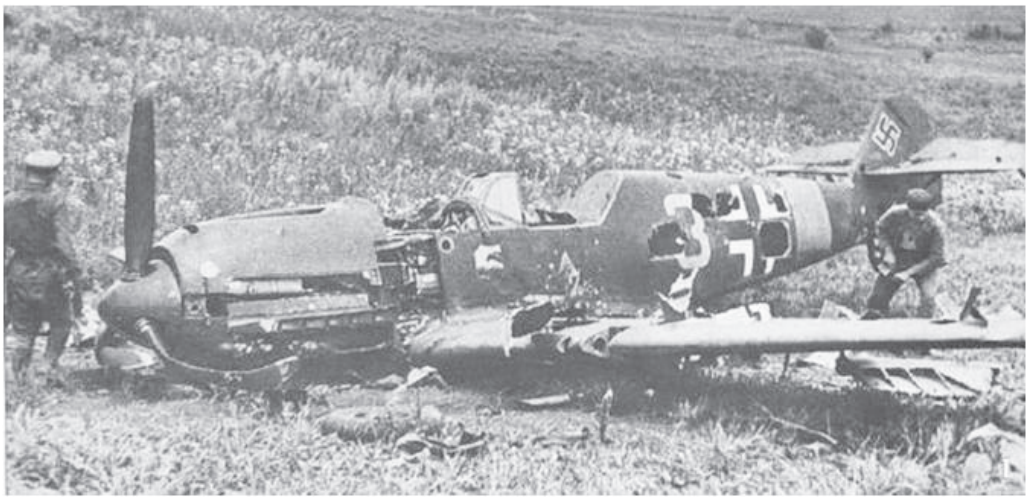
181. ЦАМО. Ф. 32. Оп. 22149. Д. 9. Л. 32.



Доктор военных наук, генерал-майор Свищев Виктор Николаевич



Летчики 55 иап перед началом войны. Фото из журнала Avions



Летчики Тираспольского аэродрома осматривают сбитый вражеский самолет



Налёт немецкой авиации



Немецкий бомбардировщик летит на Тирасполь



Вид на горящий Кишинёв, 16 июля 1941 года



Старший лейтенант Покрышкин-1941 год



Асы 69-го иап Султан Амет-хан, Георгий Кузьмин и Иван Борисов у истребителя Як-1







Герои первого боя 22 июня 1941 г. 67-й иап А. И. Мокпяк, А. А. Мелентьев, Я. Г. Курочка

Глава 4. Военачальники, командовавшие оборонительными боями в Советской Молдавии летом 1941 года.

1. Тюленев Иван Владимирович – командующий Южным фронтом, генерал армии.

Тюленев И. В. родился 28 января 1892 г. в крестьянской семье в селе Шатрошаны, ныне Сурского района Ульяновской области России. В годы Первой мировой войны И. В. Тюленев за храбрость и мужество в боях награждён четырьмя Георгиевскими крестами, Георгиевской медалью 4-й степени «За храбрость» и произведён в унтер-офицеры. В октябре 1917 г. окончил школу прапорщиков.

На службе в Красной армии с 1918 г.: командир взвода, эскадрона, помощник начальника штаба дивизии. С августа 1919 г. помощник начальника штаба конного корпуса С. М. Будённого, начальник разведки 1-й Конной армии, а с марта 1920 г. – там же командир 2-й бригады 4-й кавалерийской дивизии. За умелое командование и личную храбрость в годы Гражданской войны был награждён двумя орденами Красного Знамени.

После гражданской войны на командных должностях: начальник штаба дивизии, командир бригады, командующий войсками, командующий 12-й армией. С августа 1940 г. командующий войсками Московского военного округа.

В начале Великой Отечественной войны на базе управления Московского военного округа к 25 июня 1941 г. в городе Виннице было сформировано Полевое управление Южного фронта во главе с генералом армии И. В. Тюленевым. Во главе фронта он провёл оборонительную операцию в Молдавии и Тираспольско-Мелитопольскую оборонительную операцию. Под натиском противника фронт был вынужден отступать. Войска фронта приняли на себя удар превосходящих сил немецких и румынских войск группы армий «Юг» генерал-фельдмаршала К. Рундштедта у юго-западных границ СССР. К концу июля войска фронта отошли за реку Днестр, а к концу августа – за Днепр, оставив для обороны Одессы Приморскую армию.

В тяжёлых боях под Днепропетровском 29 августа 1941 года Тюленев участвуя лично в атаке получил тяжёлое ранение и до 13 октября находился на лечении в Центральном военном госпитале в Москве. В годы Великой Отечественной войны генерал Тюленев командовал Южным Фронтом, а с мая 1942 г. Закавказским военным округом (фронтом).

После Великой Отечественной войны генерал армии И.В. Тюленев командовал войсками Харьковского военного округа, а с 1947 г. занимал различные должности в Главкомате Сухопутных войск и в Министерстве обороны СССР. В 1978 г. «за умелое руководство войсками, личное мужество и отвагу, проявленные в Ве-

ликой Отечественной войне, большой вклад в подготовку и повышение боевой готовности войск в послевоенный период и в связи с 60-летием Советской Армии и ВМФ» генералу армии И. В. Тюленеву было присвоено звание Героя Советского Союза. Умер военачальник 15 августа 1978 г. и был похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы.

2. Черевиченко Яков Тимофеевич – командующий 9-й армией, генерал-полковник.

Черевиченко Я. Т. родился 30. 9 (12.10). 1894 г. в селе Новосёловка, ныне Орловского р-на Ростовской области России. Участник 1-й мировой войны, старший унтер-офицер. С ноября 1917 года в Красной Гвардии, а затем в Красной Армии. В Гражданскую войну в 1918-1920 гг. командовал взводом, эскадроном и кавалерийским полком.

После Гражданской войны окончил Высшую кавалерийскую школу (1924), Военную академию им. М. В. Фрунзе (1935), служил на различных командных должностях в Красной Армии. С июля 1940 г. командующий войсками Одесского военного округа.

В Великую Отечественную войну генерал-полковник Черевиченко Я. Т. командовал 9-й армией с 22.06.1941 по 09.09.1941 Затем 21-й армией, заместитель командующего войсками Крымского и Северо-Кавказского фронтов, командовал Черноморской группой войск, войсками 5-й армии, заместитель командующего войсками Северо-Западного фронта, командующий войсками Харьковского военного округа, и с апреля 1945 г. командир стрелкового корпуса на 1-м Белорусском фронте.

После Великой Отечественной войны на командных должностях в войсках. С мая 1950 в отставке. Умер 4. 07. 1976 г. похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

3. Мичугин Фёдор Георгиевич – командующий авиацией Одесского военного округа, генерал-лейтенант.

Ф. Г. Мичугин родился 2 марта 1899 г. в деревне Ямская Слобода, Новгородской губернии Российской империи. В 1918 году добровольно вступает в Красную армию. Участник Гражданской войны. С отличием окончил в Москве военную академию им. М. В. Фрунзе. Затем оперативный факультет Военно-воздушной инженерной академии им. Н. Е. Жуковского. Служил в частях бомбардировочной авиации. За отличную подготовку кадров был награждён орденом Красной Звезды. С мая 1939 г. по август 1940 г. командующий военно-воздушными силами Среднеазиатского военного округа.

С сентября 1940 г. по август 1941 г. Мичугин командующий военно-воздушными силами Одесского военного округа. По настоянию начальника штаба ОдВО генерала Захарова М. В. авиация ОдВО была рассредоточена по оперативным аэродромам. Мичугин сильно возражал, но после получения письменного приказания вынужден был подчиниться. За несколько дней до начала войны самолёты там были перебазированы на полевые аэродромы и замаскированы, что намного сократило потери. Мичугин был один из немногих командующих ВВС прифронтового военного округа,

которого не расстреляли за потерю авиации в начале войны. В дальнейшем Одесский военный округ вошёл в состав Южного фронта. Лётчики Мичугина уничтожали немецкие войска на подступах к Одессе и другим городам на южном направлении. За это Мичугин был удостоен первого ордена Красного Знамени.

Из наградного листа Мичугина Фёдора Георгиевича, генерал-майора, командующего ВВС 9-й Армии 20 июля 1941 г.: «С самого начала войны т. Мичугин организовал бой воздушных сил Армии так, что противник в первый же день войны потерял до 35 самолётов. В последующие дни войны тов. Мичугин умело и разумно использовал воздушные силы, которые мало понесли потерь, но нанесли большое поражение противнику, уничтожив его 219 самолётов, разгромив города Яссы, Галац и другие. Удачными налётами ВВС Армии почти целиком были выведены из строя 198-я немецкая пехотная дивизия и 4-я пехотная дивизия». Постановлением Военного Совета Южфронта № 018/н от 5. XI. 1941 года Мичугин был награждён орденом Красного Знамени.

С августа 1941 г. генерал Мичугин командовал ВВС Западного фронта и Среднеазиатского военного округа, 113-й отдельной бомбардировочной авиационной дивизией 15-й воздушной армии. С октября 1946 г. в отставке по болезни. Последние годы жизни жил в Москве. Умер 25 октября 1955 г.

4. Осипенко Александр Степанович – командир 20-й смешанной авиационной дивизии, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант.

Осипенко А. С. родился 19 мая (1 июня) 1910 г. в местечке Турсево-Кула Великого княжества Финляндского Российской империи (ныне на территории Финляндии). В армии с июня 1929 г. (приписал себе 2 года). В 1930 г. окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1932 г. – Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков. Служил лётчиком, командиром звена и отряда в строевых частях ВВС. Муж известной лётчицы, Героя Советского Союза Полины Осипенко.

Участник боёв в Испании с января по июнь 1938 года, командир истребительной авиационной эскадрильи. Совершил несколько десятков боевых вылетов на истребителе И-15, провёл 30 воздушных боёв, в которых сбил несколько самолётов противника (в разных источниках приводятся цифры от 26 до 51 самолёта противника сбитых его эскадрильей).

По возвращении из Испании и встречи с министром обороны СССР К. Е. Ворошиловым Осипенко был произведён из старших лейтенантов сразу в полковники (минуя 3 воинских звания!). За мужество и героизм, проявленные в боях, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1939 г. старшему лейтенанту Осипенко присвоено звание Героя Советского Союза. После этого командовал истребительной авиабригадой, ВВС 10 и 14-й –армий, окончил курсы усовершенствования командного состава при Военной академии Генштаба. С июня 1940 г. генерал-майор, с августа 1940 г. – командир 20-й смешанной авиадивизии в Одесском военном округе (Котовск, Бельцы, Кишинёв, Тирасполь).

Участник Великой Отечественной войны: в июне 1941 – марте 1942 – командир 20-й смешанной авиационной дивизии Южный фронта. В марте

1942 – июле 1943 – командующий истребительной авиацией ПВО страны. В сентябре 1943 – мае 1945 – командир 8-го истребительного авиационного корпуса (Западный, 1-й и 2-й Белорусские фронты).

После Великой Отечественной войны командовал ВВС нескольких военных округов, а также 7-й, 11, 17, 22–й авиационными армиями. С мая 1954 г. генерал-лейтенант авиации А. С. Осипенко – в запасе. Умер 22 июля 1991 года. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

5. Галунов Дмитрий Павлович – командир 21-й смешанной авиационной дивизии, генерал-лейтенант.

Д. П. Галунов родился 26 января (по новому стилю – 8 февраля) 1904 г. в деревне Мишуткино (ныне – Весьегонский район Тверской области). На службе в РККА с октября 1926 г. В 1930 г. окончил Рязанское пехотное училище, в 1934 г. – Качинскую военную авиационную школу пилотов. Служил на лётных и командных должностях в авиационных частях. В октябре 1936 г. Галунов был направлен в Испанию, где принимал участие в боях с франкистами и их союзниками. За отличия в тех сражениях награждён своей первой боевой наградой – орденом Красного Знамени. С августа 1940 г. Галунов командир 21-й смешанной авиационной дивизии, дислоцировавшейся в Одесском военном округе (Одесса, Аккерман, Болгарейка).

С первого дня Великой Отечественной войны части дивизии Галунова принимали активное участие в боевых действиях, добившись немалых успехов. Комдив, полковник Галунов в составе эскадрильи лично вылетал на боевые задания. Летал на самолетах И-16, И-153, И-15, СБ, Пе-2, МиГ-3. Соединение дало достойный отпор врагу: в течение первых 15 дней войны было уничтожено 90 самолетов противника в воздухе и 20 на земле. 21-я смешанная авиадивизия оказала большую поддержку 14-му стрелковому корпусу, уничтожив переправы и нанеся большие потери вражеским войскам. Уже 11 июля 1941 г. командующий ВВС 9-й армии генерал-майор авиации Ф. Г. Мичугин представил Галунова к ордену Ленина.

С сентября 1941 г. полковник Галунов командовал ВВС 12-й и 57-й армий. С мая 1942 г. Галунов командир 217-й истребительной авиационной дивизии. За боевые отличия его дивизия была удостоена ордена Красного Знамени и преобразована в 8-ю гвардейскую. В июне 1943 г. Галунов был назначен командиром 5-го истребительного авиационного корпуса 2-й воздушной армии Воронежского (1-го Украинского) фронта. С февраля 1945 г. Галунов заместитель командующего 12-й воздушной армией Забайкальского военного округа. Участвовал в советско-японской войне, организуя поддержку силами частей армии действия войск Забайкальского фронта в ходе наступления в Маньчжурии и разгрома Квантунской армии.

После окончания войны Галунов командовал авиационными корпусами и армиями, служил в Генеральном штабе Вооружённых Сил СССР, возглавлял Управление боевой подготовки ВВС Советской Армии. В марте 1961 г. Галунов был уволен в запас. Проживал в Киеве. Умер 28 октября 1990 г.

6. Батыгин Иван Тереньевич – командир 45-й смешанной авиационной дивизии, генерал-майор авиации.

Батыгин И. Т. родился 22 декабря 1905 года в деревне Курилово Дмитровской волости Сольвычегодского уезда Вологодской губернии. В Красной армии с сентября 1924 года. Окончил Липецкую высшую лётно-тактическую школу ВВС РККА в 1936 году, КУВНАС при Военной академии РККА им. М. В. Фрунзе в 1941 году.

В ходе Советско-финляндской войны с 24 декабря 1939 года и до окончания военных действий командовал 41-м скоростным бомбардировочным авиаполком в составе ВВС 9-й армии. Лично совершил 23 боевых вылета. За отличия в боях был награждён орденом Красного Знамени. В августе 1940 г. в звании полковника назначен командиром 45-й смешанной авиадивизии в город Кировоград.

С началом Великой Отечественной войны дивизия вступила в боевые действия 23 июня 1941 года. С 24 июня полки дивизии выполняли задачи по уничтожению переправ через реки Прут, Днестр и Южный Буг, уничтожению танковых и пехотных колонн противника в районах Скулени. 26 июня разрушали военные объект в румынском городе Яссы. Командир дивизии полковник И. Батыгин лично водил группы по 66 самолётов. С 29 июня дивизия была передислоцирована под Винницу в состав 18-й армии Южного фронта и воевала в её составе до 23 октября 1941 года. В октябре 1941 года был назначен на должность командующего ВВС 9-й армии.

С 7 мая 1942 года командир 219-й бомбардировочной авиационной дивизии. С конца февраля 1943 года на высоких должностях в ВВС Красной Армии. Генерал-майор Батыгин погиб 8 июля 1944 года на аэродроме Луцка при налёте гитлеровской авиации. Похоронен на Аллее Героев Советского Союза в центре Луцка.



Мичугин Фёдор Георгиевич – командующий авиацией Одесского ВО - ВВС 9-й армии Южного фронта



Шелухин Пётр Семёнович – командующий ВВС Южного фронта с 27.06.1941 г.



Вершинин Константин Андреевич – командующий ВВС Южного фронта с 26.09.1941



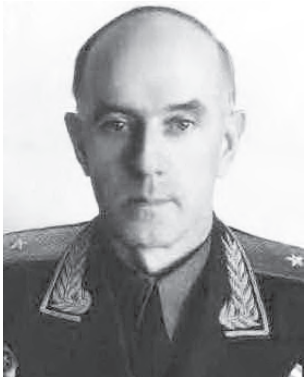
Осипенко Александр Степанович – командир 20-й смешанной авиационной дивизии



Орлов Владимир Николаевич – командир 4-го истребительного авиаполка 20-й сад



Иванов Виктор Петрович – командир 55-го истребительного авиаполка 20-й сад



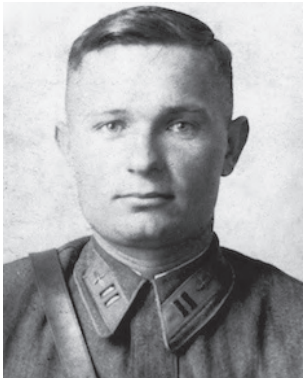
Орлов Константин Дмитриевич – командир 146-го истребительного авиаполка 20-й сад



Галунов Дмитрий Павлович – командир 21-й смешанной авиационной дивизии



Рудаков Борис Афанасьевич-командир 67-го истребительного авиаполка 21-й сад



Шестаков Лев Львович – командир 69-го истребительного авиаполка 21-й сад



Котляр Феодосий Порфирьевич – командир 5-го бомбардировочного авиаполка 21-й сад



Греськов Сергей Евменович – командир 299-го бомбардировочного авиаполка 21-й сад



Батыгин Иван Тереньевич – командир 45-й смешаной авиационной дивизии



Гончаров Леонид Антонович – командир 131-го истребительного авиаполка 45-сад



Оленев Николай Иванович – командир 132-го бомбардировочного полка 45-й сад



Аввакумов Михаил Васильевич – командир 232-го бомбардировочного авиаполка 45-й сад



Кожемякин Александр Владимирович – командир 210-го ближнебомбардировочного авиаполка 45-й сад



Судец Владимир Александрович – командир 4-го дальнебомбардировочного авиакорпуса

Глава 5. Лётчики, удостоенные звания Героя Советского Союза за подвиги совершённые на территории Советской Молдавии в начале войны.



Карманов Афанасий Георгиевич - командир эскадрильи 4-го ИАП 20-й смешанной авиадивизии

1. Карманов Афанасий Георгиевич. 18.01.1907 – 23.06.1941

Герой Советского Союза. Дата указа 27.03.1942.

Карманов Афанасий Георгиевич – командир эскадрильи 4-го истребительного авиационного полка (20-я смешанная авиационная дивизия, 9-я армия, Южный фронт), капитан.

Родился 18 января 1907 года в селе Старокостеево ныне Бакалинского района Башкирии в крестьянской семье. Русский. Окончил 5 классов в деревне Ардатовка Туймазинского района Башкирии. Работал в сельском хозяйстве.

В Красной Армии с 1929 года. В 1933 году окончил Оренбургскую военную школу лётчиков. Служил в строевых частях ВВС.

Участник советско-финляндской войны 1939-1940 годов. Совершил свыше 50 боевых вылетов, 7 февраля 1940 года спас жизнь боевого товарища – лётчика Морозова, с которым летал в паре. Финские лыжники уже приближались к сбитому самолёту Морозова, когда Карманов приземлился рядом на своём И-16, взял товарища и поднялся в воздух. За участие в советско-финской войне А. Г. Карманов был награждён орденом Красной Звезды.

К началу Великой Отечественной войны А. Г. Карманов служил в Молдавии, где командовал эскадрильей 4-го истребительного авиаполка 20-й смешанной авиадивизии. 22 июня 1941 года после сигнала о воздушной атаке 10 советских истребителей МиГ-3 поднялись в воздух. К ним навстречу двигалось 30 немецких бомбардировщиков в сопровождении 9 истребителей-мессерминттов. Карманов направил эскадрилью в атаку. Около 04:30 утра он сбил первый бомбардировщик. В панике немецкие самолёты налетали друг на друга, совершив три столкновения в воздухе. В этом ожесточённом бою Карманов сбил 2 самолёта противника.

23 июня эскадрилья под командованием Карманова встретила 20 бомбардировщиков Ю-87, в сопровождении «Мессершмиттов». Карманов сбил в этом бою два Мессершмитта, а когда кончились патроны – таранил третий и погиб в этом бою. Карманов покинул повреждённую и горящую машину, но его парашют не раскрылся. 17 июля 1941 года был

составлен наградной лист на звание Героя Советского Союза, а само звание было присвоено посмертно 27 марта 1942 года.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные мужество и героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками капитану Карманову Афанасию Георгиевичу присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

Награждён орденами Ленина, Красной Звезды. Похоронен в городе Кишинёв (Молдова). Именем Карманова в 1964 году была названа улица в секторе Рышкановка (бывшая Школьная), расположенная неподалёку от того места, где находился первый кишинёвский аэродром. В 2000-м году она была переименована в улицу Думитру Рышкану. На доме 14 размещена мемориальная доска, посвящённая А. Г. Карманову. – **(http://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=1962).**

Из наградного листа на А.Г. Карманова 17 июля 1941 г.: «23 июня 1941 г. в воздушных боях в районе Кишинева один сбил 3 фашистских истребителя типа «Мессершмитт». В 20.00 часов 23 июня сел на аэродроме Ревака для зарядки самолета горючим и патронами. В это время показались вражеские истребители. Карманов не дождался, когда его самолет будет снабжен горючим, взлетел и принял бой с четырьмя «мессершмиттами», и в этом бою погиб смертью Героя Отечественной войны. Спас жизнь летчика Морозова, вывозя его на самолете И-15 бис с территории противника. За мужество, геройство и самоотверженность, проявленные в боях против германских фашистов, ходатайствую о присвоении капитану Карманову Афанасию Георгиевичу звания Героя Советского Союза. Командир 4-го иап майор Орлов». – (Архив МО СССР, ф. 33, оп. 793756, д. 20, л. 299 и 299 об. Заверенная копия).

Из воспоминаний однополчанина генерал-лейтенанта авиации, дважды Героя Советского Союза И. Н. Степаненко, «Пламенное небо» (хотя на тот момент его еще не было в полку): «… Атаки следовали одна за одной. В вихре боя Карманов заметил, как фашистский истребитель подкрадывается к ведомому, заходит ему в хвост. Капитан вошел в крутое пике и атаковал противника с разворота. Камуфлированный „мессер“ вспыхнул, как факел, и пошел вниз. Потеряв „мессершмитт“, противник на какое-то время растерялся. Замешательством воспользовался Карманов, сбив еще один вражеский истребитель, но тут подоспела новая группа фашистов. Капитан не сворачивал, дрался до последнего патрона. Шесть „мессеров“ набросились на безоружную машину, когда у нее остановился двигатель-вышло горючее. И тогда Карманов решил выпрыгнуть с парашютом. К несчастью, купол не раскрылся, так как шальным осколком был перебит вытяжной тросик. Спастись летчику не удалось… ».

2. Морозов Анатолий Афанасьевич. 04.06.1916 – 18.06.1944.
Герой Советского Союза. Дата указа 27.03.1942.

Морозов Анатолий Афанасьевич – командир звена 4-го истребительного авиационного полка 20-й смешанной авиационной дивизии ВВС 9-й армии Южного фронта, старший лейтенант.

Родился 4 июля 1916 года в городе Бежица (ныне в черте города Брянска) в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1940 года. Окончил 7 классов и школу ФЗУ, работал на паровозостроительном заводе.

В Красной Армии с 1934 года. В 1937 году окончил военную авиационную школу



Морозов Анатолий Афанасьевич - командир звена 4-го ИАП 20-й смешанной авиадивизии

лётчиков. Участник советско-финской войны 1939-1940 годов в составе 4-го истребительного авиационного полка. Летал на И-153, сбитых самолётов не имел. 19 мая 1940 года награждён орденом Красного Знамени.

На фронтах Великой Отечественной войны с 22 июня 1941 года. Командир звена, старший лейтенант Морозов А. А. к июлю 1941 года лично сбил 7 и в группе 2 самолёта противника, 8 уничтожил на земле. 7 июля 1941 года над районом сёл Варница, Гура-Быкулуй и Калфа Новоаннецкого района Молдавии в воздушном бою сбил вражеский бомбардировщик, а когда кончились боеприпасы, таранил на встречном курсе истребитель противника. Приземлился на парашюте и взял в плен фашистского лётчика.

В первый же день он сбил над молдавской землёй «Юнкерс». На 2-й день неудача постигла наших лётчиков. В бою над Кишинёвом с численно превосходящей группой Ме-109, в котором участвовал и Морозов, погиб сбивший 3 вражеских самолёта Герой Советского Союза капитан А. Г. Карманов. Гибель боевого командира и друга потрясла Анатолия. Он поклялся отомстить за смерть Карманова и в тот же день сбил фашистский самолёт.

Из воспоминаний известного советского лётчика, дважды Героя Советского Союза Владимира Дмитриевича Лавриненкова (сайт «Красные соколы. Советские лётчики 1936-1953»: «8 июля 1941 г. лётчики находились в боевой готовности, когда на КП сообщили, что идёт большая группа вражеских бомбардировщиков, сопровождаемых «Мессерами». Восьмёрку наших лучших истребителей в бой повёл Анатолий Морозов.

Короткие минуты взлёта и сбора группы, и вот уже она пошла на сближение с немецкими самолётами. Сблизившись, наши соколы с ходу врезались в самую гущу вражеских машин. «Меня охватил азарт борьбы, сердце билось сильно и учащённо, – вспоминал потом Морозов. – Впереди себя я увидел «Юнкерс».

Тщательно прицелившись, он с короткой дистанции нанёс удар и сбил бомбардировщик. Потом сделал «горку», поднявшись выше всех машин. И тут почувствовал сильный удар: это вражеский снаряд угодил в мотор его самолёта. Однако Морозов продолжал тянуть и, используя высоту, вести бой с противником. Увлекшись схваткой, Морозов не заметил, как остался один. Прямо на него шли 2 Ме-109, и ещё пара наседала сверху. Мелькнула мысль: уклониться от боя, но тут же он отогнал её прочь – не подходящий для него вариант, да и уйти с подбитым мотором невозможно.

Когда кончились боеприпасы, он решил идти на сближение с противником, иного выхода не было. И вот 2 самолёта – наш и вражеский – разделяли уже какие – нибудь 50 метров. Ещё мгновенье – и правой плоскостью И-16 ударил по крылу вражеской машины. От удара одно крыло И-16 отвалилось, но и «Мессер», кувыркаясь, устремился к земле. В тот же момент Морозова выбросило из кабины. Его мозг работал чётко: нельзя пока раскрывать парашют – могут расстрелять в воздухе. И он падал с нераскрытым парашютом. Рядом проскочил «Мессер», резко

простучала пулемётная очередь. Выждав момент, лётчик дернул за кольцо и через некоторое время благополучно приземлился.

А спустя несколько минут он увидел своего поверженного врага. Оказалось, это был опытный ас, капитан с двумя Железными Крестами на груди. Глядя на него, Морозов вспомнил где-то услышанную фразу Гитлера. Фюрер хвастливо уверял, что сражение в воздухе – истинно германская форма боя и что славяне не способны понять что – либо и авиации. Война же показала фашистам, какова советская форма боя, и битые лётчики «Люфтваффе» стали понимать её куда больше своего фюрера.

Участвуя в боях на Южном фронте, Морозов произвёл 135 боевых вылетов, из которых 40 заканчивались воздушными боями. В них он лично сбил 8 самолётов противника и 2 – в группе. Из лично сбитых один Ме-109 был уничтожен методом тарана в лобовой атаке. Командуя звеном, Морозов совершил 4 дерзких налёта на аэродромы противника, где было сожжено 17 самолётов. **(http://airaces.narod.ru/all12/moroz_aa.htm).**

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 671) старшему лейтенанту Морозову Анатолию Афанасьевичу присвоено 27 марта 1942 года.

Командир 9-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии подполковник Морозов А.А. трагически погиб 18 июня 1944 года. Похоронен в городе Щёлково Московской области. Всего успел сбить лично 11 и в группе 6 самолётов противника. Награждён орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, медалями. – **(http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/m/morozov_aa.htm).**

Из наградного листа Морозова А. А.17 июля 1941 года: « Участвовал во многих воздушных боях. За это время им сбито семь германских самолетов. Выполнял особо важные разведывательные полеты в глубоком тылу у противника. Во главе звена дважды летал на штурмовку обнаруженного и разведанного им же аэродрома противника в районе м. Роман, в результате штурмовки сжег на этом аэродроме до восьми самолетов противника. 3 июля 1941 г. вместе с лейтенантом Нагорным, возвращаясь на свой аэродром, был атакован в воздухе 12 истребителями типа «Мессершмитт». Боя принять не мог, так как горючее и патроны были на исходе. Самолет т. Морозова был сильно поврежден пулеметным огнем противника (расщеплена плоскость, перебита масло-магистраль, разбит элерон), и, несмотря на это, Морозов умелым маневром вышел из боя и благополучно приземлился на своем аэродроме.

...7.07.41 г. вечером участвовал в воздушном бою, догнав бомбардировщик противника, атаковал его и сбил. Не успев выйти из атаки, Морозов увидел, что на него в лобовую атаку идет истребитель противника. Морозов не уклонился от боя, наоборот, направил свой самолёт на него и таранил его. Оба самолёта разбиты. Лётчик Морозов спасся на парашюте, а фашистский лётчик взят в плен. Ходатайствую о присвоении старшему лейтенанту тов. Морозову Анатолию Афанасьевичу звания Героя Советского Союза. Командир 4-го иап майор Орлов». – **(Архив МО СССР, ф. 33, оп. 793756, д. 32, л. 111—112. Заверенная копия).**



Анисимов Виктор Васильевич — командир эскадрильи 5-го СБАП 21-й смешанной авиадивизии

3. Анисимов Виктор Васильевич. 28.11.1912 – 30.07.1941

Герой Советского Союза. Дата указа 27.03.1942.

Анисимов Виктор Васильевич – командир эскадрильи 5-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 21-й смешанной авиационной дивизии Южного фронта, капитан.

Родился 28 ноября 1912 года в посёлке Никольский Хутор, ныне город Сурск Пензенской области, в семье рабочего. Русский. Окончил неполную среднюю школу и школу фабрично-заводского ученичества. Работал помощником мастера на фабрике «Красный Октябрь».

В 1930 году окончил авиационную школу Гражданского воздушного флота (ГВФ) в Пензе, в том же году призван в ряды Красной Армии. В 1931 году окончил Одесскую военную авиационную школу пилотов, в 1934 году – курсы командиров экипажей. Член ВКП(б) с 1938 года. Участвовал в освободительном походе в Западную Украину 1939 года и в советско-финляндской войне 1939-1940 годов.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Воевал на Южном фронте.

Командир эскадрильи 5-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 21-й смешанной авиационной дивизии Южного фронта капитан Виктор Анисимов в первые недели войны, несмотря на сильные противодействия вражеских зенитчиков и «мессеров», произвёл 15 боевых вылетов на бомбардировку аэродромов и скоплений войск противника в районах населенных пунктов Галац и Исакча (Румыния), рек Прут, Бельбеки.

30 июля 1941 года, выполняя очередное боевое задание командования по уничтожению танковой колонны противника в районе города Умань Черкасской области Украинской ССР, капитан Виктор Анисимов направил свой поврежденный и объятый пламенем самолет на скопление танков и автомашин врага. Похоронен в братской могиле в селе Ладыжинка Уманского района Черкасской области Украины.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство капитану Анисимову Виктору Васильевичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Награжден орденами Ленина (27.03.1942; посмертно), Красного Знамени (1940). – **(http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=6860).**

Из наградного листа Анисимова В. В. 21 июля 1941 г.: «Капитан Анисимов за время боевых действий с 22 июня по 10 июля 1941 г. имеет 15 боевых вылетов с налетом 35 часов. Все его боевые вылеты полны героизма и отваги. С большевистской смелостью и отвагой т. Анисимов, несмотря на сильные противодействия ЗА и ИА, ведет свою эскадрилью на бреющем полете на выполнение боевых задач. Так, например, 25 июня эскадрилья производила бомбардировочный налет на аэродром Галац по скоплению войск противника в районе Исакча. Боевые задания т. Анисимов выполнил отлично, отличные прямые попадания в ангары, пожар аэродромных сооружений и деморализация войск противника в районе Исакча.

24 июня бомбардировочным ударом с бреющего полета по войскам противника на линии фронта деморализовал войска, а при форсировании р. Прут противником 4 июля 1941 г. т. Анисимов на бреющем полете с героизмом и отвагой уничтожил живую силу и мотомехчасти противника, наводя панику и ужас в войсках.

5 июля после данных разведки т. Анисимову была поставлена задача уничтожить самолеты противника на аэродроме Бобоку. Отважный летчик с бреющего полета уничтожил до 10 самолетов противника.

7 июля во время больших боев в районе Бельбеки т. Анисимов трижды на бреющем полете водил эскадрилью на цель по уничтожению живой силы и мотомехчасти противника, точным бомбардированием и метким огнем своих пулеметов деморализовал войска противника, чем способствовал развитию наступательного порыва наших войск, в результате противник в панике бежал к исходным своим позициям. Хладнокровный, отважный и мужественный командир, летчик, овладевший отличной техникой пилотирования в сложных метеоусловиях, всегда своевременно громил врага на земле и в воздухе.

За успешные боевые действия девятки капитана Анисимова полк дважды получил благодарность от бойцов, командиров и командования 14 ск и 2 кк. Героические подвиги капитана Анисимова и его девятки бомбардировщиков ПК-2 неоднократно освещались в армейской, фронтовой и центральной печати. Капитан Анисимов является подлинным героем Отечественной войны. Капитан Анисимов и его девятка служат примером и образцом боевого мастерства, доблести и геройства.

За мужество, беззаветную отвагу и героизм достоин правительственной награды, присвоения звания Героя Советского Союза. Командир 5-го сб авиаполка подполковник Котляр. Военком батальонный комиссар Курас». – **(Архив МО СССР, ф. 33, оп. 793756, д. 2, л. 236—237. Заверенная копия).**



Галкин Михаил Петрович -командир звена 4-го ИАП 20-й смешанной авиадивизии

4. Галкин Михаил Петрович. 12.02.1917 – 21.07.1942. Герой Советского Союза. Дата указа. 27.03.1942.

Галкин Михаил Петрович – командир звена 4-го истребительного авиационного полка 20-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии Южного фронта, лейтенант.

Родился 12 февраля 1917 года на прииске Кочкарь, ныне – в составе города Пласт Челябинской области, в семье рабочего. Русский. В четыре года стался круглым сиротой, воспитывался у дальней родственницы. В 1930 году окончил школу 1-й ступени.

В том же году начал трудовую деятельность на золотом прииске. Работал учеником слесаря, слесарем в механическом цехе. Позднее работал на строительстве подстанции Челябинской ГРЭС, на Северном руднике прииска Кочкарь хронометражистом. В 1934-1936 годах учился на рабфаке.

В 1936 по комсомольской путевке направлен в летное училище. В 1938 году окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу пилотов. Службу проходил в составе 4-го истребительного авиационного полка в Белоруссии. Участвовал в освободительном походе в Западную Белорус-

сию в 1939 году, в войне с Финляндией 1939-1940 годов. Был награжден орденом Красного Знамени. После окончания боев полк бы перебазирован на юг, в Одесский военный округ.

Здесь, 22 июня 1941 года Галкин М. П. вступил в бой с захватчиками в составе 20-й смешанной стрелковой дивизии. Летал на истребителях И-153 и И-16. К августу 1941 года лейтенант Галкин совершил 58 боевых вылетов, участвовал в 18 воздушных боях, в которых сбил 5 самолетов противника: 2 бомбардировщика Ju-88, 2 истребителя Ме-109 и 1 разведчик PZL-43. Был представлен к присвоению звания Герой Советского Союза.

В начале августа 1941 года на Крымском перешейке в одном из воздушных боёв был тяжело ранен. После госпиталя, в январе 1942 года направлен в город Новосибирск, на инструкторскую работу. Здесь узнал о присвоении высокого звания.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство лейтенанту **Галкину Михаилу Петровичу** присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 577).

В июне 1942 года, несмотря на ранения (в шее и руке оставались осколки), добился отправки на фронт. Прошел переучивание на самолет Як-7. Воевал с составе 283-го авиационного полка на Волховском фронте. Сбил еще три самолета противника. 21 июля 1942 года старший лейтенант Галкин не вернулся с боевого задания, был сбит в бою с бомбардировщиками в районе посёлка Кириши Ленинградской области. Только 1 октября пехотинцы обнаружили в лесу изрешечённый пулями Як-7 и останки лётчика – старшего лейтенанта Михаила Петровича Галкина. Похоронен на воинском кладбище в посёлке Будогощь Киришского района Ленинградской области. Награждён орденами Ленина (27.03.1942), Красной Звезды (19.05.1940). **–(http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=5840).**

Из наградного листа Галкина М. П. от 30 августа 1941 г.: «С начала боевых действий Красной Армии против германских фашистов совершил 58 боевых вылетов. Из них 13 боевых вылетов на самолете И-153, летал на штурмовку войск и сооружений противника. Сброшенными бомбами и пулеметным огнем уничтожил большое количество германских фашистов, автомашин, вооружения, боеприпасов и других военных материалов. 45 боевых вылетов совершил на самолете И-16 с мотором, выработавшим свой ресурс свыше 45 часов.

За время боевых действий участвовал в 18 воздушных боях, из них более половины боев провел с превосходящим числом истребителей противника. В этих воздушных боях сбил 2 бомбардировщика типа «Юнкерс-88», истребитель типа «Мессершмитт-109» и одного разведчика типа ПЗЛ-43.

В воздушных боях за нашу Родину проявил себя мужественным и отважным воином. 26 июля 1941 г. после выполнения боевого задания при возвращении на свой аэродром встретил 2 истребителя противника и смело вступил с ними в бой. На помощь лейтенанту Галкину пришел летчик капитан Филоненко, вражеские стервятники не выдержали атак наших летчиков и обратились в бегство. Лейтенант Галкин, несмотря на то, что в баках его самолета горючее было на исходе, бросился преследовать истребитель противника, догнал его и атаковал снова. После нескольких метких пулеметных очередей самолет противника стал терять скорость и упал на землю. Лейтенант Галкин благополучно вернулся на свой аэ-

родром. После посадки самолета мотор остановился, в баках не было горючего.

На другой день, 27 июля 1941 г., лейтенант Галкин, выполняя боевое задание, встретил разведывательный самолет противника, который разведывал сосредоточение наших частей. Лейтенант Галкин принял решение уничтожить разведчика. При сближении самолетов противник отвернулся, стремясь уйти на свою территорию. Лейтенант Галкин стал преследовать, догнал самолет противника и зажег его в воздухе. Вражеский самолет и летчик сгорели, фашисту не удалось доставить собранные сведения в свой штаб.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германскими фашистами и проявленные при этом мужество и геройство лейтенант Галкин Михаил Петрович достоин высокой награды, присвоения ему звания Героя Советского Союза». Командир 4-го иап майор Орлов. Военком 4-го иап батальонный комиссар Миронов. Начальник штаба 4-го иап подполковник Лохов. – **(Архив МО СССР, ф. 33, оп. 793756, д. 10, с. 150—153. Заверенная копия).**



Селиверстов Кузьма Егорович - командир звена 55-го ИАП 20-й смешанной авиадивизии

5. Селиверстов Кузьма Егорович. 14. 11. 1913 – 15. 10. 1941. Герой Советского Союза. Дата указа 27.03.1942.

Селиверстов Кузьма Егорович – командир звена 55-го авиационного истребительного полка 20-й смешанной авиадивизии 9-й армии Южного фронта, лейтенант.

Родился 14 Ноября 1913 года в деревне Ольхи, ныне Плавского района Тульской области, в семье крестьянина. Окончил 6 классов и аэроклуб. Работал на строительстве Московского метрополитена. С 1936 года Кузьма Селиверстов в Красной Армии. В том же году окончил Оренбургскую военную авиационную школу пилотов.

С Июня 1941 года Лейтенант К. Е. Селиверстов в действующей армии. Войну начал командиром звена, затем был заместителем и командиром эскадрильи, летал на самолётах И-16 и МиГ-3. С первых дней боёв зарекомендовал себя волевым командиром, отважным воздушным бойцом, смелым и мужественным лётчиком.

Ещё 6 Августа 1941 года командир 55-го ИАП Майор В. П. Иванов, представляя наградной материал на присвоение своему лётчику звания Героя Советского Союза, указывал: «Командир звена лейтенант Селиверстов Кузьма Егорович... за период с 22 июня по 1 Августа 1941 года в воздушных боях лично сбил 5 вражеских самолётов и 2 самолёта сбило звено Селиверстова. Имеет 132 боевых вылета. Командир звена лейтенант Селиверстов во всех воздушных боях показал исключительную хладнокровность, выдержку, железную силу воли и беспредельную преданность социалистической Родине.

За проявленные образцы мужества и героизма в борьбе с германским фашизмом, за лично уничтоженных 5 самолётов противника в воздушных боях и 2 сбитых самолётов звеном Селиверстова, достоин высшей правительственной награды – присвоения звания Героя Советского Союза».

15 Октября 1941 года вступил в бой с 4 Ме-109 в районе города Таганрог, был

подбит и погиб. Всего выполнил около 250 боевых вылетов. В воздушных боях сбил 9 самолётов противника лично и 2 – в группе, 4 – уничтожил на земле.

27 Марта 1942 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, посмертно удостоен звания Героя Советского Союза. Награждён орденом Ленина.

Похоронен в селе Малые Салы Мясниковского района Ростовской области. В селе Большие Салы, по инициативе однополчанина Селиверстова, трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина установлен бюст Героя. Его имя помещено на стелах в городе Тула и у холма Славы возле города Плавск, оно было присвоено пионерским дружинам во многих школах Ростовской области.

(Из книги воспоминаний Г. Г. Голубева – «Друзья мои лётчики». Москва, 1986 год.).

Первый Герой 16-го Гвардейского полка (55-го истребительного).

День 28 Июня 1941 года выдался душным. Селиверстов сидел в кабине «МиГа» с расстёгнутым воротником гимнастёрки. Время от времени он внимательно всматривался в небо. Поглядывал на самолёты своих ведомых и не выпускал из поля зрения КП, откуда оперативный дежурный мог в любое время подать сигнал на взлёт.

Здесь же, рядом с самолётом, сидели на баллоне со сжатым воздухом для запуска моторов техник самолёта воентехник 1-го ранга Клименко и механик сержант Половинкин. Они тоже внимательно осматривали небо, прислушивались к гулу пролетающих где-то вдали от аэродрома самолётов, по опыту зная, что каждое промедление с вылетом по боевой тревоге дорого обходится.

Оперативный дежурный лейтенант Сулима получил донесение с одного из дальних постов ВНОС, что в направлении Котовска идёт большая группа бомбардировщиков Ju-88. Сулима немедленно доложил начальнику штаба.

– Поднимай по тревоге дежурное звено и всю эскадрилью Барышникова! – приказал тот.

Одна за другой взвились в небо 3 зелёные ракеты, оставляя за собой искристый след.

– Тревога! К запуску! – скомандовал Селиверстов.

Через несколько секунд заработали моторы. Селиверстов и его ведомые Ратанов и Яковлев пошли на взлёт. Из укрытия по тревоге начали выскакивать лётчики. Они бежали к своим самолётам, размахивая планшетками и шлемофонами и поторапливая этим своих механиков, издали крича: «Запускай мотор!»

Дежурное звено разворачивалось с набором высоты в сторону линии фронта.

Селиверстов внимательно осмотрелся и, не обнаружив самолётов противника в своём районе, перевёл взгляд на землю. На аэродроме, оставляя за собой дорожки пыли, взлетали «МиГи». Недалеко от КП хорошо виднелась стрела, выложенная из белых полотнищ. Знак, который ориентировал лётчиков, указывал, где, в каком направлении находится противник. До войны наши истребители почти не оборудовались бортовыми радиостанциями. Поэтому лётчики в воздухе между собой все команды передавали с помощью сигналов – эволюциями самолёта, а с земли – с помощью выкладываемых из белых полотнищ сигналов. Лётчики хорошо знали эти сигналы и строго их выполняли. Так было и сейчас, хотя на «МиГах» уже стояли радиостанции РСИ-1.

Селиверстов понял, что фашисты летят бомбить Котовск, и, взяв курс на северо – восток, как указывала стрела, повёл звено навстречу врагу. За звеном Селиверстова потянулись и остальные лётчики, поднятые на перехват.

Через 5 – 6 минут показались хорошо знакомые Селиверстову очертания города. Он не раз со своими лётчиками пролетал над ним на высоте или проносился почти над самыми крышами. Но где же вражеская армада, какими тайными заоблачными тропами пробирается она, чтобы сбросить свой смертоносный груз на объекты?

Селиверстов напряжённо осматривает воздушное пространство и ведёт самолёт на снижение. Вот они, слева впереди, крадутся, словно хищные звери. На фоне лохматой облачности под самой её кромкой с запада шла большая группа самолётов. Увидели её Ратанов и Яковлев. В знак подтверждения покачали крыльями.

Расстояние между звеном наших истребителей и немецкими бомбардировщиками быстро сокращалось. Да, они привыкли безнаказанно летать по всей Западной Европе. Там их никто не сбивал. Там они считали себя полновластными хозяевами воздушного пространства. Думали они, что и здесь, на Восточном фронте, будут свободно разгуливать в небе России. Но фашистские лётчики ещё не знали характера советских лётчиков – истребителей...

Бомбардировщики были уже совсем близко. «Юнкерсы-88» с чёрными крестами на крыльях, фашистской свастикой на килях, выстроившись как на параде, шли без прикрытия истребителей.

Селиверстов подал сигнал: «Атакуем !»

И правым доворотом стал заходить в хвост первой девятке «Юнкерсов». Ратанов и Яковлев, разгадав замысел командира, устремились за ним. «Юнкерсы» сразу ощетинились огнём турельных пулемётных установок. Воздушные стрелки как по команде открыли плотный огонь по атакующему звену Селиверстова. Трассы бесчисленных очередей тянулись к нашим истребителям.

Селиверстов, Ратанов, Яковлев не дрогнули перед мощным огнём противника. Они всё ближе и ближе подходили к «Юнкерсам». МиГ-3 Яковлева первым подошёл к флагманскому «Юнкерсу». Яковлев наклонился к прицелу и увидел, как фашистский бомбардировщик с небольшим креном начал подворачивать влево, становясь на боевой курс. Его 2 мотора натуженно работали на полную мощность, оставляя за собой из выхлопных патрубков серые полосы отработанных газов.

Яковлев взял ручку управления на себя, и сразу же в перекрестии большого кольца прицела вырос камуфлированный фюзеляж Ju-88. Пора! Яковлев поставил большой палец на гашетку. Но воздушный стрелок, с флагманского «Юнкерса» не растерялся, увидев, что его атакует советский истребитель, и первым открыл огонь по настигающему его «МиГу». Яковлев, не отрываясь от прицела, затаив дыхание, тщательно прицелился и нажал гашетку. Из-под крыльев «МиГа» ярко блеснули 2 реактивных снаряда и понеслись вдогонку фашистскому бомбардировщику, но прошли мимо цели. Затем Яковлев открыл пулемётный огонь. Между Яковлевым и фашистским воздушным стрелком началась дуэль. Схлестнулись трассы пулемётов «МиГа» и фашистского бомбардировщика.

Эмоциональное напряжение достигало наивысшей степени. И вот тут хладнокровие и выдержка, точность действий помогают сманеврировать между трассами, почувствовать себя хозяином положения. Яковлев видит только перекрестие прицела и стремится лишь к одному – точнее поймать в прицел фашистского бомбардировщика. Палец решительно давит на гашетку ведения огня...

И вот за правым крылом флагмана «Юнкерсов» потянулась полоса густого дыма. Яковлев через прицел видел, как горящий самолёт выходит из повинове-

ния лётчика, круто разворачивается вправо, налезая на своего ведомого. Однако в этот момент МиГ-3 Яковлева, словно осаженный на полном скаку конь, вздыбился и задымил. Теряя высоту, он развернулся и пошёл в направлении аэродрома.

Между тем горящий флагманский бомбардировщик полностью потерял управление, завалился на крыло и врезался в землю. Не дотянул до своего аэродрома и младший лейтенант Николай Яковлев. Его истребитель, изрешечённый в бою, упал на родную землю.

Со второй атаки, после Яковлева, лейтенант Селиверстов сбил ещё один фашистский самолёт. Боевой порядок головной девятки вражеских бомбардировщиков сразу же рассыпался. Нарушилось и огневое взаимодействие между воздушными стрелками. Идя на разных дистанциях и интервалах, они не могли вести эффективный и массированный огонь по нашим атакующим истребителям.

В это время подоспели и остальные «МиГи», взлетевшие вслед за звеном Селиверстова, и с ходу вступили в бой. Викторов, Зыбин, Мамедов, пристроившись к уходящим «Юнкерсам», открыли по ним огонь.

Шестёрка Барышникова атаковала вторую девятку бомбардировщиков. Десятки «эрэсов», град пуль, прочерчивая в воздухе огненные нити, обрушились на «Юнкерсов». Загорелся и стал падать ещё один вражеский самолёт. Нарушился строй и второй вражеской группы. Фашистские лётчики, поспешно, без прицеливания, бросали бомбы и, разворачиваясь, уходили домой.

К. Селиверстов, К. Иванов, И. Назаров, Л. Дьяченко, Н. Барышников и другие вновь и вновь, прорываясь сквозь заградительный огонь бомбардировщиков, атаковали фашистов. В районе Котовска и по пути от него на запад горели сбитые «Юнкерсы».

Наши истребители с почти пустыми бензобаками возвращались домой. Первым приземлился МиГ-3 Селиверстова с бортовым номером «12», за ним – остальные. Ожидавшие около КП командир полка и начальник штаба заметили, что 3-го самолёта из звена Селиверстова нет.

Возбуждённые боем, Селиверстов и Ратанов соскочили с кузова прибывшей на КП машины и подошли к командиру полка.

– Товарищ майор! Докладывает командир звена лейтенант Селиверстов. На удалении 25 километров западнее Котовска встретили до 20 «Юнкерсов» и сразу же с правого разворота атаковали головную девятку. Сбили 5 самолётов противника. Яковлев на подбитом самолёте сел на вынужденную. Подошедшие чуть позже другие наши истребители сбили ещё несколько самолётов из второй девятки фашистских бомбардировщиков.

– Молодцы ! – похвалил командир. – А сейчас идите на КП к старшему лейтенанту Павленко и дайте данные для донесения.

Командир полка и начальник штаба с тревогой поглядывали на горизонт в сторону Котовска. Из вылетевших по тревоге на перехват лётчиков не вернулись двое: младший лейтенант Яковлев и старший лейтенант Ивачев. По докладу Селиверстова и Ратанова Яковлев был подбит и, очевидно, не дотянув до аэродрома, приземлился в поле. А что с Ивачевым? Время полёта уже вышло. Может быть, он совершил где-то вынужденную посадку?

Подошла машина с лётным составом второй группы, участвовавшей в вылете. Возбуждённые, в приподнятом настроении от успешно проведённого боя, лётчики подошли к командирам.

– Докладывайте, – строго сказал Иванов. – Сначала скажите, что с Ивачевым, почему он не вернулся?

– Товарищ майор! – первым начал Барышников. – Я видел в начале боя, как один дымивший «МиГ» уходил со снижением в южном направлении. Очевидно, это и был Яковлев. А Ивачев атаковал «Юнкерсов» вместе с нами, но, увлечённый атакой, я потерял его из виду, В это время все лётчики набросились на бомбёров. Кругом разрывы, сверкают пулемётные очереди и, конечно, в этой карусели трудно было разобраться. Сбил один «Юнкерс».

Далее о бое и результатах атак докладывали Зыбин, Назаров, Викторов, Мамедов, которые также сбили по одному бомбардировщику.

Результаты боя радовали, всех однополчан – шутка ли сбить 10 фашистских бомбардировщиков Ju-88 за несколько минут! Это была большая победа, большой успех, укрепивший уверенность в достоинствах нового самолёта МиГ-3. Но радость омрачалась неизвестностью того, что случилось с Яковлевым и Ивачевым. С течением времени тревога росла. Только поздним вечером, когда жизнь на аэродроме немного затихла, оперативный дежурный по КП лейтенант Сулима получил сообщение от жителей села Нубовка, что около него упал и разбился советский истребитель. Лётчик погиб. Найдены документы на имя Яковлева Николая Васильевича. Сулима доложил об этом начальнику штаба Матвееву. Тот приказал с рассветом отправиться к месту катастрофы и привезти останки героя.

Часом позже поступило сообщение и о втором лётчике – лейтенанте Ивачеве, который из-за повреждений самолёта вынужден был посадить свой истребитель в поле на живот.

Командир полка майор Иванов произвёл разбор, где подробно остановился на действиях каждого лётчика и, в особенности на героической атаке Яковлева, которая способствовала общему успеху, а также на атаках Ратанова.

В последнем бою особенно отличился командир звена лейтенант Селиверстов. Он лично уничтожил 2 «Юнкерса». На его счету было уже 3 немецких самолёта. Первую победу Селиверстов одержал 26 июня в районе города Бельцы, где в неравном бою на глазах у фашистских истребителей прикрытия сбил Ju-88.

Кузьма Егорович Селиверстов прибыл в полк в дни его формирования осенью 1939 года. Чуть ниже среднего роста, коренастый, хорошо сложенный, отличный спортсмен. Был он всесторонне развит, общительный. В его петлицах красовалось 2 «кубаря» – лейтенант, имеющий опыт службы в рядах Красной Армии. Он сразу проявил себя как знающий свое дело, волевой лётчик и был назначен на должность командира звена. Прежде чем стать лётчиком – истребителем, Селиверстов прошёл трудовую закалку: работал в колхозе, был трактористом, затем – метростроевцем.

После окончания аэроклуба и лётной школы Кузьма Селиверстов был направлен для прохождения дальнейшей службы в одну из строевых частей, где продолжал шлифовать своё боевое мастерство и учил подчинённых. Будучи уже в 55-м истребительном авиаполку, Селиверстов в числе первых вылетел на самолёте МиГ-3 и успешно освоил его боевое применение.

С первого же дня Великой Отечественной войны Кузьма Селиверстов храбро и мужественно сражался, вступая в схватку с численно превосходящим врагом, дрался до последнего патрона, всегда шёл на выручку боевых друзей, не знал усталости.

Вскоре за умелое руководство воздушными боями лейтенанта Селиверстова назначили командиром эскадрильи. К тому времени на его счету было 170 боевых вылетов, 60 воздушных боёв, 11 уничтоженных самолётов противника. В ожесточённых воздушных схватках с врагом ему приходилось трижды покидать горящий самолёт и, приземляться на парашюте. – **(http://airaces.narod.ru/all12/selivers.htm).**

Из книги Андрея Труда «Звездные кобры» рвутся в бой.

… В полку понятие об эскадрильях существовало только на бумагах у начальника кадров и начальника штаба. Практически сколотились две боевые группы. Группа на самолетах «МИГ-3», которая могла выполнять разведку, наносить штурмовые удары и вести воздушные бои, состояла из одних «стариков» во главе с В. Фигичевым. С ней, как правило, летал командир полка.

Вторую группу на «ишаках» и «чайках» возглавлял Кузьма Селиверстов. В эту группу включили и нас, прикрепив каждого к уже опытному летчику. Но так как на всех нас не хватало опытных ведущих, то Селиверстов организовал отдельное звено во главе с Данилом Никитиным, ведомым к нему избрали меня, ведущим второй пары стал Николай Науменко, а его ведомым – Владимир Бережной. Саша Молчанов, как избранный ранее по росту и сообразительности стал на свое место ведомым у Кузьмы Селиверстова. Нужно сказать, что этих двух людей, словно давным-давно искала судьба и, наконец, свела их вместе. Оба маленькие росточком, одинаково колючие по характеру, по находчивости, по смелости и выносливости, по рассудительности и деловым качествам. Даже жестикулируя руками, когда разбирался бой, сходились по своим каким-то особенным крючкам и быстроте. Если смотреть им в спины, трудно было различить кто где. Когда они стояли возле «ишака», то казалось, что конструктор Поликаропов сконструировал свой самолет по размерам именно для них. Зато в воздухе на этих маленьких истребителях эти два человечка бросались в самую гущу «мессершмидтов», сокрушая из пушек все, что встречалось им на пути.

На второй день, к вечеру, приехал командир полка и привез в своей эмке тело Кузьмы Егоровича. Разыскал часть, которая похоронила Селиверстова, забрал его из могилы и привез.

Рассказал нам всю трагедию гибели наших товарищей. Оказалось, что Ивачев с Деньгубом уже выполнили задание по разведке, возвращались домой. Это было установлено по тому признаку, что пехотинцы видели пару «ишаков», которые проскочили на бреющем полете через линию фронта и ушли на запад. Обратно они появились совсем неожиданно на высоте около двух тысяч метров. И в это время появилась группа немецких бомбардировщиков.

– И вот, два «ишака» с воем двигателей и пушечным огнем, – рассказывали командиру пехотинцы, спикировали на бомбардировщиков. Это было им хорошо видно. И с первой же атаки зажгли двух, которые горящими упали в расположение наших передовых подразделений. Два наших истребителя начали заходить на вторую атаку, но здесь появилось штук десять «мессершмиттов», и они зажгли наших ястребков. А часа через полтора, продолжали рассказ пехотинцы, над линией фронта появилось несколько групп «мессершмидтов», и откуда ни возьмись, с высоты на них свалился один ястребок, в первую очередь он развалил в воздухе «мессершмитта», затем завязался целый клубок. Немцы стреляли все по ястребку, а он бросался на них, как тигр на стаю волков. Казалось, что его мотор всех сильней гудел и он беспрерывно стрелял. Через некоторое время ястребок начал пи-

кировать вниз, за ним сзади шло шесть «мессершмиттов». Ястребок пикировал до самой земли, затем низко над землей пошел прямо. Здесь его настигли два «мессершмитта», а четыре шли сверху. Один из них дал по ястребку длинную очередь и ястребок упал. Только они очень удивились, когда вытащили летчика из обломков самолета: такой он был маленький ростом, а в небе дрался, можно подумать, что он великан. – Так закончил свой грустный рассказ командир полка, которого мы слушали, затаив дыхание.

Похоронили мы Кузьму Егоровича здесь же, в деревне Султан-Салы. Деревня была маленькая, в центре ее стояла церковь. Чтобы запомнить место, отмеряли двести шагов от двери церкви строго на восток, сами выкопали могилу. Техники смастерили добротный гроб. Опускали Кузьму Егоровича в могилу на собственных руках под гром стрельбы салюта. А Валентин Фи-гичев на МИГ-3 крутил головокружительный пилотаж, отдавая последнюю дань и почести своему другу. Поставили временный памятник: дюралевую пирамиду со звездочкой наверху. Вобщем, сделали все по нашему русскому обычаю как можно лучше для тех условий, в которых мы находились. Только одного условия не выдержали – там, где должна быть его фотография на памятнике, приварили металлическую пластину с надписью « Клянемся за тебя, Кузьма Егорович, отомстить врагу сполна. Мы придем к тебе с победой и поставим тебе вечный памятник.»

Кто бы тогда мог подумать, что через 36 лет автору этих строк воспоминаний выпадет большая честь, на открытии обелиска в честь Кузьмы Егоровича Селиверстова, Героя Советского Союза, рапортовать о наших победах, о том, что продолжая его, Кузьмы Егоровича, боевой счет, летчики 55-го истребительного полка, переименованного зимой 1942 года в 16-й гвардейский истребительный полк, за четыре года ненавистной всем нашим людям Отечественной войны вгонят в землю 618 фашистских стервятников, уничтожат более 5 тысяч фашистских солдат и 400 танков, более тысячи автомашин, 24 паровоза, 56 вагонов, 28 цистерн с горючим и многое другое.

Труд А. «Звездные кобры» рвутся в бой. Ростов н/Д, 2005. С. 136, 161-162.



Навроцкий Михаил Алексеевич - штурман 132-го СБАП 45-й авиадивизии

6. Навроцкий Михаил Алексеевич. 03.06.1911 – 09.04.1964. Герой Советского Союза.

Дата указа 27.03.1942.

Навроцкий Михаил Алексеевич – штурман экипажа 132-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 45-й смешанной авиадивизии 18-й армии Южного фронта, лейтенант.

Родился 3 октября 1911 года в селе Воскресенка (ныне – Пологовский район Запорожской области Украины). После окончания начальной школы и школы фабрично-заводского ученичества работал слесарем.

В 1933 году Навроцкий был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную армию. В 1938 году окончил курсы офицеров-связистов, в 1939 году – Харьковскую военную авиационную школу пилотов. Воевать в Великой Отечественной войне начал 23

июня 1941 г. в качестве штурмана самолёта 132-го скоростного бомбардировочного авиаполка 45-й авиадивизии Южного фронта.

132-й бомбардировочный авиационный полк перед началом войны базировался в Кировограде (СБ) и в Екатериновке (Пе-2). Летом 1941 года полки 45-й смешанной авиадивизии выполняли задачи по уничтожению переправ через реки Днестр и Южный Буг, уничтожению танковых и пехотных колонн противника в районах Скулени. 26 июня разрушали военные объект румынском городе Яссы. Командир дивизии полковник Батыгин лично водил группы по 66 самолётов. С 29 июня дивизия была передислоцирована под Винницу в состав 18-й армии Южного фронта и воевала в её составе до 23 октября 1941 года. Штурман Михаил Навроцкий в составе экипажа несколько раз вылетал на бомбёжку немецко-румынских войск и переправ противника через реку Днестр.

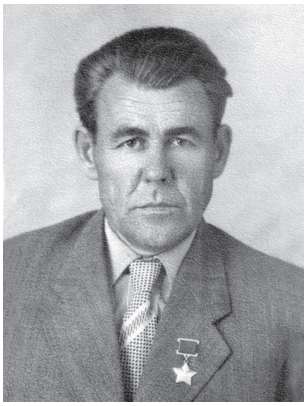
18 июля 1941 г. экипаж бомбардировщика Ар-2 в составе командира старшего лейтенанта Г. В. Локтева, штурмана лейтенанта М. А. Навроцкого и стрелка-радиста сержанта И. М. Бражникова получил задачу разрушить вражескую переправу через реку Днестр в районе сёла Бронница Могилёв-Подольского района Винницкой области и села Унгурь Окницкого района Молдавской ССР. При подлёте к цели бомбардировщик был атакован и подожжён вражескими истребителями Ме-109. Несмотря на это экипаж продолжил выполнение боевой задачи. При этом И. М. Бражников сбил один из вражеских истребителей, а Г. В. Локтев и М. А. Навроцкий сбросили бомбы точно в цель. Разбомбив переправу, экипаж по приказу командира покинул горящий самолёт. У парашюта Г. В. Локтева при отделении от самолёта стабилизатором были срезаны стропы, и лётчик погиб. М. А. Навроцкий и И. М. Бражников приземлились в расположении советских войск. Штурман нашёл тело Г. В. Локтева, завернул его в парашют и похоронил около села Бандышовка (Могилёв-Подольский район Украины). Благодаря самоотверженности экипажа наступление противника на этом направлении было приостановлено. Все члены экипажа были представлены к званию Героя Советского Союза.

23 февраля 1942 года приказом № 0140 командующего Южным фронтом генерал-лейтенанта Малиновского командир экипажа старший лейтенант Гавриил Владимирович Локтев (1909-1941) был посмертно награждён орденом Ленина. По всей вероятности командующий подписал этот приказ, не дождавшись ответа из Москвы на представление лётчика к званию Героя Советского Союза.

За образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года старшему лейтенанту М. А. Навроцкому и лейтенанту И. М. Бражникову присвоено звание Героя Советского Союза.

За время войны Михаил Навроцкий совершил более 50 боевых вылетов на бомбардировщиках СБ, Ар-2, ПЕ-2, Ту-2 для нанесения бомбовых ударов по живой силе и технике противника. С апреля 1943 года начальник воздушно-стрелковой службы 132-го бомбардировочного полка. С января 1945 г. штурман авиаэскадрильи 9-го запасного авиаполка, с сентября 1945 г. в запасе. Вновь призван в армию в апреле 1950 г. и с августа 1954 г. капитан Навроцкий окончательно ушёл из армии.

Жил в г. Днепропетровск (ныне Днепр, Украина), умер 9 апреля 1964 г, похоронен в своём родном селе Воскресенка Днепропетровской области. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, медалью «За боевые заслуги». – **(http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=5987).**



Бражников Иван Моисеевич
стрелок-радист 132-го СБАП
45-й авиадивизии

7. Бражников Иван Моисеевич. 14.11.1915 – 08.04.1991. Герой Советского Союза.

Дата указа 27.03.1942.

Бражников Иван Моисеевич – стрелок-радист 132-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 45-й смешанной авиадивизии 18-й армии Южного фронта, сержант (лейтенант).

Иван Бражников родился 1 (по новому стилю – 14) ноября 1915 года в Оренбурге в рабочей семье. Рано остался без родителей, воспитывался в детдоме. Окончил шесть классов школы, работал рабочим в литейном цехе. В ноябре 1937 года был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. Принимал участие в Польском походе РККА 1939 года. В 1941 году окончил школу младших авиационных специалистов.

С начала Великой Отечественной войны – на её фронтах: Южный, Юго-Западный, Калининский, 1-й Белорусский.

18 июля 1941 года экипаж бомбардировщика Ар-2 в составе командира старшего лейтенанта Г. В. Локтева, штурмана лейтенанта М. А. Навроцкого и стрелка-радиста сержанта И. М. Бражникова получил задачу разрушить переправу противника через реку Днестр в районе сёла Бронница Могилёв-Подольского района Винницкой области и села Унгурь Окницкого района Молдавской ССР. При подлёте к цели самолёт был атакован и подожжён вражескими истребителями МЕ-109. Несмотря на это экипаж продолжил выполнение боевой задачи, при этом Бражников сбил один из вражеских истребителей, а Локтев и Навроцкий сбросили бомбы точно в цель. Разбомбив переправу, экипаж по приказу командира покинул горящий самолёт. Локтев погиб при парашютировании, а Навроцкий и Бражников смогли приземлиться в расположении своих войск, нашли тело своего командира и захоронили его. Благодаря самоотверженности экипажа наступление противника на этом направлении было приостановлено.

За этот вылет все члены экипажа были представлены к званию героя Советского Союза. Навроцкому и Бражникову 27 марта 1942 года присвоено звание Героя Советского Союза, Г. В. Локтев посмертно награждён орденом Ленина. - **(http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=539).**

По другой информации, Бражников в бою 18 июля 1941 г. сбил один вражеский истребитель, а в бою 26 июля 1941 года сбил ещё три самолёта противника.

По информации, размещённой на сайте **–(https://persona.rin.ru/view/f/0/30383/brazhnikov-ivan-moiseevic)** этот знаменитый бой в котором Иван Бражников сбил три самолёта противника состоялся 26 июля 1941 года. В этот день экипаж бомбардировщика в составе командира Локтева, штурмана Навроцкого и стрелка-радиста Бражникова вылетел в сопровождении звена истребителей для нанесения удара по переправе через реку Днестр. При подходе к цели из-за облаков вывалилась десятка фашистских истребителей. Звено наших истребителей прикрытия завязало неравный воздушный бой. Бомбардировщик был атакован тремя немецкими «мессершмитами». Один из низ направился в хвост бомбардировщику. Но Бражников был начеку. Как только «мессер» подошел на близкую дистанцию, стрелок нажал гашетку пулемета, и трасса огня впилась в кабину «стервятника».

Самолет со свастикой на киле рухнул на землю. Теперь бомбардировщик атаковали два истребителя противника. Длинной очередью из пулемета Бражников сбил еще одного из них. Оставшиеся «мессеры» подошли вплотную к нашей машине и зажгли ее. Но экипаж продолжал полет к цели на горящем бомбардировщике, который мог взорваться в любую минуту. Вот и переправа. Бомбы, сброшенные залпом, сделали свое дело.

– Цель накрыта! – доложил штурман.

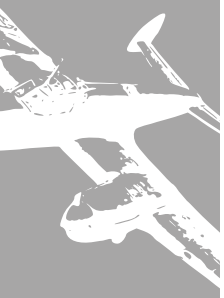
Локтев, маневрируя от зенитного огня, уходил с разворотом и со снижением домой. Вражеские истребители снова начали атаки, намериваясь добить бомбардировщик. Один «мессершмит» пронесся над экипажем, подставив свое «брюхо». Бражников всадил туда очередь из пулемета и подбил истребитель.

По приказу командира экипажа Бражников выпрыгнул из горящего самолета на парашюте. Приземлился в расположении своих войск. Обгорелых, чуть живых Навроцкого и Бражникова подобрали пехотинцы и оказали им помощь. Локтева нашли мертвым.

За время войны Иван Бражников совершил более 50 боевых вылетов на бомбардировщиках СБ, Ар-2, ПЕ-2, Ту-2 для нанесения бомбовых ударов по живой силе и технике противника. С августа 1943 года в военно-транспортной авиации: перевозил войска и технику, летал в тыл противника на оккупированную территорию.

С июня 1946 г. лейтенант Бражников в запас, и затем служил в органах МГБ. В 1954 г. в звании майора вышел в запас и работал на Орском машиностроительном заводе. Окончил 10 классов, два курса Оренбургского государственного педагогического института, работал заместителем директора Орского машиностроительного завода. С 1975 Г. жил в Оренбурге. Скончался 8 апреля 1991 года.

Бражников награждён орденами Ленина, Отечественной войны 1-й степени и Красной Звезды, а также медалями.



Глава 6. Их боевой путь начался в Молдавии

Летом 1941 года свой боевой путь начало в Молдавии много будущих талантливых военачальников и храбрых воинов Красной Армии. Среди них свои первые воздушные бои в военном небе Молдавии провели и молодые лётчики 20, 21 и 45-й смешанных авиационных дивизий ВВС Южного фронта.

Среди нескольких этих сотен известных воинов, Героев Советского Союза, есть несколько выдающихся лётчиков Великой Отечественной войны, о которых будет правильным рассказать в этой главе. В 1941 г. они не совершили великих подвигов, они только учились воевать. Но именно в жестоких боях первых дней войны в молдавском небе у них проявились те качества и начал складываться тот боевой опыт, который сделал впоследствии их известными на всю страну героями. В 1941 году здесь начало воевать более сорока будущих Героев Советского Союза, таких прославленных советских лётчиков-асов как трижды Герой Советского Союза, маршал авиации А. С. Покрышкин, дважды Герои Советского Союза Речкалов Г. А., Алелюхин А. В., Амет Хан Султан, Головачёв П. Я., Степаненко И. Н., Герой Советского Союза, маршал авиации Пстыго И. И. и другие лётчики-асы.

1. Покрышкин Александр Иванович – старший лейтенант, заместитель командира 1-й эскадрильи 55-го истребительного полка 20-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа – первый трижды Герой Советского Союза, маршал авиации.

А. И. Покрышкин родился 21 февраля (6 марта по новому стилю) 1913 г. в Ново-Николаевске Томской губернии. Советский летчик-ас. Сбил 59 вражеских самолетов лично и 6 в группе. Маршал авиации (1972). Первый трижды Герой Советского Союза (1943, 1944, 1944), кандидат военных наук (1969). А. И. Покрышкин второй/третий по результативности (после Ивана Кожедуба и Григория Речкалова) пилот-истребитель среди лётчиков стран антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне.

17 июня 1932 г. добровольцем ушел в Красную Армию. Окончил в 1933 г. Пермскую авиационную школу авиатехников и в 1934 г. курсы усовершенствования технического состава ВВС Красной Армии имени К. Е. Ворошилова при 1-й военной школе авиатехников в Ленинграде. После окончания с отличием в ноябре 1939 г. Качинской Краснознамённой военной авиационной школы имени А. Ф. Мясникова лейтенант Покрышкин направлен младшим лётчиком в 55-й истребительный авиационный полк, входивший в состав ВВС Одесского военного округа. Полк базировался в Кировограде, а в 1940 году был передислоцирован в Бельцы.

22 июня 1941 г. Покрышкин встретил в должности заместите-

ля командира первой эскадрильи 55-го истребительного авиаполка. Его первая воздушная схватка закончилась бедой: по недоразумению он подбил советский самолёт 211-го бомбардировочного полка своей же 20-й смешанной авиадивизии – лёгкий бомбардировщик Су-2, приняв его за вражеский. Его пилот, командир эскадрильи капитан Гудзенко выжил, но штурман Семёнов погиб.

В бою 26 июня 1941 г. он одержал свою первую победу, сбив во время разведки истребитель Мессершмитт Bf.109. 3 июля он одержал еще одну победу, но был подбит немецким зенитным орудием за линией фронта и четыре дня пробирался в свою часть. Во время первых недель войны Покрышкин, увидев, как устарела тактика советских ВВС, начал заносить свои идеи в записную книжку. Он аккуратно записывал все детали воздушных боёв, в которых участвовал он и его друзья, и делал детальный анализ. Осенью 1941 г. его подбили во второй раз. Но и тогда он сумел приземлиться. Покрышкин несколько раз был близок к гибели.

Зимой 1941 г. Покрышкин, управляя МиГ-3, взлетел, несмотря на грязь и дождь, после того, как двое других пилотов разбились, пытаясь взлететь. Его задание состояло в том, чтобы определить местонахождение танков фон Клейста, которые были остановлены перед городом Шахты и затем были потеряны советской разведкой. После того, как он, несмотря на кончавшееся топливо и тяжёлые погодные условия, смог вернуться и доложить эту важную информацию, его наградили орденом Ленина. К середине ноября 1941 г. выполнил 190 боевых вылетов, в том числе подавляющее большинство – 144 вылета – на штурмовку наземных войск врага.

В 1942 г. продолжал воевать на Южном и Северо-Кавказском фронтах в составе того же 55-го истребительного авиаполка. «За образцовое выполнение боевых задач и проявленное при этом мужество и героизм личного состава» полк 7 марта 1942 г. был переименован в 16-й гвардейский истребительный авиационный полк. С августа 1942 г. командир эскадрильи. В конце августа 1942 года с полком убыл в тыл для переформирования и переобучения на новые самолёты. Полк осваивал новые типы истребителей, сначала Як-1, а затем поставлявшийся по ленд-лизу американский «P-39N Аэрокобра».

За 1942 год сбил 1 немецкий самолёт лично и 1 – в группе (обе победы – июль-август). С 8 апреля 1943 г. 16-й гвардейский полк вернулся на фронт и сразу же включился в воздушные сражения на Кубани. 9 апреля 1943 г., во время первого же своего вылета на новом самолёте «Аэрокобра» с бортовым номером «100», с позывным «белая сотка», Покрышкин сбил Bf.109. В воздушных боях на Кубани против прославленных немецких истребительных авиасоединений Покрышкин проявил себя во всём блеске таланта умелого воздушного бойца и мастера тактики. Его новые тактические приёмы для патрулирования воздушного пространства, такие как «скоростные качели», «кубанская этажерка», и использование наземных радаров, а также продвинутая наземная система контроля принесли советским ВВС первую большую победу над люфтваффе.

В большинстве вылетов Покрышкин брал на себя самую трудную задачу – сбить ведущего. Как он понял из опыта 1941-1942 годов, подбить

ведущего значило деморализовать противника и часто этим заставить его вернуться на свой аэродром. За апрель 1943 года он сбил 10 немецких самолётов. Тогда же Покрышкин получил своё первое звание Героя Советского Союза (указ Президиума Верховного Совета СССР от 24 апреля 1943 года).

В конце апреля 1943 г. только в одном бою он сбил сразу пять немецких самолётов. За май 1943 г. он сбил 12 самолётов и 2 – в июне. Вторую звезду Героя Советского Союза Покрышкин получил 24 августа 1943 г. В воздушной битве на Кубани он сбил лично 22 самолёта врага, стали асами многие его ученики, а Покрышкин приобрёл всесоюзную славу. С ноября 1943 г. – заместитель командира 16-го гвардейского истребительного авиационного полка.

1943 год стал «звёздным часом» Покрышкина – в этом году он сбил лично 38 самолётов врага. С января по май 1944 г. Покрышкин с полком находился в тылу на переформировании.

С марта 1944 г. он – командир 16-го гвардейского истребительного авиаполка. Новая должность не позволяла ему так же часто, как раньше, вылетать на боевые задания. Он должен был уделять больше времени командованию частью, управляя действиями своего полка с командного пункта. С начала мая 1944 г. – вновь в боях на 2-м Украинском и с июля – на 1-м Украинском фронтах.

В мае 1944 г. Покрышкин принял командование 9-й гвардейской авиадивизией, в июне получил звание полковника. Во второй половине 1944 г., когда Покрышкин был уже дважды Героем и командиром истребительной дивизии, начальство, очевидно, из соображений безопасности, запретило ему летать. Но Александр Иванович этому запрету не подчинился. Водил в бой и учил молодых летчиков. И росло количество его собственных воздушных побед. 19 августа 1944, после 550 боевых вылетов и 53 официальных побед, Покрышкин был награждён Золотой Звездой Героя Советского Союза в третий раз. Он стал первым трижды Героем Советского Союза в стране.

Дивизия под его командованием получила почётное наименование «Берлинская» и была награждена тремя орденами. Сам Покрышкин последний боевой вылет выполнил 30 апреля 1945 года. Участвовал в параде Победы 1945 года как знаменосец 1-го Украинского фронта.

Сколько самолетов сбил Александр Покрышкин?

Официально считается, что за годы войны Покрышкин совершил 650 вылетов, провёл 156 воздушных боев, сбил 59 вражеских самолётов лично и 6 – в группе. Сам Покрышкин в частной беседе с В. М. Молотовым сказал, что сбил более 80 самолётов противника, но искать подтверждение этих побед бессмысленно.

Также Покрышкин нередко отдавал сбитые им самолёты на счета подчинённых (в основном, ведомых), стимулируя их таким образом. Это было достаточно распространённым явлением. Уже после смерти Александра Ивановича, разбирая его архив, были обнаружены старые записные книжки, которые при жизни летчик никому не показывал. Из них следует, что лично сбитых у него значительно больше, чем считается. Исследователи, проанализировав боевую деятельность Покрышкина, изучив архивные

материалы и свидетельства однополчан подсчитали, что Александр Покрышкин лично уничтожил 116 вражеских самолетов. В полку под командованием А. И. Покрышкина служили и другие прославленные лётчики, в том числе дважды Герои Советского Союза А. Ф. Клубов и Г. А. Речкалов, а также Герои Советского Союза И. И. Бабак, В. Е. Бондаренко, Г. Г. Голубев, Н. М. Искрин, В. П. Карпович, С. И. Лукьянов, К. Е. Селиверстов, Н. А. Старчиков, К. В. Сухов, Н. Л. Трофимов, А. И. Труд, В. И. Фадеев, А. В. Фёдоров, В. А. Фигичев.

После войны А. И. Покрышкин занимал командные должности в войсках ПВО СССР. Командовал авиационными дивизией, корпусом, армией. С июля 1968 года – заместитель Главнокомандующего Войсками ПВО СССР. С января 1972 года – председатель Центрального комитета ДОСААФ. С ноября 1981 г. – военный инспектор-советник Группы генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

А. И. Покрышкин автор нескольких книг о войне. Скончался 13 ноября 1985 г. в Москве, похоронен на Новодевичьем кладбище. В память о прославленном летчике названы многие улицы, площади, проспекты и установлены памятники в разных городах. В 2009 г. открыт Сибирский авиационный кадетский корпус имени А. И. Покрышкина.

2. Пстыго Иван Иванович – лейтенант, 211-й легкобомбардировочный полк 20-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа – Герой Советского Союза, маршал авиации.

Пстыго И. И. – советский военачальник, маршал авиации (1975), Герой Советского Союза (1978), родился 10 апреля 1918 г. в белорусской крестьянской семье, которая эвакуировалась в Башкирию в 1914 г. с началом Первой мировой войны.

Весной 1936 г. по путевке комсомола, Иван Пстыго был направлен на учебу в Энгельсское военное авиационное училище. После окончания училища в 1940 г., лейтенанта Пстыго назначили командиром Су-2 в 211-й бомбардировочный авиаполк, расположенный на аэродроме Котовск у границы с Румынией. Свой первый боевой вылет он совершил днем 22 июня 1941 г., действуя по колонне войск наступавших захватчиков. Всего на Су-2 он совершит 21 боевой вылет. Затем было тягостное отступление – сначала к Дону, а потом до Сталинграда. Оставшись «безлошадным», как говорили в авиации, он переучился на штурмовик Ил-2.

С мая 1942 г Пстыго в 504-м штурмовом авиаполку в состав 226-й штурмовой авиадивизии на Юго-Западном фронте. Всю войну Иван Пстыго летал ведущим, водил группы Илов на штурмовку войск противника на шести фронтах. Десятки танков, автоколонн, переправ врага уничтожили группы «горбатых», которых водил молодой командир эскадрильи. Победы, конечно, давались нелегко – его трижды подбивали, но и он сбил три немецких истребителя.

Позже, уже став командиром полка, он водил своих летчиков в небе над Белоруссией, Польшей и, наконец, над самой Германией. День Победы встретил в звании подполковника, командира 893-го штурмового Витебского Краснознамённого авиационного полка, добивавшего с воздуха

деморализованные остатки немецких войск. Всего за годы войны Пстыго совершил 164 боевых вылета, сбив в воздушных боях лично 3 вражеских истребителя (один из них – в лобовой атаке).

Из воспоминаний маршала Пстыго: «Я за всю войну набрал 164 полета, а кто пришел в 43-м и даже в 44-м, набрали по 300 боевых. Потому что я в 43-м был уже командиром полка, и разрешение на каждый вылет должен был испрашивать у командира дивизии и даже корпуса. Да и немцев в воздухе стало поменьше. В 41-м за 30 эффективных, с подтверждением результатов, боевых вылетов давали Героя. Потом критерием стали 70 вылетов, а потом уже за 100».

После Победы Пстыго был назначен на Дальний Восток, где успешно командовал авиационными группами, дивизией и корпусом, переучился на реактивную технику и получил генеральское звание. В 1957 г. окончил Военную академию Генерального штаба, год был заместителем командующего ВВС Ленинградского военного округа, а в 1958 г. Пстыго назначили первым заместителем командующего ВВС Группы советских войск в Германии, а затем в 1960 г. и командующим – мощной авиационной группировки, включавшей в себя более 30 авиаполков разных родов авиации. В подчинении командарма 16-й воздушной армии Пстыго находилась группировка в 64 000 человек личного состава, 1700 самолётов.

Тогда самолёты НАТО неоднократно залетали на территорию ГДР. После того как по команде Пстыго подчинённые ему истребители МиГ-21 за 2 года сбили 9 американских самолётов-нарушителей, натовские лётчики перестали залетать на территорию ГДР. В течение шести лет И. И. Пстыго успешно руководил мощным авиационным объединением, которое первым в стране получало новую авиатехнику.

С 1967 г. генерал-полковник И. И. Пстыго – заместитель главнокомандующего ВВС по боевой подготовке. В 1968 г. ему присвоено почетное звание заслуженного военного летчика СССР. В 1975 г. И. И. Пстыго было присвоено звание маршала авиации, а через два года его назначили начальником Центральной инспекции безопасности полетов авиации Вооруженных сил СССР. Ему удалось в течение шести лет добиться почти на треть снижения аварийности. Маршал И. И. Пстыго был руководителем Инспекции вплоть до 1983 г., до перехода Группу генеральных инспекторов Министерства обороны Советского Союза. Всего за плечами Пстыго 59 лет военной службы. Освоил 52 типа самолётов, лётный стаж 42 года. В небе провёл 7500 часов. Многим крылатым машинам, например, МИГ-21, МИГ-23, он дал путёвку в жизнь.

Во время войны Иван Иванович Пстыго дважды представлялся к званию Героя Советского Союза, но награждению тогда помешал арест отца во время репрессий 30-х годов. Справедливость восстановили только в 1978 году. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 апреля 1978 г. «...за личное мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, большой вклад в подготовку и повышение боевой готовности войск в послевоенный период, освоение сложной боевой техники» маршалу авиации Пстыго И. И. присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1983 г. по достижению предельного возраста вышел в отставку, жил в Москве. Умер 23 февраля 2009 г., похоронен на Троекуровском кладбище в Москве.

3. Речкалов Григорий Андреевич – младший лейтенант, лётчик 1-й эскадрильи 55-го истребительного полка 20-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор.

Г. А. Речкалов – родился 9 февраля 1918 (или 1920) г. в крестьянской семье в деревне Худяково Ирбитского уезда Пермской губернии (ныне посёлок Зайково Ирбитского района Свердловской области России. Когда Григорий Речкалов учился в школе, его семья переехала в село Бобровку под Свердловском.

В 1937 г. по комсомольской путёвке направлен в Пермскую военную школу лётчиков и в 1939 г. в звании сержанта был зачислен в 55-й авиационный истребительный полк в Кировограде. За время службы в полку участвовал в походе на Бессарабию. 22 июня 1941 г. полк дислоцировался на аэродроме совхоза «Красный Маяк», в селе Семеновка, на окраине города Бельцы. Григорий Речкалов служил вместе с Александром Покрышкиным в одной эскадрилье.

22 июня 1941 г. Речкалов вернулся в расположение полка из Одессы, где врачебно-летная комиссия списала его с летной работы по причине обнаруженного дальтонизма. В полку к тому времени уже были первые жертвы, вовсю кипела боевая работа. Доложив о прибытии в часть и списании, он тут же получил свое первое боевое задание – на своей «Чайке» отвезти документы в соседнюю часть. На заключение ВЛК о негодности младшего лейтенанта Речкалова к летной работе начальник штаба полка майор Матвеев даже не обратил внимания. Было не до того.

Первую воздушную победу Речкалов одержал 27 июня, сбив реактивным снарядом немецкий Ме-109. Через месяц после начала войны, уже имел на своем счету три сбитых самолета. 26 июля 1941 г. Речкалов при штурмовке вражеской переправы через реку Днестр в районе Дубоссар был тяжело ранен разорвавшимся снарядом в правую ногу, но привел свой И-16 на аэродром. Перенёс три операции в 3-х госпиталях.

С февраля 1942 г. командир звена в 4-м запасном авиационном полку, где переучивался на Як-1. В апреле 1942 г. сбежал из запасного полка и вернулся в родной, уже 16-й гвардейский истребительный авиационный полк. В полку он освоил американский истребитель «Аэрокобра».

С весны 1943 г. полк вступил в бои с противником на Кубани. За первые две недели боёв Григорий Речкалов сбил 19 самолётов противника, причём в трёх боевых вылетах он сбил по 2 самолёта, а в одном – 3. Обычно летал ведущим пары в группе своего друга и командира Александра Покрышкина. 24 мая 1943 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. 2 октября 1943 г. командир эскадрильи Речкалов «за лично 3 сбитых самолета противника в одном воздушном бою 01.10.43 г.» награжден орденом Александра Невского. 29 октября 1943 г. капитан Речкалов назначен штурманом полка.

К июню 1944 г. заместитель командира полка Речкалов совершил 415 боевых вылетов, участвовал в 112 воздушных боях и сбил лично 48 самолётов противника и 6 в группе. За новые боевые подвиги гвардии капитан Речкалов Григорий Андреевич Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 г. награждён второй медалью «Золотая Звезда».

С 15 июля 1944 г. по 28 февраля 1945 г. временно исполнял обязанности командира 16-го гвардейского истребительного Сандомирского полка. 15 апреля 1945 г. был назначен инспектором по пилотированию 6-го гвардейского истребительного корпуса.

Всего за время войны Речкаловым было совершено 450 боевых вылетов, 122 воздушных боя. Данные о сбитых самолётах разнятся. По официальным источникам им сбито 56 самолётов и 6 самолётов в группе. По другим данным Речкалов лично сбил 61 самолёт противника. В наградных листах (как и у Александра Покрышкина) отсутствуют 3 воздушные победы Речкалова, одержанные им в 1941 г. (в связи с утратой документов 55-го истребительного авиаполка за тот период). Тем не менее, эти победы отражены в документах 20-й смешанной авиадивизии, что даёт полное основание включить их в боевой счёт лётчика. Всего воздушных побед: 61+4.

После войны Григорий Речкалов продолжал службу в военно-воздушных силах. Занимал должности заместителя командира и командира 10-й, 236 и 146-й авиационных истребительных дивизий. С 17 декабря 1957 г. генерал-майор Речкалов – заместитель командующего истребительной авиацией отдельной Дальневосточной армии ПВО. С октября 1958 г. Речкалов начальник отдела боевой подготовки Новосибирского корпуса ПВО. В 1959 г. он был уволен в запас. Жил в Москве, умер 22 декабря 1990 г. Похоронен рядом с матерью на кладбище посёлка Бобровский Сысертского городского округа Свердловской области. Г. А. Речкалов – почетный гражданин г. Бельцы. Григорий Речкалов автор 5 книг, в том числе книги «В небе Молдавии». – Кишинёв: Картя молдовеняскэ, 1967, 1979. Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/rechkalov_ga/index.html

4. Алелюхин Алексей Васильевич – лейтенант, лётчик 69-го истребительного авиационного полка 21-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа – дважды Герой Советского Союза, генерал-майор.

А. В. Алелюхин родился 30 марта 1920 г. в селе Кесова Гора (ныне Кесовогорского района Тверской области России) в семье рабочего-железнодорожника. В Красной Армии с января 1938 г. Окончил Борисоглебскую военную авиационную школу имени В. П. Чкалова в 1939 г. Служил в 69-м истребительном авиационном полку ВВС Одесского военного округа. В июне-июле 1940 г. участвовал в походе РККА в Бессарабию.

Принимал участие в Великой Отечественной войне с первых дней, сражаясь на самолёте И-16 в составе 69-го истребительного авиационного полка. Участвовал в приграничных сражениях в Молдавии и в обороне Одессы. В бою 2 сентября 1941 г. был легко ранен в ногу. Первую воздушную победу одержал 3 октября 1941 г., сбив румынский истребитель PZL

Р.24 у села Дальник под Одессой. Приказом по войскам Южного фронта № 016 от 5 декабря 1941 г. был награждён своей первой наградой – орденом Красного Знамени – за 83 боевых вылета в июне-октябре 1941 года.

В марте 1942 полк, перевооружённый на новые истребители ЛаГГ-3, одним из первых в советских ВВС стал гвардейским – 9-м гвардейским истребительным авиационным полком. Летом 1942 год Алелюхин одержал две личные воздушные победы. К началу апреля 1943 г. командир эскадрильи 9-го ГвИАП гвардии капитан Алелюхин выполнил 265 боевых вылетов, провёл 65 воздушных боёв, в которых лично сбил 11 самолётов противника и 6 в группе. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 г. А. В. Алелюхину присвоено звание Героя Советского Союза.

Особенно результативным стал для аса период с июня по август 1943 г, когда он одержал 13 личных воздушных побед. С августа 1943 по май 1944 г. воевал на американском истребителе P-39 Aircobra. К 27 октября 1943 г. выполнил 410 боевых вылетов, провёл 58 боевых штурмовок, участвовал в 114 воздушных боях, в которых лично сбил 26 самолётов врага, и за образцовое выполнение боевых заданий командования 1 ноября 1943 г. награждён второй Звездой Героя Советского Союза.

Окончил войну заместителем командира 9-го гвардейского истребительного авиаполка. Свою последнюю победу одержал в небе над Берлином 12 апреля 1945 г., сбив Fw-190. Всего за годы войны совершил 601 боевой вылет, провёл 123 воздушных боя, сбил лично 32 самолёта противника. По другим данным провёл 258 воздушных боёв, лично уничтожил 40 вражеских самолётов и ещё 17 в составе группы.

После войны был командиром полка и учился в Военной академии имени М. В. Фрунзе. С ноября по декабрь 1950 г. полковник Алелюхин участвовал в Корейской войне в должности заместителя командира 151-й истребительной авиационной дивизии против авиации США над территорией Северной Кореи. С ноября 1950 по март 1952 г. – командир 28-й истребительной авиационной дивизии, которая также принимала участие в Корейской войне. Затем служил в Главном штабе ВВС, на командных должностях в Белорусском и Московском военных округах, преподавал в Военно-воздушной академии в Монино.

В отставку генерал-майор авиации А. В. Алелюхин вышел в августе 1985 г., умер 29 октября 1990 года в Москве.

5. Амет-Хан Султан – младший лейтенант, лётчик 4-го истребительного авиационного полка 20-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа – майор, дважды Герой Советского Союза.

Амет-Хан Султан родился 25 октября 1920 г. в селе Алупка Ялтинского уезда Таврической губернии Российской империи (ныне г. Алупка, городской округ Ялта, Республика Крым) в семье рабочего. Его отец был лакцем, выходцем из Дагестана, мать – крымская татарка.

Уже 22 июня 1941 г. младший лётчик 4-го истребительного авиационного полка Амет-Хан Султан выполнил несколько боевых вылетов на истребителе И-153 на разведку и штурмовку наступающего врага. Участво-

вал в оборонительных боях в Молдавии. Свою первую воздушную победу Амет-Хан Султан одержал 31 мая 1942 г. защищая от немецких бомбардировщиков город Ярославль. Израсходовав в атаках весь боезапас, он таранил на своём «Харрикейне» вражеский бомбардировщик «Юнкерс-88», ударив его левой плоскостью снизу. При ударе самолёт Амет-Хана застрял в загоревшемся «юнкерсе». Лётчику удалось выбраться из кабины своего самолёта и воспользоваться парашютом. За подвиг, совершённый в небе над Ярославлем, лётчик был награждён орденом Ленина.

В боях в небе Сталинграда он зарекомендовал себя как признанный ас и был включён в состав 9-го гвардейского истребительного авиационного полка, своеобразной сборной советских лётчиков, созданной для противодействия немецким асам. В состав этой группы, кроме него, вошли признанные асы: будущие дважды Герои Советского Союза Владимир Лавриненков, Алексей Рязанов, Иван Степаненко и будущие Герои Советского Союза Иван Борисов и Борис Ерёмин. Под Сталинградом Амет-Хан был сбит и второй раз спасся с помощью парашюта. В составе этого полка Амет-Хан Султан воевал до конца войны. Последний свой воздушный бой гвардии майор Амет-Хан Султан провёл 29 апреля 1945 года над находящимся в черте Берлина аэродромом «Темпельхоф», сбив «Фокке-Вульф 190».

Всего за время войны Амет-Хан Султан совершил 603 боевых вылета (из них 70 – на штурмовку живой силы и техники противника), провёл 150 воздушных боёв, в которых сбил лично 30 и в составе группы 19 самолётов противника.

Звание Героя Советского Союза командиру эскадрильи 9-го Одесского Краснознамённого гвардейского истребительного авиационного полка капитану Амет-Хану Султану присвоено 24 августа 1943 г. Второй медалью «Золотая Звезда» помощник командира по воздушно-стрелковой службе того же полка гвардии майор Амет-Хан Султан награждён 29 июня 1945 г.

После окончания войны, прославленный ас становится лётчиком-испытателем Лётно-исследовательского института в Жуковском. За короткий срок он выдвинулся в число лучших испытателей. В июне 1949 г. совместно с И. Шелестом на самолёте Ту-2 проводит первую в стране полностью автоматическую дозаправку в воздухе. 23 сентября 1961 г. Амет-Хану Султану было присвоено звание «Заслуженный лётчик-испытатель СССР». За время лётной работы он освоил около 100 типов летательных аппаратов, его налёт составил 4237 часов.

Жил в городе Жуковский Московской области. Погиб 1 февраля 1971 г. при выполнении испытательного полёта на летающей лаборатории Ту-16, предназначенной для испытания нового реактивного двигателя. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

6. Головачёв Павел Яковлевич – младший лейтенант, лётчик 168-го истребительного авиационного полка 21-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа – дважды Герой Советского Союза, генерал-майор.

П. Я. Головачёв родился 15 декабря 1917 г. в семье крестьянина в деревне Кошелёво Буда-Кошелёвской волости Могилёвской губернии, ныне Бу-

да-Кошелёвский район Гомельской области Белоруссии. В 1938 г. по комсомольской путёвке направлен в 8-ю Одесскую военную авиационную школу пилотов имени П. Д. Осипенко, которую окончил в конце 1940 г. Службу начал в 168-м истребительном авиационном полку, который формировался с сентября 1940 г. по 1 января 1941 г. в Одесском военном округе на аэродроме г. Кировоград в составе 45-й смешанной авиационной дивизии ВВС. В мае 1941 г. полк перебазировался на ст. Колосовка Одесской области и вошёл в состав 21-й смешанной авиационной дивизии ВВС Одесского округа.

Участвовал в приграничных боях в Молдавии с 22 июня 1941 г. Летал на штурмовку войск противника на И-16. На второй день войны сбил свой первый самолёт – Ме-109, но и сам был ранен. В октябре 1941 г. был переведён в состав 69-го Одесского авиационного полка под командованием Героя Советского Союза Л. Л. Шестакова.

Воевал в небе Сталинграда. Отличился в боях под Ростовом-на-Дону и на Донбассе. В марте 1943 года над Батайском в составе группы истребителей Як-1 вступил в бой с 100 бомбардировщиков и 60 истребителей противника. Умело маневрируя, защищая друг друга от неожиданных ударов, наши лётчики уничтожили 42 вражеских самолёта, потеряв 3 своих. В этом бою Головачёв довёл свой личный счёт до 18 побед.

Звание Героя Советского Союза командиру звена 9-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии старшему лейтенанту П. Я. Головачёву присвоено 1 ноября 1943 г. за 225 боевых вылетов, 92 воздушных боя и 17 лично сбитых самолётов противника. Второй раз высокого звания Героя Советского Союза удостоен 29 июня 1945 г. за 385 боевых вылетов и 26 лично сбитых самолётов противника. Свою последнюю победу одержал 25 апреля 1945 г. в небе Берлина (сбил 2 FW-190). Всего за время войны совершил 457 боевых вылетов, в 125 воздушных боях сбил лично 31 и в группе 1 самолёт противника.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Краснознамённую Военно-воздушную академию в 1959 году – Военную академию Генерального штаба. Генерал-майор авиации (1957) Головачёв служил на ответственных должностях в Советской Армии. Умер 2 июля 1972 г., похоронен в Минске.

7. Степаненко Иван Никифорович – сержант, лётчик 4-го истребительного авиационного полка 20-й смешанной авиационной дивизии 9-й армии/Одесского военного округа, дважды Герой Советского Союза, генерал-лейтенант.

И. Н. Степаненко родился 13 апреля 1920 г. в селе Нехайки, ныне Драбовского района Черкасской области Украины. В армии с 1940 года. В 1941 г. окончил Качинскую военную авиационную школу и направлен в 4-й истребительный авиационный полк 20-й смешанной авиационной дивизии Одесского военного округа. Молодой лётчик участвовал в приграничных боях в Молдавии в составе эскадрильи Анатолия Морозова, который за бои в небе Молдавии был удостоен звания Героя Советского Союза.

Затем Степаненко в ходе войны был командиром звена, заместителем командира и командиром авиационной эскадрильи 4-го истребительного

авиационного полка. Свою первую воздушную победу Степаненко одержал только 14 июля 1942 года, когда сбил немецкий пикировщик Ju-87. Уже в конце июля Иван Степаненко испытал новую большую радость – за 87 боевых вылетов и 9 воздушных боев, в которых сбил 2 вражеских самолёта, он был награждён орденом Красной Звезды. В начале сентября 1942 г. лётчика включили в спецгруппу для борьбы с немецкими асами – первое в советских ВВС подразделение, решавшее задачи «свободной охоты». Здесь его соратниками были Додонов, Бугарчев, Рязанов, Амет – хан Султан и другие в будущем прославленные советские ассы-истребители.

Участвовал в Сталинградской битве, боях на Кубани и Курской битве. К августу 1943 г. совершил 232 боевых вылета, в воздушных боях сбил 14 самолётов противника. За мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 апреля 1944 ему было присвоено звание Героя Советского Союза. 18 августа 1945 г. майор Степаненко награждён второй медалью «Золотая Звезда».

За время войны сражался на многих фронтах, совершил 414 боевых вылетов на истребителях четырёх типов, в 118 воздушных боях сбил лично 32 и в составе группы 9 самолётов противника. В воздушных боях был 6 раз подбит (садился на вынужденные посадки) и дважды ранен. В годы войны И. Н. Степаненко воевал на самолёте, на борту которого была нарисована карикатура на Геббельса.

После войны продолжал службу в строевых частях ВВС: командир эскадрильи, полка, дивизии, заместитель командира корпуса и авиационной армии. В 1949 г. окончил Военную академию имени М. В. Фрунзе, в 1957 году с отличием – Военную академии Генерального штаба. Командовал авиационными соединениями, освоил реактивные истребители МиГ-15, МиГ-17 и МиГ-23. Генерал-майор авиации И. Н. Степаненко с 1976 г. в запасе. Жил во Львове, затем – в Черкассах (Украина). Умер 31 мая 2007 г. Похоронен в Черкассах.



Покрышкин Александр Иванович - трижды Герой Советского Союза, маршал авиации



Пстыго Иван Иванович - Герой Советского Союза, маршал авиации.



Речкалов Григорий Андреевич - дважды Герой Советского Союза, генерал-майор



Алелюхин Алексей Васильевич - дважды Герой Советского Союза, генерал-майор



Амет Хан Султан - дважды Герой Советского Союза, майор



Головачёв Павел Яковлевич - дважды Герой Советского Союза, генерал-майор



Степаненко Иван Никифорович - дважды Герой Советского Союза, генерал-лейтенант



Анисимов Виктор Васильевич - Герой Советского Союза, 5-й бап 21-я сад



Асташкин Михаил Егорович - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Бондаренко Василий Ефимович - Герой Советского Союза, 68-й ИАП 21-й сад



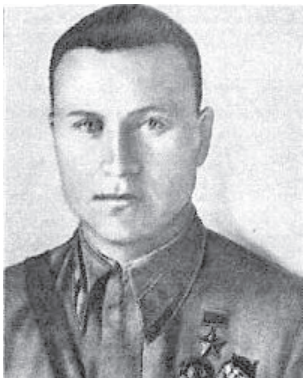
Галкин Михаил Петрович - Герой Советского Союза, 4-й ИАП 20-й сад



Гончаров Леонид Антонович - Герой Советского Союза, командир 131-го ИАП 45-й сад



Давидков Виктор Иосифович - Герой Советского Союза, 131-й ИАП 45-сад



Елохин Агей Александрович - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Исаев Николай Васильевич -Герой Советского Союза, генерал-майор



Искрин Николай Михайлович - Герой Советского Союза, 131-й ИАП 45-й сад



Карпович Викентий Павлович - Герой Советского Союза



Королёв Иван Георгиевич- Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Крюков Павел Павлович - Герой Советского Союза, генерал-майор



Куница Семён Андреевич - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Маланов Алексей Алексеевич - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Мальсагов Ахмед Татарханович - Герой Советского Союза - 5-й БАП 21-й сад



Морозов Анатолий Афанасьевич -Герой Советского Союза, командир 9-го гвардейского иап.



Полоз Пётр Варнавович - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21й сад



Рыкачёв Юрий Борисович- Герой Советского Союза, генерал-лейтенант



Селиверстов Кузьма Егорович-Герой Советского Союза



Серогодский Василий Александрович - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Сигов Дмитрий Иванович - Герой Советского Союза



Твеленев Михаил Степанович - Герой Советского Союза



Топольский Виталий Тимофеевич - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



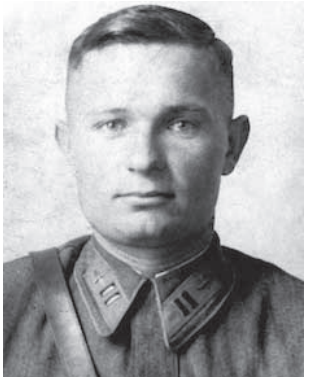
Труд Андрей Иванович - Герой Советского Союза.



Фигичев Валентин Алексеевич - Герой Советского Союза



Череватенко Алексей Тихонович - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад



Шестаков Лев Львович - Герой Советского Союза, командир 69-го ИАП 21-й сад



Шилов Михаил Ильич - Герой Советского Союза, 69-й ИАП 21-й сад

Глава 7. «Погибшие в небе за Родину становятся небом над ней». Защитник молдавского неба приднестровец Семён Хархалуп



Командир эскадрильи 55-го иап Семен Хархалуп

Семён Иванович Хархалуп – старший лейтенант, командир эскадрильи 55-го истребительного авиаполка 20-й смешанной авиадивизии, защищавшей небо Советской Молдавии в июне-августе 1941 года, стал героем первых дней Великой Отечественной войны.

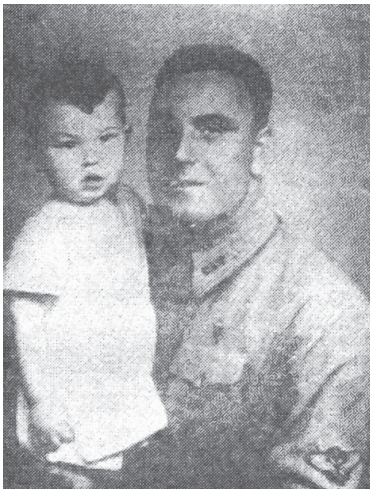
С. И. Хархалуп, украинец, родился 30 сентября 1909 года в бедной крестьянской семье в селе Константиновка (Валя-Адынка) Каменского района Молдавии. После окончания четырех классов школы в 14 лет ушёл из села. Успел поработать лесорубом на Сичинских лесоразработках, дорожным рабочим и портовым грузчиком, но настоящую путевку в жизнь ему дала авиация.

В 1930 году в 21 год Семён Хархалуп добровольцем вступил в Красную Армию, оказавшись в составе вспомогательного персонала авиационной части. В этом же году стал комсомольцем. Член ВКП(б) с 1933г. Влюбившись в самолеты, молодой солдат начал самостоятельно наверстывать пробелы в образовании, для чего поступил в военную авиационную школу. После окончания военной авиационной школы пилотов был направлен в Одесский военный округ.

Служил в Молдавии сначала адъютантом командира эскадрильи, летал на истребителе И-153. За два месяца до начала войны, в мае 1941г. освоил новый истребитель МиГ-3 и был назначен командиром эскадрильи 55-го истребительного авиационного полка 20-й смешанной авиационной дивизии. Участник Великой Отечественной войны с первого дня.

К началу войны Семён Хархалуп был уже опытным лётчиком – истребителем, командиром эскадрильи в 55-м ИАП, который в первый же день вступил в противоборство с фашистскими ассами. 22 июня лётчики полка одержали 10 побед над врагом, и этот день в воздушных боях и на аэродроме погибли 3 первых лётчика. В течение первых дней войны Хархалуп провел 52 воздушных боя, уничтожив три самолета противника. В одной из схваток ему удалось тараном сбить немецкий бомбардировщик.

Комэск 55-го ИАП старший лейтенант Хархалуп С. И. через четыре дня после нападения румыно-немецких войск на СССР, 26 июня 1941г. вылетел во главе восьмёрки МиГ-3 на прикрытие наземных войск в районе реки Прут у города Бельцы. Возле линии фронта обнаружил большую группу вражеских бомбардировщиков Ju-88 под прикрытием истребителей Ме-109 и вступил с ними в бой. Семён Хархалуп направил свой самолёт в их сторону и с первой атаки поджёг ведущий бомбардировщик противника. Затем пошёл в атаку на второй. Нажал на гашетку, но выстрелов не последовало – отказали пулемёты. Времени на перезарядку оружия не было, и Хархалуп нанёс удар по крылу «юнкерса» левой плоскостью своей боевой машины. Вражеский самолёт рухнул вниз. Свой тяжело повреждённый самолёт Хархалуп довёл до родного аэродрома и смог посадить.



Лётчик-истребитель Семён Хархалуп, уроженец с. Валя-Адынкэ с ребёнком

Участвуя в оборонительных боях в Молдавии, истребительный полк Хархалупа вёл разведку и штурмовку войска противника, бомбил вражеские переправы и войсковые колонны, прикрывал свои отступающие пехотные соединения и города Молдавии от налётов вражеской авиации. Выполняя различные задания, лётчики полка делали ежедневно по 6–7 вылетов. Командир эскадрильи Семён Хархалуп, показывая пример своим молодым однополчанам, в воздушных боях сбил 3 самолёта противника. В этих первых тяжёлых воздушных боях Великой Отечественной войны, советские лётчики несли и первые потери, и нарабатывали свой боевой опыт, который впоследствии позволил им захватить господство в небе войны.

55-й истребительный авиационный полк, начавший войну в Молдавии, стал одним из самых знаменитых авиаполков Красной Армии. Войну он закончил как 16-й гвардейский истребительный Сандомирский ордена Александра Невского авиационный полк. 18 его лётчиков стали знаменитыми советскими ассами – Героями Советского Союза. В эти дни, и в этих местах закалялись бойцовские качества, и нарабатывался боевой опыт и мастерство будущих лучших советских ассов Великой Отечественной войны Покрышкина и Речкалова.

Эта трагическая и невероятная история произошла через неделю после начала войны. 30 июня 1941 г. над Днестром МиГ-3 Семена Хархалупа атаковали девять немецких истребителей Ме-110. Семен не стал пытаться отступить и вступил в неравный бой. Его горящий самолет упал в нескольких сотнях метров от родного дома. Выжившие на войне однополчане вспоминали, что перед последним вылетом Семен говорил, что обратно он не вернется, из боя не отступит. Вечером 29 июня Семён Хархалуп был в мрачном настроении. В этот день сбили его лучшего друга, командира первой эскадрильи, капитана Фёдора Атрашкевича, с которым они жили по соседству.

Ранним утром 30 июня звено истребителей под командованием Хархалупа, уже возвращаясь домой, после выполнения задания, вступило в неравный бой с вражескими самолётами над переправой на Днестре у села Рашков. Находясь в небе недалеко от своего родного села – Константиновка Каменского района, где прошло его детство, Хархалуп принял свой последний бой практически на глазах односельчан. В этом бою его самолёт был подбит над селом, раненый лётчик, уже теряя сознание, пытался посадить машину на знакомое поле у родной школы. Когда самолёт потерял управление, Хархалуп попытался выпрыгнуть с парашютом, но высота была небольшая, и тот не успел раскрыться. Лётчик упал на землю, а самолёт врезался в землю рядом с ним, на окраине населённого пункта. Когда к лежащему лицом вниз лётчику, неподалёку от обломков самолёта, подбежали работавшие в поле люди, среди которых оказались его родители, он уже был мёртв. Документы оказались целы. Бригадир крестьян поднял их и прочитал «Семён Хархалуп». Рядом стояла мама лётчика. История лётчика погибшего почти у порога своего дома, и похороненного односельчанами, со временем превратилась в легенду, и передаётся из поколения в поколение.

Эту историю описывает в своих воспоминаниях «В небе Молдавии» его знаменитый однополчанин, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Григорий Андреевич Речкалов (приводится ниже).

После войны на месте гибели пилота установили небольшой мемориальный обелиск, а останки С. И. Хархалупа в 1991 году перезахоронили в центре Константиновки. На его могиле соорудили памятник в виде хвоста самолета «МиГ-15» с надписью «Погибшие в небе за Родину становятся небом над ней». – **(https://bloknot-moldova.md/news/v-smertelnyy-boy-s-desyatyu-fashistskimi-samoletam).**



Памятник Герою в центре Константиновки

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, генерал-майора авиации Речкалова Григория Андреевича.

Речкалов Г. А. В небе Молдавии. – Кишинев: Картя молдовеняскэ, 1967.

Книга на сайте: **http://militera.lib.ru/memo/russian/rechkalov_ga/index.html**

Часть 2. И грянул бой... Стр. 194-198. – **http://militera.lib.ru/memo/russian/rechkalov_ga/02.html.**

Мы с Тухватулиным возвращались домой уже в сумерках. Я так привык за это время к новому самолету, что, казалось, летаю на нем всю жизнь. Не успел я снять с себя парашют, как техник сообщил нам страшную весть: погиб Хархалуп.

Оказывается, вскоре после нашего вылета вернулся Яша Мемедов и сообщил, что видел, как недалеко от Окницы упал самолет. Пушкарев и еще несколько человек сразу же выехали к месту падения. Вернулись они на другой день.

Пушкарева я нашел возле капонира. Еще позавчера утром мы разговаривали здесь с Семеном Ивановичем. Пушкарев и Городецкий сидели на ящике – задумчивые, неузнаваемые. Городецкий держал в руках пилотку и начатую пачку «Казбека». На коленях у комиссара лежали планшет и пистолет.

– Все, что осталось, – тихо сказал техник.

– Как это случилось?

Пушкарев грустно развел руками.

– Упал он почти у родного дома. Не там, где указал Мемедов. Это около ста километров от Окницы, ниже по Днестру. Яша, видно, перепутал населенные пункты. А может, видел кого-то другого. Был бой...

И старший политрук со слов очевидцев-односельчан рассказал, как все произошло.

... В то теплое ясное утро, когда на сельской улице горланили петухи и в поле, просыпаясь, перешептывались колосья, небо огласило тяжелое надсадное гудение. С севера к селу приближалось девять «мессершмиттов-110». Не успели константиновцы подумать о грозящей им опасности, как над Каменкой врага перехватили три советских истребителя.

Трое против девяти. Свинцовые стрелы рассекли воздух. Задымилась первая вражеская машина. Вышел из боя и потянул на Рыбницу один наш «ястребок». Два других еще отчаяннее набросились на фашистов. Они ловко ускользали из-под вражеских атак, стремительно нападали, изворачивались и снова шли в атаку. Но враг превосходил теперь уже вчетверо. Подбитым упал на Болганском поле еще один краснозвездный. Второй только на секунду упустил из виду врагов – надо же взглянуть, что с товарищем – и тут... Точная очередь фашиста хлестнула по фюзеляжу, крыльям...

Вся Константиновка наблюдала за неравной схваткой, – рассказывал Пушкарев. Бригада табаководов вместе с бригадиром Александром Бородиновым скучилась на околице.

– Вжарьте им, хлопцы, бисовым душам! – кричал размахивая лопатой, Алексей Безручко.

– Шо, не по нутру, гадюка? – грозил вслед дымящемуся фашисту Василий Асуляк.

Бабушка Мария и дед Иван, как звали в селе стариков Хархалупов, выбрались на огород и не сводили подслеповатых глаз с неба. Когда последний советский «ястребок» с ревом прочертил над самыми головами дымный огненный след и упал рядом с огородами старик перекрестился, а бабушка Мария схватилась за сердце.

Первыми прибежали табаководы. Вокруг воронки были разбросаны обломки самолета, глубоко в землю врезался пропеллер. Неподалеку, лицом вниз, бессильно раскинув руки, лежал летчик. Его бережно подняли, положили под голову кожанку, прикрыли парашютом. Лицо было обезображено до неузнаваемости. Кто же он, этот человек, отдавший за них жизнь? Документы целы. Красная книжечка партбилета еще хранила тепло его сердца. Бригадир раскрыл ее, замер.

– Читай.

– Билет номер четыреста шестьдесят шесть тысяч восемьдесят пять, – произнес Александр Назарович.

– Билет номер... – повторили константиновцы.

– Фамилия? – тихо спросил кто-то.

– Фамилия... – бригадир глазами поискал кого-то в толпе и с трудом выдавил: – Хархалуп Семен Иванович...

Вздрогнуло, пошатнулось бездонное небо.

– Сема!..

Мать без сознания упала на грудь сына.

В скорбном молчании стояли односельчане. Женщины плакали. Да и мужчины не скрывали своих слез. Каждый думал о жизни Семена – кипучей, промчавшейся ярким метеором на их глазах. По этой земле бегал Семен босоногим мальчишкой. Тут его впервые покорило небо, такое же прозрачное и теплое в тот день, как и сегодня. Все помнили, как он, летчик, приезжал в родную деревню в отпуск: брал в руки косу и свободно, широко шагал по полю – не каждый, кто сеял и косил всю жизнь, мог поспеть за ним. Не забыли они и то, как в синие, ласковые вечера рисовал им Семен будущее Константиновки.

И вот он мертв. Рядом лежат разбитые часы. Они показывают утро – утро нового, восьмого дня войны. Оно стало для него последним.

– Когда мы приехали туда, – рассказывал Пушкарев, – Константиновка собралась на похороны. Приехали из Подоймы пограничники. Прогремел троекратный салют. Гроб опустили.

Оглушительно, как молот, стучала в висках тишина. В лучах заходящего солнца плавились облака, папиросный дым тонкими струйками вился над головами.

– А что с Карповичем? – спросил я. Это он был второй летчик, упавший неподалёку.

Пушкарев встал.

– Он пока в больнице.

– Эх, Семен, Семен, – вздохнул Ивачев, – другие назвали бы это судьбой, а ты – своим долгом и честью. Помните, как он на парткомиссии выступал – меня отстаивал... Вернули мне партийный билет.

Старший лейтенант подошел к технику. Вид Городецкого привел меня в смятение. Он медленно качал головой. Устремленный куда-то взгляд выражал только беспредельную горечь. Мне показалось, что он близок к умопомешательству.

– Не падай духом, Николай Павлович, – попытался утешить его Ивачев.

– Это теперь для нас главное. Фашистов надо бить. И мы будем их бить – за погибших ребят, за Атрашкевича, за Хархалупа – в три, в пять раз крепче будем бить. Увидишь. Только не падать духом.



Глава 8. Дмитрий Сигов – забытый в Молдове Герой

Лётчик-истребитель Димитрий Сигов сбил свой первый немецкий самолет в небе над Тирасполем. В 1942 году он погибнет во время обороны Кавказа и посмертно станет Героем Советского Союза.

Дмитрий Иванович Сигов (1914—1942) – лётчик-ас, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1942). Дмитрий Сигов родился 14 мая 1914 года в селе Крестище (ныне – Советский район Курской области). С 1927 года жил с родителями в Донбассе. После окончания семи классов школы и двух курсов рабфака в Донецке работал сначала на шахте, затем на железной дороге помощником машиниста. Одновременно учился в аэроклубе.

В 1934 году Сигов был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. Окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу лётчиков в 1937 году. Служил в истребительном авиационном полку в городе Спасск-Дальний Приморского края. Участвовал в боях на озере Хасан в 1938 году в составе 48-го истребительного авиационного полка. В июле – сентябре 1939 года воевал в на реке Халхин-Гол в составе 56-го истребительного авиационного полка. На истребителе И-16 на Халхин-Голе лично сбил 2 японских самолёта.

В 1939—1940 годах участвовал в боях советско-финской войны в составе 48-го истребительного авиационного полка, воздушных побед не имел. С 1940 года служил в формирующемся 131-м истребительном авиаполку в Запорожье. 131-й истребительный авиационный полк(131-й иап) сформирован в Одесском ВО в г. Запорожье при 7-й дальнебомбардировочной авиационной бригаде на основе 1-й АЭ 48-го истребительного авиационного полка и 2-й АЭ 18-го истребительного авиационного полка на самолетах И-16. Входил в состав 45-й сад.

К 22.06.1941 г. имел на вооружении 67 И-16 (в т.ч. 3 неисправных), а также 5 самолетов МиГ-3, для полетов на которых летчики еще не были подготовлены.

Перед началом войны полк базировался в Кривом Роге (И-16) и в Ново-Полтавке (МиГ-3). В июле-августе 1941 года действовал в составе ВВС Южного фронта.

С начала Великой Отечественной войны старший лейтенант Сигов на фронте, командовал звеном в 131-м истребительном авиационном полку, который находился в подчинении командующего ВВС Южного фронта, затем – помощник командира эскадрильи. Первый воздушный бой провёл 23 июня 1941 г. Летал на истребителе И-16, сопровождал наши бомбардировщики, прикрывал продвижение войск, охранял переправы и аэродромы. Первым в



Сигов Дмитрий Иванович - Герой Советского Союза

131-м полку одержал победу в воздушном бою, сбив 4 июля 1941 года в районе Тирасполя немецкий бомбардировщик Ju-88.

При посадке на повреждённый вражеской бомбардировкой аэродром 17 сентября 1941 года самолёт лётчика потерпел аварию, сам он был тяжело ранен и покалечен: пробит череп, раздроблена челюсть, перелом ноги. К этому времени на боевом счету Сигова были 4 сбитых немецких самолёта лично и 2 – сбитых в группе. Дмитрий Сигов был представлен 18 сентября 1941 г. командиром 131-го истребительного авиаполка подполковником Гончаровым Л. А. к званию Героя Советского Союза. С этим представлением согласились командующий ВВС фронта К. А. Вершинин и командующий фронтом Р.Я. Малиновский. Но из Москвы документы на награждение были возвращены, и тогда командующий Южным фронтом Малиновский своей властью наградил Дмитрия Сигова орденом Ленина.

Восемь долгих месяцев провел Сигов на госпитальной койке. Врачи сохранили жизнь, но вернуть здоровье полностью не смогли. Левая нога срослась плохо и оказалась короче. Приговор медицинской комиссии – к летной службе не пригоден. После излечения, в апреле 1942 года, ему удалось навестить в Новосибирске свою семью. После лечения был признан негодным к лётной работе из-за травм, но добился возвращения в авиацию. С мая 1942 г. лужил в 91-м запасном авиационном полку, снова стал летать, и был назначен лётчиком-инструктором.

В июле 1942 года вернулся в свой 131-й истребительный авиаполк, назначен штурманом звена. Прославился в ходе битвы за Кавказ: участвовал в ней менее 3 месяцев, но за это время сбил 8 самолётов лично и 3 – в группе. К октябрю 1942 года капитан Дмитрий Сигов был штурманом – заместителем командира 131-го истребительного авиаполка 217-й истребительной авиадивизии 4-й воздушной армии Закавказского фронта. Воевал на истребителях И-16, ЛаГГ-3, Ла-5. За время своего участия в Великой Отечественной войне он совершил 156 боевых вылетов, принял участие в 52 воздушных боях, сбив 11 вражеских самолётов лично и ещё 5 – в составе группы. 26 октября 1942 года Сигов погиб в воздушном бою в районе населённого пункта Тулатово (ныне – город Беслан), спасая от гибели своего подчинённого. В этом своём последнем бою капитан Сигов сбил два вражеских самолёта. Похоронен в городе Беслан в Северной Осетии.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 декабря 1942 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство» посмертно удостоен звания Героя Советского Союза. Награждён также двумя орденами Ленина и 2-мя орденами Красного Знамени.

Глава 9. Воспоминания о воздушных боях в небе Молдавии летом 1941 года

9. 1. Из первой книги А. И. Покрышкина «Крылья истребителя».

(Покрышкин А. И. Крылья истребителя. – М.: Воениздат МВС СССР, 1948. стр. 12 – 19).



Покрышкин А. И. - командир 9-й гвардейской истребительной авиадивизии

… Моими первыми товарищами в истребительной эскадрилье, в которую я прибыл из летней школы, были Панкратов, Миронов и Соколов. Я приехал с Качи ещё с петлицами авиационного техника на гимнастёрке и, разумеется, для этих старых лётчиков-истребителей был как бы «чужой птицей». Они присматривались ко мне: «Что это за лётчик-техник»? Вскоре мы начали летать строем, слетались и – сдружились.

Воздух роднит лётчиков. Я близко сошёлся с Соколовым. Он прекрасно пилотировал. У него я учился искусству высшего пилотажа. Это был уверенный, но горячий и резкий человек. Таким он был на земле и таким же, что особенно важно, в воздухе. В учебном бою трудно было предугадать, какой манёвр он сейчас применит. Атаки Соколова отличались резкостью и стремительностью. Он как бы одним ударом разил «противника».

В те первые после школы лётные дни в строевой эскадрилье резкость манёвра в воздухе была для меня новым понятием в высшем пилотаже. Соколов умел плавно вести самолёт, но в решающий момент учебного бея он мгновенно и резко бросался на «противника», «сбивая» его одним, молниеносным ударом. Изучая его манеру полёта, я пришёл к выводу: резкости удара способствует быстрая реакция Соколова, опережающая реакцию лётчика, с которым он ведёт учебный бой. Как же «обогнать» Соколова, как противопоставить его резкому манёвру свой, ещё более резкий, ещё более стремительный манёвр? Как добиться того, чтобы не Соколов тебя, а ты его успевал поймать в прицел в этот момент, когда его рефлекторные способности парализованы только что совершённым физически трудным, так называемым «перегрузочным» манёвром?

Я начал тренироваться в высшем пилотаже, чтобы выработать в себе это новое качество резкого удара при атаке. Организм постепенно втягивался, привыкал к перегрузкам. В дальней от аэродрома зоне удалось освоить и некоторые новые фигуры высшего пилотажа. Отрабатывались они мною без «шума» – хотелось сначала проверить свои манёвры, проделанные пока в мыслях и на бумаге, а потом уже устроить Соколову своеобразный сюрприз.

Наконец, настал день, когда я решился вызвать его на учебный воздушный бой. Предложение принято. Но перед самым стартом меня взяло сомнение: вдруг я проиграю бой? Стартер взмахнул флажком: взлёт! Отступать было поздно. Я дал газ и поднялся в воздух.

«Бились» мы долго и упорно. Но преимущества пока что не было ни на стороне Соколова, ни на моей. Одно радовало: «противник», тот самый, который не так давно довольно быстро расправлялся со мною, сейчас, несмотря на всю свою энергию, успеха не имеет. Это, конечно, было уже реальным, ощутимым достижением! Но разве для истребителя главное оборона? Истребитель создан для атаки, для наступления, для сокрушающего удара. Только для этого создан самолёт-истребитель, только к этому готовится его хозяин – лётчик-истребитель.

Собрав весь запас сил, я сделал самый резкий, на какой только был способен, манёвр и зашёл в хвост машине Соколова. Он вывернулся. Ещё такой же резкий, стремительный манёвр. Победа!

После посадки Соколов одобрительно сказал:

– Драться ты будешь...

Вечером, после разбора полётов, Соколов ещё раз вернулся к этому.

– Ты правильно делаешь, – заметил он, – что много занимаешься. Самый верный и надёжный путь для того, чтобы стать хорошим истребителем. Стремись быть лучшим, люби своё дело, учись, работай.

Я думал также. Ведь успехов в своей профессии, какой бы она ни была, можно добиться лишь горячо полюбив её, настойчиво отыскивая то новое, которое бы ещё более поднимало её значение. Мне хотелось стать таким истребителем, который бы мог выйти победителем из воздушного боя с любым противником. В учебных полётах я морально не мог переносить, когда вдруг какой-нибудь самолёт заходил в хвост моей машине. Появлялась какая-то злость, я забывал, что «дерусь» со своим же товарищем, и, разворачиваясь, упрямо шёл на него мотором.

– Это ты оставь, – предупредил меня Соколов. – Вот будем сражаться с настоящим врагом, тогда пожалуйста, тарань сколько угодно...

Похвала приятеля обрадовала меня, но и в то же время заставила ещё больше заняться совершенствованием. Пилотировал я неплохо, но в воздушном бою этого было далеко недостаточно. Ключ к победе – в сочетании манёвра с огнём. А с огнём у меня в то время было слабовато. Тренировочные стрельбы по конусам не удавались. Две-три пробоины в конусе мало устраивали. Не таким должен быть настоящий, убийственный огонь истребителя.

Почему же так плохо обстоит дело со стрельбой по конусу? Я засел за расчёты. Пригодились давние занятия в Новосибирске в вечернем рабочем институте. Оки помогли мне с математической точностью определить ту дистанцию, с которой следовало открывать огонь. Своими расчётами я старался найти правильное исходное положение для атаки в упор.

В ближайший лётный день я испытал свои расчёты на практике. Секрет состоял в том, что, найдя определённый угол подхода к конусу, я атаковывал его, нажимая на гашетки пулемётов в тот момент, когда по старой, установившейся практике уже давно бы следовало отваливать в сторону. Для меня, молодого лётчика, это было большим риском – при малейшей неточности вместо конуса я мог всю пулемётную очередь всадить в самолёт-буксировщик.

Когда, закончив стрельбу, мы приземлились, лётчик, буксировавший конус, возмущенно сказал:

– Что ты так прижимался? Ведь эдак и убить можно...

Но, меня ни разу не подвели ни глаз, ни рука. Я научился стрелять точно, с короткой дистанции. Стрельба с таких дистанций полностью соответствовала понятию о ближнем воздушном бое, мастерски владеть искусством которого, несомненно, должен каждый истребитель.

... Настал час, когда от каждого советского лётчика потребовалось, чтобы он в жестоких боях с вероломно напавшим врагом доказал свою преданность Родине.

Мое звено сразу же получило задание – сопровождать группу бомбардировщиков, летевших за Прут.

Под крыльями машин блеснула пограничная река. Вот и цель. Ведущий самолёт подал сигнал, штурманы отбомбились, и мы повернули к своему аэродрому.

Я был даже несколько разочарован таким исходом первого боевого вылета. Ни одной встречи с противником! Весь полёт я находился в напряжённом состоянии: глаза мои искали вражеские самолёты. Но воздух на нашем маршруте был чист. Вражеские истребители не оказали нам противодействия.

Второй день войны был для меня более удачным. В паре с лётчиком Семёновым я полетел на разведку под Яссы – там находился немецкий аэродром. На подходе к Яссам мы встретили пять «мессершмиттов», идущих встречным курсом: три внизу и два вверху. До сих пор я знал германские машины только по силуэтам и схемам. Сейчас предо мною были живые немцы, они также заметили нас. Условным покачиванием крыльев я дал знать Семёнову: иду в атаку! Я был молод, горяч и ни одной секунды не колебался в принятом решении. Их было пятеро, а нас двое. Разве это могло остановить советских лётчиков? Никогда!

Летал я тогда на «миге». Это была выносливая машина. На больших высотах она вела себя отлично: её скорость и маневренность возрастали. Помню, в,, эту первую реальную встречу с противником меня охватило спокойствие, мысль работала быстро и напряжённо. Я ещё раз оценил обстановку: три «мессера» внизу и два вверху. План боя был решён мгновенно. Семёнов должен был – об этом мы договорились на земле – прикрывать меня. Набирая высоту, я встретился лоб в лоб с тройкой немцев, шедших в нижнем ярусе. Жёлтый, с резко обрубленными крыльями самолёт взмыл перед самым носом моего «мига». Я сделал разворот и оказался у него в хвосте.

Но в этот момент один из «мессеров» верхнего яруса стал заходить мне в хвост. Белые трассы пуль прошли совсем рядом. Резким рывком, до полного потемнения в глазах, я рванул машину вверх, и немец остался в стороне. Он не смог сделать такой резкий манёвр.

Осмотревшись, я увидел, что мой ведомый выходит из боя. Как позже выяснилось, у него сдал мотор. Пикируя, я свалился на ближайшего «мессера» и с очень близкой дистанции дал очередь. Вспыхнув, он рухнул вниз. Я проводил его взглядом, и это едва не стоило мне жизни. Ещё один немец подобрался ко мне сзади. Резкие удары вражеских снарядов разворотили левую плоскость и бак. Машина перевернулась. Вернув её в нормальное положение, я попробовал драться ещё. Но положение было незавидное – самолёт плохо слушался управления. Надо было выходить из боя. Я скользнул вниз, прижался к земле и, чувствуя, как машина теряет устойчивость, потянул на свой аэродром.

Сел я, как обычно, зарулил по всем правилам и, выключив мотор, откинулся на бронированную спинку сиденья. Страшно хотелось пить. К моему «мигу» бежали лётчики. И Семёнов бежал, в шёлковом подшлемнике, возбуждённый.

– Тебя ведь зажгли! – закричал он.

Он прилетел раньше и сказал, что видел, как я, подбитый, камнем пошёл к земле. Товарищи окружили меня. Всех интересовало: как это было! И как водится у лётчиков, я движением рук обрисовал воздушную обстановку, удар по хвосту «мессершмитта» и скольжение на крыло.

Это был мой первый немец. Первый, которого я уничтожил. Мне хотелось остаться одному и как-то разобраться в чувствах.

В этот день и у других лётчиков были победы: наша часть открыла свой боевой счёт! Мы радовались успеху. Первые воздушные бои убедили нас, что немца можно бить. Успешно били его и на других участках фронта. По радио, в газетах, прочитанных между вылетами, мы встречали имена знакомых лётчиков, которые отличались в воздушных боях. Нас радовало, что все, и кого мы знали близко, и кого совсем не знали, встречаясь с численно превосходящими силами противника, никогда не отступали перед врагом, вступали в неравный бой, и, черпая силы и уверенность в правоте нашего дела, добивались победы; самоотверженно, не щадя себя, жгли вражеские самолёты, уничтожали противника. Радовало нас это потому, что ярко и убедительно говорило о моральном превосходстве наших воинов, о высоком моральном духе советских людей, грудью вставших на защиту своего социалистического Отечества, смело вступивших в яростную, ожесточённую борьбу с врагом.

Тяжёлое время переживала в те дни наша авиация. Гитлеровцы подняли в воздух и направили на нашу страну почти все свои воздушные флоты – тысячи и тысячи самолётов. Многочисленные эскадры вражеских бомбардировщиков бороздили небо, скидывая бомбы на наши войска, города, железные дороги, на мирное население. Они действовали в глубокой зоне – триста, четыреста, местами пятьсот километров от линии фронта. Немецкие истребители стаями ходили над нашими войсками и аэродромами, пытаясь навсегда утвердить за собой достигнутое в результате внезапного и вероломного нападения временное, численное превосходство в воздухе.

Советским лётчикам нужно было отражать налёты германских бомбардировщиков, уничтожать немецкую истребительную авиацию, вести воздушную разведку и, содействуя своим наземным войскам, наносить удары по вражеским танковым колоннам.

Положение усугублялось ещё и тем, что каждый самолёт, находящийся в строю, был в то время особенно дорог. Мы знали: пополнять самолётный парк сейчас очень трудно. Многие заводы и предприятия нашей авиационной промышленности встали на колёса. Уходя из-под удара, они перекочевывали в глубинные районы страны. Нужно было время, чтобы освоить на новых местах сложный процесс производства самолётов, выдать и доставить на фронт новую продукцию. Время! Это время наши лётчики, как и все другие воины Советской Армии, добывали в ожесточённых схватках с врагом, порою ценою собственной жизни сдерживая, изматывая, обескровливая противника.



Покрышкин А. И. - командир 9-й гвардейской истребительной авиадивизии

9. 2. Покрышкин А. И. «Небо войны».

(Покрышкин А.И. Небо войны. – Воениздат МВС СССР, 1948. – 140 с. Покрышкин А. И. Небо войны. – 6-е изд. – М.: Воениздат, 1980. – 447 с.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/pokryshkin2/index.html) – .

… Ранним утром, примостившись в кабинах стрелков тяжелого бомбардировщика ТБ-3, вылетели в Бельцы. Скорость небольшая, и я внимательно наблюдал за местностью, намечал характерные ориентиры для перегона МИГ-3. Вдали показался знакомый ориентир. Это были бензосклады на бугре, около аэродрома. Выкрашенные в белый цвет, чтобы уменьшить испарение горючего, цистерны выделялись на зеленом фоне местности ярким пятном, были заметными издалека. Видно, работникам авиационного тыла, проявляющим заботу о горючем, не пришла мысль о необходимости укрыть под землю баки или замаскировать их. Мы не раз говорили на совещаниях, что в случае нанесения удара по аэродрому все запасы горючего взлетят на воздух.

Вот и Бельцы. Самолет пошел на посадку. Нам бы радоваться. Но вся группа с возмущением смотрела на стоящие в южной части летного поля десятки ящиков с самолетами. Что же это такое? Сложнейшая обстановка у западных рубежей. А кто-то распорядился на передовой аэродром, около границы, сосредоточить боевую матчасть всего полка. Один налет противника на аэродром – и все «миги» вспыхнут. Что это – беспечность? Одно наше звено должно помочь разрядить этот пороховой погреб?

С такими мыслями и подошли к рабочей площадке. Немного успокоило то, что технический состав под руководством главного инженера полка Шолоховича, понимая сложившуюся ситуацию, работал на сборке не жалея сил. Несколько машин уже были собраны и опробованы на земле. Не теряя ни минуты, вывел первый истребитель на облет. Он прошел нормально. Вскоре на трех «мигах» на предельно малой высоте пошли на Маяки. Вернулись на ТБ-3. К вечеру облетали и перегнали еще одну тройку самолетов. Измотались за этот день изрядно. Но знали, что делаем важную и необходимую работу.

… Вдруг за передним самолетом потянулась струя дыма и огня. Возглавлял группу Атрашкевич, – значит, его машину подбила зенитка. Как защемило в этот момент сердце. Все следили за самолетом командира эскадрильи. Пламя разгорелось. Было ясно, что к своим он уже не дотянет... И вдруг самолет резко из горизонтального положения перешел в пикирование. Было видно, что он нацелен в самую гущу вражеской техники. Взрыв разметал ее.

Погиб наш командир, погиб геройски. Решил ли Атрашкевич идти на таран или же был убит в воздухе – мы никогда не узнаем. На самолете не было радиостанции. Все мы знали его как отважного воздушного бойца, умного и душевного человека, требовательного и вдумчивого командира. В самое трудное время Великой Отечественной – в ее начальный период – он учил нас воевать, учился сам, был приме-

ром самоотверженности. Превыше всего Федор Васильевич ценил в истребителе способность до конца выполнить боевую задачу, развивал у летчиков смелость и дерзость, инициативу и настойчивость. Мы уважали командира, ценили его слово, дорожили его оценкой и советом.

Гибель командира вызвала ярость у всех летчиков группы. Мы пикировали на зенитные батареи, готовые таранить их своими «мигами». Каждый стремился точно разить врага, все умение вкладывал в атаку.

Совершив посадку, я не отошел от самолета, ждал летчиков. Ко мне медленно приблизился техник Федора Васильевича Атрашкевича. Он уже по номерам севших самолетов понял: командир не вернулся с задания. Но подходя ко мне, он еще не терял надежды. В нем еще теплилась мысль: Атрашкевич не погиб, выбросился с парашютом «или сел вынужденно.

… Вскоре на дороге, что вела с юга к городу, обнаружили большую колонну крытых автомашин. Сверху хорошо были видны на крышах белые круги. Над колонной спокойно кружился разведчик «Хеншель-126». В. П. Иванов атаковал его и с ходу поджег. Самолет начал падать. И вдруг левый ведомый в звене Иванова бросился за ним. Догнал и на высоте триста метров открыл огонь. Атака уже горящего самолета противника удивила меня. По расположению самолетов в звеньях я определил, что предпринял этот маневр Семенов. Чуть не столкнувшись с «хеншелем», он резко отвернул в сторону и вверх. Таких грубых действий в пилотировании на малой скорости МИГ-3 не терпит. Самолет сразу же свалился в штопор. Малая высота не позволила вывести истребитель в горизонтальный полет, он врезался в землю и взорвался. Недалеко от упавшего «мига» рухнул и «хеншель».

Первые испытания.

… Еще не все летчики допили кофе, как командиры эскадрильи стали созывать их к себе. Мне поставлена задача: в паре с младшим лейтенантом Семеновым разведать Прут на участке Унгены – Стефанешти и узнать, нет ли там переправ.

Спрашиваю, почему со мной не летят Дьяченко или Довбня, мои постоянные ведомые. Укладывая карту в планшет, Атрашкевич тихо, чтобы не слышали другие, отвечает:

– Все-таки Семенов опытней, дрался вчера. Ему немцы выдали даже удостоверение с печатью.

Лейтенант Семенов, оторвав глаза от планшета, поднимает голову, и я вижу у него на подбородке красную продолговатую царапину. Она напоминает след от прикосновения раскаленного прутика.

– Пулей задело, – поясняет Атрашкевич.

– Лучше бы он немца припечатал, – замечаю в ответ.

– Стрелял и Семенов. Кто его знает, может, даже удачнее, чем немец.

Взлетаем над просторной, залитой утренним солнцем степью. На высоте полторы тысячи метров выравниваю машину. Второй раз лечу на разведку и теперь знаю, что эта высота самая выгодная. Она обеспечивает хорошую видимость, возможность вести бой и маневрировать под огнем зениток.

Подходим к Пруту. С чужого берега навстречу нам потянулись трассы зенитных снарядов. Над рекой висит редкая облачность. Идем над нашей стороной. Нам и отсюда хорошо видно – пока под нами ни одной переправы.

Разворачиваемся строго на север. Голова как на шарнирах. Не опоздать бы увидеть врага.

Слева, на одной высоте с нами, замечаю трех «мессершмиттов». Чуть выше – еще двух. Пять! Нужно сразу же решать, что делать. Видит ли их Семенов? Покачиваю крыльями и доворотом машины указываю направление, где появились вражеские истребители. Семенов отвечает: вижу. Чувствую, что он ждет моего решения. Хотя мы равны перед опасностью, но я ведущий, как говорится, «товарищ командир». Вспоминается предостережение: «В бой не ввязываться! Разведка, только разведка!»

Оглядываюсь – «мессеры» догоняют. Дальше пассивно лететь нельзя. Собьют! Разворачиваюсь. Семенов идет за мной. Те двое, что над нами, тоже отходят в сторону, очевидно для атаки. Но я вижу сейчас только ведущего первой тройки. Он несется мне навстречу. Что-то лютое пробуждается во мне при виде вражеских самолетов с желтыми коками.

Изменяю угол атаки винта, даю полный газ, и мой МИГ устремляется вперед. Резкое нарастание скорости придает мне непоколебимую решимость. «Только бы Семенов не отстал!»

От стремительного сближения «мессершмитты» разрастаются на глазах. Открываем огонь почти одновременно. Огненные трассы – моя чистая, сверкающая, их красноватые, с дымком – перехлестываются над нами и исчезают в воздухе. В эти секунды стало понятно, что лобовая атака лишь завязка боя, и никто из нас добровольно из него не выйдет.

Используя излюбленный прием, круто, почти вертикально веду самолет вверх. Надо набрать высоту. А мозг буравит одна и та же мысль: «Пять. Три здесь. Два выше. Семенов, где Семенов?» Лежу на спине, обзор ограниченный. Не видно не только Семенова, но и противника... Скорость падает. Переваливаю самолет на правое крыло. Об этом я подумал, как только пошел на горку. Я был уверен, что «мессершмитты» после лобовой атаки будут уходить левым боевым разворотом. Только левым. Ведь и у наших летчиков он вошел в привычку и отработан лучше. Выравниваю самолет по горизонту и вижу: немцы подо мной, за ведущим впритирку идут ведомые, а главное – все они ниже меня. Крутая горка, от которой потемнело в глазах, и неожиданный для противника разворот вправо дали мне преимущество.

Фашисты поняли это, и все трое ждут моей атаки. Прицеливаюсь в заднего. Вот он уже на выгодной дистанции, осталось только взять упреждение. В это мгновение мимо фюзеляжа моего самолета проносится огненная трасса. Оглядываюсь и вижу: два «мессершмитта», находившиеся выше, теперь нависли сзади, как готовый для удара меч. Снова бросаю машину на восходящую вертикаль. Только этим маневром я могу уйти из-под огня и сохранить преимущество. Опять огромная сила прижимает меня к сиденью, опять темнеет в глазах. Но видно, не зря я почти каждый летный день тренировался переносить перегрузки, хотя Жизневский всякий раз ругал меня за такие «крючки». Я руководствовался советом старых летчиков, уже побывавших в боях: «Чем чаще будешь испытывать перегрузки в учебных полетах, тем лучше подготовишь себя для настоящих воздушных поединков».

Гляжу на приборную доску – скорость еще приличная. Когда машина доходит почти до той грани, что может свалиться в штопор, резким движением перекладываю ее на крыло. Хочется крикнуть: «Вот теперь давай сразимся! Вы побоялись перегрузок и после атаки пошли в набор высоты под углом. Вот почему теперь вы оказались подо мною, воронье проклятое! Хозяин неба сейчас я!»

Начинаю вводить самолет в атаку и вижу Семенова. Не повторив моих фигур пилотажа ни в первый, ни во второй раз, он оторвался и остался далеко внизу. Но почему его машина летит вверх «животом»? Почему позади нее остаются струйки сизого дыма? Странно! Вдруг вижу, что следом за Семеновым мчится «мессершмитт». Все ясно: подбил и атакует снова.

Всякое чувство опасности сразу исчезает. Главное – выручить товарища... Не раздумывая, бросаю свой МИГ – метеор весом в три с половиной тонны – на «мессера», преследующего Семенова. Пара немцев, только проскочившая мимо, наверное, расценила мое пикирование как бегство. Ну и пусть! Я за ними уже не слежу. На выходе из пике мой самолет делает глубокую просадку, и я оказываюсь ниже «мессершмитта», находящегося в хвосте у Семенова. Успеваю атаковать его снизу. Первая очередь, вторая... «Мессершмитт» взмывает, но тут же вспыхивает и, перевернувшись, отвесно сваливается под меня.

Горящий, как факел, вражеский самолет! Не могу оторвать от него взгляда. Даже немного наклоняю нос машины вниз, чтобы лучше увидеть, где упадет и взорвется «мессер». В этот момент я совершенно забываю об опасности.

Короткий, сухой треск обрывает ход моих мыслей. Какая-то сила поворачивает машину вокруг оси, и я зависаю вниз головой. Выровняв самолет, вижу, что один «мессершмитт» стремительно проскочил вперед, а второй заходит для атаки сзади. Вот где она, оставленная мной пара! Прозевал, подловили!

А моя машина повреждена серьезно. В правом крыле зияет большая дыра. Она так уменьшает подъемную силу, что самолет все время норовит перевернуться. Другой снаряд попал в центроплан.

Где же Семенов? Как мне нужна теперь его поддержка! Конечно, я не считаю себя обреченным. Самолет хотя и подбит, но на нем можно еще драться. У меня есть и горючее и боеприпасы. К тому же внизу – своя территория. В случае чего...

С трудом разворачиваю ослабевшую машину. Утешаю себя надеждой, что нижняя пара «мессеров», отрезвев после гибели ведущего, ушла. Тогда мне придется драться только с двумя.

Уклоняясь от ударов, стараюсь атаковать и сам. Но самолет подчиняется мне плохо: чуть наберу побольше скорость – он стремится перевернуться на спину.

Да, надо выходить из боя. Глубокое пикирование до высоты бреющего полета, проседание, произвольный крен, такой, что чуть не задел крылом землю, и вот я уже лечу над самыми верхушками деревьев. Увижу, где дымок, – доворачиваю туда: не догорает ли там самолет Семенова?

При подходе к аэродрому обнаруживаю, что повреждена гидросистема. Выпускаю шасси аварийно. Покачав крыльями, чтобы шасси лучше встали на места, иду на посадку.

Пока все идет нормально, даже сверх ожиданий. Если после таких передряг самолет уверенно пробежал по полосе и послушно остановился, значит финиш отличный.

Отрулив машину на стоянку, выключаю мотор и некоторое время сижу неподвижно. Настолько устал, что нет сил выбраться из кабины. Перед глазами встают картины только что проведенного боя. Снова, как наяву, вижу круги винтов, желтые коки, горящий «мессершмитт», дымящийся самолет Семенова. Тяжело сознавать, что не успел защитить его. А то, что разведка не удалась, меня не тревожит. Не по моей же прихоти завязался бой. Важно только, чтобы Семенов возвратился...

Поднимаю голову и глазам своим не верю: ко мне бежит Семенов. Я, как при аварийной выброске, бью по замку парашюта, чтобы спали плечевые ремни, и выскакиваю из кабины.

– Как ты здесь очутился? – удивленно спрашивает Семенов. – Он стоит рядом, готовый принять меня на руки. – Тебя же подожгли! Я сам видел, как падал твой горящий самолет.

– Не вышло у них, – отвечаю. – Только дырок в самолете наделали. А мне показалось, что тебя подожгли.

– Что ты? В моей машине нет ни одной пробоины!

– А почему же самолет дымил? Винт не облегчил, что ли?

– Ну да.

– Вон оно что. Только меня с толку сбил. А почему домой ушел?

– Мотор барахлил, сам же видел. А потом, заметив, что твой самолет падает, решил, что ты сбит. Одному там неразумно было оставаться... Я уже доложил командиру, что упал в районе Унгеи.

– Все ясно. Пошли докладывать, ведь задание-то не выполнено.

– А сбитый «мессершмитт»?

– За это не будем прятаться.

Я шел и думал: неужели Семенов струсил? Неужели он решился оставить друга, который, защищая его, чуть не поплатился жизнью?

Забегая наперед, скажу, что эта мысль и потом долго мучила меня. Только трагическая гибель Семенова помогла мне отбросить всякие подозрения и сохранить добрую память о бойце первых легионов, из которых мало кто дожил до наших дней.

Выслушав мой доклад, командир полка долго молчал, потирая пальцами лоб; оживившись, весело сказал:

– Ну вот и хорошо! Значит, убедился, что желтолобых можно колошматить! Но на разведку все-таки надо сходить. Бери другой самолет и отправляйся с Семеновым. Да не бросайте друг друга, за руки держитесь. Да, да, за руки, как школьники, когда переходят улицу.

...Переправа, еще переправа... Сколько навели их немцы за одну только ночь! Сколько вражеских войск уже перебралось через реку и растеклось по нашей земле! Тяжело было наблюдать эту картину с бреющего полета, а еще тяжелее – докладывать обо всем увиденном командиру полка.

Горькая участь выпала в первые дни войны на долю румынского города Яссы. Гитлеровцы сосредоточили здесь огромное количество войск, предназначенных для наступления на; Кишинев и Одессу. Наше командование своевременно разгадало их замыслы и нацелило на этот город крупные силы авиации. Мне самому не раз доводилось бомбить и штурмовать его улицы, забитые войсками и техникой противника.

Вот и сегодня летим на Яссы. О том, что мы должны сопровождать СБ, нам сообщили с запозданием, и теперь приходится догонять свои бомбардировщики.

В заданный район мы пришли, когда СБ уже начали обрабатывать цели. Большой, еще недавно отливавший белизной город походил на огромную дымящую печь. Насыщенный немецкими зенитными батареями, он сам накликал на себя удары с воздуха.

Кружим над бомбардировщиками, маневрируя между разрывами зенитных снарядов. Вражеских истребителей пока не видно. Возможно, они где-то за облака-

ми подстерегают нас. Вдруг вижу, как один СБ вспыхивает и, перевернувшись, факелом летит к земле. Конечно же, его сбила зенитка.

Терпение лопнуло. Довольно «утюжить» воздух в ожидании «мессершмиттов». Покачав крыльями, увлекаю за собой Дьяченко и Довбню. Снижаемся до шестисот метров и отходим чуть в сторону, туда, где реже облака дыма. По вспышкам выстрелов находим вражескую зенитную батарею и пикируем на нее. Расчеты не выдерживают нашего пулеметного огня, бросают орудия, бегут в укрытия.

Делаем второй заход, третий... До боли в пальцах жму на гашетки. Хочется машиной ломать стволы зениток.

Заметив, что зенитный огонь утих, наши бомбардировщики делают заход для очередной атаки. Немецкие истребители, видимо следившие за нами, моментально спускаются со своих высотных «площадок» и устремляются к СБ. Рассчитывают на то, что мы их не увидим, но первый же «мессер», выскочивший из-за дымовой завесы, буквально напарывается на пулеметную очередь, выпущенную Дьяченко. Огненная трасса прошивает ему «живот», и он, объятый пламенем, сваливается вниз. Остальные вражеские истребители сразу же уходят в сторону. Мы набираем высоту и берем курс на аэродром, охраняя бомбардировщики.

Я радовался за Дьяченко, сбившего первый «мессершмитт». В те дни такая победа была событием в жизни каждого летчика-истребителя. И дело тут не только в похвале командира и товарищей. Самое главное: у него укреплялась вера в силу нашего оружия, он наглядно убеждался в том, что «мессершмитты» и «юнкерсы» превосходно горят от наших пуль и снарядов.

Навстречу грозе.

... Немецко-румынские части в нескольких местах расширили плацдармы на левом берегу Прута. Точных данных о противнике в штабах, по-видимому, не было, поэтому нам ставились слишком общие задачи: «вылететь на штурмовку в район Унген», «на дороги, прилегающие к Пруту», «за Бельцы». Но наши летчики сами хорошо знали, где искать противника. В те дни мы жили больше интересами земли, чем неба. Нам было уже ясно, что здесь, на Пруте, советских войск очень мало, мы совсем недавно видели с воздуха, как некоторые наши части перебрасываются в северном направлении. И главной заботой нашей было – сдерживать продвижение неприятеля.

На штурмовку летим всей эскадрильей. Все дороги от Прута забиты немецкими войсками. Они продвигаются на восток, хотя и медленно. Об этом можно судить по тому, что их зенитные батареи встречают нас почти на тех же рубежах.

Сбрасываем бомбы с круга и поочередно, с пикирования атакуем колонну вражеской мотопехоты. Несколько автомашин уже горят.

Чувствую, что сейчас вот-вот должны появиться немецкие истребители. Их, видимо, уже вызвали по радио. А нам на такой малой высоте драться невыгодно. Да и боеприпасы уже израсходованы. Собираю группу и беру курс на Сынжерею.

При посадке никто не боится подтянуть машину на газке. Что-то новое и нужное удалось нам найти на этом маленьком прифронтовом аэродроме. И такая победа может радовать.

В течение дня мы сделали с аэродрома подскока несколько вылетов на штурмовку вражеских войск. Но на ночь командир полка приказал нам возвратиться в Маяки. Он не решился оставить на правом берегу Днестра девять боевых самолетов: а вдруг противник забросит диверсантов?

Вечереет. Стоим у землянки. В Маяки уже сообщили по телефону, что эскадрилья готовится к взлету. Товарищи из комендатуры, в том числе и молодой комиссар, с грустью посматривают на нас. Через полчаса мы будем за Днестром, дома, а они останутся здесь, где отчетливо слышна канонада и на горизонте видны густые облака дыма.

Появляется мысль: по дороге в Маяки завернуть еще раз к Пруту, посмотреть на те места, которые обрабатывали сегодня, поохотиться за автомашинами и самолетами.

– Хорошо бы полететь через Бельцы, – предлагает Иван Лукашевич.

Мне близки и понятны его чувства. Теперь Бельцы стали уже прифронтовым городом, а Лукашевичу и Довбне так и не удалось что-либо определенное узнать о своих семьях. Теперь им хочется хотя бы с воздуха взглянуть на те дома, где, возможно, до сих пор находятся их жены и дети.

Лечу в паре с Лукашевичем, а Дьяченко – с Довбней и

Шияном. Так легче маневрировать. Бомб не берем. Без них удобнее вести воздушный бой.

Идем на высоте полторы тысячи метров. Через несколько минут мы уже над Бельцами. Наш аэродром вдоль и поперек изрыт воронками. На нем ни души: пусто, мертво. На улицах дымящегося города тоже никаких признаков жизни, словно после страшной бури.

За Бельцами увидели поредевшую колонну немцев. Скорее всего, это та, по которой мы били сегодня. Она двигалась на восток. Кое-где на полях заметны следы гусениц: здесь шли танковые бои.

Сгущающиеся сумерки мешают отыскать то, что больше всего хотелось бы атаковать: вражеские автомашины. В небе тоже ни одной цели.

Но вот в стороне, чуть выше нас, кажется, летит «хеншель-126». Он совсем близко. Но почему я не сразу заметил его? Наверно, потому, что самолет был ниже меня и сливался с темным фоном земли. Если так , значит и он меня не заметит, если я окажусь ниже его. Разворачиваюсь и иду на сближение. «Хеншель» не реагирует. Значит, его экипаж целиком поглощен корректировкой огня своей артиллерии.

Нажимаю на гашетку. Огненная трасса тянется к немецкому самолету и прошивает снизу фюзеляж и мотор. На меня летят какие-то белые куски. Что это? Я его пулями, а он меня листовками? Да это же куски дюраля!

Взмываю вверх, перекладываю машину на крыло и гляжу вниз. «Хеншель», оставляя шлейф дыма, падает крутой спиралью. Кажется, сбит. Нет, это всего-навсего хитрость. У самой земли вражеский разведчик переходит в горизонтальный полет и направляется к Пруту. Взглянув на группу (Лукашевич идет за мной, тройка – чуть в стороне), бросаюсь за «хеншелем». От земли навстречу мне тянутся огненные трассы зенитных снарядов. Они, словно щупальца, ищут жертву. Но в такие минуты забываешь об опасности: впереди недобитый враг, надо его доконать. Даже когда пуля обжигает подбородок, я не отвожу глаз от «хеншеля». Вот он – в прицеле. Теперь ему не уйти. Расстреливаю его, как фанерный макет. На этот раз он падает без обмана.

Набираю высоту, осматриваюсь, хочу понять, что со мной произошло; тронул рукой подбородок – болит, на перчатке – кровь. Поворачиваю голову вправо и вижу: фонарь пробит пулей. И вдруг в небе замечаю еще одного «хеншеля». Нет, это не наваждение. Как и только что сбитый, он беззаботно летит, не замечая меня, может быть сменять первого корректировщика.

Делаю заход и атакую. Вражеский летчик прибегает к той же хитрости – свалившись в штопор, имитирует падение. Ничего не скажешь – искусно притворяется.

Быстро перевожу самолет в крутое, почти вертикальное пике, чтобы расстрелять «хеншеля». Земля стремительно несется мне навстречу. Слышу, как что-то отрывается от моей машины, и в лицо мне ударяет тугая струя воздуха. Тяну штурвал на себя. От резкого маневра на мгновение теряю сознание. Вывожу самолет буквально в нескольких метрах от земли. Гляжу: где же «хеншель»? Он на земле, горит! Значит, это была не имитация.

Только теперь осознаю, что и сам я был на волосок от гибели – погорячившись, я погнался за врагом, которого вообще не нужно было преследовать: он падал по-настоящему.

Возвращаемся в Маяки. Группа идет плотным строем. Все обошлось благополучно, но я никак не могу успокоиться и ругаю себя за горячность.

Садились уже в сумерках. И все-таки техник сразу заметил, что на моей машине нет фонаря. Подбегает ко мне и испуганно спрашивает:

– Что с вами, товарищ командир?

– Ничего, – отвечаю ему, – все в порядке.

– А почему у вас лицо в крови?

– В крови? Это не беда. Хуже, что машине здорово досталось. Опять тебе придется работать всю ночь. Подъезжает санитарная машина.

– Садитесь, поедем в санчасть, – говорит врач.

– Сначала нужно доложить о выполнении задания, – отвечаю ему. – Да и вообще я чувствую себя хорошо.

Смыв кровь с подбородка, иду к Виктору Петровичу Иванову.

– Какой же вы объект штурмовали? – спрашивает командир полка.

– Никакой. Мы просто охотились.

– Как это «охотились»?

– А так... Уничтожали все, что попадется. За каких-то десять минут два самолета сбили.

Подвиг требует мысли.

… Напряженная, полная неожиданностей и опасностей фронтовая жизнь! Она разрешает личные конфликты, сплачивает людей для побед, и каждый день рождает новые огорчения, трудности.

С утра до вечера эскадрилья работает теперь в интересах наземных войск, сражающихся с врагом на подступах к Бельцам и Кишиневу. Ходим на штурмовку, ведем воздушные бои, прикрываем мосты через Днестр... Войска отступают, но важные рубежи оставляют только с боями. Авиация тоже чувствует эти рубежи – над каждым из них закипают схватки в воздухе, и на землю, загораясь, падают и наши и немецкие самолеты.

Наши войска оставили Бельцы, и мы покинули летное поле на покатом холме, землянку и щели, вырытые в бурой глине у Сынжереи,

По вечерам, когда солнце уже клонится к закату, каждый день испытываешь какую-то неопределенность: день окончен, но стал ли он твоим?

Кажется, сегодня уже можно снять шлемофон. Можно пораньше добраться до общежития. Вон уже тащится к нам повозка с бутербродами, словно сигнал отбоя. Теперь к стоянкам самолетов привозят нам натуральное молдавское вино и легкую закуску.

Подставив кружку, Фигичев берет другой рукой бутерброд с ветчиной и, поглядывая на меня, с улыбкой предлагает:

– Давай перекусим!

Его тон теплый, дружеский; я даже жалею о том, что произошло между нами. Война требует от нас обоих новых полетов – таких, какие мы уже совершали вместе с Фигичевым. Теперь он и я – командиры звеньев, ходим тройками на штурмовки. Боевая работа требует от нас мужества, дружбы, взаимовыручки.

– Что-то не хочется.

– Давай по кружке, за компанию!

– Давай. Летать уже сегодня не придется.

Но вино мы допить не успели. Над КП взлетели красные ракеты. Дежурный передал, что нам приказано идти на прикрытие Рыбницкого моста через Днестр.

Взлетаем четверкой. Приходим в заданный район. Над Рыбницким мостом спокойно. Очевидно, вражеские бомбардировщики изменили маршрут и направились к другой цели. Барражируя в воздухе, ждем. Но противника все нет и нет. Уже темнеет – надо возвращаться домой.

На полпути к аэродрому замечаем, что выше нас летит Ю-88. Неплохая мишень. Идем на сближение. Фигичев открывает огонь с большой дистанции, но безрезультатно. Тогда я решаю атаковать «юнкерс» снизу, в «живот». Поднырнув под него, подхожу все ближе и ближе. Пора. В этот момент от бомбардировщика ко мне скользнула огненная змейка. Раздался треск. Упругая струя воздуха ударила в лицо, прижала к спинке сиденья. Отвалив в сторону, осматриваю машину. Вижу: козырек кабины разлетелся вдребезги. Надо возвращаться на аэродром. Мой ведомый следует с парой Фигичева, а я лечу домой.

На аэродроме меня встречает техник. Внимательно осмотрев машину, он качает головой и говорит:

– Пуля попала в прицел, прямо в лампочку. Отклонись она сантиметра на два – и не стояли бы вы сейчас передо мной... Много придется поработать, но за ночь, пожалуй, отремонтируем.

Стою и думаю: сам виноват во всем. Увлекся боем и забыл, что у бомбардировщика есть люковая пулеметная установка. А надо было действовать хладнокровно, как говорится, с умом. Подвиг требует не только отваги, но и мысли.

Возвращается Фигичев с двумя ведомыми. Подходит ко мне и, сияя от радости, спрашивает:

– Чего ушел?

Я молча киваю на кабину самолета.

– Э, как тебе досталось, – хмурится он. – А знаешь почему?

– Знаю.

– Не подлезай так близко. Тебе просто повезло. Могло быть хуже.

– Как с «юнкерсом»?

– Не упустили, у Днестра сгорел...

Рано утром, как только мы приехали на аэродром, поступил приказ: Фигичеву вылететь на разведку переправ под Яссами, мне и Лукашевичу прикрывать его от нападения вражеских истребителей.

Уже в то время наши летчики недолюбливали полеты тройкой.

– Разрешите пойти четверкой, – обращаюсь к начальнику штаба полка.

– Штаб дивизии распорядился послать три самолета, – отвечает Никандрыч.

– Тогда лучше парой лететь.

– Прекратите обсуждение приказа!

Все ясно. Надо готовиться к вылету тройкой. А мне уже несколько раз удавалось ходить на задание парой. И хорошо получалось. У пары почти такая же свобода для маневра, как у одиночного самолета. Но этот строй не был тогда узаконен. Более того, он считался несовместимым с требованиями наставлений и инструкций.

Взлетел Фигичев, затем Лукашевич. Я пока на старте. Подбегает полковой врач и протягивает плитку шоколада. Теперь нам дают его каждое утро.

– Да ну их, эти гостинцы! – отмахиваюсь я.

– Бери, пригодятся, – настаивает врач.

Я кладу шоколад в карман реглана, опускаю тормоз и даю полный газ.

И вот мы летим. Фигичев ведет разведку, Лукашевич и я прикрываем его. Под нами – Прут. На земле и в воздухе никаких признаков войны. Значит, на этом участке немецкие и румынские дивизии уже перебрались через реку, и теперь переправа действует только возле крупных опорных пунктов.

Идем на Яссы. Там переправы наверняка сильно прикрываются. Но Фигичев почему-то не учитывает этого. Не заботясь о скрытности, он продолжает лететь вдоль реки. Вражеские зенитчики могут заметить нас с большого расстояния. Так и есть. На подступах к понтонному мосту гитлеровцы встречают нас огнем. Чтобы прорваться через огневой заслон, прижимаемся к реке. Фигичев летит впереди, мы с Лукашевичем чуть сзади, по сторонам.

По понтонному мосту идет колонна солдат. Заметив нас, они прыгают в воду в чистеньком новом обмундировании. Ведь их экипировали для дальнего похода. Хорошо, что заставили фашистов выкупаться. Пусть запомнят, как хлестнул по ним грохот моторов наших краснозвездных МИГов.

Переправа уже позади, огонь вражеских зениток все еще продолжает бушевать. Заметив впереди высокий выступ берега, Лукашевич переходит на мою сторону. Чтобы не столкнуться с ним, я взмываю вверх и в это время вижу на капоте две вспышки взрывов. Еще не уловив перебоев в работе мотора, даю ручку от себя и еле успеваю выровнять самолет у самой воды. Машину начинает трясти. Теперь все ясно: друзья полетят дальше и возвратятся в полк, а я свалюсь – или сейчас, если мотор остановится, или чуть позже, там, на берегу, запруженном вражескими войсками.

Лицом к лицу опасность воспринимается совсем иначе, чем со стороны. Поэтому я не испытываю чувства страха. Очевидно, его вытесняет интенсивная работа мозга, предельное нервное напряжение.

С каждой минутой мотор слабеет, лопасти винта уже еле-еле хватают воздух. Только что шарахавшиеся от нас фашисты теперь радуются, видя, что мой самолет едва не задевает винтом воду.

Отлетев подальше от переправы, плавно, с малым креном разворачиваю машину влево и беру курс на юго-восток. Там, южнее Кишинева, вражеские войска, кажется, еще не дошли до Днестра.

Самолет трясет, скорость предельно мала. С трудом переваливаю через холмы и жадно обшариваю глазами каждую полянку: где-то надо садиться. Как ты встретишь меня, земля» – по-матерински или как мачеха?

Внизу заросшие лесом холмы. Разве можно тут садиться? А мотор сдает, винт вот-вот остановится. Тогда придется падать там, где застанет роковое мгновение.

Перетянуть бы еще через один холм, может быть, там, за ним, и найдется ровная полянка? На мое счастье, за холмом действительно оказалась долина.

Готовлюсь к вынужденной посадке: снимаю очки, чтобы при ударе о землю не повредить глаза, потуже затягиваю привязные ремни. Предчувствие удара о землю вызывает озноб и нытье в плечах.

Вдруг вижу: там, куда я направляю самолет, по дороге движется колонна вражеских танков и автомашин с пехотой. Что делать? Один выход: посадить самолет на заросший лесом бугор. Только бы дотянуть. Нужны буквально секунды. Отработает ли их мотор без масла и воды? Отработал! Он заглох как раз над бугром. Прекратилась тряска, наступила зловещая тишина.

Самолет, парашютируя, падает на деревья. Бросаю ручку управления и обеими руками упираюсь в переднюю часть кабины.

Треск ломаемых деревьев, бросок вправо, влево. Удар и... провал в сознании.

Очнулся, раскрыл глаза. Пыль еще не улеглась. Тишина. Рядом, выше меня, торчит сломанный ствол дерева. Одно крыло самолета отвалилось, отбитое хвостовое оперение очутилось в стороне. Первые движения убеждают, что я цел.

Надо немедленно освобождаться от ремней и парашюта, выбираться из кабины. На земле почувствовал боль в правой ноге, но не придал ей никакого значения. Достал пистолет, быстро зарядил его. Немцы рядом! Лучше смерть, чем позорный плен.

Прислушался. Где-то далеко гудят машины, танки; рядом тишина, пение птиц. Нужно уходить отсюда в лес.

Бросился в ближайшие кусты.

А самолет?.. Повернулся, окинул последним взглядом то, что осталось от моего самолета. Мне было жаль его. Он верно послужил мне. Сколько я сделал на нем боевых вылетов, сколько раз в трудную минуту он выручал меня! И сейчас он отдал все, чтобы спасти меня. Прощай, боевой друг...

По лесу, через виноградники я шел день и всю ночь на восток, домой. Речушка днем спасала меня от жажды, а ночью служила мне «путеводной звездой». Раз она течет к Днестру, значит надо идти только по ней. И быстрее, быстрее, пока немцы не вышли на Днестр, не создали там сплошной фронт. Тогда мне не выйти. Голод я утолял кусочками той плитки шоколада, которую мне почти насильно навязал доктор. Моя поврежденная нога болела не на шутку.

На рассвете, когда на востоке посветлел небосклон, от усталости и боли я идти больше не мог. Прилег в винограднике.

Разбудило меня тарахтенье повозки. Я вскочил. В ноге отдалась резкая боль. Но надо было идти.

На околице села, под леском, какой-то человек в холщовой длинной рубахе и таких же брюках, в темной шляпе косил траву. Приблизясь к нему, рассмотрел. Рубашка на нем серая, заношенная, в заплатах, он загорелый, босой, обросший... Наверно, бедняк – не выдаст. И я вышел из укрытия. Он не замечал меня, пока я не приблизился к нему.

– Здравствуйте!

– Здраст... – он не договорил. На его лице отразился испуг.

– Не бойтесь. Я советский летчик. Есть в селе немцы?

– Немцев нет.

– А наши?

– Никого нет. Все ушли.

Молдаванин подкрепил меня своим кукурузным хлебом. Наверно, я слишком сосредоточенно ел, потому что не заметил, как к нам подошла девчурка. Я поднял глаза и увидел ее, стоящую передо мной. То ли мой взгляд, то ли мой вид, то ли мой аппетит подсказали ей, что я голоден, – она подошла еще ближе и из подола своего платьица протянула мне несколько диких груш. Я погладил ее по головке.

Молдаванин указал мне на дом под черепичной крышей, где помещался сельсовет. Я направился туда: все-таки, может быть, какая-то власть в селе осталась!

У здания сельсовета на колоде сидело несколько мужчин. Мое появление, заметил я, вызвало среди них замешательство, они заговорили, подозрительно поглядывая на меня.

На мою просьбу отвезти меня к Днестру они ответили отказом. Пришлось пригрозить оружием, и только тогда лошадь и телега нашлись.

К вечеру мы подъехали к станции Каушаны. Здесь я отпустил своего извозчика, заплатив ему, и он на радостях погнал лошадь обратно.

Бойцы, встретившие меня на станции, посмотрели на меня так, словно я явился к ним с неба.

– На этой дороге только что была схватка с румынами. Как вы проскочили?

Мне теперь было безразлично, что происходило на этой дороге. Я видел своих солдат, платформы, груженные имуществом, пыхтевший дымком последний на этой станции паровоз.

На свой аэродром я возвратился на четвертый день. В полку меня уже считали погибшим. Три дня – срок достаточный, чтобы можно было перестать ждать возвращения летчика и в полковом журнале записать: пропал без вести. Так думали и мои товарищи, разделившие – по традиции – между собой мои нехитрые пожитки.

Приказано лечиться и отдыхать. Моя боевая жизнь на время приостановилась, словно для того, чтобы я хорошенько осмыслил все, что было на фронте.

Днестр остается в дыму.

… Лукашевич появился на пороге столовой, когда мы все, кто там находился, с затаенным дыханием слушали рассказ Виктора Петровича о Соколове и Овсянкине. Летчик сразу понял, о ком идет речь, и тоже замер у двери. Он видел, как метнулись к нему короткие, полные радости взгляды, как на минуту умолк командир, посмотрев на него своими большими грустными глазами, будто сказал свое самое ласковое слово – «хорошо».

От радости у Лукашевича даже слезы навернулись на глаза. Это была счастливая минута в его жизни. Он снова возвратился в свой родной полк, в дружную крылатую семью.

– Летая на запад, мы все верили, очень верили Днестру, – говорил Виктор Петрович. – Подбитые старались перетянуть через реку, оставшиеся без самолета тоже спешили к ее берегам. И Днестр никого из нас не подвел. Помог бы он Соколову и Овсянкину, если бы они от Бельцев полетели прямо на восток. Кто-то из них, видимо Соколов, был подбит. Овсянкин не оставил своего командира, и они вместе полетели на северо-восток, в направлении Ямполя. Если посмотреть на карту, то сразу видишь, что Ямполь от Бельцев в два раза ближе, чем Григориополь. Поэтому они и избрали этот самый короткий маршрут.

Недалеко от Ямполя летчики сели, считая, что здесь еще находятся наши. А там уже были немцы. Они окружили Соколова и Овсянкина, хотели взять их живыми.

Наши товарищи отбивались до последнего патрона. Поняв, что вырваться не удастся, они решили, что лучше остаться мертвыми на родной земле, чем мучиться в фашистском плену. Вы спросите, как мы узнали о мужестве наших боевых друзей? Об этом рассказал на допросе немецкий летчик, взятый недавно в плен. «Я каюсь, – говорил он, – что не поступил так, как ваши летчики под Ямполем. У нас тоже есть понятие воинского долга!» Он и сообщил подробности этого события на левом берегу Днестра. Дорогие друзья, – сказал в заключение командир полка, – пусть навсегда сохранится в нашей памяти образ бесстрашных летчиков нашего полка, славных сыновей советского народа Анатолия Соколова и Алексея Овсянкина!

Мы встали со своих мест и почтили память боевых друзей минутой молчания. Были слышны лишь всхлипывания официантки да пронзительный свисток паровоза, долетевший со станции.

После ужина летчики окружили Лукашевича. Он рассказал, что при выполнении левого разворота самолет вошел в штопор; чтобы вывести его, не хватило высоты, пришлось прыгать с парашютом. Приземлился Лукашевич почти рядом со сбитым мною немецким летчиком. Преследуя фашиста, наши пехотинцы стреляли и по нему до тех пор, пока не услышали русскую речь.

– Вот вам еще один печальный результат полета тройки! – не сдержал я своего возмущения. – Летишь, а по бокам два ведомых, словно телохранители. Но ведь я не комдив, чтобы меня так охраняли. Дайте мне такую свободу в строю, чтобы своими разворотами я не заставлял одного выбрасываться с парашютом, а другого уходить черт знает куда!

– Спокойно, Покрышкин! – остановил меня майор Иванов. – Расшумелся, как самовар. Сегодня тройкой летали последний раз. – Эти слова он произнес решительно, как приговор.

Вернувшись в общежитие, я увидел на своей подушке треугольное письмецо. Первая за время войны весточка из Новосибирска.

«Во первых строках» сестра Мария писала, что домой пришло печальное известие о младшем брате Петре – пропал без вести. Я знал, что этот сильный, волевой крепыш никогда не сдастся в плен. Значит, погиб. Значит, война уже забрала одного из нашей семьи. Теперь на фронте нас осталось двое. Третий подрастает, идет по моим стопам. Дождется ли мать кого-нибудь из нас после войны?.. Далее Мария сообщала, что ее муж Павел тоже ушел на фронт, перечисляла имена всех двоюродных братьев, надевших солдатскую форму. «Деньги от тебя пришли, – говорилось в конце письма, – мама и я шлем тебе спасибо». «Хорошо, – подумал я, – что они получили, наконец, от меня подмогу. Завтра же, как приедем на аэродром, напишу им ответ».

На рассвете, под грохот артиллерии, долетавший со стороны Балты, наш полк поднялся с аэродрома и спешно перебазировался на новое место. Отступление продолжалось.



Маршал авиации Пстыго Иван Иванович в годы войны

9.3. Начало войны. Из воспоминаний маршала авиации СССР И. И. Пстыго.

(Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org.

Издание: Пстыго И. И. На боевом курсе. – М.: Воениздат, 1989. с. 3-36.)

… Окончив в 1940 году Энгельское летное училище, я получил назначение в 211-й бомбардировочный авиаполк Одесского военного округа. Полк этот располагался на полевом аэродроме Котовска, недалеко от границы с Румынией. Полк был большой – пять эскадрилий. В каждой эскадрильи по десять самолетов. Командовал полком майор Василий Георгиевич Родякин, человек суровый, немногословный. Он имел надежных и опытных помощников. Майор Лесков – его заместитель, батальонный комиссар Егоров – заместитель по политчасти, майор Савинов – начальник штаба. И командиры эскадрилий подобрались один к одному – все подлинные «отцы солдатам» и классные летчики. Первой эскадрильей командовал капитан Баутин, второй капитан Венгеров, третьей капитан Быков, четвертой – капитан Гудзенко, пятой...

… В 1940 году, меня двадцатидвухлетнего лейтенанта, определили в четвертую эскадрилью, к Михаилу Ивановичу Гудзенко. Штурманом мне дали только что окончившего штурманское училище лейтенанта Сашу Демешкина. Веселый был парень!

В то время шло активное перевооружение нашей авиации. Когда мы прибыли в свой полк, там осваивали новый двухместный бомбардировщик Су-2, поступивший на вооружение вместо бомбардировщика СБ. Фезюляж машины изготавливался из специально обработанной древесины, а крыло – он был монопланом – из дюралюминия со стальными полками лонжеронов. Самолет мог использоваться и как разведчик. К слову сказать, полк к началу войны самолетами был укомплектован не полностью, и далеко не все экипажи освоили новую машину.

Срок на освоение Су-2 отводился короткий. Поэтому командование до предела уплотнило расписание занятий, учебных полетов. С Демешкиным мы скоро сдружились и слетались, как говорят в авиации.

В апреле 1941 года 211-й бомбардировочный вышел на полевой аэродром у реки Днестр. В конце месяца, и особенно в мае в полку участились тревоги. Редкие дни обходились без них. Мы бежали к самолетам, подвешивали бомбы, заряжали пулеметы.

Иногда звено, реже эскадрилью поднимали в воздух. Через час все возвращались, выполнив поставленную задачу: то летали строем, то на полигонное бомбометание. Затем у командиров проверяли содержимое чемоданов, с которыми они являлись по сигналу тревоги, и следовал отбой. В полку непременно проводили потом разбор действий личного состава.

Так и хочется бросить фразу: мол, к тревогам мы привыкли. Но это будет полуправдой. Мы чувствовали, что в воздухе пахнет порохом. Были почти уверены, что гитлеровские полчища не станут смиренно стоять перед нашей границей. Речь на

мальчишниках часто шла только о сроках, когда может начаться война. Через неделю, через месяц...

Командование полка, конечно, лучше нас видело приближение войны, предпринимало все меры, чтобы повышать боеготовность, и сейчас, спустя многие годы, я с полной уверенностью могу сказать, что, чем более сокращалось время до вероломного нападения немцев, тем чаще и серьезней проводились те наши тревоги.

22 июня, за двадцать минут до начала войны, что выяснилось, конечно, позже, 211-й бомбардировочный был поднят по тревоге. Мне надоело бесцельно таскать чемодан взад-вперед, и я прибежал к своему самолету налегке.

Сперва все шло обычным порядком. Я, штурман, техник и моторист подвесили бомбы, зарядили пулеметные ленты. И вот с Сашей Демешкиным мы в кабине машины: пора опробовать мотор, проверить работу оборудования. Летят привычные команды.

– От винта!

– Есть, от винта!

Над летным полем поплыл все усиливающийся гул. Запускали и опробовали моторы все экипажи полка. Потом моторы заглушили. Сидим, ждем очередной команды. Расслабились. Раз в воздух никого не поднимают, значит скоро отбой.

Час сидим. Расположились в траве, около самолетов. Никто из командиров на поле не появляется. Не видать и посыльного из штаба. Может, готовят к подъему весь полк? Подзываю, на всякий случай своего моториста.

– Слушай, – говорю, – ты знаешь мою палатку?

– Конечно. Как не знать, товарищ командир, – отвечает моторист.

– И чемодан мой тебе известен?

– Известен, – отвечает.

– Представляешь, – говорю, – я нынче без чемодана. Выручай!

– Есть! – И побежал.

Через полчаса команда: «Разрулить самолеты!» Они у нас стояли в линейку. Рассредоточили самолеты по периметру аэродрома: места для этого были определены заранее. Вскоре новая команда: «Замаскировать самолеты!» Сигнал нехороший. Но деревья для маскировки тоже были присмотрены. Срубили. Замаскировали. Заминка со следующей командой. И тут мой штурман Саша Демешкин прямо и бухнул:

– Это война, командир!

– Не каркай, – ответил ему, но вот объявляют: «Сбор полка на берегу оврага...»

Овраг был тут же, на аэродроме, от стоянки моего самолета метров триста. Сошлись, покуриваем. Край оврага в кустах, и всех просят устроиться под ними, чтобы не демаскировать полк.

На кромке оврага появился командир со своими заместителями, и мы начали быстро строиться, но он жестом распорядился: не надо. Голос у нашего командира глуховатый, даже хриплый.

– Товарищи! – сказал он, и наступила напряженная тишина. – Без объявления войны немцы начали боевые действия. Вражеская авиация варварски бомбит наши города...

Официальное сообщение о начале войны передали по радио часа через два. А командир полка приказал нам организовать оборону аэродрома и перестраиваться всем на боевой лад. Последовали конкретные указания начальнику штаба, заместителям, командирам эскадрилий.

Экипажи боевых машин пошли снова проверять всю подготовку вооружения.

До войны при учебной тревоге допускались кой-какие условности. И вот эти условности без каких-либо команд и распоряжений полностью отменялись. За каждым самолетом мы отрыли окоп – один на весь экипаж. Потом взялись за общие окопы – для звена, эскадрильи.

– Ну что, товарищ командир, война?! – допытываются мотористы.

Чувствую, что надеются на опровержение, хотят услышать что-нибудь о недоразумении, провокации, инциденте.

...Странная вещь, пока тревоги были учебными, беседовать о возможной войне мне было проще и легче. И быть уверенным в ней было легче. Теперь же, если бы мне дали какой-нибудь незначительный факт, который позволял бы истолковывать все как трагическую ошибку, с какой радостной безоглядностью я зацепился бы за него и поверил бы в это недоразумение.

Но я разочаровываю своих подчиненных:

– Война, ребята. Наверное, война...

Репродуктор эскадрильи, укрепленный на дереве, вскоре рассеял наши последние сомнения. Прозвучала речь Молотова о вероломном нападении гитлеровской Германии.

Вернулся от командира полка комэск Гудзенко, и мы начали формировать группы, готовиться к боевому вылету для нанесения удара по войскам противника.

Командир нашего полка полагал, что лучший пример – это личный, поэтому крещение огнем первыми предстояло принять старшим командирам, руководящему составу полка. Рядовые летчики в первые бои вообще не ходили, командиры звеньев – и те не все получили разрешение на вылет.

Сформировали две группы по две девятки, и эти восемнадцать самолетов стали готовить к вылету на боевое задание. Была поставлена следующая задача: поскольку Румыния выступала на стороне Германии и, по данным разведки, на ее территории вблизи границы скапливались войска явно для того, чтобы форсировать реку Прут и вторгнуться в пределы Советского Союза, нам приказали упредить это наступление и нанести по врагу удар.

Мне определили место ведомого в звене своего командира эскадрильи, слева от него.

И вот в шестнадцать часов прозвучала команда: «По самолетам!» Выполнили мы ее со штурманом Сашей Демешкиным не хуже, чем на тренировках. Чего нам такая четкость стоила – другой вопрос.

Оказалось: запускать мотор, выруливать, взлетать в мирное время для учебного полета – одно дело. И совсем другое – для боевого: психологически вышло во сто крат сложнее!

Взлетели. Набрали высоту. Молчим. Во время учебных полетов мы не единожды пролетали над этими местами: все те же крупные и мелкие селения с белоснежными хатами, утопающими в зелени садов, аккуратные поля вперемежку с лесными островинами, мастеровито натянутые нити дорог.

Вот и Прут. И вроде бы солнце светит как обычно, но блеск нынче у Прута какой-то стальной, холодный. Я невольно поежился.

Мерно гудит мотор. Курс на запад...

Вышли мы на скопление войск противника на шоссе. С небольшими интервалами между колоннами к границе двигались автомашины с людьми и техникой. На

наше появление враг не реагирует. Гитлеровская пропаганда явно перестаралась, полагая, что летать могут только немецкие самолеты.

Заходим на бомбометание. Боевой курс. Прицеливание. Сброс!

Летчику плохо видно, как поражается цель, а штурман может посмотреть назад и оценить попадание бомб.

– Цель накрыта! – радостно кричит Демешкин.

Но, тут же нас начали обстреливать зенитки. Стреляли немцы впопыхах и неточно.

Зенитные снаряды рвались довольно далеко.

– Иван! Глянь, какие фиалки цветут!.. – это все наш штурман Саша Демешкин.

Нашел о чем толковать!

– Ты попроси, может, поближе поднесут, – сержусь я.

Из-под зенитного огня наши самолеты вышли благополучно – без единой царапины. Весь полет длился часа полтора, и в восемнадцать часов мы были уже на своем аэродроме.

Сильно возбужденные, разговорчивые более обычного, мы радовались нашей первой победе, и все мое звено допрашивало меня:

– Товарищ командир, ну что? Как?..

Я стараюсь отвечать сдержанно и деловито.

Демешкин перебивает:

– А снарядов, братцы! – и присвистывает. – Там снарядов как гороху в поле!..

Я его не одергиваю: пусть настроит людей на серьезные бои.

Командир эскадрильи Гудзенко, собрав все подразделения, сделал подробный и поучительный разбор первого боевого вылета.

– Накрыли мы противника хорошо, – оценил он нашу работу. – Две трети успеха отношу на внезапность. Но держались мы не компактно, развороты выполняли не дружно. Переключали все внимание на цель, а ведь так нельзя. И за своими товарищами, и за воздухом надо следить...

И комэск повел речь о противозенитных маневрах, об эффективности бомбометания, об отражении атак истребителей. Говорил спокойно, как будто разбирал наши обычные тренировочные полеты.

В тот день было еще несколько вылетов. Одна из групп ходила на бомбометание, другие экипажи на разведку.

С позиций зрелых рассуждений, наверное, надо отметить, что командиром полка при формировании групп для нанесения первого удара по войскам противника была допущена ошибка, которая могла обернуться потерей боеспособности части. В самом деле, навались на нас противник группой истребителей до цели, над целью или даже после боевой работы – и полк потерял бы весь свой руководящий состав, то есть практически был бы выведен из строя.

Нам повезло. Немцы сплоховали. Ну а майор Родякин своего добился: крестил огнем!

И все же первые боевые вылеты учили нас не только на ошибках врага – на наших тоже. Выполняя одно из заданий, мы вышли в место встречи с нашими истребителями и тут же опознали их – это были Миг-3. На душе стало легче: есть истребители прикрытия! Они, как нам казалось, занимают свое место в общем боевом порядке, но вдруг видим, один Миг бросается на нашу эскадрилью и открывает огонь. В чем дело?

Самолет ведущего командира эскадрильи капитана Гудзенко задымился и пошел на снижение. Я попросил штурмана Демешкина проследить где упадет или сядет самолет, а летчик-истребитель, который подбил Гудзенко, увидев, что атаковал своих, начал энергично делать своей машиной различные эволюции, обозначая, что летят свои бомбардировщики. Наши истребители успокоились и сопровождали нас до цели. А эскадрилью, теперь уже из восьми самолетов, повел заместитель комэска старший лейтенант И. А. Кузнецов. Мы вышли на цель, отбомбились и пошли домой. Не вернулся только Гудзенко.

После посадки меня вызвал командир полка Родякин и спрашивает:

– Видел, где сел Гудзенко?

– Видел мой штурман. А я хорошо знаю этот район.

Родякин говорит:

– Срочно бери У-2 и лети на место посадки. Там будет видно, что делать. Вези экипаж домой...

Без особого труда я вышел в район и нашел самолет командира эскадрильи. Быстро подыскал подходящую ровную площадку и произвел посадку в непосредственной близости от самолета Су-2. Смотрю, ко мне идет Гудзенко. Вид у него более чем грустный. Оказывается, он цел, невредим, не считая синяков, а штурман эскадрильи Семенов убит.

У самолета собралось много народа – местные жители. Копают могилу. Мы с Гудзенко осмотрели самолет: изрядно покалечен при посадке. Похоронили друга, попечалились, погрустили – первая жертва в нашей эскадрильи. Да, очень уж мы засекретили свои самолеты. Летчики— истребители не знали нашего бомбардировщика, а мы не всегда знали силуэты своих истребителей. Вот и случилась беда...

Местные жители натаскали нам прошлогодней соломы. Мы обложили самолет, и подожгли его.

Вскоре я благополучно вернулся с Гудзенко в полк.

А на ту сторону реки Прут летать и бомбить подходящие к нашей границе войска мы стали ежедневно. Разрушали железнодорожные станции, переправы. При этом зенитные орудия противника встречали нас уже шквальным огнем. В одном из боевых вылетов крепко поколотили в воздухе машину командира первой эскадрильи Баутина. Потом и другие стали привозить пробоины.

Помню сел на аэродром самолет. В кабине лужа крови. Пилот буквально иссечен осколками: в медсанбате из него вынули их более трех десятков. Как же он дотянул до аэродрома? А вот как. Все самолеты Су-2 имели два штурвала, то есть двойное управление. И хотя штурман самостоятельно взлетать и садиться не мог, однако пилот, уже будучи раненым, приказал ему включить второй штурвал и до самой посадочной полосы, теряя сознание, подсказывал, что и как надо делать.

На нашем аэродроме было относительно спокойно. На второй или третий день войны над нами промчались «Миги». Мы попрятались от них – не сразу поняли, что это наши самолеты. Вроде бы и полк базировался не так далеко, а вот очертания нашего нового истребителя мы не знали. Впрочем, и соседи имели приблизительно такое же представление о нашем Су-2. Не случайно первое время в боях так трудно давалось взаимодействие бомбардировщиков и истребителей.

На третий день над нашим аэродромом на большой высоте прошел немецкий разведчик, о нем нас оповестили. После полудня пролетела пара «мессершмитов». За ними «Миги», видимо преследовали.

Мне доводилось сталкиваться в литературе с утверждением, что вся наша авиация приграничной полосы была уничтожена с воздуха в считанные часы после начала войны. Причем якобы все самолеты погибли прямо на земле, так и не успев взлететь. Подобные заявления не только неверны, но и безответственны. Почти месяц войска Одесского военного округа, вошедшие в состав вновь образованного Южного фронта, стояли на границе, отражая все попытки противника форсировать реку Прут. Затем несколько соединений было переброшено на другие участки фронта, где создалось тяжелое положение. Сдерживать наступление превосходящих сил противника, конечно, становилось все труднее. И наши войска начали отступать на Восток. Вместе с наземными соединениями отходили и авиационные части.

Утром 21 июля я готовился к своему очередному боевому вылету. Полк наш, несколько поредевший, но все-таки сохранивший свои боевые возможности, базировался целый месяц на одном и том же полевом аэродроме. Потеря в самолетах у нас была не очень значительная. А вот штурманов мы потеряли много. Дело в том, что летчика в бою спасала бронеспинка кресла. Штурман же сидел сзади, спиной к пилоту, и практически был не защищен от пулеметного огня «мессершмитов».

Немецкие войска совместно с румынскими за это время подошли к Днестру и в районе между городками Ямполь и Сороки навели переправу через реку.

Мы как-то получили приказ уничтожить ее и вылетели на бомбометание двумя девятками.

Тот памятный полет оказался для нас трагическим. Из пекла, а там было именно пекло, домой не вернулось шестнадцать самолетов!..

Итак, по порядку. До района переправы мы добрались благополучно. Летели без прикрытия: обстановка не позволяла дожидаться истребителей. Вышли на боевой курс.

Видимо не все знают, что такое боевой курс. Коротко поясню. Если условно провести в воздухе прямую линию, чтобы порядочный кусок ее проходил над наземной целью, а потом по этой прямой провести самолет, не разрешая ему маневрировать, то можно сказать, что самолет на боевом курсе. Смысл подобного выдерживания прямой – с наилучшей вероятностью поразить противника при бомбометании. Отвернешь – считай, что все твои старания пошли насмарку. Попадание возможно только при строгом выдерживании боевого курса. Враг, естественно, способен вычислить твой боевой курс и расчетливо повести по тебе стрельбу. Поэтому-то боевой курс и требует от экипажа не только умения да мастерства, но и мужества, стойкости, хладнокровия.

Мы бомбили переправу при ураганном зенитном огне. Все небо от разрывов было в бесформенных чернильных кляксах. Сколько самолетов было сбито над целью – не знаю. Может быть, половина.

Когда же мы стали недосягаемы для зенитной артиллерии, появились «мессершмиты», яростно набросившиеся на наши тихоходные тяжелые машины. Вижу, один Су-2 горит, второй... После таких потерь группа, естественно, распалась. И вот веду машину как можно собраннее – совсем один. Нырнул в попавшиеся на пути редкие облака. Выскочил из них. Яркое солнце сияет. Меня никто не преследует. Вдруг голос Демешкина.

– Командир! Справа «пегий»! – несколько растерянно сообщил Демешкин.

«Пегими» мы в полку называли Су-2. Называли их так за раскраску фюзеляжа, камуфляж.

А остальные где? Неужели всех?.. Подхожу ближе к «пегому».

По номеру определяю, что это машина Алексея Мальцева. Странно только, что летит он не туда, куда надо. Пилот вроде опытный, без причины сбиться с курса не мог.

Я обогнал его, покачал крыльями, мол, пристраивайся. «Пегий» потянулся за нами. Время от времени он отставал, и я сбавлял скорость. На посадку Мальцева пришлось завести, а сам ушел на второй круг. Это было, конечно, опрометчиво: по правилам поврежденный самолет должен садиться последним.

Мальцев же приземлился, не дорулив до стоянки, выключил мотор и потерял сознание. Когда я произвел посадку, санитары осторожно вытаскивали из машины безжизненное тело ее штурмана. Мне стало понятно, почему бомбардировщик сбился с курса...

В том полете Мальцева спас шлемофон. Осколок снаряда врезался в наушник, расколол его, отбил край уха и оставил небольшую бороздку на голове. А я, видно, в рубашке родился – на нашей машине не было ни одной царапины! Спустя годы, когда появилась песня, в которой есть слова «нас оставалось только двое из восемнадцати ребят», я часто говорил в шутку, что это – про нас. Правда, мы вернулись втроем из тридцати шести...

Однополчане в тот день предрекли мне долгую летную жизнь, мол, ты, Иван, и три войны сдюжишь – ничего теперь с тобой не случиться!

После вылета, сдав машину технику и мотористу, мы направились в столовую. Там у каждого экипажа и у каждой эскадрильи было свое строго отведенное место. По пустующим стульям узнаем о не вернувшихся с боевого задания. И тут такая усталость, такое неудержимое желание выспаться навалились на меня

– Давай пообедаем, поужинаем сразу – и урвем время для сна, – предлагает Саша.

Демешкин парень крупный, отсутствием аппетита никогда не страдал. За один присест он мог съесть не только обед, ужин, но и завтрак.

Я, подумав, согласился. Так и сделали.

Но лишь пришли в свою палатку – бежит посыльный:

– Пстыго! Командир полка вызывает!..

У Родякина со мной разговор короткий:

– На переправу ходил?

Отвечаю:

– Ходил.

– Ну вот, еще пойдешь. Приказано вылететь всем составом полка. У нас шесть исправных самолетов. Тебе – вести. Собирай экипажи. Поставим задачу...

Подготовили группу. Идем к самолетам. На ходу я повторяю – хотя летчики это и без меня знали, – что возле переправы в районе Ямполя скопилось много танков, артиллерии и пехоты противника, что все это сильно прикрывается зенитками и истребителями противника.

– Давай, Иван, лучше засмолим напоследок папиросу потолще, – предлагает вдруг один из пилотов.

– Ты чего? – спрашиваю.

– Ты ведь был уже там...

– Ну, был.

– Ты же понимаешь, что мы не вернемся.

– Чепуха!.. Брось, не трави людей!.. Накуримся еще с тобой этого зелья!..

Тяжелые машины, разбегаясь, как бы нехотя отрываются от земли. Набрали высоту. Первое звено веду я, второе – Широков. Второе звено от первого чуть в стороне.

Выходим на цель. Конечно, переправу немцы уже восстановили. Понтоны разбитые заменили, и по наведенному мосту снова движутся войска, военная техника.

Мы бомбим и переправу, и то, что возле переправы: скопления танков, автомашин, мотоциклистов. Второе звено закрепляет нашу работу.

Во время бомбометания мне показалось, что зенитный снаряд попал в наш самолет. Но еще сомневаюсь: попал – не попал... Не вижу огня. Машина в воздухе – это как бы продолжение тебя самого. Все чувствуешь по ней. Пусть не полыхает она факельным огнем, но уже что-то подсказывает – самолет «затемпературил». А надо сказать было от чего: стреляли в нас тогда и зенитные батареи, и танки из крупнокалиберных пулеметов, даже автоматчики палили, будто и они могли достать наш самолет.

После бомбометания атаковали немецкие истребители.

– Иван! Пара «мессеров» атакует! – успел предупредить Демешкин.

«Мессершмиты» свои атаки повторяли одну за другой. Мы отбивались, уклонялись от них, но после одной из атак я почувствовал, что немец попал. Вижу язык пламени на правом крыле. Конечно, как тут ошибиться!..

Демешкин пожара еще не заметил – ведет перестрелку с «мессершмитами».

– Падает! Падает! – кричит мне радостно – Смотри, я «мессера» срубил!

Оглянулся. Действительно, за одним из вражеских самолетов тянется дымный след. А по нашей машине снова стреляют, и пулеметная очередь гаснет за моей бронеспинкой.

Хорошее это изобретение – бронеспинка. Обычный лист специально закаленной и обработанной стали, смонтированный заодно с креслом – сиденьем в кабине летчика, он прикрывает голову и спину пилота. Такая бронеспинка непробиваема пулями обычного и крупного калибра и даже снарядами пушки – до 20 миллиметров, и практически спасает от всех осколков зенитных снарядов. Бронеспинка вместе с каркасом обернута войлоком, обшита обычным дермантином. Как же она выручала летчиков, сколько жизней спасла!..

А тогда нас еще расстреливали в воздухе. Уж очень соблазнительно было добить горящий бомбардировщик. Я, как мог, маневрировал. А пламя передвигалось по крылу все ближе к кабине. Дышать стало тяжело. Крупные капли пота поползли по лицу, и я невольно подумал: «Может пора прыгать с парашютом?..» Но принимаю решение лететь до тех пор, пока тянет мотор.

А вражеские истребители все преследуют. Одна очередь снарядов попала в винт – срезала лопасть. От дисбаланса началась дикая тряска. Самолет почти неуправляем. Высота 100... 50... 30 метров... Мотор уже не тянет совсем, и я пошел к земле...

Приземлился посреди овсяного поля. Лето было жаркое, и, когда машина коснулась «брюхом» земли, поднялась пылища. Впечатление было такое, что самолет взорвался, и «мессершмиты», видимо считая, что покончили с советским бомбардировщиком, улетели.

В общей сложности от цели, где мы работали, и до места посадки я пролетел километров 100 на горящем самолете.

Овсяное поле заканчивалось оврагом. По ту сторону оврага рос подсолнечник: в нем я рассчитывал спрятаться – где-то неподалеку могли быть немцы.

Саша Демешкин тяжело ранен. Из уголков рта сквозь старую запекшуюся кровь пробивались тоненькие ручейки свежей и текли по подбородку и шее за ворот гимнастерки. Одна рука висела, как на веревке, на перекрученном лоскутке кожи, кости кистевого сустава были перебиты – хуже, намелко раздроблены. На голове повыше виска, две бороздки – как у Мальцева.

Я вытащил Сашу из кабины, взвалил на себя и побежал с ним до подсолнухов. Затем бережно опустил на землю, впрочем, насколько безболезненно и деликатно проделал это – судить трудно, я просто отупел от бега. Саша же в это время, не приходя в себя, издавал какие-то булькающие звуки. Тогда я разорвал на нем гимнастерку, шерстяной свитер – под форменную одежду мы всегда поддевали свитера, поскольку на большой высоте прохладно, – и вот что увидел: восемь пулевых ранений в грудь и четыре в район мочевого пузыря...

Я был так потрясен, угнетен беспомощностью, что-либо сделать для друга. Ненависть к врагу и злоба душили меня.

– Не умирай, Сашка.. – сказал ему. – потерпи... – И я рванул к самолету.

Нас воспитывали в строгости: сам погибай, а технику военную врагу не отдавай. Мне надо было поджечь мой Су-2, чтобы он сгорел окончательно. Поджигаю самолет, а он не горит. Тогда я выволок парашют, распустил его под баками с горючим, расстрелял баки из пистолета и чиркнул спичкой. Самолет загорелся.

Сашка тяжело дышал. Я решил достать ему воды и принялся искать ее, но ни речушки, ни ключа окрест не оказалось.

Когда сажал самолет, заметил поблизости деревню. «А рискну!» – решил и направился к ней. Вышел к крайней хате со стороны огородов. Хата бедная, двор скромный. Вроде бы ничего подозрительного. Но на всякий случай пистолет из кобуры достал. Когда ногой толкнул дверь, она с грохотом распахнулась, и я увидел старика со старухой. На столе, за которым они сидели, стояла кринка молока, лежал хлеб, картошка, огурцы и лук.

Увидев человека с пистолетом в руке, старики от неожиданности перестали есть и несколько секунд молча смотрели на меня.

– В деревне немцы есть? – строго спросил я.

– Нема, – ответила старуха.

– А что за деревня?

– Кукулы...

Затем, видимо решив, что настал ее черед спрашивать, бабка поинтересовалась, почему у меня такое красное лицо.

– Горел в самолете.. – ответил я. И она тут же запричитала.

– Ах, боже ж мой! – всплеснула руками, поднялась, принесла гусиного сала и смазала обожженные места.

– Сидай, – указала потом на скамейку у стола.

Я был голоден, но задерживаться не мог. Стоя выпил кружку молока, а ломоть хлеба взял с собой.

– Мне бы флягу воды, дед. Или ведро.

Нашлась большая бутыль. Хозяева наполнили ее колодезной водой. В другую, точно такую же, бутыль старуха слила молоко из кринки:

– На...

Старик на ломаном русском языке торопил меня. Говорил что-то насчет местных кулаков, которые могут убить.

Я поблагодарил гостеприимных молдаван и шагнул во двор. Возле хаты заметил каких-то людей. Мигом за кусты. Потом перемахнул ограду из камней – и в поле. Ориентироваться было легко – шел на догорающий самолет, в душе радуясь, что помогу сейчас Сашке.

А Сашка был мертв. И уже остыл.

Опустилась ночь. Кругом пожарища, всполохи огня. Временами погружаюсь в дремотное состояние, я никак не мог поверить, что такое произошло со мной. Погиб друг… Сгорел боевой самолет...

На рассвете похоронил Сашку. Отыскал сухое место для могилы, чтобы и в проливные дожди ее не заливало. И вот возле одинокого дерева на краю овсяного поля руками выбрал землю. Обмыл лицо Сашки. Поцеловал в холодный лоб. Закутал его голову в гимнастерку и засыпал.

«Прощай, боевой друг. Мало мы с тобой повоевали...»

Пока я прятал документы, свои и Демешкина, пока заряжал пистолеты, свой и Демешкина, пока завтракал молоком и хлебом, издалека катился, приближаясь, какой-то непонятный шум. Похоже было на то, что двигается колонна. Наша или немецкая?.. Подался к дороге. Меня скрывал подсолнечник, поэтому я считал себя в безопасности, но готовился к худшему.

Уже слышно было фырканье лошадей, скрип телег. Подумал: наверное наши. Немцы – те все на автомобилях, а у нас в стрелковых полках в основном – то гужевой транспорт, машин мало.

Ясно, наши. Тащат пулеметы. Артиллерийские орудия на конной тяге. А вдруг это переодетые немцы? Вон как идут организованно! Не похожи на отступающую часть. В газетах и по радио в первые месяцы войны часто сообщали о коварности, которую применяли немцы. Они переодевали целые подразделения врага в советскую военную форму. Раненых везут. Значит, наши.

Выбегаю:

– Братцы!

Два красноармейца тут же:

– Руки вверх!

А на мне гимнастерки нет, я в свитере. Поднял руки:

– Да свой я...

– Знаем таких… »Свой»... Кому это ты тут свой?

И повели меня к командиру – майору с орденом Красного Знамени. Тот со мной охотно согласился:

– Ну, конечно, наш человек. И документы имеются?

Разуваюсь. Достаю из сапога кандидатскую карточку (в сентябре 1939 года меня приняли кандидатом в члены партии) и удостоверение личности. Командир внимательно изучает мои документы. Мне кажется, что чересчур пристально и медленно. Затем возвращает их мне и задает несколько вопросов. После чего говорит:

– Самолетов у меня, братец, нет. А воевать надо всем. Автоматом владеешь?

– Пистолетом...

– Пистолет это не оружие. А винтовкой?

– Владею.

– Получишь винтовку.

– Дайте автомат, научусь как-нибудь.

– Как-нибудь не стоит. У меня их немного.

Командир 189 полка 162 стрелковой дивизии майор Загорский, оказывается, связи ни с дивизией, ни с корпусом не имеет. И ведет свой полк... на запад. Немцы продвигаются на восток, а он со своим полком – на запад!

– Может быть, вы не знаете... Они же Днестр перешли!

– Знаю, у меня разведка.

– Так куда же вы?..

– Куда? Куда предназначено. Приказ, братец.

– За вчерашнее число.

– Устарел, считаешь? Наверное, устарел. А как убедиться?

И продолжал вести свой полк на запад. Наша колонна растянулась верст на десять.

В четырех – пяти километрах по шляху параллельно этому гитлеровцы шли вглубь советской территории...

К вечеру, убедившись, что приказ невыполним, майор дал колонне команду развернуться и двигаться в обратном направлении. Пять дней мы блуждали по тылам немцев. В бои старались не ввязываться, но столкновения с врагом были. Тогда я впервые увидел живых немцев – пленных. Надменные, наглые, чувствовали они себя, конечно, завоевателями.

Майор Загорский, успел я узнать, воевал в Испании, за что и был награжден орденом. Он прекрасно организовал разведку. Необдуманно и в суете ничего не делал. Меня, признаюсь, даже смущали и обескураживали его спокойствие и невозмутимость. Бомбы рвутся – самолеты нет-нет да появлялись, от этих налетов полк нес потери, – пули свистят, а он сидит себе и, не повышая голоса, подает команды. Бойцам и страшно за своего командира, и гордятся они им.

На пятый день, когда после ночного марша полк расположился на привал и я незаметно задремал, слышу кричат:

– Летчик!..

Ни по фамилии, ни по имени, ни по званию меня никто не знал. «Летчик» – и все тут.

– ...Майор тебя требует.

Иду. Докладываю по-военному. Оказывается связь с дивизией восстановлена.

В штаб уходит машина, и меня отправляют с ней.

– Чего, братец, тебе пожелать? – говорит Загорский. – Не падай больше, братец. Пехотинец из тебя неважный. А в воздухе, может, еще и подерешься. Война не скоро кончится.

Командир полка выделил мне на дорогу две банки консервов и попрощался.

В штабе дивизии узнаю, что рядом и штаб нашей авиадивизии. Тороплюсь к своим. Обо мне уже доложили командиру – генерал-майору А. С. Осипенко. Тот пожелал меня видеть. И почему-то немедленно.

Я оглядел себя от головы до пят. Являться к комдиву в таком виде было рискованно. Щетина, свитер в пятнах запекшейся крови... Это, конечно, могло вызвать гнев генерала. На рысях сбегал за деревню к речке, смочил пятна на свитере, ополоснул лицо – и во весь опор назад, в штаб.

Генерал приобнял меня:

– Садись и рассказывай. – Глаза у него усталые-усталые.

Дрогнул я, признаюсь. Об уставе забыл и выложил все, как было.

Он слушал внимательно. Задавал вопросы. Беседа длилась не менее часа. Присутствовали при ней комиссар и начальник штаба дивизии. Потом генерал предложил вместе пообедать, но я не мог согласиться:

– Неловко, товарищ генерал, грязный я.

– Как грязный? Летчик, боец, выполнивший свой долг не может быть грязным. За мной!..

С командиром дивизии Героем Советского Союза генерал – майором авиации Александром Степановичем Осипенко я познакомился весной 1941 года.

Не раз встречались с ним на разных аэродромах. Иногда вместе на двух связных самолетах перелетали с одного аэродрома на другой.

В этот раз до своего полка мне пришлось добираться на попутной полуторке.

... На летном поле было пусто. Ни единого самолета. Человек пятнадцать – двадцать из техсостава под командованием какого-то капитана поспешно уничтожали все, что не мог забрать с собой наш улетевший полк. Куда он улетел – никто толком не знал. Но если бы и знали, кто мог поручиться, что полк именно там, а не перелетел уже на новый аэродром. На войне жизнь кочевая, перемещения постоянны. Бывало, авиационный полк садится на какой-то аэродром, совершит с него один-два боевых вылета и тут же перебирается на следующий – маневрирование, так сказать силами и средствами.

Короче, никто не ведал, где теперь 211-й бомбардировочный. Полагали, что полк, вероятнее всего, где-то на киевском направлении. Туда мы и настроились идти.

Сложность положения не помешала мне всю ночь спать крепким сном: то, что я, пусть с опозданием, но все же добрался до своего аэродрома, питало душу покоем за будущее, я почти уверовал в некую благосклонность судьбы ко мне. В конце концов, рассуждал я, наше дело правое. И полк найдем!..

Наутро мы собрали вещмешки и двинулись в путь, на восток.

… Когда я, взволнованный, ввалился в землянку командира полка Родякина, лицо его не выразило удивления. Оно было по-будничному озабоченным.

– Слушай – почему-то прошептал он, – а мы тебя давно похоронили...

Я бодро выпалил:

– Требую воскресить, товарищ майор!

– Да, конечно, я дам команду...

Потом переспросил меня, как будто это не было очевидно:

– Пришел. Молодец. И людей привел...

Оказывается, 21 июля летчики другого звена нашей группы видели мое приземление на горящем самолете и доложили что самолет упал, а экипаж погиб. Начальник штаба майор Савинов за ужином даже выпил стакан молдавского вина – за упокой моей души.

– А позже разве вам не сообщили обо мне?

– Кто?

– Генерал Осипенко. Я был у него.

– Нет никто ничего не сообщал. Да я ведь часто ни с кем связи не имею. А потом, знаешь, мы уже переданы другой дивизии...

Родякин распорядился, что бы все мы отправились отдыхать. Отоспаться за все эти сутки, конечно, не мешало. Но я еще представился комэску Гудзенко, а выходя от него, столкнулся с адъютантом эскадрильи лейтенантом Носовым. Николай испугался:

– Ты откуда?

Я пояснил.

– Каюсь, Иван, виноват...

– Грешен – выкладывай!

– Стыдно сказать. Собрал я твои пожитки, завернул в прорезиненный летний плащ, обшил полотном и отослал твоим родителям с запиской, мол, сын ваш не вернулся с боевого задания.

Так я был впервые похоронен заживо. Но что я мог сказать нашему адъютанту?

– Теперь многое прощается, Коля. А наперед, заказываю, воздержись до срока землей – то меня засыпать, – только и сказал.

Само собой, тут же написал родным большое и обстоятельное письмо: дескать, произошло недоразумение, и хотя меня действительно подбили, но я жив и еще повоюю.

… Наш 211 бомбардировочный понес большие потери. От всего полка осталось лишь одиннадцать самолетов. Изуродованных, побитых...

И тогда полк отослали в среднюю полосу России, в Балашов, на переформирование. Оттуда часть летчиков направили в другие части, а остальных, в том числе и меня, посадили изучать новый самолет— штурмовик Ил-2.

О самолете этом в то время уже ходила добрая слава. Бронированный, он имел хорошую маневренность. Развиваемая им скорость у земли – более 400 километров в час – позволяла стремительно атаковать наземные цели, а надежная броня защищала летчика и машину от огня противника, повышала его живучесть. Две пушки калибром 23 миллиметра и два скорострельных пулемета делали Ил-2 боевым и грозным оружием на поле боя. Штурмовик имел солидную бомбовую нагрузку – до 400 килограммов и восемь направляющих балок для подвески эрэсов – реактивных снарядов.

Именно о такой машине и мечтали летчики – с хорошей маневренностью, скоростью, крепкой защитой и мощной ударной силой.

… Авиация противника в первые часы и дни войны произвела массированные налеты на 26 аэродромов Западного ОВО, на 23 аэродрома Киевского ОВО, на 11 аэродромов Прибалтийского. Всего – по 60 аэродромам. В результате этих налетов мы потеряли 800 самолетов. В воздушных боях – 400, а всего – 1200. Это тяжелые потери. Особенно пострадали ВВС Западного округа, потерявшие 738 самолетов. Командующий ВВС округа генерал И. И. Копец не выдержал всего этого и застрелился.

Я далек от намерения излагать в этой книге научно обоснованные выводы о наших неудачах в начале войны. Но и сейчас горечь неуспехов и боль утрат того давнего времени не дают покоя, и я не могу не высказать некоторых своих соображений не претендуя на их бесспорность.

Итак, известно, что несмотря на наши успехи, в первые пятилетки наша промышленность все же была слабее германской, на которую работала вся Европа. Германия и ее сателлиты в 1940 году выплавили 43,6 млн тонн стали. Мы ее выплавили 18,3 млн тонн, а во вторую половину 1941года только 6,5 млн тонн: сказалось перемещение металлургических заводов из западных районов на восток. Электроэнергии Германия выработала 110 млрд квт.ч, мы – 48,3 млрд квт.ч. Металлорежущих станков у нас было в три раза меньше. Уровень техники и технологии у нас был ниже, чем у Германии.

Именно поэтому немецкие истребители Ме-109 были лучше наших И-16, И-153 и даже нового ЛаГГ-3. Немецкие бомбардировщики Ю-88 и Хе-111 превосходили наши ТБ-1, ТБ-3, СБ и Су-2.

Танки противника уступали в бою нашим Т-34, но у нас их было до обидного мало.

Германия производила в массовых масштабах автоматическое оружие. Мы же тешили себя надеждой, что одержим победу с винтовкой-трехлинейкой Мосина, образца 1891-1930 годов.

Что касается боевых действий авиации, теперь уже известно, как пагубно сказался неверно обобщенный опыт испанской войны. В Испании воевали наши отборные, опытные летчики, в полном смысле слова асы. Они даже на устаревших машинах могли драться и одерживать победы в воздушных боях. Особенно отличились П. В. Рычагов, А. К. Серов, А. С. Осипенко, И. А. Лакеев, Г. Н. Захаров, Б. А. Смирнов, М. Н. Якушин. Но в целом уже события в Испании наглядно показали отставание наших боевых самолетов.

Конечно дальние перелеты экипажей Громова, Чкалова, Гризодубовой были большим достижением нашей страны. Однако разве они отражали фактическое состояние нашей боевой авиации? Они ведь строились специально для рекордных полетов. Такие машины не могли быть боевыми. Например, рекорд высоты летчик Коккинаки установил на самолете, с которого даже штатное сиденье летчика сняли и заменили полотняным – для облегчения машины. Тем не менее, эти полеты нас успокаивали и откровенно убаюкивали.

Сталин всеми военными делами правил единолично, и, мягко говоря, никому в них особого допуска не давал. Кроме того, на него все время влияли такие герои гражданской войны, как Буденный, Ворошилов, Кулик, которые не изучали развитие военного дела в мире и, естественно отстали от современного уровня и требований. Они почти до самого начала войны считали главной маневренной и ударной силой конницу. Роль танков недооценили. Другие крупные военные специалисты – Егоров, Тухачевский, Блюхер, Якир, Уборевич, Алкснис – оказались несправедливо репрессированными. В предвоенные годы было репрессировано много и других военных специалистов разных рангов.

Везде и всюду нашу авиацию именовали «сталинскими соколами».

Авиация действительно пользовалась особой любовью Сталина. Может, это и хорошо. А вот плохую роль играл бывший нарком авиапромышленности Каганович – человек малограмотный и неорганизованный. Заменивший его перед самым началом войны Шахурин уже не успел поправить дело.

Пагубной была частая смена руководства. За три с половиной года сменилось пять начальников ВВС! Сроки их командования все сокращались. Незаконно репрессированного и, безусловно, талантливого Алксниса сменил Локтионов, который пробыл в должности начальника ВВС около двух лет, Смушкевич был около года, Рычагов – полгода. Жигарев вступил в должность менее чем за месяц до начала войны.

15 декабря 1938 года погиб В. П. Чкалов при испытании очень перспективного, с хорошими летными характеристиками самолета конструкции Поликарпова. Вскоре этот самолет потерпел другие неудачи. И хотя в гибели Чкалова есть доля его вины, практически КБ Поликарпова начало сдавать свои позиции, хиреть, и его самолеты не получили развития.

Мне думается, что все вышесказанное и многое другое обусловило наше отставание. Так бомбардировочная авиация у нас оказалась очень слабой. Самым

массовыми фронтовыми бомбардировщиками до войны были СБ, ДБ и Су-2. На вооружении состояли еще ТБ-1 и ТБ-3. Фронтовых бомбардировщиков Пе-2 в строевых частях было мало. Бомбардировщик же Ту-2 на вооружение в массовом масштабе стал поступать лишь в конце 1942 года.

Хорошим боевым самолетом оказался штурмовик Ил-2. Он прошел испытания. Но по недоразумению начал производиться одноместным, без воздушного стрелка, отчего мы несли неоправданно большие потери. Лишь в 1943 году начал поступать на фронт двухместный Ил-2.

Из трех новых, довоенных истребителей МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-1 слабым считался последний – Як-1. А на деле получилось совсем не так. МиГ-3 имел хорошие данные для воздушного боя на высоте 4000 метров и выше, но на эту высоту не шли самолеты противника. На малых же высотах, где в основном и происходили бои, МиГ был очень тяжелым. Тяжелым был и ЛаГГ. Словом война внесла свои решительные поправки.

Так, Як-1 позже неоднократно модернизировался. Появились Як-7, Як-9, Як-3. Эти истребители были самыми массовыми в производстве и бою, а хорошие истребители Ла-5 и Ла-7 на фронт попали лишь в 1943 году.

Таким образом, в 1941 году наша авиапромышленность выпустила только 45 процентов новых самолетов. Но даже при всех недостатках новых истребителей, изготовлено их было до 1941 года включительно было чрезвычайно мало.

Главные авиазаводы были в Москве, Воронеже, Запорожье, Рыбинске, Саратове. Все они в первый период войны были досягаемы для немецкой авиации, и мы их полностью или частично эвакуировали.



Осипенко Александр Степанович - командир 20-й смешанной авиадивизии

9.4. С первых часов. А. С. Осипенко, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, бывший командир 20-й смешанной авиадивизии.

(Из книги «В боях за Молдавию. Книга 6». Издательство «Картя Молдовеняскэ», Кишинёв, 1988. с. 7 – 12).

Предвоенные годы у меня были насыщены различными событиями, каждое из которых оставило особый отпечаток в жизни.

Как не вспомнить, что в течение девяти месяцев вместе с тысячами добровольцев из Советского Союза и других стран довелось воевать в Испании, командовать там истребительной авиагруппой. Именно в испанском небе стал настоящим военным летчиком, на собственном опыте узнал, что такое воздушный бой.

Перед войной пережил и личное горе: в воздушной катастрофе погибла моя жена, верный друг и товарищ, известная летчица Герой Советского Союза Полина Осипенко.

В 1940 году меня, двадцатисемилетнего генерал-майора авиации, Политбюро ЦК ВКП (б) приняло без прохождения кандидатского стажа в члены партии. Тогда же получил и новое назначение – был утвержден командиром 20-й смешанной авиадиви-

зии, которая дислоцировалась в Молдавии. В нее входили четыре полка: бомбардировочный, штурмовой и два истребительных, причем по численности и укомплектованности техникой дивизия значительно превосходила аналогичные авиасоединения.

Яркое южное солнце днестровского края, благодатная земля, щедрые на душевное тепло ее жители чем-то напоминали мне Испанию. Буквально через год и здесь пригодилась суровая испанская «школа» — завязались ожесточенные схватки с врагом.

День ото дня повышалась наша боеготовность. Прежде всего, сказывалось заботливое внимание партийных и советских органов Молдавии, которые вникали во все нужды, оказывали необходимую помощь. Были и другие благоприятные предпосылки. Одни летчики, как и я, воевали до этого в Испании, другие прошли школу финской кампании, третьи участвовали в боях с японскими самураями на Халхин-Голе. И они составили костяк соединения, опытный, обстрелянный, при выполнении учебно-боевых задач показывали достойный пример младшим товарищам, делились с ними накопленными знаниями, указывали на ошибки.

Кроме того, незадолго до войны в дивизию поступила более совершенная техника – истребители МИГ-3, бомбардировщики Пе-2 и штурмовики СУ-2. А старую материальную часть мы попросту не успели сдать. Так что к началу боевых действий фактически располагали двойным комплектом самолетов. А те, кто воевал, прекрасно знают, как это может выручить в беспрерывных тяжелых боях, когда каждая боевая машина буквально на вес золота. Не мешало даже то, что многим летчикам пришлось осваивать новые машины уже в ходе боевых действий.

За полтора месяца до начала войны мы получили приказ командующего Одесским военным округом генерал-полковника Я. Т. Черевиченко подготовить рассредоточение материальной части на полевых аэродромах, скрытно вырыть щели и окопы, организовать командные пункты и установить надежную связь со всеми полками. По всему чувствовалось, что назревают грозные события.

...В пятницу, 20 июня 1941 года, вместе с наркомом внутренних дел Молдавии В. И. Дмитриенко побывали на границе. На одной из застав майор погранвойск доложил о том, что в приграничных районах Румынии началась срочная эвакуация местного населения и скота.

– Их отводят,— уточнил командир,— на довольно большое расстояние: в 20, а то и 30 километров.

– Что, по-вашему, это означает? – спросил Дмитриенко.

– Война, товарищ полковник! Будет война!

Вернувшись в расположение дивизии, я тут же своим личным распоряжением запретил все увольнения летного и технического состава с аэродромов. Дивизия как бы замерла в ожидании, готовая по первой команде подняться в воздух. И когда на рассвете 22 июня фашисты без объявления войны развернули боевые действия, наши истребительные авиаполки сразу нанесли ощутимый удар по наступающим частям противника. Вот, например, что писала об этом газета «Красная звезда»: «С первого дня войны летчики части Героя Советского Союза Осипенко храбро сражаются с врагом. Под их ударами уже нашли свою гибель 126 неприятельских машин. Только майор Орлов и его боевые соколы сбили больше десятка «мессершмиттов», до полутора десятков «юнкерсов» и «хейнкелей»...

Наши истребители проявляют большое летное мастерство и мужество. Однажды в районе Тирасполя появились 26 фашистских бомбардировщиков типа «Ю-

87» в сопровождении 18 истребителей МЕ -109. Против них взвились в небо 8 краснозвездных истребителей под командой отважного майора Орлова. Истребители смело врезались в самую гущу воздушной своры врага. Фашисты сбросили бомбы в стороне от объекта и поспешно повернули назад. Но не всем фашистам удалось уйти. Несколько самолетов было уничтожено.

Многие летчики части имеют на «текущем личном счету» от пяти до пятнадцати уничтоженных немецких самолетов. Лейтенант Галкин за четыре дня сбил пять самолетов. Старший лейтенант Морозов метким огнем своих пулеметов сбил пять вражеских машин в воздухе, девять самолетов сжег на фашистских аэродромах, а пятнадцатый самолет протаранил во время боя со звеном «мессершмиттов».

Образец бесстрашия и отваги показали летчики майора Иванова. Они участвовали в десятках воздушных боев, громили немецко-румынские войска на переправах, штурмовали вражескую пехоту и артиллерию, наносили мощные удары по авиабазам фашистов... От пяти до десяти сбитых машин врага приходится на долю младших лейтенантов Фигичева, Дьяченко, лейтенанта Селиверстова, старшего лейтенанта Ивачева и других».

Даже по этой скупой, телеграфного стиля заметке можно судить о том, как воевали в небе Молдавии пилоты 20-й смешанной авиадивизии.

В моем архиве сохранились копии наградных листов, подписанные мною и начальником штаба дивизии полковником Д. С. Козловым, в которых мы ходатайствовали о присвоении звания Героя Советского Союза командиру 2-й эскадрильи капитану Афанасию Карманову, командиру звена 4-й эскадрильи лейтенанту Михаилу Галкину, командиру звена 2-й эскадрильи капитану Анатолию Морозову – все из 4-го истребительного авиаполка – и командиру звена 55-го истребительного авиаполка лейтенанту Кузьме Селиверстову. Хочется коротко рассказать об этих отважных летчиках.

Капитану Карманову звание Героя Советского Союза было присвоено посмертно. Этот предельно скромный, выдержанный командир умело командовал эскадрильей, имел боевой опыт: участвовал в финской кампании, после которой его грудь украсил орден Красной Звезды. В воздушных боях в районе Кишинева Карманов сбил 3 фашистских истребителя. Вечером 23 июня приземлился на аэродроме, чтобы заправить боевую машину горючим. Но тут показались вражеские самолеты. Карманов взлетел и вступил в схватку с четырьмя «мессершмиттами». В этом бою он погиб смертью храбрых.

Прекрасным летчиком был Кузьма Селиверстов. Он в совершенстве знал самолет, как бы сливался с ним, в воздухе творил чудеса, в общем, можно сказать, был пилотом от бога.

Кузьма Егорович тоже погиб в 1941 году. Но случилось это не в Молдавии, а над Таганрогом. Вот выдержки из наградного листа: «Командир звена лейтенант К. Е. Селиверстов с начала боевых действий входил в состав девятки МИГ-3, отважно отражавшей налеты вражеских бомбардировщиков и истребителей на аэродром и город Бельцы.

За период с 22.6 по 1.8.1941 года лично сбил пять вражеских самолетов».

Во всех воздушных боях проявлял исключительное хладнокровие, выдержку. Так было и 8 июля, когда над Бельцами сразился с четырьмя «мессерами». Один прошил очередью, а сам возвратился на аэродром без единой пробоины.

А теперь о лейтенанте М. Галкине.

Недавно ко мне в Москву приезжал его брат, инженер-геолог, собравший немало интересных материалов о Михаиле Петровиче. Было и мне о чем рассказать.

Галкин воевал в нашей дивизии весь 41-й год. Последний бой принял 22 июля 1942 года под Ленинградом. Кстати, как и Карманов, был кавалером ордена Красной Звезды.

С начала боевых действий Красной Армии против германских фашистов совершил 58 боевых вылетов. Часто летал на штурмовку войск противника. Участвовал в 18 воздушных боях, сбил пять вражеских самолетов.

Вот лишь один эпизод. 26 июля 1941 года после выполнения боевого задания возвращался на аэродром. По пути встретил два фашистских истребителя и смело вступил в бой. На помощь подоспел капитан Филоненко. Вражеские стервятники не выдержали атак наших летчиков и обратились в бегство. Хотя горючее в баках было на исходе, Галкин бросился преследовать. Догнал и вновь вступил в атаку. После меткой пулеметной очереди один из самолетов врага стал терять скорость и упал на землю. А лейтенант Галкин повернул на обратный курс. Когда посадил самолет, горючее было на нуле.

В четверке наших асов, ставших Героями Советского Союза после воздушных боев в Молдавии летом 41-го, особо можно отметить старшего лейтенанта А. А. Морозова. Он одним из первых совершил таран, в результате сбил вражеский истребитель. Было это 7 июля. Сам воспользовался парашютом. Удалось спастись и фашистскому летчику. Он попал к нам в плен и сообщил ценные сведения.

Анатолий Афанасьевич выполнял особо важные разведывательные полеты в глубоком тылу противника. Во главе звена дважды летал на штурмовку вражеского аэродрома, где уничтожил девять фашистских самолетов.

А первую награду – орден Красного Знамени – получил после боев с белофиннами. Став Героем Советского Союза, еще около двух лет храбро бился с фашистскими стервятниками. Но в один день с задания не возвратился.

...Наша 20-я смешанная авиационная дивизия была родной семьей для многих прославленных военных летчиков. Среди них трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин, дважды Герой Советского Союза Г. А. Речкалов, ныне генерал-лейтенант авиации, прославленный летчик-испытатель Ахмет-Хан Султан, бывший старший лейтенант, а ныне маршал авиации Герой Советского Союза И. И. Пстыго, также геройски сражавшийся в небе Молдавии. В одном ряду с ними стоят славные красные соколы – Герои Советского Союза капитан А. Карманов и старший лейтенант А. Морозов, лейтенанты М. Галкин, К. Селиверстов, которые совершили ратные подвиги в начальный, самый трудный этап Великой Отечественной войны.

...Бои 41-го года были для всех нас, их непосредственных участников, теми самыми боевыми «университетами», которые помогли обрести необходимый опыт, познать сильные и слабые стороны врага, научиться без промаха, тактически грамотно и искусно бить его в воздухе и на земле. В дальнейшем, командуя 8-м авиационным истребительным корпусом Резерва Верховного Главнокомандования, я часто вспоминал те жаркие схватки, стремился сторицей отплатить врагу за все то зло, что причинил он нам, за гибель боевых друзей и товарищей, многие из которых ныне покоятся в молдавской земле.



Карпович Викентий Павлович - 55-й иап 20-й смешанной авиадивизии

9.5. Из воспоминаний Карповича В. П. «На «Ишаках» и «МиГах»! 16-й гвардейский в начале войны».

(Карпович В. П. На «Ишаках» и «МиГах»! 16-й гвардейский в начале войны. Яуза, Эксмо. 2007 – с. 1, 7-10, 18-21, 26, 30, 39-42, 87-88.

(http://loveread.ec/view_global.php?id=34842).

Викентий Павлович Карпович (1914 – 1996) – советский лётчик-истребитель 55-го истребительного авиаполка, Герой Советского Союза (1942). В 1942 году был тяжело ранен. В 1944 году окончил Военно-воздушную академию и успел вернуться на фронт в свой полк заместителем командира уже 16-го гвардейского истребительного авиаполка. Совершил 263 успешных боевых вылета, провёл 35 воздушных боёв, штурмовал вражеские войска, вёл разведку, сопровождал бомбардировщики и штурмовики. В воздушных боях уничтожил 3 вражеских самолёта лично и 5 – в группе с товарищами. В своей книге подробно описывает боевой путь своего полка в 1942-1942 гг.

… За период участия в боях против немецко-фашистских захватчиков с 22 июня 1941 года по 10 мая 1945 года летчики авиаполка произвели, а техники и авиаспециалисты обеспечили 13 684 боевых вылета. В воздушных боях и на вражеских аэродромах было уничтожено 618 самолетов противника.

… За годы Великой Отечественной войны 18 летчикам-истребителям полка было присвоено звание Героя Советского Союза, в том числе Григорию Речкалову и Александру Клубову – дважды, а Александр Покрышкин был удостоен трех медалей «Золотая Звезда». Остальной летно-технический состав, партийные и штабные работники были награждены многими орденами и медалями Советского Союза.

... В командование полком вступил майор Иванов Виктор Петрович. С его именем связано формирование полка как боевой единицы, учебно-боевая подготовка в предвоенные годы и боевая деятельность в первоначальный период Великой Отечественной войны.

… Штаб полка возглавил майор Матвеев Александр Никандрович, опытный кадровый командир; его ближайшими помощниками по службе стали старший лейтенант Яминский Николай Иванович, капитан Масленников Григорий Тимофеевич, лейтенант Павленко Леонтий Иванович и младший лейтенант Сулима Андрей Иванович. Военным комиссаром полка был назначен батальонный комиссар Чупаков Григорий Ефимович, а старшим инженером полка по эксплуатации материальной части – воентехник третьего ранга Шолохович Владимир Львович. Из руководящего состава подразделений следует назвать командиров эскадрилий и их заместителей капитана Федора Атрашкевича и старшего лейтенанта Анатолия Соколова, капитана Григория Жизневского и старшего лейтенанта Андрея Дубинина, старшего лейтенанта Владимира Ильинского, капитана Серафима Солнцева и старшего лейтенанта Федора Шелякина, которые своим добросовестным отношением к службе внесли весомый вклад в боевую подготовку подчиненного состава и поддержание боевой

готовности. В этом вопросе немалую роль сыграли комиссары эскадрилий, военные летчики старшие политруки Алексей Шаповалов, Федор Барышников, Алексей Пушкарев и Гурген Манукян.

… Вот список воздушных бойцов 55-го авиаполка, принявших первый бой с немецкими захватчиками:

Атрашкевич Федор Васильевич, Барышников Федор Иванович, Багажков Борис Семенович, Бурлаков Федор Васильевич, Викторов Виктор Михайлович, Гичевский Павел Григорьевич, Грачев Петр Петрович, Гросул Александр Дмитриевич, Дмитриев Виталий Александрович, Довбня Петр Яковлевич, Дроздов Андрей Евдокимович, Дубинин Андрей Григорьевич, Дьяченко Леонид Леонтьевич, Жизневский Григорий Васильевич, Зибин Иван Михайлович, Иванов Виктор Петрович, Ивачев Константин Фадеевич, Калитенко Николай Васильевич, Карпович Викентий Павлович, Комлев Степан Кириллович, Котельников Николай Александрович, Комаров Борис Георгиевич, Кондратюк Григорий Александрович, Коннов Сергей Павлович, Крюков Павел Павлович, Курилов Федор Никифорович, Крейнин Леонид Маркович, Лукашевич Николай Яковлевич, Мочалов Александр Борисович, Манукян Гурген Оганович, Макаров Иван Петрович, Меметов Якуб, Миронов Константин Игнатьевич, Назаров Степан Спиридонович, Овчинников Семен Яковлевич, Овсянкин Алексей Иванович, Паскеев Теминдор Хасьянович, Покрышкин Александр Иванович, Пушкарев Алексей Николаевич, Речкалов Григорий Андреевич, Ротанов Тимофей Тимофеевич, Рябов Гавриил Иванович, Семенов Евгений Александрович, Селиверстов Кузьма Егорович, Светличный Семен Устинович, Сдобников Алексей Васильевич, Смирнов Борис Владимирович, Скомороха Иван Васильевич, Соколов Анатолий Селиверстович, Солнцев Серафим Михайлович, Суров Александр Матвеевич, Столяров Николай Матвеевич, Тетерин Леонид Владимирович, Фигичев Валентин Алексеевич, Хархалуп Семен Иванович, Хмельницкий Матвей Иванович, Чернов Владимир Андрианович, Шульга Василий Антонович, Шелякин Федор Иванович, Шаповалов Алексей Васильевич, Шиян Григорий Тимофеевич, Яковлев Николай Васильевич.

Упомянув о летчиках и о том, с каким «багажом» по летной подготовке они подошли к рубежу Великой Отечественной войны и вступили в бой с гитлеровскими захватчиками, следует сказать, на каких самолетах мы воевали, о той материальной части, которая была на вооружении 55-го истребительного авиаполка.

Весь период 41–42-го годов летчикам приходилось воевать на разнотипной материальной части. Если в первые дни войны в полку преобладали «миги» и «чайки», то затем приходилось выполнять задания и наносить штурмовые удары по врагу на «ишачках», «яках» и появившихся на фронте новых штурмовиках Ил-2. Вначале самолетов было вполне достаточно – и «мигов», которых была получена большая партия, и «чаек», которые еще не были сданы при переучивании. Очень важно то, что наш полк почти не понес потерь при налетах вражеской авиации на аэродром базирования в первый день войны, это позволило ему сохранить боеготовность.

… К характеристике самолета МиГ-3 следует добавить, что это был высотный истребитель, предназначенный для перехвата самолетов противника на большой высоте. Очевидно, как перехватчик в системе ПВО, он был незаменимым, но во фронтовой авиации на таких высотах истребители в эту пору не летали, а на средних высотах он терял свои боевые качества, на пяти-шести тысячах метров по скорости уступая «мессершмитту».

Поликарповские «ишачки» и «чайки» в свое время были первоклассными истребителями, но к началу войны устарели по большинству параметров.

Истребитель И-153 – «чайка» развивал скорость до 440 км/час. На борту имелось четыре пулемета нормального калибра и направляющие для установки реактивных снарядов, как биплан он обладал прекрасной горизонтальной маневренностью, но значительно уступал «мессершмитту» в скорости и вертикальном маневре. «Ишачки» – И-16 имели много модификаций, машины последних серий развивали максимальную скорость около 460 км/час, вооружение состояло из двух пушек и двух пулеметов ШКАС. Это был, пожалуй, самый миниатюрный по размерам и весу истребитель, который пользовался в свое время широкой известностью и популярностью. Маленькое крыло (площадь 14,5 кв. м), толстый фюзеляж, звездообразный мотор воздушного охлаждения придавали ему характерную бочкообразную форму.

В первых боях мы встретились с наиболее массовым на то время немецким истребителем «мессершмиттом» Ме-109Е, который имел максимальную скорость 570 км/час, был вооружен двумя пушками калибра 20 мм и двумя 7,92-мм пулеметами, вес самолета не превышал двух с половиной тонн.

Исходя из возможностей наших и вражеских истребителей определялась и тактика ведения воздушного боя. Обстоятельства вынуждали летчиков вести бой не на вертикалях, а на горизонталях. Никто не станет оспаривать, что такой вид боя является оборонительным, но это было время, когда мы вынуждены были прибегать к нему.

Однако нельзя утверждать, что горизонтальный маневр в воздушном бою применялся при всех обстоятельствах и в любой обстановке. В то время, когда воздушная обстановка складывалась в пользу летчиков, ведущих бой на устаревших самолетах, и они оказывались в более выгодных условиях по отношению к противнику, то они с успехом использовали вертикальный маневр и одерживали победу.

Но реальная действительность 41-го года была такова, что вражеские истребители, выполнявшие задачи свободного поиска, как правило, имели преимущество в высоте, скорости и маневре и положение изменилось только начиная с 1943 года – со знаменитых воздушных сражений на Кубани.

… В небе Молдавии. Бельцевско-Кишиневское направление.

Пошел третий день боев. Мы со своим автопоездом и самолетом МиГ-3 благополучно прибыли на аэродром Семеновка, с которого уже с рассвета велась интенсивная боевая работа.

В 5 часов 55 минут девятка «мигов», возглавляемая старшим лейтенантом Куриловым, ушла на прикрытие действий бомбардировщиков в районе Скуляны – Унгены.

За «мигами» в воздух поднялась десятка «чаек» под началом старшего лейтенанта Хархалупа, с ним ушли на задание Федор Бурлаков, Борис Багажков, Гавриил Рябов, Алексей Сдобников, Андрей Дроздов, Георгий Кондратюк, Василий Шульга, Николай Калитенко и Иван Скомороха. Они имели задачу штурмовать немецко-румынские войска по дорогам в районе Скуляны – Бокша. Под плоскостями «чаек» были подвешены пятидесятикилограммовые осколочно-фугасные бомбы и установлены реактивные снаряды.

Но этот день начался трагически. К семи часам группа «мигов» возвратилась с задания, подойдя к аэродрому организованно и в полном составе. Ведущий девятки

подал команду на роспуск группы и заход на посадку, первым предпринял маневр выхода из строя.

Но что это? Самолет Курилова свалился на нос и перешел в штопор! На аэродроме все замерли. Нет высоты для вывода самолета из штопора! Да, МиГ-3 «болен» этим пороком: он не допускал резких движений, особенно на малой высоте. Допущенная Куриловым ошибка стоила ему жизни.

Мгновение – и самолет врезался в землю рядом с аэродромом, летчик погиб.

… Как информировал начальник штаба майор Матвеев, воздушной и наземной разведкой установлено непрерывное движение немецко-румынских войск в районе Унген, Скулян. На этом участке фронта немцы ведут подготовку к переправе передовых частей на левый берег реки Прут, подтягивают и сосредоточивают плавсредства, наводят мосты.

Для срыва проводимых противником мероприятий в этот район нацелена бомбардировочная и истребительная авиация ВВС 9-й армии, чтобы бомбами и штурмовыми ударами разрушать переправы, уничтожать живую силу и технику противника.

И снова в бой пошли «чайки». Двенадцать И-153, возглавляемых Семеном Хархалупом, рядом с ним комиссар эскадрильи Пушкарев. Летчики в группе надежные, хотя и собраны они из разных эскадрилий – Василий Шульга и Павел Гичевский, Гаврюша Рябов и Борис Смирнов, Леонид Крейнин и Борис Багажков, Николай Калитенко и Федор Бурлаков, два неразлучных друга – минчанин старший летчик Андрей Дроздов и саратовец командир звена Георгий Кондратюк: они вместе учились в военном училище, летали в мирном небе, и сейчас, когда настали грозные дни, они вместе штурмуют врага.

«Чайки» следуют опять в район Скулян. Хархалупу хорошо знакомы эти места, он здесь родился и исколесил их на самолете и пешком, а теперь уверенно и скрытно ведет группу к цели, прижимаясь к земле. Но на этот раз гитлеровцы оказались готовы к налету, еще на подходе встретили наших истребителей сильным огнем. Звено «чаек» тут же занялось подавлением огня вражеской зенитной артиллерии. Ведущий группы, невзирая на сильный заградительный огонь, сделал мелкое покачивание с крыла на крыло и ввел свой самолет в пикирование, а за ним пошли остальные самолеты. На врага обрушилась вся мощь пулеметного огня и реактивных снарядов, посыпались бомбы. Экипажи, наблюдая за своими действиями, могли убедиться, что враг понес значительные потери в живой силе и технике, потеряв разбитыми и поврежденными до 15 автомашин с грузом.

Выполнив задание, «чайки» возвращались на свой аэродром, не досчитавшись в боевых порядках трех самолетов, получивших повреждения от зенитного огня и вынужденных произвести посадку в расположении своих войск. Летчики не пострадали.

Многотипность самолетов создавала значительные трудности в получении запасных частей и ремонте материальной части, а также в комплектации групп для выполнения боевых задач.

Самолеты, получившие повреждения в бою, подлежали восстановительному ремонту, а летчики в это время вынуждены были использовать любые исправные самолеты, даже другого типа, зачастую ранее на них не вылетая, приспосабливаться к ним непосредственно в боевом вылете, а это требовало достаточного мастерства. Однако в условиях боевой обстановки не приходилось с этим считаться, обстоятельства вынуждали идти на задание на любом типе самолета, который оказался без

летчика в данный момент. Такие летчики, как Семен Хархалуп, Кузьма Селиверстов, Константин Ивачев, Павел Крюков, не отказывались летать на устаревших типах самолетов, успешно выполняя задания как на «мигах», так и на «чайках» с «ишачками». Следует отдать должное летчикам Валентину Фигичеву, Григорию Жизневскому и Петру Грачеву, выступившим в роли испытателей, – они, кроме истребителей, имевшихся в полку, первыми на Южном фронте быстро освоили самолеты-штурмовики Ил-2 ранних выпусков и продолжительное время успешно наносили удары по войскам врага на переднем крае линии фронта, громили живую силу противника, уничтожали артиллерию на огневых позициях, узлы связи и командные пункты, артиллерийские склады, танки в местах сосредоточения.

Однажды я оказался на аэродроме без «мига», на котором летал, – он стоял на ремонте, не оказалось и ни одного исправного «ишачка». В это время группа «чаек» готовилась к вылету на задание. Неподалеку находился начальник штаба полка майор Матвеев, отдававший распоряжения и руководивший взлетом. Заметив меня, он окликнул: «Карпович! Ты чего не у дел, стоишь и наблюдаешь? Садись вон в ту «чайку» и жми вместе с группой на штурмовку!» – И указал мне на отдельно стоявший самолет.

… На Бельцевско-Кишиневском направлении Южного фронта советская авиация была представлена 20-й смешанной авиадивизией под командованием генерал-майора авиации Осипенко, входившей в состав Военно-воздушных сил 9-й армии. В свою очередь, 20-я САД состояла из 55-го и 4-го истребительных авиаполков, имевших на вооружении МиГ-3, И-16 и И-153, 45-го скоростного бомбардировочного авиаполка, вооруженного самолетами СБ, и 211-го ближнебомбардировочного авиаполка, на вооружении которого были самолеты Су-2.

Что же собой представляли эти самолеты? СБ – двухмоторный цельнометаллический скоростной бомбардировщик, поступил на вооружение в 1935 году, максимальная скорость в пределах 450 км/час, бомбовая нагрузка 600 кг, оборонительное вооружение – шесть пулеметов калибра 7,62 мм; Су-2 – одномоторный ближний бомбардировщик смешанной конструкции, фюзеляж деревянный, крыло дюралевое, обшивка рулей полотняная, максимальная скорость около 480 км/час, бомбовая нагрузка до 500 кг, 10 реактивных снарядов, шесть пулеметов того же винтовочного калибра.

С первого дня боевых действий летчики 55-го истребительного авиаполка взаимодействовали с соединениями 9-й армии и авиачастями бомбардировочной авиации, выполняя задачи по отражению налетов фашистских бомбардировщиков и истребителей, прикрытию с воздуха районов сосредоточения сухопутных войск, главным образом 35-го стрелкового корпуса, механизированного и кавалерийского корпусов, обеспечению боевых действий 45-го и 211-го бомбардировочных авиаполков путем непосредственного сопровождения групп самолетов до цели и обратно.

Уже с самого первого дня боев опыт показал, что истребители являются эффективным и надежным средством ведения воздушной разведки и обеспечения наземного и авиационного командования необходимыми сведениями о противнике, особенно в условиях непрерывно меняющейся наземной обстановки, подвижных и хорошо защищенных средствами ПВО объектов противника. Немаловажное значение имела воздушная разведка и для контроля эффективности действий своей авиации. В дальнейшем, значительно позднее, на самолетах-истребителях, предназначенных для разведывательных целей, стала устанавливаться фотоаппаратура, что позволя-

ло значительно расширить круг выполняемых задач и получать более достоверные данные о разведываемых объектах.

Для выполнения задач по воздушной разведке выделялось значительное количество летных экипажей, имевших наилучшую тактическую и штурманскую подготовку. В небе Молдавии, на рубеже оборонительных боев по реке Прут, первыми воздушными разведчиками полка в качестве ведущих пар и звеньев были Павел Крюков, Федор Атрашкевич, Валентин Фигичев, Кузьма Селиверстов, Константин Ивачев, Александр Покрышкин, Семен Хархалуп, Федор Шелякин, Степан Назаров, Анатолий Соколов.

В этот период воздушная разведка велась, как правило, парами и звеньями. С первых дней в качестве ведомых на разведку ходили Леонид Дьяченко, Петр Довбня, Евгений Семенов, Алексей Овсянкин, Николай Лукашевич, Викентий Карпович, Степан Комлев, Матвей Хмельницкий. Виктор Викторов, Гавриил Рябов, Николай Яковлев, Виталий Дмитриев, Василий Шульга и многие другие пилоты. Многие из этих летчиков, выполнявшие разведку в качестве ведомых, получив достаточные навыки и практику, сами стали превосходными воздушными разведчиками.

… Нам, истребителям 41-го и 42-го годов, приходилось выполнять и еще одну очень важную и нужную боевую задачу, несвойственную для истребителей и вызванную обстановкой на фронте, – штурмовку вражеских войск. Не хватало бомбардировочной авиации, не было специальных штурмовиков, а врага нужно было бить по дорогам, в районах сосредоточения, на переправах. Эти задачи и выполняли наши И-16, И-153 и «миги». Несколько позже появились штурмовики Ил-2, но их на нашем фронте было слишком мало, скорее одиночные самолеты; авиазаводы, их выпускающие, не могли сразу удовлетворить потребности фронта, да и направлялись они в первую очередь на более важные направления, где враг угрожал Москве и Ленинграду. Поэтому истребители взяли на себя боевые задачи штурмовых действий по объектам противника на поле боя и в какой-то степени компенсировали нехватку бомбардировщиков и штурмовиков.

…В этот седьмой день войны, 28 июня, к вечеру штаб полка получил от постов ВНОС информацию, что группа бомбардировщиков противника следует в направлении железнодорожного узла Котовск, на котором происходила выгрузка войск. С командного пункта полка немедленно в воздух взвилась зеленая ракета – сигнал на взлет дежурных истребителей, находящихся в первой готовности. Проходят секунды, и истребители уже готовы к взлету.

В 19.50 группа «мигов» и «чаек», возглавляемая командиром звена лейтенантом Кузьмой Селиверстовым, поднимается в воздух. Но как осуществить управление группой самолетов в воздухе, навести на цель, подсказать, где находится противник? На этот счет инструкций не существовало, каждый орган управления действовал на свой страх и риск, ведь радиосвязи КП с самолетами в воздухе не имелось. Начальник штаба майор Матвеев принимает решение: подворачивая перекладины у посадочного полотнища «Т» так, чтобы образовалась стрела, выкладывает ее острием в сторону противника.

Кузьма Селиверстов по выложенной стреле определился с направлением и покачиванием самолета с крыла на крыло подал команду своей группе «следуй за мной». Конечно, при таком способе наведения ведущий перехватчиков не знает о противнике многого – ни состава группы, ни типа самолетов, высоты полета, скорости и курса полета. Тем не менее, на подходе к Котовску в воздухе были обна-

ружены вражеские «бомберы», идущие без прикрытия истребителей в сомкнутых боевых порядках.

У ведущего группы «мигов» мгновенно созревает решение: атаковать фашистские самолеты всей группой одновременно, тем самым рассредоточить огонь стрелков, разбить строй вражеских бомбардировщиков, а затем бить поодиночке. Кузьма вновь покачиванием самолета с крыла на крыло подает команду: «Атакуем, делай, как я!»

Когда истребители ринулись в атаку, был опознан тип самолетов – двухмоторные бомбардировщики Хе-111. Завязался ожесточенный воздушный бой краснозвездных истребителей с фашистскими «хейнкелями».

На какое-то мгновение раньше остальных один из «мигов» вырвался вперед и сквозь огонь вражеских стрелков устремился на ведущего группы, открыв с пикирования огонь по «хейнкелю». Еще секунда – и истребитель врежется в группу бомбардировщиков. Вражеские летчики, боясь столкновения, шарахаются в стороны, беспорядочно сбрасывая бомбы. Неожиданно атакующий истребитель прекращает огонь, самолет сваливается на крыло и падает на землю. Воспользовавшись паникой летчиков «хейнкелей», истребители Кузьмы Селиверстова атаковали, выбрав каждый свою цель. Один за другим вспыхивают факелы, и горящие «хейнкели» падают на землю. Один «бомбер», преследуемый истребителем, маневрируя на малой высоте, стал уходить из-под огня к линии фронта, за Днестр. Но Яша Меметов настойчиво преследует его, непрерывно атакуя и поливая длинными очередями. Окутанный черным дымом, стервятник рухнул на землю.

В этом воздушном бою были сбиты 8 вражеских самолетов – авторами были: Кузьма Селиверстов, Степан Назаров, Тимофей Ротанов, Виктор Викторов, Федор Барышников, Николай Яковлев, Якуб Меметов и Матвей Хмельницкий. Этот успех в воздушном бою был достигнут благодаря мужеству, смелости и умению со стороны командира группы лейтенанта Селиверстова, который сумел распределить силы и организовать взаимодействие между различными типами самолетов, определить момент и направление атаки и личным примером увлечь летчиков в атаку, проявив при этом хладнокровие и стойкость в столь ответственный момент боя, закончившегося разгромом группы вражеских самолетов.

Большую роль в разгроме «хейнкелей» сыграл смелый поступок младшего лейтенанта Николая Яковлева. Как стало известно, это его «миг» вырвался вперед и устремился на ведущего вражеской группы самолетов, дезорганизовал их боевой порядок, но в этот момент пуля немецкого стрелка поразила отважного летчика.

… В положении войск 9-й армии за период с 22 по 30 июня существенных изменений не произошло, как это случилось на других фронтах, где гитлеровским войскам удалось прорвать нашу оборону и продвинуться на значительную глубину советской территории. В июне немецкое командование на этом участке фронта неоднократно пыталось захватить плацдарм на восточном берегу Прута, но усилиями авиации и стрелковых частей положение восстанавливалось, и противник отбрасывался на исходные позиции. В этот период немецко-румынское командование продолжало подтягивать и сосредотачивать свои войска и плавсредства в районах намечаемых переправ, наводить понтонные мосты и переправы через Прут.

23 и 24 июня немцам и румынам удалось навести переправы в районе Скулян и начать переправу войск на левый берег реки Прут, но активными действиями бомбардировщиков и истребителей 20-й САД по войскам и переправам противника, а

также контратаками войск 9-й армии противник был отброшен на исходные рубежи, переправы разрушены, а плавсредства уничтожены. Наши части не только удержали рубежи государственной границы, но и сами предпринимали активные действия.

В течение 25–27 июня немецко-румынские войска продолжали наводить разрушенные переправы и переправлять отдельные группы войск на восточный берег реки Прут. Особую активность противник проявил в районе Скулян в направлении города Бельцы, где гитлеровцам удалось закрепиться на левом берегу Прута. Перед фронтом 35-го стрелкового корпуса противник продолжал сосредотачивать танковые и моторизованные войска в районе Штефэнешти – Трушешти.

1 июля с территории Румынии против Южного фронта немецко-румынские войска перешли в наступление на широком фронте. Главный удар они нанесли по войскам 18-й армии в общем направлении на Могилев-Подольский и Жмеринку.

В начале июля бои на правом крыле Южного фронта приняли широкий размах. Наши войска с большим упорством отстаивали каждый рубеж, каждый населенный пункт. Но преимущество в силах было на стороне врага. 3 июля немецко-румынские войска захватили плацдарм на левом берегу Прута восточнее Штефэнешти и Ясс. Вклинившись в стык 14-го и 35-го стрелковых корпусов, противник форсировал Прут, захватил плацдарм и стал его расширять в этом районе силами до трех дивизий. Отсюда они развернули наступление в северо-восточном направлении и за шесть дней продвинулись на 60 километров.

5 и 6 июля немецко-румынские войска продолжали наступление в направлении Бельцев с рубежа Фалешты – Скуляны – Пырлица. С 7 по 10 июля противник продолжал развивать наступление в направлении Бельцы – Кишинев. В эти и последующие дни гитлеровские войска продолжали теснить войска 9-й армии, которые, оказывая упорное сопротивление, отходили на новые рубежи обороны.

К 20 июля противник на фронте 9-й армии вышел к Днестру, на 21 июля в районе Могилев-Подольского форсировал Днестр. С 23 июля противник продолжил продвижение из района Могилев-Подольского на восток. Отмечено продвижение противника на юг, где он занял железнодорожные станции Кодыма и Дмитрашковка.

Для ударов по скоплению вражеских войск на переправах и путях движения нужна была штурмовая авиация, но ее не хватало. 20-я смешанная авиадивизия располагала двумя бомбардировочными полками на самолетах СБ и Су-2, штурмовой авиации на Ил-2 как таковой на нашем участке фронта не было. Несколько позже, месяца через два-три, стали поступать одиночные самолеты и малочисленные группы Ил-2 в истребительные авиаполки, которые применялись главным образом для удара по войскам противника на переднем крае и в ближнем тылу. Наш 55-й авиаполк также получил два штурмовика Ил-2. Эту грозную машину освоили летчики Валентин Фигичев, Петр Грачев и замкомполка Григорий Жизневский. Они успешно штурмовали гитлеровцев на поле боя, вели воздушную разведку противника.

… Кодымское направление.

22 и 23 июля 1941-го на правом фланге войск 9-й армии немецко-фашистские войска предприняли наступление из района Кодымы в направлении Слободка – Балта. Командование 9-й армии решило нанести контрудар по гитлеровским войскам в районе Кодымы с целью разгрома его передовых частей и задержки его дальнейшего продвижения.

В период с 22 по 31 июля летчики 55-го полка приняли активное участие в боевых

действиях на Кодымском направлении, базируясь вначале на аэродромах Осиповка и Затишье, а затем, перебазировавшись на аэродромы Липецкое и Куяльник.

… Александр Покрышкин был старше нас, молодых летчиков и молодых командиров звеньев, по стажу службы в армии и по воинскому званию – мы были младшие, а он старший лейтенант. Александр продолжительное время работал авиамехаником, но летать стал в 1939 году. Что касается участия в боях против немецко-фашистских захватчиков, то все летчики полка в один день начинали войну и вместе приобретали боевой опыт. Воевал он как все, ничем особым не выделяясь среди других летчиков полка. В воздушных боях соблюдал осторожность, избегал риска, бесшабашно не ввязывался в схватку с врагом.

Отличался Александр от некоторых летчиков превосходной техникой пилотирования, ориентировкой в воздухе, хорошо видел воздушное пространство и тем самым своевременно обнаруживал вражеские самолеты в воздухе. Все это позволяло ему избежать опасных ситуаций в сложной воздушной обстановке. Однако же он не смог уберечься от ошибок, допускаемых в воздушном бою, но не признавал этого в силу своего самолюбивого характера.

Он утверждал, что с ним трудно летать, это подразумевало, что при полетах с ним в качестве ведомого трудно держаться в строю. Ведомый летчик должен был рассчитывать только на свои силы. Девиз был таков: «Сумеешь – держись, не сумеешь – сам отвечай за себя». В тех случаях, когда при выполнении боевого задания ведущий летчик терял напарника, можно было услышать объяснения типа «отстал», «оторвался», «не удержался», которыми он снимал с себя ответственность за потерю ведомого.

К этому времени летчиков 1-й эскадрильи, в которой находился Александр, из числа тех, кто начал сражаться с первого дня войны, уже не стало – почти все они погибли в воздушных боях или не вернулись с боевого задания. Поэтому на задание с Александром стали летать летчики других эскадрилий, в том числе и 2-й, как это случилось в этот неудачный вылет, когда был потерян один боевой самолет. Звенья были неслетанными, ведущий не знал своих ведомых, а ведомые не понимали ведущего, что зачастую приводило к необоснованным потерям.

Конечно, это было в июле 41-го, когда все мы только набирались опыта, допуская при этом немало промахов и ошибок. Именно по этой причине полк за месяц войны потерял почти половину летного состава. Однако после того, как трудное время начального периода войны миновало, а это произошло только через полтора с лишним года, немногие оставшиеся в строю летчики приобрели поистине бесценный боевой опыт, научившись драться с противником и побеждать меньшей ценой. Это целиком и полностью относится и к Покрышкину.

В новых условиях Александр Покрышкин в совершенстве овладел новой скоростной машиной, авиационным вооружением, радиосвязью, тактикой воздушного боя с применением новых порядков, в период широкого применения управления воздушным боем с земли и в воздухе проявил себя как новатор и великолепный воздушный боец и командир, завоевал славу и почет среди летчиков.

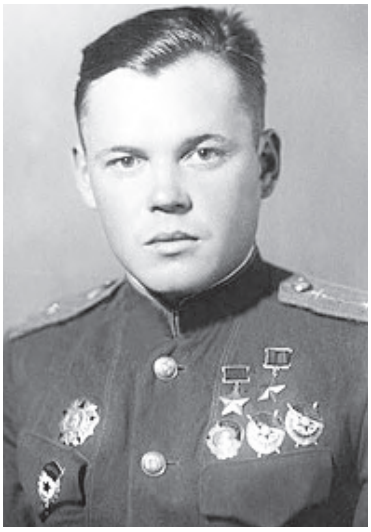
… Особое место в семье воздушных бойцов 16-го гвардейского заняли летчики Александр Покрышкин, Григорий Речкалов, Павел Крюков, а из молодых пилотов – Андрей Труд. Одни продолжительное время, другие до конца войны продолжали сражаться на фронтах войны в составе 16-го гвардейского истребительного авиаполка.

За воздушные бои на Кубани Александр Покрышкин был дважды удостоен звания Героя Советского Союза. С 1 декабря 1943 года по 29 апреля 1944 года он командовал 16-м гвардейским авиаполком, а затем принял 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию, которой командовал до конца войны. Павел Крюков за кубанские бои удостоен звания Героя Советского Союза, 1 июля 1943 года убыл на должность заместителя командира авиадивизии, а в дальнейшем командовал 23-й гвардейской истребительной авиадивизией до конца войны.

… Листая пожелтевшие от времени страницы «Книги безвозвратных потерь 16-го гвардейского Сандомирского ордена Александра Невского истребительного авиаполка», чувствую, как по телу идет прохлада, «ползут мурашки» и слезы подступают к глазам. За каждой фамилией встают летчики, инженеры, техники, младшие авиаспециалисты, близкие и родные, из одной полковой семьи, с которыми было прожито немало мирных дней, пройден немалый боевой путь, с которыми в едином строю били врага на земле и в воздухе, пили и ели за одним столом, делили фронтовые сто грамм. Молодые, здоровые и жизнерадостные парни, жизнь которых оборвалась в расцвете сил в неумолимой стихии войны.

Сто одно имя, сто одна судьба, сто одна человеческая жизнь – их ждали матери, жены, дети, невесты. Они посвятили себя защите Родины и жаждали жизни, стремились к светлому мирному будущему, но пали в жестокой схватке с врагом в боях за Молдавию и Украину, освобождение Кавказа и земли Кубанской, Донбасса и Северной Таврии, Румынии и Польши, в боях за полный разгром врага в Германии.

Одни, получив смертельные ранения, приняли смерть на родной земле, другие попали в плен в гитлеровские лагеря, а судьба многих, не вернувшихся с поля боя, осталось неизвестной, но все они честно сражались и отдали жизни в боях за Отчизну.



Речкалов Григорий Андреевич - дважды Герой Советского Союза, 55-й иап

9. 6. **Страничка из дневника. Г. Речкалов, генерал-майор запаса, дважды Герой Советского Союза.**

(Из книги «В боях за Молдавию (1941–1944) Книга 2». Издательство «Картя Молдовеняскэ», Кишинёв, 1968. с. 69 -72).

… Уже около месяца бушевала война. Из скупых газетных сообщений мы имели смутное представление о тяжелых боях на Ленинградском, Смоленском направлениях, о сражениях под Житомиром. Пылали в огне села Приднестровья, фашисты рвались к Кишиневу, захватили наш аэродром.

Трудно, невозможно было свыкнуться с беспощадной правдой войны. Боль, сомнения – все свилось твердым комом и нещадно давило грудь. Летчикам некогда было перекурить, техники едва успевали осматривать пышущие жаром моторы, пополнять боеприпасами раскаленные пулеметы.

В один из таких дней, когда солнце устало клонилось к горизонту, старший лейтенант Соколов с напарником, лейтенантом Назаровым, обнаружили на нашем базовом аэродроме до восьмидесяти гитлеровских самолетов.

– Расположились они как у себя дома, – докладывал Анатолий Селиверстович Соколов, – штурмануть бы их!

На другой день краснозвездные истребители во главе с Соколовым взяли курс на аэродром. Летели низко-низко. Местность каждому знакома: все лощины еще до войны облетаны. Небо точно умытое, с редкими облаками. Чтобы застать врасплох, выбрали вечернее время. Фашисты, уверенные в своем превосходстве, удара русских не ждали, продолжали подсаживать все новые группы самолетов.

И надо же такому случиться: когда шестерка отважных изготовилась к удару, к аэродрому подлетели шестнадцать «мессершмиттов».

Первыми спикировали Соколов с Назаровым, за ними – Фигичев с Дьяченко. Грозный гул моторов смешался с грохотрм бомб и пулеметными очередями. Дымом окуталась стоянка «юнкерсов», несколько «мессеров» вспыхнуло. Последней ударила замыкающая пара. Когда от бомб Ивачева и Лукашевича на земле вместе с обломками бомбардировщиков вздыбилось четыре огневых столба, Соколов заметил вражеских истребителей. Их было слишком много, и он дал сигнал прекращения штурмовки. Летчики на бреющем скрылись от противника.

Когда вся группа пристроилась к командиру, недосчитались лейтенанта Назарова. Соколов посмотрел в сторону затянутого дымом аэродрома и далеко над холмами заметил одиночный истребитель. «Должно быть, подбит, – подумал Анатолий, – тянет на свою сторону кратчайшим путем».

Он хотел было развернуться к нему на помощь, но в этот момент «миг» резко клюнул, и над холмом взметнулось пламя...

Гибель Назарова дорого обошлась гитлеровцам: четыре обугленных «юнкерса» и пять покореженных «мессершмиттов» – таков итог удара по вражескому аэродрому.

... В эту ночь спалось плохо. У окна пустовала кровать Назарова. Соколов долго смотрел на пугливо вздрагивающую звездочку. Вдруг звездочка сдвинулась с места, стала приближаться к окну, из тусклой превратилась в яркую. Она неслась стремительно, разгоралась все ярче и вдруг жарким пламенем самолета вспыхнула над холмами.

Анатолий вздрогнул, вытер взмокший лоб. Обреченный на гибель самолет Назарова все еще стоял перед глазами.

«Отчего он погиб? Наверное, аэродром охраняется зенитками».

– Не спится? – приподнялся с койки Ивачев и потянулся за папиросой. – Мне тоже. Знаешь, по-моему, ударить завтра лучше всего перед обедом. Пожрать-то фашисты любят. Все слетятся и нас ждать меньше всего будут.

– Ух! И устроить бы им свалку!

9. 7. Из статьи В. Вуколова об Андрее Труде в сборнике – «Книга о Героях». Москва, 1968 год, выпуск 3).

Ранним утром 22 июня 1941 года над Качинским гарнизоном прозвучал сигнал боевой тревоги.

– Отбоя не будет, – сказал начальник лётной школы, обращаясь к собравшимся на аэродроме инструкторам и курсантам. – Сегодня в 4 часа утра гитлеровские самолёты бомбили Киев, Харьков, Севастополь, Житомир... Родина в опасности !..

Родина в опасности! Весь день это тревожное известие не давало покоя курсанту – выпускнику Андрею Труд. И когда под вечер он сдал последний экзамен,



Труд Андрей Иванович - Герой Советского Союза, 55-й иап

то сразу же направился в штаб и подал на имя начальника школы рапорт. Этот рапорт заканчивался словами: «Я лётчик – истребитель, и моё место на фронте. Прошу немедленно отправить меня в действующую армию».

Ждать долго не пришлось. К концу июня Андрей Иванович Труд с группой выпускников Качинской лётной школы прибыл в 55-й авиационный полк, который вёл тогда напряжённые воздушные бои с противником в небе Украины.

Молодых лётчиков принимал сам командир. Когда очередь дошла до Андрея, он чётко доложил:

– Лётчик – истребитель Труд !

Командир, не без восхищения оглядев широкоплечую кряжистую фигуру летчика, сказал:

– Пойдёте в эскадрилью Покрышкина...

Своего нового командира Андрей нашёл в одной из аэродромных землянок, стены которой были увешаны схемами и чертежами маневров истребителей. Покрышкин сидел за самодельным столом и что-то рисовал на листе бумаги.

– А, новичок !.. – приветствовал он Андрея. – Пока не полетишь. Оглядись. Познакомься с тактикой наших лётчиков. Без этого нельзя: с «Мессерами» шутки плохи...

Короткий разговор с Покрышкиным разочаровал молодого лётчика. Он думал: «Приеду в часть, получу машину – и с ходу в бой». А вышло так, что снова надо было браться за теорию.

Труд с завистью посмотрел на Покрышкина, который пулей вылетел из землянки по сигналу «Воздух», и начал разглядывать чертёж, сделанный на листе бумаги рукой командира. То была схема маневра истребителя при внезапной атаке противника сзади. Истребитель уходил из-под неприятельского огня «бочкой» и тут же, оказываясь в хвосте вражеской машины, открывал по ней огонь на уничтожение. Дерзкий, до этого не известный Андрею маневр привлёк его внимание. Он несколько раз попробовал изобразить нарисованное на бумаге движением ладоней и убедился в правильности расчёта Покрышкина.

– Что ж, это, пожалуй, пригодится в бою, – решил лётчик и начал с интересом разбираться в других схемах.

С тех пор Труд стал часто заглядывать в землянку, которая шутливо называлась на аэродроме «конструкторским бюро». Здесь было собрано всё самое ценное в тактике, что создали лётчики части в первые месяцы борьбы с воздушным врагом.

Однажды Покрышкин прочёл в землянке для всего лётного состава полка лекцию о боевых возможностях фашистского самолёта Ме-109, один из трофейных образцов которого ему удалось облетать в воздухе.

– «Мессер» выполняет фигуры боевого пилотажа дубовато, – говорил командир. – В маневренности он уступает нашему истребителю...

Узнать это Андрею было и приятно и очень важно. Труд стал понимать, что победить в воздушном бою он сможет только в том случае, если хорошо изучит на земле слабые и сильные стороны противника.

Прошла неделя после тою, как Андрей приехал на фронт. Наконец Покрышкин сказал ему:

– Сегодня полетишь в паре со мной...

Кроме Покрышкина и Труд в воздух поднялась ещё одна пара лётчиков. Над самой линией фронта они встретили 8 Ме-109.

– В атаку ! – приказал командир и устремился вниз, ловя в прицел фашистский самолёт. Труд не отставал от Покрышкина. Он в точности повторял каждый его маневр. И вдруг Андрей услышал по радио голос одного из лётчиков, который принимал участие в этом бою:

– У тебя «Мессер» сзади !

Труд почти инстинктивно сделал резкое движение вниз и потерял высоту. Фашистский самолёт пронёсся над его машиной. И тотчас же в наушниках шлемофона Андрея раздалась команда Покрышкина:

– Атакуй !

Только на земле Труд понял, что ему удалось сбить «Мессера», выполнив тот самый покрышкинский маневр, с которым он познакомился в первый день пребывания в части. Так окончилась недолгая солдатская молодость Андрея и наступила быстро формирующаяся на фронте зрелость, дающая воину ясное представление о том, как нужно действовать на войне, чтобы победить...

Труд Андрей Иванович – Герой Советского Союза, ученик и друг по эскадрилье А. И. Покрышкина. Родился 20 августа 1921 года в селе Ингуло – Каменка, ныне Новгородковского района Кировоградской области, в семье крестьянина.

В день начала войны сержант А. И. Труд сдал последний экзамен в Качинской военной авиационной школе и через 2 недели получил направление в 55-й истребительный авиационный полк, который в это время участвовал в оборонительных боях в Молдавии и юге Украины.

13 апреля 1944 г. за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, заместитель командира эскадрильи 16-го гвардейского истребительного авиационного полка (9-я гв. истребительная авиационная дивизия) гвардии лейтенант А. И. Труд удостоен звания Героя Советского Союза. Прошёл с боями Украину и Белоруссию, Молдавию и Румынию, Польшу и Чехословакию. К концу войны на его счету было более 600 успешных боевых вылетов и 26 воздушных побед – 25 вражеских самолётов он сбил лично и 1 в группе с товарищами. После войны продолжал служить в ВВС, одним из первых в своей прославленной части он освоил реактивный истребитель, летал на сверхзвуковых машинах.

9. 8. Иванов П. Н. Крылья над морем

(Сайт «Военная литература» militera.lib.ru. Издание: Иванов П. Н. Крылья над морем. – М.: Воениздат, 1973. с. 161-166. Книга на сайте: http://militera.lib.ru/h/ivanov_pn/index.html).

Удары по базам и портам врага.

... Командование Черноморского флота (командующий вице-адмирал Ф. С. Октябрьский, член Военного совета дивизионный комиссар Н. М. Кулаков, начальник штаба контр-адмирал И. Д. Елисеев) с первого дня войны взяло инициативу в свои руки. Советские подводные лодки вышли к румынским и болгарским берегам, чтобы искать и уничтожать вражеские корабли. Смелый набег и удачный обстрел с моря Констанцы совершил отряд легких сил флота. Дунайская флотилия, отбив



первое нападение врага с румынского берега, высадила на него свой десант.

Учитывая значение румынской нефти для фашистской Германии и ее сателлитов, Ставка Верховного Командования решила средствами ВВС Черноморского флота и 4-го авиационного корпуса Южного фронта уничтожить объекты нефтепромышленности в Румынии.

Выполняя поставленную задачу, со 2 июля по 18 августа 1941 г. ВВС Черноморского флота совершили 22 налета на нефтепромыслы Плоешти. Здесь находилось 15 нефтеперегонных заводов, производительность которых составляла свыше 3 млн. т в год.

Первый налет на Плоешти был совершен шестью бомбардировщиками Пе-2 эскадрильи капитана А. П. Цурцумия. Результат налета оказался на редкость удачным. Пикировщики повредили и надолго вывели из строя два нефтезавода и сожгли 120 тыс. т горючего в цистернах, в воздушном бою сбили два истребителя Ме-109. Наши потери составил один самолет. В последующих налетах этой же эскадрильи особенно эффективным был налет 13 июля. Шесть пикирующих бомбардировщиков Пе-2 подожгли два нефтеперегонных завода – «Орион» и «Астра-Романиа», дававшие 7% всей продукции района. Бомбардировка заводов вызвала большой пожар, охвативший огнем до 220 тыс. т топлива. Пожар длился трое суток. Заводы были восстановлены только в ноябре 1941 г. На обратном пути наши бомбардировщики были атакованы группой «мессершмиттов». В завязавшемся ожесточенном бою лейтенант Филатов и старший сержант Алексеев сбили по одному Мо-109. Немецкие истребители подбили самолет лейтенанта Александрова, от их пулеметных очередей дважды загорался самолет старшего лейтенанта И. Е. Корзунова. Летчику удалось сбить пламя скольжением и довести машину до аэродрома.

10 и 13 августа авиацией флота был разрушен на Дунае Чернаводский мост, протяженность которого составляла 1662 м. Через него проходила важнейшая железнодорожная магистраль Румынии и нефтепровод Плоешти – Констанца. Учитывая важность объекта удара и наличие сильной ПВО в районе моста, командование поручило выполнение задачи наиболее опытным экипажам 5-й эскадрильи 40-го бомбардировочного авиаполка и 2-й эскадрильи 32-го истребительного авиаполка. Первыми 10 августа удар нанесли два звена Пе-2, ведомые старшими лейтенантами И. Е. Корзуновым и В. А. Лобозовым. Они достигли двух попаданий 250-кг бомб по фермам и двух попаданий по эстакаде. Только мост не был выведен полностью из строя. Решено было удары по мосту наносить истребителями И-16, которые попарно подвешивались под плоскости четырехмоторных тяжелых бомбардировщиков типа ТБ-3. Теоретически такую систему подвески обосновал и разработал советский конструктор В. С. Вахмистров.

Для увеличения радиуса действия И-16 группой технического состава 32-го авиаполка под руководством военного инженера 3 ранга Павла Телепнева был изготов-

лен и установлен под фюзеляжем каждого самолета дополнительный бачок для горючего на 95 л, что позволило увеличить время пребывания истребителя в воздухе на 35 минут.

И-16 доставлялись с крымских аэродромов на самолетах ТБ-3 в район Георгиевского гирла, после чего производилась их отцепка. Истребители достигали цели и, пикируя с высоты 1800 до 300 м, последовательно сбрасывали фугасные 250-килограммовые бомбы на мост и возвращались на Одесский аэродром.

Первый удар был произведен 10 августа группой из двух звеньев, второй – 13 августа тремя звеньями. Участвовавшие в налетах летчики-истребители А. В. Шубиков, Б. И. Литвинчук, Б. И. Филимонов, И. Я. Каспаров, П. Г. Данилин, Д. И. Скрипник и Кузьменко, несмотря на сильное противодействие зенитной артиллерии, разрушили две фермы моста и нефтепровод.

Удары черноморской авиации по кораблям и транспортам заставили противника сократить военные перевозки вдоль западного побережья Черного моря. По заявлению тогдашних румынских правителей,

«налеты советской авиации на районы Плоешти оказались очень эффективными. Нефтяные поля не перестают гореть уже в течение четырех недель. Русская авиация разбомбила нефтеперегонные заводы, уничтожила свыше миллиона тонн горючего и повредила нефтяные баки».

Боязнь лишиться румынской нефти явилась одной из причин изменения Гитлером планов ведения войны на советско-германском фронте. Битый гитлеровский генерал Гудериан впоследствии писал:

«В штабе группы армий «Центр» 23 августа 1941 г. стало известно, что Гитлер решил наступать в первую очередь не на Ленинград и не на Москву, а на Украину и Крым».

Последний, по его оценке, являлся «авианосцем Советского Союза, откуда ведутся налеты на нефтепромыслы Румынии».

В процессе успешных боевых действий вскрывались и недостатки. Бомбовые удары по базам противника нередко наносились без предварительной разведки. Бомбардировщики совершали налеты без прикрытия истребителей, как правило, заходили на цель с одного направления (с моря), следствием чего являлись неоправданные потери самолетов, так как противник мог заранее сосредоточить средства ПВО на угрожаемом направлении.

Днем 24 июня 4 ДБ-3ф при подходе к Констанце были встречены 16 истребителями Хе-113. Несмотря на мужество экипажей бомбардировщиков и правильные действия (сомкнутый строй и организованный огонь), удар по цели пришлось наносить, преодолевая сильное противодействие истребителей, а затем и зенитного огня противника. В районе цели бомбардировщик, пилотируемый лейтенантом Юром, был подбит. На одном моторе летчик развернул самолет на боевой курс и отбомбился. Выйдя из зоны зенитного огня, он снова был атакован истребителями. Героически отражал атаки врага стрелок-радист Кузнецов. Метким огнем он сразил двух стервятников и отбил охоту к преследованию у остальных. Искалеченный самолет продолжать полет не мог и сел на воду. Экипаж оставил тонущий бомбардировщик и трое суток в резиновой лодке боролся с морской стихией. На четвертые сутки летчики были обнаружены и спасены самолетом МБР-2.

Ощущался и недостаток сил и средств для выполнения поставленных перед авиацией флота других задач. Но, несмотря на все трудности, в том числе отсут-

ствие боевого опыта у большинства летного и командного состава, враг в первые же дни войны в полной мере испытал мощь ударов черноморской авиации, как на переднем крае борьбы, так и в своем глубоком тылу.

… В середине лета 1941 г. советские войска на Юго-Западном направлении, несмотря на стойкость и массовый героизм, вынуждены были отступать под напором численно превосходящего, опытного и хорошо вооруженного врага. Фашистские моторизованные войска 11 июля прорвались на подступы к Киеву. Одновременно развернулись ожесточенные бои на кировоградском, криворожском и одесском направлениях. Над Одессой нависла реальная угроза. 13 августа 1941 г. противник вышел к побережью Черного моря в районе деревни Сычавка. Одесса оказалась окруженной с суши, а Отдельная Приморская армия – оторванной от войск Южного фронта.

Учитывая сложившуюся обстановку, Ставка Верховного Главнокомандования шифровкой от 5 августа 1941 г., адресованной главнокомандующему Юго-Западным направлением и командующим Южным фронтом и Черноморским флотом, приказала:

«Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот».

Через две недели, 19 августа, когда немецкие и румынские войска на дальних подступах к городу были остановлены, последовала директива Ставки Верховного Главнокомандования о создании Одесского оборонительного района (ООР), командующим войсками которого был назначен командир военно-морской базы контр-адмирал Г. В. Жуков. С образованием Одесского оборонительного района Народный комиссар ВМФ приказал Военному совету Черноморского флота для обороны базы и поддержки сухопутных войск по обстановке использовать корабли и авиацию основного ядра ЧФ.

9. 9. Покрышкин А. И. Познать себя в бою

(Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Покрышкин А. И. Познать себя в бою. – М.: ДОСААФ, 1986. Стр. 22.28, 65-68, 80-84. Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/pokryshkin-1/index.html

Война! От одного этого слова на несколько секунд оцепенел. Потом стал лихорадочно думать, что нам делать... Дальше гнать самолеты или вернуться в свой полк? В сознании быстро промелькнули последние события. А что в Бельцах? Как там дела? Обязательно будет налет на аэродром и город. Кто будет отражать удар? Мое звено здесь, в Григориополе, Фигичева – на площадке подскока. Это половина эскадрильи, причем наиболее подготовленная. Созрело решение: надо лететь в Бельцы.

Стоп! На наших самолетах вооружение не пристреляно и нет боекомплекта патронов и снарядов. Так в Бельцы лететь нельзя. Только а Маяки.

– Товарищ начальник штаба, разрешите нам возвратиться в свой полк. Дайте техников подготовить наши самолеты к вылету.

– Отставить! Сейчас все техники заняты. Две эскадрильи готовятся к вылету в Кишинев.

Но нам ждать нельзя. Принимаю решение готовить самолеты к вылету своим звеном. Опыт работы старшего авиатехника у меня еще сохранился.

– Довбня! Дьяченко! Быстро к самолетам. Будем вылетать в Маяки. – И мы побежали на стоянку, к нашим «мигам».

А с аэродрома уже начали взлетать звеньями И-16 и МИГ-3. Они брали курс на запад. Вскоре за Днестром светящиеся трассы прочертили сумрачное небо. Донесся грохот разрывов бомб. Земля под ногами вздрогнула. Молодцы соседи! Успели перехватить самолеты врага, не дали ударить по аэродрому!

Группа бомбардировщиков, атакуемая истребителями, разворачивалась влево. Стали заметны трапециевидные крылья, характерные для Ю-88. Строй бомбардировщиков начал рассыпаться и из него вывалились два горящих самолета. Стремительно падающими факелами врезались они в землю западнее Днестра. Мы стояли пораженные. «Вот она какая, война!» – подумал, увидев впервые настоящий воздушный бой.

Вскоре наша тройка подошла к аэродрому Маяки. Стоянки были пусты – все самолеты рассредоточены по краям кукурузных полей и замаскированы. После посадки и я подрулил к кукурузе. Ведомые же остановились рядом и выключили моторы. Пришлось вмешаться.

– Вы что построились как на параде? Забыли, что война? Отрулите немедленно в стороны!

К нашим самолетам подошел инженер полка. Я сразу же обратился к нему.

– Прошу срочно пристрелять оружие самолетов нашего звена и подготовить «миги» к вылету. Вооружение на моем самолете пристреляйте на сто метров.

– Это не по инструкции, – спокойно возразил Шолохович. – Положено на двести.

В эти минуты мне каждая секунда промедления казалась преступлением.

– Пусть слабаки стреляют на двести метров, а я буду стрелять на сто и меньше!

– Хорошо, хорошо. Пристреляем так, как ты хочешь, – согласился инженер, понимая, что время, действительно, не терпит, и видя при этом мою горячность.

На командном пункте я не нашел командира полка, обратился к начальнику штаба А. Н. Матвееву:

– Докладываю: ввиду особого положения, выполнение задания на перегонку самолетов прекратил. Звено вернулось в полк.

– Это хорошо. Ты мне и нужен. Смотри вот сюда, – он указал на карте обведенный красным карандашом населенный пункт. – Вот здесь, рядом с селом, приземлился без горючего на УТИ-4 Иванов. Полетишь туда на У-2. Сообщи командиру обстановку и пусть он немедленно вылетает в Маяки.

– Почему я, товарищ начальник штаба? Разрешите звену вылететь в Бельцы. Там дерется половина нашей эскадрильи.

Матвеев не прервал меня. По-видимому, понимал состояние летчика в такие минуты. Он как-то отрешенно, видать, уже пережил эту весть, сообщил:

– Уже меньше половины... Атрашкевич еще не прибыл из Пырлицы. Овчинников погиб в бою при налете вражеских самолетов на аэродром. Туда на усиление перелетела вторая эскадрилья. Вот чем они будут заправляться? Горючее фашисты спалили... Обстановка там сложная.

Вижу, задумался наш начштаба. А до меня как-то не дошел смысл его слов.

– Разрешите мне звеном лететь туда. Мы подготовлены на «мигах». На У-2 же можно любого послать.

– Незачем лететь в Бельцы. Быстрее к Иванову, ясно? Выполняй приказание! – Голос у него был твердый.

Ознакомившись с обстановкой у заместителя начальника штаба, расстроенный всем, что узнал, я направился к У-2. Трудно было поверить, что в эти первые же часы войны произошли такие события.

Командира полка нашел быстро. После посадки кратко доложил ему о трагедии на аэродроме Бельцы. Выслушав доклад, Иванов какое-то время стоял молча, устремив взгляд вдаль. Потом, дав мне указания и советы о дальнейших действиях, вылетел в полк.

Я остался один, проклиная последнюю перегонку «мигов», которая оторвала от эскадрильи. Вот только теперь я отчетливо представил события на аэродроме в Бельцах, которые сообщил работник штаба перед отлетом. Как все нелепо получилось! В первый день войны в нашей эскадрилье отсутствовало два звена, причем наиболее подготовленных. Кто в этом виноват? Плохая погода помешала нашей группе закончить перегонку техники в Кировоград и вернуться в свое подразделение. Однако в субботу мы эту задачу могли бы выполнить, если бы проявили настойчивость в Григориопольском полку. Выходит, что надо винить себя за потерю чувства настороженности в угрожающей обстановке.

Звено Валентина Фигичева, базируясь недалеко от города Унгены, несло в канун войны боевое дежурство и имело цель перехватывать нарушителей границы. В четверг гитлеровский разведчик углубился на нашу территорию. Звено обстреляло его. Это вызвало гнев командира дивизии. В субботу в Пырлицу для наведения порядка в звене Фигичева по приказу генерала Осипенко были направлены командир полка В. Иванов и командир эскадрильи Ф. Атрашкевич. Кроме того, в Кишинев был вызван командир звена Селиверстов. Вот и получилось, что, когда грянула война, в полку не оказалось командира, многих командиров эскадрилий и звеньев, подразделения были разбросаны.

Отсутствие на аэродроме утром 22 июня двух звеньев и Ф. Атрашкевича, а всего восьми наиболее подготовленных летчиков, привело к потере боеспособности эскадрильи. Находившиеся на аэродроме пять рядовых летчиков, не прошедших еще полностью переучивания на МИГ-3, во главе с адъютантом эскадрильи Семеном Овчинниковым и командиром звена Константином Мироновым сделали все, чтобы отразить налет большой группы бомбардировщиков, прикрытых «мессершмиттами». Но силы были неравные. Предотвратить удар по аэродрому не удалось. Гитлеровцы потеряли три самолета, но в бою погиб и Овчинников. Грустно было обо всем этом думать. Хотелось скорее вернуться в полк. Душа жаждала боя. Боевые друзья уже полдня воюют, а я жду горючее.

В середине дня наконец подъехал бензовоз. Тут же заправил самолет – ив Маяки. На аэродроме меня ждали Дьяченко и Довбня.

– Когда нам дадут задание? Надоело ждать под крылом самолета, – первое, что услышал от них.

– Сейчас иду на КП, все узнаю, – успокоил ведомых.

Доложил командиру о прибытии и тут же попросил:

– Дайте нам боевое задание. Уже половину дня все воюют, а мои ведомые как на курорте.

– Задача вам будет сложная. Вылетайте звеном и разведайте наличие самолетов противника на аэродромах Яссы и Романы. В бой не вступать. Главное – разведка.

Тут же втроем сели готовиться к выполнению боевой задачи. Проложили на картах маршрут полета, обговорили действия при встрече с вражескими истреби-

телями. Взлетели. К аэродрому Яссы группа подошла на предельно малой высоте. Сделали горку и перешли в вираж вокруг летного поля. Аэродром пуст. Все ясно – боятся сидеть здесь. Близко граница. Зато зениток было предостаточно. Били со всех сторон. Резко снизились и на малой высоте пошли вдоль шоссе на запад. Полуденное солнце было левее нас и поэтому дорога хорошо просматривалась. По ней двигались небольшие колонны и отдельные машины. При нашем появлении солдаты противника прыгали из кузовов и бросались в кюветы. Так хотелось полоснуть по ним из пулеметов. Но помня указание Иванова, мы сдерживали себя.

Решил ввести противника в заблуждение о направлении дальнейшего полета. Звено взяло курс на запад, пересекло реку Серет и зашло на Романы с запада. Аэродром нашли быстро – на зеленом фоне летного поля хорошо были видны самолеты. Скопление большое, как на авиационной выставке. Более двух сотен самолетов разных типов. Некоторые заправлялись горючим. Надо было зрительно запомнить места стоянок и количество бомбардировщиков, истребителей, разведчиков. А кружиться над аэродромом нельзя. Вокруг нас хлопья разрывов, светящиеся трассы малокалиберных зениток. Надо немедленно уходить, а то некому будет докладывать результаты разведки. Снова перешли на бреющий полет.

После посадки быстро начертили план аэродрома, расположение стоянок самолетов и зенитных средств. Меня, как говорится, бог не обидел зрительной памятью, но и ведомые дополнили данные. Иванов поблагодарил за отличную разведку.

– Товарищ командир, надо по этой выставке немедленно ударить всем полком. Это оттуда они вылетали на бомбежку нашего аэродрома в Бельцы! Надо их сжечь, пока самолеты на земле, – предложил я Виктору Петровичу.

– Не горячись! Такое решение без согласия дивизии мы принять не можем. За самовольство намылят нам шею. Выезжайте на стоянку и ждите распоряжений.

Солнце уже склонялось к горизонту, а команды для вылета на Романы не поступало. Дьяченко не переставал возмущаться:

– Ну зачем мы, как ошалелые, носились среди зенитного огня. Какой толк от того, что нанесли на карту аэродром с самолетами...

– Не ной! И так тошно, – оборвал я Дьяченко. – Время еще позволяет. Может быть, вылетим.

В это время с КП раздался телефонный звонок: быть в готовности номер один. Обрадовались, быстро забрались в кабины. Проходят минуты – ракеты на вылет нет. Прибежал телефонист и сообщил, что в направлении нашего аэродрома летят три девятки вражеских бомбардировщиков. Всем быть готовым к отражению налета. Распоряжение передано с КП. Что ж, мы не ударили по ним в Романах, теперь они ударят по нашему аэродрому! Брала злость на такую нераспорядительность и нерасторопность. А как известно, злость до добра не доводит.

Техник самолета И. Вахненко, внимательно всмотревшись в небо, крикнул:

– Товарищ командир! Летят!

Вглядываюсь в сторону, куда показывал он рукой. Увидел вдали группу бомбардировщиков. С первого контакта запустил мотор и вырулил со стоянки. Заработали двигатели на других самолетах. Зная, что взлет производится по команде с СКП с разных направлений, решаю подняться в воздух раньше всех. Но почему нет ракет на вылет по тревоге? Мучительные секунды и вдруг над КП взвились три красных огонька. Тут же взлетел и ринулся к бомбардировщикам. Вот они уже невдалеке. Самолеты выкрашены в черно-зеленые и желтые пятна. Конструкция совершенно

незнакомая. Чуть довернул к бомбардировщикам и низкое вечернее солнце ослепило меня. Оно не дало мне рассмотреть более внимательно за эти короткие секунды сближения тип машин. Решаю, что противник сейчас будет бомбить аэродром. Бросаю свой самолет в крутой разворот. Захожу в хвост левому крайнему и метров с пятидесяти открываю огонь. Но успел дать лишь короткую очередь, как мой самолет от струи атакованного самопроизвольно делает бочку. Бомбардировщик, разворачиваясь влево, пошел вниз. «Этому достаточно», – подумал я. Развернул свой самолет на правый фланг группы. Делаю горку для атаки сверху... И тут оцепенел: на крыльях звезды...

Что я наделал! Атаковал своего. Лечу рядом с группой и не соображу, что делать дальше. Увидев, как устремились на группу позже меня взлетевшие «миги», бросаю самолет наперерез. Покачиваю крыльями, подставляю себя под их прицелы, не даю никому стрелять.

Вскоре наши летчики разобрались в обстановке и ушли на аэродром. Лишь один я летел рядом с группой и не мог решить, что делать? Стыд и позор жгли сердце. Мелькнула шальная мысль сделать переворот и – к земле... Удержало от этого поступка появление в воздухе других бомбардировщиков, в колонну которых пристроилась и атакованная мною группа. Значит, все! Все же идут на Романы! Вот там мое оправдание: блокировать аэродром и не дать взлететь истребителям.

Над аэродромом, под сильным зенитным огнем мой истребитель крутился минут пятнадцать. Я был готов атаковать вражеские самолеты. Но никто не взлетал. А наши бомбардировщики так и не подошли. Вероятно, обрабатывали другие цели, решил я и взял курс домой. Подлетаю к Яссам. Внизу столбы дыма. Все понятно. Наши бомбили скопление войск противника у реки Прут. В эти минуты я немного успокоился, понял, что у меня лишь один выход: в дальнейших боях оправдать свой поступок.

В Маяках, стараясь не попадаться на глаза летчикам, направился на командный пункт. Предстал перед Ивановым. Стою, молчу. Командир глядит на меня, и в глазах гнев и боль.

– Ну что, герой, отличился. Как тебя угораздило сбить свой Су-2?

– Не спрашивайте. Самому тошно. Зашел против солнца и на камуфлированной окраске не заметил звезд. Хотел после этого врезаться в землю.

– Ты что? Сдурел? Разве ты один в этом виноват? Не кидайся сломя голову, пока не разобрался, кто перед тобой.

– Группа уже была рядом с аэродромом, думал, немцы, решил быстрее атаковать, не дать сбросить бомбы. В общем, как злой пес сорвался с цепи!

– Ладно, успокойся. В другое время прокурор задал бы тебе другие вопросы... Подбитый самолет сел на вынужденную. Жаль, что штурмана ранил, Технику восстановят...

Несколько летчиков полка внимательно слушали этот разговор.

– Товарищ командир, почему не показали новые наши самолеты? По слухам, есть еще бомбардировщик Пе-2, похожий на Ме-110. Хотя бы альбомы с фотографиями наших самолетов прислали. А то будем бить своих, чтобы чужие боялись, – послышались голоса.

– Все высказались? – не выдержал Иванов. – Ваши просьбы командование полка учтет.

Он собирался что-то еще сказать, но невольно прислушался. Над аэродромом появились «миги». Мы поняли, что прибыла группа с аэродрома Бельцы.

Садились летчики с ходу. Один из истребителей с остановившимся мотором не долетел до полосы. Приземлился он на кукурузном поле. Летчик успел своевременно убрать шасси. Как позже выяснилось, у самолета Алексея Овсянкина мотор заглох ввиду полной выработки горючего. Но он не растерялся, справился со сложной посадкой.

На прибывших пилотах мы сосредоточили все внимание. Каждый хотел увидеть тех, кто сегодня уже схватился с врагом. Они для нас были героями. Атрашкевич, приведший группу, доложил командиру полка о событиях первого боевого дня.

Перед рассветом поступил сигнал боевой тревоги. На аэродроме было всего семь летчиков первой эскадрильи. Они быстро рассредоточили и замаскировали самолеты, в том числе требующие ремонта. В этой обстановке командир звена Миронов проявил высокие организаторские качества.

А на рассвете на аэродром вышел разведчик «Хеншель-126». На перехват его мгновенно поднялось звено Миронова. Действовали летчики мастерски. Они сбили разведчика. Возвращаясь на аэродром, встретили западнее Бельцы большую группу бомбардировщиков. Ю-88 прикрывали «мессершмитты». С ними уже вели бой четыре наших летчика. Дрались смело. Но соотношение в количестве было явно в пользу врага. Удар по аэродрому семерка не смогла отразить. Бомбардировщики сбросили бомбы на стоянки, по бензоскладу и казармам, где жили строители. Молодые, плохо обученные строители побежали врассыпную с аэродрома. Многие попали под бомбы.

– При отражении налета погиб Овчинников, – рассказывал Атрашкевич, – а на земле были убиты старший техник звена Камаев и моторист Вахтеров. Бензосклад был взорван, и аэродром остался почти без горючего. А на аэродром и на город уже заходила новая группа бомбардировщиков врага. Навстречу ей поднялся летчик Суров. У него на самолете кончалось горючее. И все же он сбил Ю-88. Но тут остановился мотор. На планировании он был атакован парой Ме-109 и подожжен. Так и погиб этот смелый боец. Автотранспорт был передан для эвакуации женщин и детей. Их отправку в Одессу организовал комиссар полка, – закончил свой рассказ Атрашкевич. – В Бельцах их оставлять нельзя.

– Все ясно. На ужине подведем итоги первого боевого дня.

В столовой я спросил у Атрашкевича, почему не прилетел Миронов.

– Как не прилетел? Вылетал вместе с группой. Видимо, кончилось горючее и где-то сел на вынужденную. Займись поисками его, – попросил он меня.

Подошел Валентин Фигичев, усмехнулся:

– Сашка, говорят, ты тоже сегодня отличился, сбил свой Су-2?

– Не тревожь душу. Лучше скажи, что произошло в Пырлице?

– Да особенно рассказывать нечего. Перехватили в четверг нарушителя. Он стал отстреливаться, ну и полоснул очередью из пулеметов. Увлеклись и проскочили границу. В субботу прилетел Иванов и прибыл Атрашкевич. Было много упреков... Прилетел даже представитель прокуратуры округа.

– Как это все получается? Они, гады, нахально нарушали нашу границу. А их нельзя трогать, – вступил в разговор Дьяченко. – Надо было их сбивать.

– Я сам жалею, что не уничтожил, а только продырявил этого разведчика. А сегодня утром накрыли нас артогнем и мы едва оттуда сумели вылететь под разрывами снарядов.

– А как погиб Овчинников? – спросил я у Атрашкевича.

– Вел бой на виражах. Но МИГ-3 это же не «Чайка». Его зажала пара Ме-109 и сбила. Упал на границе аэродрома.

На ужин собрались все летчики полка. Командир постучал ножом по стакану. Все затихли.

– Товарищи! Прежде чем начать ужин, я хочу провести краткий разбор действий полка в первый день войны с фашистской Германией и ее союзниками. Прежде всего почтим стоя память тех, кто отдал свою жизнь сегодня за нашу Родину. Погибли Семен Яковлевич Овчинников, Александр Матвеевич Суров, техник звена Дмитрий Аркадьевич Камаев и моторист Фаддей Викторович Вахтеров.

Минуту молча стояли, поглядывая на места, где всегда сидели однополчане. На тарелках лежали маленькие букеты полевых цветов. Сколько еще будет таких потерь? А может быть, и на мою тарелку ляжет букет цветов...

Майор Иванов рассказал о смелости и отваге наших летчиков в первых боях. По данным полковой разведки в районе Бельцы нами сбито около десяти самолетов. Миронов утром сбил разведчика «Хеншель-126». Атрашкевич сбил командира вражеской авиагруппы, майора, награжденного Железным крестом.

Затем Виктор Петрович сообщил о боевых успехах других частей дивизии. Летчики 4-го истребительного авиационного полка успешно отразили налеты вражеской авиации на Григориопольский и Тираспольский аэродромы. Полк также вел бои над Кишиневом и за день сбил около двадцати самолетов противника. Командир эскадрильи Морозов таранил Ме-109, а капитан Кафтанов, тоже командир эскадрильи, сбил три самолета. Я знал этого отважного бойца. До прибытия в полк он был летчиком-испытателем, в совершенстве владел боевой машиной.

В первые часы войны хорошо проявил себя и личный состав 63-го истребительного авиационного полка. Здесь также организованно отразили два налета румынской авиации. Было сбито более двадцати самолетов.

Такая информация Иванова обрадовала нас. Она как-то уменьшила боль души за погибших однополчан. Выходит, умело ведя бой, можно успешно бить хваленых гитлеровских асов.

Атрашкевич спросил командира части:

– Товарищ майор, а где Крюков и Миронов?

– Крюков по приказанию командира дивизии вылетел парой на разведку в район Плоешти и не вернулся. Пока никаких данных о нем нет. Миронов вылетел в Бельцы, но сюда, на аэродром, не прибыл.

Сообщение о Павле Павловиче Крюкове, характере его задания вызвало недоумение у летчиков. Полет далекий, «на пределе запаса горючего, район не изучен. Каждый невольно представил себя на месте Крюкова. Такую разведку надо тщательно готовить, проводить более сильными группами.

Майор Иванов сердито глянул в зал, и все притихли. Мы знали, что командир полка, кадровый офицер, не терпел каких-либо проявлений неудовольствия.

– Командирам эскадрилий приказываю завтра же организовать оборудование укрытий для всех самолетов и предупредить личный состав о том, что во время бомбежки нельзя бегать, а надо лежать на земле, в щелях, укрытиях. Прямое попадание в человека бывает очень редко. Если мы научим личный состав правильно вести себя при бомбежках, то жертвы на земле будут крайне редки. А теперь всем спать. Рано утром начнется боевая работа.

Долго не мог заснуть в ту ночь, волновался за Костю Миронова, моего друга. А

надо бы за короткую июньскую ночь сбросить с себя нагрузку сегодняшнего дня. Заснуть мешали и думы о Су-2, а также моя попытка в одиночку блокировать аэродром в Романах. Все больше сознавал, что, взяв на себя такую задачу, я зарвался. Одному это сделать не под силу. На мое счастье, в воздухе не оказалось «мессершмиттов», а то мог бы «красиво» погибнуть на глазах летчиков и техников врага.

… С утра А. Соколов заслушал мой доклад о состоянии дел в подразделении, о боевой деятельности с начала войны, о причинах гибели летного и технического состава. После этого он побеседовал с каждым летчиком, инженером подразделения. А я, используя свободное время, выполнил полет с целью проверить фонарь самолета. Испытание подтвердило опасения Дьяченко. Я доложил об этом, и мы с Соколовым пошли к командиру полка.

– После вчерашнего случая с Дьяченко Покрышкин попробовал открыть фонарь в полете. На скорости более четырехсот километров фонарь с большим трудом сдвигается за спинку сиденья и ставится на замки. Около пятисот километров и более летчик не в состоянии его сдвинуть с переднего положения, – сообщил командиру полка Соколов.

– Да! Серьезный дефект. А что будем делать? – неуверенно спросил Иванов.

– Надо еще раз проверить. Если подтвердится, то со всех самолетов нужно будет снять сдвижную часть фонаря, летать без нее, – заявил Соколов.

Вижу, Виктор Петрович в раздумье. Понимаю, что такое решение командиру части взять на себя непросто.

– Товарищ командир полка, летчики при повреждении самолета окажутся в капкане. Пикирующую или горящую машину они на большой скорости не смогут покинуть. Это психологически будет отрицательно воздействовать, скажется и на боевой активности. Я твердо считаю: надо снимать сдвижную часть фонаря и летать без нее, – поддержал я Соколова.

– Но это уменьшит максимальную скорость полета «мига», – размышлял вслух командир полка, понимая, какую ответственность он берет на себя, поддерживая эти предложения.

– Скорость уменьшится незначительно, но зато у летчиков сохранится гарантия покинуть самолет в критических случаях. А это важнее.

– Хорошо! Я посоветуюсь с инженерами, сам лично слетаю, а потом дам указание. О дефектах на завод надо сообщить немедленно.

Через несколько часов техники сняли с машин сдвижную часть фонаря. Это впоследствии спасло жизнь многим летчикам.

К обеду пришло сообщение, что звено Фигичева совершило вынужденную посадку на строящуюся летную площадку. Летчики приземлились благополучно недалеко от Котовска. Лишь одна машина получила незначительное повреждение. К ним тут же выехала автомашина с техсоставом и бензозаправщик. Вся эскадрилья с надеждой посматривала в направлении Котовска, ожидая прилета звена. А с меня словно сняли огромную тяжесть.

С юго-востока показались три самолета. При подходе к аэродрому мы рассмотрели: летел УТИ-4, эскортируемый двумя «Чайками». Поняли, что прилетел командир дивизии с инспектором Сорокиным, выполняющим роль шеф-пилота.

Позвонили в эскадрилью по телефону и вызвали меня на командный пункт. Я шел и думал: какое-то особое задание или на разговор с командиром дивизии? Личной вины за вчерашний день за собой не чувствовал.

У командного пункта стоял с явно недовольным видом Осипенко. Рядом с ним Иванов. Не успел я доложить о прибытии, как командир соединения с раздражением спросил:

– Где твоя эскадрилья?

От вопроса я даже несколько опешил.

– Что молчишь? Почему растерял группу?

– Шесть самолетов готовы к выполнению боевой задачи. Звено Фигичева уже производит посадку, – кивнул я в сторону полосы. – Через полчаса оно будет также готово к выполнению задания. Летчик Семенов погиб вчера в воздушном бою.

– Почему ты растерял вчера свою группу?

– Группа рассыпалась при возвращении с задания ночью. В этих условиях оторвалось звено Фигичева и, не найдя в темноте своего аэродрома, село вынужденно, – попытался объяснить обстановку.

– Какая ночь?.. Иванов! Что он говорит? Сумерки путает с ночью.

– При грозовой облачности темнота наступает почти на полчаса раньше. Об этом хорошо знает каждый летчик и метеоролог. Когда нам приказали вылететь на задание, этого не учли, – ответил я, стараясь отвести удар от Иванова.

– Это ты знаешь!.. А как наш Су-2 сбил, не помнишь?

– В этом я виноват! Но за этот проступок уже рассчитался шестью сбитыми вражескими самолетами.

Разговор дальше пошел, как говорят, вкрутую. Я не сдержался, заговорил о неразумном использовании истребителей, о распылении сил. Вызвал нарекания командира соединения.

– Иванов! Эскадрилью ему доверять нельзя. Подготовь приказ о снятии его с комэска! – сделал вывод Осипенко.

– Он заместитель. До возвращения Соколова исполнял обязанности командира, – пояснил Иванов.

– И с заместителя надо снять. Понизить до командира звена. Пусть сначала научится управлять звеном!

Чувствуя, что в раздражении я зарвался, попросил разрешения идти.

Осипенко махнул на меня рукой и направился на командный пункт. А я поспешил в эскадрилью.

– Ну, как поговорили? – спросил меня при возвращении Соколов.

– Надолго в памяти останется эта беседа.

– Чем же закончился разговор?

– Осипенко остался командиром дивизии, а я стал командиром звена.

– Зачем спорил?

– А! Хотел правду высказать... Сейчас бы в бой.

– С таким настроением воевать нельзя. Злость приводит к необдуманным действиям. Надо успокоиться, – посоветовал Соколов.

… Мы с Соколовым молча обдумывали обстановку. Сейчас получим боевую задачу. Было не ясно, кто поведет в бой подразделение. Соколов пока знакомился с делами и сегодня вести группу не готов. Мне была понятна причина неприязни командира дивизии. Она вызвана моими решениями по выполнению штурмовок полным составом эскадрильи.

В начальный период войны серьезной проверке, проверке боем, подвергалась вся предвоенная тактика действия авиации. К сожалению, не все командиры, осо-

бенно в нашем соединении, смогли критически оценить опыт первых боев, взять на вооружение лучшее, сделать надлежащие выводы. Обилие задач, которые ставились перед авиационными частями, неумение выбрать главное направление удара, взять на себя ответственность рождало распыление сил и средств, вело к неоправданным потерям, к низкой эффективности. Но осознали это не сразу. Получилось так, что руководство дивизии, в которой мы тогда были, само не участвовало в боевых операциях, не опиралось на мнение тех, кто непосредственно вел борьбу с воздушным и наземным противником.

Меня успокаивало только то, что в эти тяжелые дни удалось в какой-то мере нанести серьезный урон врагу, сохранив личный состав и технику подразделения. Из этих первых боев мы вынесли многое, приобрели не только боевой опыт. Крепло убеждение в необходимости решительнее и смелее, по-новому строить маневр, тактику действий. В сложных условиях напряженных боев росло сознание высокой ответственности каждого командира и бойца за исход боя. Конечно, в тот момент многое еще было не ясно, не получило осознанного и глубокого осмысленного решения. Подход к новому рождался в критической оценке имеющихся недостатков. А это было очень важно в становлении боевых летчиков. Познание себя в бою только начиналось, проходило, если можно так сказать, начальную стадию.

… В моей боевой деятельности наступил временный перерыв. Летать сейчас не мог. Требовалось подлечиться и отдохнуть. Я очень ослабел за эти дни и мог не выдержать летных перегрузок. Однако бесцельно смотреть в потолок было не в моем характере. Свободное время решил использовать для анализа прошедшего периода боевой деятельности. Необходимость в этом возникала и раньше, но боевая работа с раннего утра и до позднего вечера не давала такой возможности. Сейчас ничто не мешало провести такой анализ.

… И вот теперь, вынужденно отстраненный от полетов, я обдумывал свой небольшой боевой опыт, делал выводы на будущее. Что меня прежде всего беспокоило? Почему, наряду с победами, я часто прилетаю на аэродром с пробоинами в самолете, а из последнего вылета пришел пешком? Ведь техникой пилотирования, оружием я владею нормально, в робости меня никто не упрекал, боевой истребитель тоже неплохой. В чем же причина неудач? И я стал самокритично, без скидок думать об этом. К сожалению, ошибок оказалось много. Главным образом, неудачные действия в бою произошли именно из-за моих ошибок, а также из-за промахов других летчиков, которые шли в одной со мной группе на боевое задание.

Вместе с тем было немало причин, которые возникали не по вине летного состава. Они происходили вследствие недостатков в построении боевого порядка, из-за того, что не сделаны правильные выводы из первых боев с противником. А схватки в воздухе показали, что многие приемы боевых действий, которые мы осваивали в предвоенный период, формы построения боевого порядка устарели, не соответствуют практике сегодняшнего дня, «не работают» на победу.

Поражение зениткой моего самолета над переправой в Унгенах еще более убедило, что группа из трех самолетов не годится для истребителей. Она сковывает маневр не только ведущего, но и ведомых, не обеспечивает их безопасность, может привести к столкновению. Когда я оказался в положении левого ведомого у Фигичева, то перестроение Лукашевича с правого в левый пеленг чуть не закончилось столкновением самолетов. Хорошо, что я увидел идущего сбоку Лукашевича. Свобода маневра для перестроения ведомых обеспечивается только при боевом порядке пары.

Звено из трех самолетов свойственно бомбардировщикам. Оно обеспечивает им оборону заднего сектора. Истребителям же, как нападающим, оно не подходит. Боевой порядок группы истребителей в составе четырех или более самолетов должен строиться с рассредоточением пар по фронту и по высоте. В этом построении достигается высокая маневренность группы. Летчики меньше отвлекаются на осмотрительность для предотвращения столкновения Друг с другом. Главное внимание они уделяют поиску противника.

Была еще одна очень серьезная причина, которая отрицательно влияла на нашу боевую активность, на эффективность боевых действий. Это отсутствие радиосвязи на наших истребителях. Радиосвязь обеспечивает четкое управление в воздухе, позволяет предупредить летчиков об опасности. Из-за отсутствия радиостанции на наших истребителях мы были вынуждены управлять примитивными эволюциями самолетов.

В первых же воздушных боях сказывались и недостатки в тактической подготовке предвоенного периода. У летчиков вырабатывались навыки летать в плотных боевых порядках, годных лишь для парадов. А ведь именно так летать требовали наставления и инструкции. Для перехода на разомкнутые боевые порядки требовалось переломить и психологические привычки у летного состава. А это не просто.

Анализ проведенных боев, своих и летчиков эскадрильи, подсказывал, что атаки по воздушным и наземным целям необходимо проводить на большой скорости, Это обеспечит внезапность удара, создаст большие угловые скорости перемещения при ведении огня вражескими истребителями, стрелками бомбардировщиков и зенитчиками.

Подтверждением этому был мой бой с пятью Ме-109. Скоростной атакой я, проскочив ведомых тройки, сбил ведущего и спас Семенова. Повреждение своего самолета получил при этом из-за того, что потерял несколько секунд, наблюдая за горящим «мессершмиттом». Если бы я после уничтожения самолета противника не задержался и энергично ушел вверх, то не попал бы под огонь.

При атаке разведчика Ю-88 мой самолет был серьезно поврежден потому, что я атаковал на такой же скорости, которую имел «юнкерс». Тогда от гибели меня спас прицел, принявший пулю на себя. В подобном положении оказался Яковлев в бою под Котовском. Но тогда пуля, пройдя мимо прицела, ударила ему в лицо.

Постарался очень внимательно продумать и наши действия при полетах вместе с бомбардировщиками. Главной причиной неудач при сопровождении СБ была малая скорость истребителей. И как следствие этого – ведение боя на горизонтальных маневрах. Вывод следовал один: сопровождение бомбардировщиков, особенно устаревших конструкций, надо выполнять только на большой скорости. Для получения ее необходимо сопровождающим звеньям и парам полет производить змейкой, выше и сзади бомбардировщиков, эшелонируясь по высоте. При этом пары и звенья истребителей, по моим взглядам, должны строить змейку навстречу друг другу, для взаимного прикрытия. Это способ сопровождения методом «ножниц».

В те дни я пришел к выводу: свои мысли надо изложить на бумаге, продумать схемы, доказательства. Опираясь на палку, я отправился в село Маяки за покупками. Приобрел там мыло, зубную щетку и порошок. А главное – общую школьную тетрадь. Купил и миниатюрный чемоданчик, который легко можно было поместить за бронеспинку самолета при перелетах на другие аэродромы. А такая перспектива явно вырисовывалась ввиду отступления наших войск на восток.

В тетради крупно написал заголовок – «Тактика истребителей в бою». Потом начал записывать свои соображения и расчеты, делать схемы.

9. 10. Речкалов Г. А. В небе Молдавии.

(Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Речкалов Г.А. В небе Молдавии. – Кишинев: Картя молдовеняскэ, 1967. с. 117-119, 140-144, 212-213, 218-219. 223-228, 232-236, 244-247.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/rechkalov_ga/index.html).

Речкалов Григорий Андреевич – дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации, почетный гражданин г. Бельцы, друг и однополчанин (55-й иап/16-й гвардейский истребительный авиаполк) самого известного советского аса А. И. Покрышкина. Всего за время войны Речкаловым было совершено 450 боевых вылетов, 122 воздушных боя. Данные о сбитых самолётах разнятся, как и у Покрышкина в связи с утерей документов 55-го иап за 1941 год. По официальным источникам Речкаловым сбито 56 самолётов и 6 самолётов в группе. По данным М. Быкова, Речкалов сбил 61+4 самолёт противника.

… Скрипнула дверь. В ее узком проеме возникли силуэты командира полка и начальника штаба. Разговоры стихли. Летчики подошли поближе, уселись прямо на землю.

Иванов заговорил, как всегда, спокойно, но по тому, как он особенно старательно выговаривал каждое слово, угадывалось сдерживаемое волнение.

– Товарищи летчики! Сегодня случилось то, к чему мы готовились все эти годы. Фашисты вероломно напали на нашу Родину. Вам пришлось принять на себя первый удар. – Голос командира окреп, в нем зазвучала сталь. – Вы оказали врагу достойный прием. Десяток фашистских стервятников и почти сотня гитлеровцев больше не вернутся домой. Высокое мастерство и бесстрашие проявили в воздушных боях летчики Ивачев, Викторов, Макаров – каждый из них сбил по одному вражескому самолету. Исключительное мужество и храбрость проявили наши летчики, отражая налет на аэродром в Бельцах. В неравной схватке с противником они сбили прямо над аэродромом прославленного фашистского аса. Отважно дрались в этом тяжелом групповом бою летчики первой эскадрильи.

Иванов умолк.

– Война не бывает без жертв. Видеть смерть всегда тяжело. Вдвойне, втройне тяжелее, когда от руки врага гибнут близкие товарищи, друзья.

Смертью храбрых погибли сегодня Саша Суров и Ваня Овчинников, наши молодые летчики, комсомольцы, славные ребята. Прошу почтить их светлую память минутным молчанием.

Все встали. Плотная, молчаливая живая стена. Ни звука, ни движения. Только одна минута, шестьдесят секунд тягостного молчания, но за это время в памяти у каждого из нас встали эти двое: высокий сероглазый Саша Суров и подвижный, жизнерадостный Ваня Овчинников.

Всего несколько часов назад я разговаривал с Овчинниковым на аэродроме в Бельцах. Его светло-карие глаза еще излучали задор и азарт только что прошедшего боя. Растянувшись под крылом самолета, Иван рассказывал нам о внезапном налете фашистов. Я до сих пор слышу его голос:

– «Сижу я в кабине, вздремнул даже слегка. Вдруг слышу, по голове меня кто-то лупит, а в ушах перестук отдается: тра-та-та-та, тра-та-та-та. Ну, техник быстренько включает зажигание, я скорей за плунжер хватаюсь, смотрю – справа командир звена уже на взлет пошел... – Иван рассказывал увлеченно, взахлеб. Запустив мотор, Овчинников устремился за командиром. А в это время над головами с оглушающим

грохотом проносятся «мессершмитты». Трескотня их «орликонов» – не для слабонервных. На южной окраине с треском захлопали фугаски. Но вот на взлет пошли наши истребители. Скрылся за черными разрывами самолет старшего лейтенанта Шелякина. Вслед за ним устремились Гриша Шиян, Саша Суров и Петя Грачев. Лоб в лоб мчатся их истребители навстречу атакующим «мессершмиттам».

На аэродроме творится невообразимое. На стоянках самолетов, на взлетном поле – повсюду грохочут взрывы. Там, где было бензохранилище, разлилось огненное море. Черный дым окутал два не успевших взлететь «мига».

Все живое укрылось где только можно. Даже в речке. Из воды торчит голова Тимы Паскеева: с ужасом следит он за несущимися к земле бомбами. Его длинное, худое тело при каждом близком разрыве моментально распластывается на дне. Рядом, у берега, лейтенант Дементьев с перекошенным от страха лицом.

Огненная смерть пляшет на земле. «Миги» все взлетают и взлетают. Через какую-то долю секунды повиснет в воздухе истребитель младшего лейтенанта Овчинникова. Но в этот момент раздается взрыв, и тугая, как плеть, волна швыряет самолет в бездну. «Миг» Овчинникова скрывается на мгновение в дыму, боком выскакивает и, перевернувшись несколько раз, влетает в следующий взрыв. Падают вниз обломки исковерканного истребителя. Тем временем вторая волна бомбардировщиков пересекает исполосованное разрывами летное поле, и пляска смерти становится еще лихорадочнее.

Случилось невероятное. Наперекор всему Овчинников остался жив. Но тут же, точно очумелый, сквозь грохот и разрывы он кидается с парашютом под мышкой к одному из стоящих на земле истребителей и через несколько минут вступает в бой.

В небе, над аэродромом, разгорается ожесточенная схватка. Строчат пушки, рассыпаются дробью пулеметы, окрестности раздирает натруженный вой моторов.

Под загоревшимся «мессершмиттом» раскрывается белый куполок парашюта. Но скрыться фашистскому летчику не удается. Пленник – капитан, на его груди вызывающе блестят два железных креста – награда фюрера за разбойничьи полеты над Африкой и Европой. В этой войне капитану явно не повезло: первый же его вылет в советское небо оказался последним.

Когда я сел в Бельцах, за косогором догорал сбитый Суровым «юнкерс». Я смотрел на клубы черного дыма и как бы видел рослого крепыша туляка.

Словно вихрь, носился его «миг» среди «юнкерсов». Ослепленный яростью Саша мстил фашистам за вероломство, за своего техника Дмитрия Камаева, погибшего от первой вражеской бомбы. Стремительная атака советского летчика обратила в бегство фашистских бомберов. Задымился еще один «юнкерс», пошел на снижение и стал удирать третий. Саша еще яростнее набросился на него, атакуя со всех сторон. Ливень огненных трасс осыпал самолет Сурова, немецкие стрелки исступленно отстреливались, а он все бил, бил, позабыв обо всем.

«Оглянись, Сашка! Сашка!!» – кричали ему предостерегающе Шелякин и Шиян. Но Саша не слышал их. Летчики кинулись наперерез размалеванному «мессершмитту», но опоздали. Пулеметная очередь прошила краснозвездный «ястребок»...

... Высота тысяча метров. Над нами плывут редкие кучевые облака – признак хорошей погоды. Четкий строй машин, ровный успокоительный гул моторов, близость товарищей – все это поднимает настроение, вселяет уверенность.

Бельцы. Южная окраина. Улицы пустынны. Редкие прохожие с опаской поглядывают вверх. По легкому волнению самолетного строя чувствуется: летчики высма-

тривают родные места. Вот и моя улица. Я хорошо различаю прямую линию пестрых нарядных домиков, что тянутся от центра на окраину мимо епископства с огромнейшим садом и скрываются за возвышенностью в сторону Унген. А там, в двух-трех десятках километров – враг. Жаль, не видно моего дома – он остался далеко в стороне. Еще один, последний взгляд на город, в котором прожито больше года, и в сторону, где должен быть дом, что помнит дни беспечной молодости.

Впереди жестокий и сильный враг; как бы отвечая моим мыслям, Дубинин напоминает об этом покачиванием крыльев.

Через несколько минут внизу другая дорога. Остовы обгоревших машин, глубокие следы воронок, исторгающие черный дым коробки танков. Чьи они? Определить трудно; опознавательные знаки обгорели, а мне еще ни разу не приходилось видеть с воздуха ни свои, ни чужие танки.

Справа блеснула река. Прут. Там фашисты. Нервное напряжение увеличивается. Эти кучевые облака сейчас особенно опасны. Сверху, как из-за ширмы, будут отлично видны наши серебристые «чайки».

Нас неожиданно окружили темно-оранжевые клубочки зенитных разрывов. Дубинин резко сманеврировал влево и вниз. Крыло к крылу с Дубининым держался Зибин. Я приотстал: так легче держаться и можно вести наблюдение. На земле бегали редкие фигурки, мелькали свежие окопчики, несколько брошенных повозок. Не стрелять же по ним реактивными снарядами!

Опушка ощетинилась зенитными «орликонами», и трассы снарядов потянулись к нашим хвостам. Туда сразу же бросилось звено Крейнина. Это было предусмотрено на земле. И тут на нас скрестились тысячи трассирующих огоньков.

Мы всегда удивлялись зенитной защите немцев. Ни одна штурмовка не обходилась еще без пробоин в чьем-нибудь самолете. Даже в походных колоннах, на марше фашисты обстреливали нас из зениток. Но в такой плотный огонь я попал впервые. Казалось, все трассы нацелены в меня. Тело невольно сжалось в ненадежном укрытии между звездообразным мотором и бронеспинкой. Несколько вспышек мелькнуло в плоскости вращения винта.

Дубинин нацелил свою «чайку» на ближайший лес – немцы вели оттуда особенно плотный огонь. Иван не отставал от него. Их пулеметы ударили одновременно.

«А ведь и у меня их четыре», – вспомнил я. Но открывать огонь было уже поздно. Мы выскочили на лес, и он зеленой стеной укрыл нас от зенитного огня. Сквозь макушки деревьев я увидел целое скопище грузовых машин и танков с огромными, во весь бок, крестами. Они незаметно приткнулись между деревьями вдоль опушки леса, по краям проселочной дороги. Их сосредоточили здесь, должно быть, для удара по Бельцам.

Командир эскадрильи с боевого разворота устремился в атаку, Зибин за ним. Я пошел за Иваном, но опять немного отстал, чтобы точнее прицелиться.

Вот это цель! Как раз для «эрэсов»! Я поймал в перекрестье наиболее открытый объект – танк. В поле зрения попали только что сброшенные Дубининым и Зибиным бомбы. Они отделялись плавно, нехотя, точно не желали расставаться со своими самолетами.

И опять взгляд на землю. Черный крест на вражеском танке быстро увеличивался. Расплывчатые очертания белой окантовки становились четче. Пора! Из-под крыльев сорвались две хвостатые кометы и тут же взорвались в стальном корпусе. Вслед за Дубининым я вышел из пикирования и не смог удержаться – взглянул вниз.

По всему лесу грохотали разрывы бомб, и над всем этим гигантским смерчем вытянулся вверх огромный черный столб дыма – прямое попадание моих снарядов.

«Одна атака – один танк горит. А у меня под крыльями еще шесть штук, – радостно подсчитывал я, – это еще три атаки. Не бывать ему, гаду, в моем городе...»

Что-то резкое ударило в крыло. Самолет бросило на бок.

«Засмотрелся на землю и столкнулся с ведущим?» Я огляделся по сторонам: никого. Вторая очередь «мессершмитта» прошила верхнее крыло и напомнила, что я не на полигоне, где можно разглядывать точные попадания. Перед самым носом пронесся «худой». Моя «чайка» вздрогнула, отпрянула в сторону. Я закрутил ее в глубокий вираж. Где же наши? Осмотревшись, я обнаружил их далеко в стороне, на темном фоне плывшего над лесом дыма. Над серебристыми «чайками» проносились сверху знакомые силуэты.

«Худые»! Сколько же их! Пара, две... четыре! Скорее к товарищам, в свалку вертящихся машин. В куче, среди своих, безопаснее. Но тут меня атаковали сразу два немца.

Выскальзываю из-под атаки, пытаюсь прорваться к своим. Не удается. Атака следует за атакой. Пулеметные очереди проносятся совсем рядом. Для меня это не новинка – подобное я уже испытывал.

Нам часто говорили: «Одиночка» – находка для «мессера». Неужели одному – смерть? И почему я их не атакую? Ах, да! Я же роковая «одиночка»! Не выйдет! Главное – взять себя в руки. Увернуться от атаки и попробовать напасть самому, в таком положении это лучшая самооборона.

Фашисты, чувствуется, уверены в победе, атакуют все нахальнее. Я внимательно присматриваюсь к нападающим, пытаюсь разгадать их намерения. Кажется, одного из «мессеров» я знаю. Неужто мой старый знакомый, «хлюпик»? Такая же маленькая голова едва возвышается над кабиной.

В стороне по-прежнему каруселят «чайки» и «мессеры». Наши успели оттянуться к своим войскам. Прорваться, во что бы то ни стало прорваться к ним. Но как?

Теперь я в выгодном положении, все чаще огрызаются мои пулеметы. Две очереди почти достигли цели. Второй немец резко отвалил в сторону и стал держаться на почтительном расстоянии.

А почему бы не пугнуть их реактивными снарядами? Но как стрелять, и можно ли вообще использовать «эрэсы» для воздушных целей? Тут я вспомнил, что взрыватели установлены на шестьсот метров, и обрадовался несказанно: примерно на таком расстоянии фашисты чувствуют себя в безопасности и не обращают на наш огонь внимания. «Стрелять надо строго в хвост, – решил я. – Так вернее».

Немцы тем временем продолжали нападать. Я отбил еще одну атаку. Бессильный зайти ко мне в хвост на вираже, фашист проскочил под «чайкой», и я увидел, как он злобно грозит мне кулаком. Теперь я не сомневался: конечно же, те самые «хлюпик» и «желтоносик», в бой с которыми я так необдуманно ввязался во время своего первого вылета.

«Если вы, господа фрицы, не сбили меня в первой схватке, то сегодня у меня за плечами несколько воздушных боев. С вашими повадками я уже знаком». По голубой цифре «тринадцать» на хвосте самолета они, видно, тоже поняли, с кем имеют дело. Накал боя возрос. Немцы начинали нервничать. А я почувствовал себя увереннее. Как и в тот памятный первый день войны, что-то похожее на азарт закипало внутри.

Пока длинной очередью я отпугивал второго «мессершмитта», «хлюпик» круто спикировал. Разворотом под него я легко увернулся от атаки и проследил, как он на предельной скорости проскочил в сторону и взмыл пологой горкой вверх. Я оказался в выгодном положении. Вывел «чайку» из разворота и тут же очутился у «мессершмитта» в хвосте.

Но что это? Чувствуя, что мне не угнаться за ним, он дразнит меня, помахивает крыльями. Пытается заманить под атаку своего напарника? Нет, «желтоносик» еще далеко. Дразни, дразни... Блеск покачиваемых крыльев помогает мне лучше прицелиться. Вот «мессер» на перекрестье сетки. Нажимаю кнопку пуска и почти ощущаю, как электрический импульс врывается искровым разрядом в ракету. Под крыльями раздается свистящий шелест. Два огненных метеора соскакивают с салазок и молниеносно настигают врага.

Трудно передать словами состояние при виде первого сбитого самолета. Об этом летчик начинает мечтать с того момента, как впервые садится в кабину истребителя. И не каждому выпадает дождаться мгновенья, когда вражеский самолет, точно детская игрушка, беспорядочно кувыркаясь, помчится вниз, а за ним, до самой земли, потянется черный шлейф дыма.

Неожиданно из-за облаков, блеснув на солнце, один за другим начали выскакивать вражеские истребители.

Сразу мне показалось, что «мессершмиттов» очень много и все они немедленно бросятся на меня. Чувство страха – не из приятных. К нему трудно привыкнуть: инстинкт самосохранения естественен. Со временем он притупляется, но тогда я еще не умел «загонять» его вглубь, и прежде чем сработал рассудок, все заглушило сознание опасности. Я бросил свою «чайку» вниз, туда, где дрались мои товарищи, с единственной целью: спастись за их спинами.

«Чайки» – «веселые ребята», как их с легкой руки Лени Крейнина окрестили летчики, все еще отбрыкивались от «мессеров». Я камнем влетел в клубок ревущих машин и увязался за хвостом сорок четвертого.

В гуще боя все, что ни делается, пронизано одним чувством – взаимной выручкой. Я стрелял вдогонку «мессерам», кто-то отбивал их из-под моего хвоста.

В воздухе по-прежнему сверкали огонь и металл. Роем слепней носились тупоносые «чайки». Плавные ястребиные круги описывали размалеванные вражеские истребители.

Вдруг что-то резко изменилось в поведении фашистов. Они бросили «чаек» и пустились наутек. Я выпустил по одному из них последние снаряды и подстроился к ведущему.

Вскоре все объяснилось: на вражеских истребителей посыпались наши «миги», и над нами разгорелась новая, еще более жестокая схватка. Схватка, о которой потом долго говорили в полку.

… Но раздумывать уже нет времени. Враг совсем близко. Контуры головастых «Ю-88» стали хорошо различимы. Я разглядел шестерку, потом звено бомбардировщиков и пару истребителей.

Если не считать боя под Котовском, мне не приходилось драться с «юнкерсами». Как атаковать? С хвоста боязно. Я уже обжигался на метком огне вражеских стрелков. Вспомнился совет командира полка:

«Ошеломляйте врага внезапностью... Фашисты – не автоматы».

Решено. Ударим с ходу. Оглядываюсь: товарищи рядом, каждый на своем месте.

Атака под большими углами обычно мало эффективна; зато есть преимущество: фашисты нас не видят, да и ракеты под крыльями действуют ободряюще.

Поднимаю вверх руку, сжимаю в кулак: знак, что стрелять будем залпом, четырьмя снарядами. Большим количеством нельзя: при пуске ракет обшивка на крыльях вздувается. На моих еще маячат две свежие полуметровые заплаты – память о штурмовке. Лбом почти касаюсь прицела. Зубы плотно стиснуты. Нервная дрожь не унимается.

Головные «юнкерсы» наползают, как танки, тяжелые, переваливающиеся. Уже блестят диски пропеллеров. Так и хочется нажать кнопку, но взгляд на прицел успокаивает: до фашистов больше тысячи метров. Тем неожиданнее вспыхивает вдруг перед «юнкерсами» целая серия разрывов: одна, другая... Это Сдобников не выдержал и впустую выпустил «эрэсы».

«Спокойно, спокойно». Первый фашист вырастает в прицеле. Он занял уже половину сетки, уперся в ее внутреннее кольцо.

«Пора!» Слабый шум под крыльями. Четыре огненных клубка брызжут осколками.

Выхожу из атаки разворотом вверх. Боевой порядок «юнкерсов» нарушен! И впрямь, оказывается, можно кое-чего добиться, только взять себя в руки. Еще одна атака сверху – и фашисты в панике разворачиваются.

Дело сделано, врага заставили свернуть с боевого курса, не пустили на Кишинев. Но хочется увидеть, как они горят.

Я набрасываюсь на ближайшего фашиста. Летчик мечется, увиливает от атаки. Вражеские стрелки с «юнкерса» беспрерывно поливают огнем. Я не спешу атаковать, маневрирую, жду удобного момента.

Кто-то из друзей устремляется в погоню за следующим бомбардировщиком.

Задний стрелок «моего» «юнкерса» неожиданно умолкает. Уловка? Подхожу ближе, атакую. Стрелок молчит. Значит, убит. Расстреливаю фашиста длинными очередями. Трассы впиваются в тело бомбардировщика, но он продолжает лететь. Бью еще, еще... Ура! Мотор врага дымит, на крыле показывается пламя. Оно разрастается. В одно мгновенье пламенем охвачен весь самолет.

Где же товарищи? Осматриваюсь. Два фашиста удирают, они уже еле видны – не догнать. Ниже, над лесом, «чайка» ведет бой с «мессершмиттом». Третьей не видно. Спешу на выручку. Враг замечает опасность и со снижением уходит из боя. Сдобников пристраивается ко мне.

Мы идем на поиски Зибина. Долго искать не приходится: сразу видим горящий «мессер» и серебристую «чайку». Но ликованье преждевременно. Неведомо откуда на нас падает шестерка вражеских истребителей. Их, вероятно, вызвали на помощь «юнкерсы».

Бензин в баках на исходе. Паниковать – смерть. У паникеров никогда нет выхода. Атаки «мессеров» все настойчивее, нахальнее. Количественный перевес на их стороне. Мы огрызаемся, защищая друг друга. Сдобникову удается подбить вражеский истребитель. Дымя, тот удирает на запад. Но от этого не легче. У меня замолкают пулеметы. Пытаюсь их перезарядить. Бесполезно. Догадываюсь – у Зибина такая же история. Фашисты чувствуют это, становятся еще нахальнее...

Трудно сказать, что передумал каждый из нас, пока не подоспели Соколов и Шелякин со своими летчиками.

В этом бою Федор Шелякин одержал свою четвертую победу.

Как приятно после пережитого снова видеть радостные лица боевых помощников на земле, чувствовать их внимание! Путькалюк и Богаткин уже спешат навстречу. Один тащит ведро с водой, другой – полотенце. На ящике заботливо прикрыты газетой кружка холодного компота и булочка.

Германошвили орудует пулеметами, кричит, довольный:

– Командир, весь ящик пустой!

Компот и булочка действуют как живительный бальзам.

… На другой день шестерка смельчаков во главе с Соколовым взяла курс на Бельцы. Летели на большой высоте, в умытом, с редкими облаками небе. Выбрали вечернее время – удар будет внезапнее.

Фашисты не ждали налета. Они слишком верили в свою неуязвимость и продолжали подсаживать на забитый самолетами аэродром все новые и новые группы.

И надо же такому случиться: только Соколов со своими летчиками приготовились к удару, как с другой стороны, на полутора тысячах метров, из Румынии прилетело на ночевку шестнадцать «мессершмиттов».

Умение молниеносно принять единственно верное решение в сложной обстановке всегда отличало Анатолия Соколова. С высоты, сквозь строй вражеских истребителей, наши устремились в атаку. Не лететь же с бомбами обратно!

Соколов и Назаров спикировали первыми, Фигичев и Дьяченко – за ними. Грозный гул моторов смешался с треском пулеметных очередей и грохотом бомб. Последними проскочили мимо «мессеров» Ивачев и Лукашевич. Они хорошо видели, как бомбы, сброшенные товарищами с трехсотметровой высоты, лопались среди «юнкерсов» и «мессершмиттов». Стоянка окуталась дымом.

Ивачев не зря считался в полку мастером уничтожающих атак. Он уверенно направил самолет в самую гущу вражеских «юнкерсов», где копошились черные фигурки. Николай Лукашевич ни на метр не отставал от него. В тот момент, когда бомбы двумя каплями отделились от ведущего, Николай нажал кнопку сброса и почувствовал, как его «миг», освободившись от стокилограммового груза, слегка вздрогнул.

На земле, вместе с обломками «юнкерсов», вздыбилось четыре огненных взрыва. Их горячее дыхание упругой волной прокатилось по всей округе.

«Мессершмитты» метались над аэродромом, не понимая, откуда все это свалилось и почему на земле такая страшная кутерьма.

Когда собралась вся группа, недосчитались лейтенанта Назарова. Один из «мессеров», должно быть, подбил нашего «ястребка». А может, его зацепили осколки собственных бомб? Уж очень низко над землей летчики выходили из пикирования! Соколов оглянулся на затянутый дымом аэродром и далеко над холмами заметил одиночный истребитель. «Ранен», – тревожно подумал Соколов и хотел было повернуть к нему на помощь. Но не успел: самолет Назарова резко клюнул, высоко взметнулось пламя...

Дорого обошлась гитлеровцам гибель комсомольца Степана Назарова: четыре обугленных «юнкерса» и пять покореженных «мессеров» остались на вражеском аэродроме.

… Нет, не может затеряться человек. Даже на войне. Рано или поздно находятся свидетели, очевидцы, документы – они рассказывают о подвиге героев или разоблачают подлость...

После войны я нашел в полуистлевших страницах боевых донесений записи, да-

тированные 21 июля 1941 года, и показания фашистского летчика, сбитого 22 июля под Котовском.

«...В 13.00 восемь «МиГ-3» с высоты 400 метров бомбами и пулеметным огнем уничтожили 13 самолетов... Не вернулись с боевого задания командир эскадрильи старший лейтенант Соколов А. С. и младший лейтенант Овсянкин А. И....».

Сколько героизма стояло за каждой из этих сухих строчек.

«...18.00. Лейтенант Викторов В. М. и младший лейтенант Столяров Н. М., прикрывая Рыбницкий ж.-д. мост, вели бой с «юнкерсами» и «мессершмиттами». В неравной схватке погибли, но врага не пропустили...»

«Погибли, но врага не пропустили». Где найти более точное, более сильное определение для их подвига. Эти парни, носившие на груди комсомольский билет, любили жизнь, песню, солнце. Витя Викторов и Коля Столяров...

Им бы жить. Жить!..

«...19.25. Три «МиГ-3» сопровождали «Су-2» в район Могилев-Подольский, вели бой с четырьмя «Ме-109». Младшие лейтенанты Дьяченко Л. А. и Шиян Г. Т. сбили по одному «Ме-109»...»

Дьяченко сдержал свое слово. Их бой наблюдали сотни советских людей. Летчики не знали этого. Не знали они и другого. Сбитые фашисты врезались в землю почти там же, где несколько часов назад произошел другой подвиг.

… Над крутым и заросшим берегом Днестра появилось несколько истребителей. Один летел как-то вяло, неуклюже разворачивался то в одну, то в другую сторону. Второй защищал его, отбиваясь от двоих фашистов. Скоро один фашист загорелся и на глазах у всех факелом рухнул у села. В этот момент, израненный, без колес, «ястребок» скользнул над головами и вспахал глубокую борозду на сжатом поле. Красный нос, такая же полоска на хвосте... Свой, с нашего аэродрома! Солдат кинулся к месту падения. Туда уже мчалась санитарная повозка, случайно примкнувшая к беженцам.

Бежать было нелегко. Когда до самолета осталось не больше пятисот метров, появились немцы...

...Расправившись с «мессерами», Алексей Овсянкин сделал круг над раненым командиром. На помощь к нему спешили свои. Алексей хотел улететь домой, но тут из лесу показались немцы. Несколькими атаками он загнал фашистов обратно, круто снизился и сел неподалеку, чтобы взять командира на свой «ястребок».

Гитлеровцы вновь выскочили из лесу, зелеными пауками стали карабкаться на пригорок. Когда Алексей подрулил к упавшему «ястребку», они были еще метрах в трехстах. Соколов поджег свой самолет и с трудом заковылял ему навстречу. Овсянкин выскочил из кабины, подхватил командира и, что было сил заспешил обратно.

Фашисты что-то орали, но не стреляли, рассчитывали захватить летчиков живыми.

Спасение было рядом: блестя на солнце, в двадцати-тридцати шагах ровно и призывно рокотал мотор. Одно усилие – и они в воздухе.

И вдруг над головой просвистело, грохнуло. Земля всколыхнулась. «Миг» окутался дымом, осел. Овсянкин, теряя равновесие, схватился за грудь, что-то теплое, клейкое потекло по пальцам.

В первый момент беспомощность и страх сковали Соколова. Тупая давящая боль стиснула голову. Но тут он увидел искаженное болью лицо Алексея и, не отдавая себе отчета, что было сил, пополз к разбитому снарядом самолету.

Немцы теперь не спешили и не скрывались; они приближались широкой цепью, во весь рост.

«Спокойно, Соколов, спокойно», – шептал он, расстреливая фашистов из пистолета.

Он заложил последнюю обойму из пистолета Овсянкина, целился тщательно, считая каждый выстрел.

Фашисты залегли и ползли, как черепахи, охватывая разбитый самолет полукругом. Позади цепи, на жнивье, осталось с десяток распростертых трупов. Снова выстрел, и гитлеровец с засученными рукавами, взвизгнув, пополз назад.

– Еще один, – процедил сквозь зубы Анатолий.

– Командир, а командир, – еле слышно позвал Овсянкин. – Я умираю. Приподними меня – простимся.

Соколов нагнулся. Летчик осторожно обхватил его за шею.

– Еще повыше... Выше...

Сознание медленно покидало Алексея. В предсмертной тоске лицо осветила улыбка: жена и дочь пришли к нему, были с ним...

Алексей вновь обратил глаза к Соколову; крепко закушенные губы его чуть шевельнулись:

– Доченьке моей... не стыдно за отца... – и смолк. Что-то мальчишеское, нежное проступило на лице.

Соколов с ношей на руках выпрямился во весь рост. Где-то в крошечной клетке мозга, которая начала жить раньше первого его вздоха и умрет в нем последней, уже решено: «Свое мы исполнили. Не будет тебя, Алексей, и...»

Анатолий обвел взглядом прохладные рощицы Приднестровья, полные запахов, влажные луга: далеко за синью горизонта остался его родной дом.

Рваная тень от облака забралась на косогор, обдала прохладой. В вышине знакомый гул самолетов.

И вдруг стало легко, хорошо, как после крепкого бодрящего сна. В пистолете два патрона. Один для себя, а второй... Да хотя бы тому, белозубому, без пилотки, что ближе других.

Цепочка гитлеровцев с автоматами наизготове сжималась. Анатолий поцеловал холодный, быстро бледнеющий лоб друга.

Страшная мертвая тишина. И в ней, как две хлопушки, щелкнули выстрелы. Но человек в кожанке продолжал стоять, крепко прижимая к груди товарища.

В ужасе оцепенела вражеская цепь. А он, мертвый, с мертвым на руках стоял перед врагом... Потом, как в земном поклоне, медленно присел на одно колено, другое, и теплая земля приняла обоих...

Дед Грозный – так зовут теперь односельчане Евтихия Тимофеевича – уверяет: когда поля покрываются тучными нивами и утренняя заря встает над влажными рощами и прохладными лугами, на холме том, среди красоты земной, распускаются два алых бутона.

...Молва о ратных подвигах на войне разносится моментально. Даже в стане врагов.

… Двадцать пятое июля. Пять раз вылетали мы в течение дня на штурмовку войск и один раз на перехват авиации противника. Под вечер, усталые и пропотевшие, мы в седьмой раз поднялись с Котовского аэродрома и взяли курс на Слободзею.

Плотным строем, крыло к крылу, по-гусиному, косяком, «стригут» над полями одиннадцать «чаек». Мы на «И-шестнадцатых» – ста метрами выше. Косые лучи солнца красноватыми отблесками играют на умытой листве деревьев, рябят в редких лужицах дорог, зайчиками прыгают по крыльям.

Слободка скрыта от нас лощиной и лесом. От нее разбегаются три железнодорожные колеи: две петляют меж холмами на восток и юго-запад, третья прямой стрелой прорубилась через лесок на север. Там на чистом фоне горизонта черными смерчами уперлись в небо пожарища.

На вражескую колонну натыкаемся неожиданно: грузовики, большие и малые, какие-то повозки по обочинам дороги, вдоль опушки; танки ползут через поля на Слободзею, оставляя грязные полосы.

Левым разворотом ведущее звено пикирует на темные коробки танков. Вытянувшись в цепочку, за ним устремляются остальные. Наша тройка «ишачков» – в дозоре; мы пристально всматриваемся в небо, выискивая вражеские истребители. Опасности пока нет. А внизу, под нами, «чайки» полосуют воздух реактивными снарядами. Сильная штука эти «эрэсы»: разносят вдребезги все, что попадается на пути. Несколько танков уже окуталось дымом. Другие застывают неподвижно. На тех, что свернули в лощинку к лесу, обрушивается звено Пал Палыча, и сразу же одна коробка волчком взрыхляет поле, вторая раскалывается от собственных снарядов.

Израсходовав «эрэсы», белокрылые машины набрасываются на колонну. Высота небольшая, и можно хорошо различить орудия, крытые машины, бензозаправщики. Очереди одна за другой впиваются в ее голову, в хвост. Летчики не обращают внимания на свирепый огонь зенитчиков. Даже когда одна из «чаек», сбитая, врезается в лес, а другая, окутанная огнем и дымом, уходит из боя, никто не думает об опасности. Это какие-то особые минуты, когда ожесточаешься в пылу боя и хочется бить, бить без конца.

Гибель нашего «ястребка» приводит меня в исступление. Я перевожу взгляд с земли на небо, затянутое редкими облаками. Опасное оно теперь, хоть и не видно противника.

Машинально проверяю положение гашеток, заглядываю в прицел. Все в порядке. Качнув крыльями товарищам, пикирую на машину, с которой ожесточеннее других огрызаются спаренные «орликоны». Нажимаю на гашетки и всем телом ощущаю тяжелый перестук крыльевых пушек. Снаряды кучно вонзаются в машину; вместе с расчетом они в щепки разносят кузов, кромсают кабину, мотор.

За первой атакой следует вторая, третья. Теперь штурмовкой заняты все – и штурмовики, и мы, сопровождающие истребители. Дорога и прилегающие поля вулканизируют грохотом взрывов, огнем, дымом и ревом моторов.

Я все время помню о воздухе, где каждую минуту могут появиться вражеские истребители, и не забываю о своих напарниках. Они растянулись в пеленге. Так легче вести индивидуальное прицеливание. Лучшая осмотрительность и свобода маневра предупреждают внезапную вражескую атаку. Этот строй выработан горьким опытом многодневных сражений.

Еще одна атака. В прицеле возникает крытая брезентом с бульдожьей мордой машина. Отличнейшая цель!

И тут – пусть мне скажут, что предчувствие – чепуха! – Я быстро оборачиваюсь назад. Это уже привычка, и сердце сжимается: из-за облаков на нас пикируют истребители...

Пока я определял, что это за истребители, прошло одно мгновение, но на пикировании его было достаточно, чтобы «засмотреться». Вражеский грузовик в прицеле вырос за это время в огромное чудовище. А за ним, выше траектории полета моего истребителя, ощетинился верхушками лес – могучий, прекрасный... В кабине «ястребка» стало тесно. Мириады клеточек в мозгу возмутились, потребовали: «Прекрати атаку! Выводи!

Промедление – смерть!» А руки – дьявольщина! – до чего непонятны человеческие поступки! – жмут на гашетку. И, кроме того, невозможно не посмотреть, куда попадут снаряды. Не могу отказаться от этого. И только потом я рву на себя ручку управления. Самолет в судороге трепещет от совершенного над ним насилия. А может, от страшной близости земли, на которую он все еще оседает по инерции.

Под тяжестью перегрузки и – что скрывать – от страха глаза закрываются, тело приготавливается к неотвратимому удару.

Трудно сказать, что спасло самолет от столкновения с землей. Скорее всего, взрывная волна от грохнувших в машине снарядов взметнула «ястребок» над лесом.

Летчики уже заметили пикирующие истребители, стали в оборонительный круг, прекратили штурмовку. Но тревога оказалась напрасной: это на смену «чайкам» прилетела девятка наших «мигов» во главе с майором Ивановым и обрушила свои бомбы на вражескую колонну, точнее – на ее остатки.

После выхода из злосчастной атаки я не обнаружил Сдобникова – он следовал за Зибиным. Не было его и среди «чаек». Сделав круг над местом боя, я поразился: там, где совсем недавно двигался враг, теперь бушевали взрывы, ввысь вздымались столбы дыма, месили и рвали землю набитые снарядами грузовики. А «миги» с бреющего полета разили и разили врага.

Домой возвращались в лучах заката. Я вылез из кабины и почувствовал страшную усталость: казалось, сил не хватит даже на то, чтобы снять парашют и положить его на крыло. Бросив в ответ на немой вопрос техника: «Все нормально», – я с тяжелым чувством зашагал к самолету Ивана Зибина.

Место, где стоял «ишачок» Сдобникова, опустело, и весь аэродром тоже показался мне пустым.

… Полетели в стороны маскировочные ветки.

Захлопали, загудели моторы. Наше звено взлетело последним, подстроилось к группе Пал Палыча. Высота триста метров. Ниже шли клином «чайки»: Крюков, звено Шульги, Тетерин с ведомыми. Его самолет летел почему-то с неубранными шасси. На полпути он развернулся назад, за ним напарник. Второй ведомый, решив не возвращаться, подстроился к Шульге.

Ближе к линии фронта чаще стали попадаться толпы беженцев. Справа по курсу большой подковой блеснул Днестр. К югу от него, вдоль берега, потянулись Дубоссары. С воздуха хорошо была видна изобильная молдавская земля по ту сторону Днестра.

От горизонта до горизонта бежали по ее холмам виноградники, цветущие долины, золотом хлебов переливались поля. И над всем этим богатством сверкало ослепительное солнце. «Эх, если б...»

Остовы сгоревших танков, свежие вражеские окопы южнее Дубоссар заставили взглянуть на земную красоту другими глазами. Тревожнее забилось сердце.

Напротив Криулян и чуть дальше по течению две черные полосы понтонов перечеркнули холодный блеск реки. Прибрежные заросли и лощинки осыпали враже-

ские войска. Подходили новые колонны, скапливаясь у переправ. На нашей стороне стояла непонятная тишина. Неужели отходят?

В воздухе блеснул огонь, и «чайки» мгновенно обволокла дымная завеса. Крюков, избегая зенитных разрывов, круто снизился. Мы с Крейниным пошли за «чайками», и дымные хлопья проплыли над нашими головами. Ливень пуль и снарядов накрыл врага, спешившего выбраться с понтонов. Плотный огонь «чаек» прошивал переправу по всей длине. Подбитые машины образовали затор. Одна, охваченная пламенем, давя солдат, кувыркнулась в реку. Мутная вода закипела барахтающимися фигурками.

Огонь зениток становился особенно зловещим. Перед вылетом мы не подумали, что на этот объект следовало бы кого-нибудь выделить. Опасались больше всего вражеских истребителей. Но их пока не было. Крейнин решил исправить ошибку: направил свой истребитель на ближайшую установку. Я последовал его примеру и нацелился на кустарник у самой переправы, откуда стреляла другая орликоновская пара. Поливая ее огнем, мы снизились почти до самой земли. Установки замолчали. Мимо, едва не столкнувшись с нами, промчалось звено Васяньки Шульги. От его удара еще одна машина на переправе окуталась дымом. Чтобы не врезаться в ведомых Шульги, я метнулся вверх и очутился над вторым понтонным мостом. Тут было еще большее столпотворение машин и людей. Я прицелился в самую гущу. В прицеле оказался огромный тупорылый грузовик, точь-в-точь как вчерашний, под Слободзеей. Ровно и дробно заговорили крыльевые пушки; грузовик вспыхнул, а трассы моих снарядов уже впивались в следующую машину. Я вышел из атаки и начал пристраиваться к Лене Крейнину. Но тут появились «мессеры». Я заметил только пару, на какую-то долю секунды замешкался, выискивая в небе других, и в этот момент в кабине что-то треснуло. Грязный дымок мелькнул перед глазами, мотор тянул ровно во всю мощь тысячи лошадиных сил.

Я увидел, как Леня Крейнин повернул голову в мою сторону, хотел обратить его внимание на вражеские истребители и вдруг заметил, что мои очки забрызгиваются чем-то темным. Неужели пробит маслобак? Я глянул в кабину и не поверил... Половинка перебитой правой педали валялась на полу в маслянисто-бурой луже. Нос сапога, наполовину развороченный, представлял собой месиво из кусков кожи и крови.

Я попытался пошевелить ногой – она не подчинялась. Только теперь смысл происшедшего дошел до моего сознания, потряс холодным ознобом.

Но почему я не чувствую боли?

Здоровой ногой мне с трудом удалось развернуть самолет к своим. Товарищи были всецело поглощены переправой, и не потому, что это важнее. Скорее всего, они не знали, что я ранен.

Волнения не было. Вялое необъяснимое равнодушие разлилось по всему телу. Но вот тревожно кольнуло сердце: в поле зрения опять появилась пара вражеских истребителей. Фашисты высматривали, кого бы ударить сверху. Они то и дело снижались широкими кругами, но в кучу лезть не спешили.

Мне страшно не хотелось попадаться им на глаза. Впереди показалась широкая и глубокая, метров до пятидесяти, балка. В вешнее половодье по дну ее мчатся потоки мутных вод, теперь она представляла собой зеленое русло с едва заметным ручейком.

Я знал – балка тянется мимо Осиповки, и даже дальше, нырнул в нее, но было уже поздно: враги заметили мой «ишачок». Я словно впервые по-настоящему понял,

что такое враг. Боль и реальная близость смерти разогнали вялую сонливость, вдохнули новые силы. Беспомощности как не бывало.

Догнали меня не сразу. Они долго приспосабливались, чтобы удобнее клюнуть сверху.

«Ястребок» мчался по дну балки на максимальной скорости. С непостижимой для меня молниеносной реакцией выписывал он все изгибы, проделывал поистине акробатические трюки, проскакивая под перекинутыми через овраг проводами.

Долго ли, коротко ли длились те десять-пятнадцать минут, пока «мессеры» клевали меня сверху, – не помню. Отстали они только у Реймаровки.

И снова сонливость. И снова я весь обмяк от слабости – ни движения, ни мысли. В ушах звенело нудное «дзинь... дзинь...». Теперь уже всеми действиями руководил не разум, а привычный, сотни раз повторенный в обычных полетах автоматизм.

Шасси выпустились, казалось, без моего участия; аэродром с редкими самолетами набежал на меня сам, только машина неизвестно отчего покатилась по неровному полю боком, неуклюже развернулась. Ах, да, ведь оттуда бежит Афанасий Владимирович... Он уже в кабине.

– Санитарку...

– Санитарку-у-у, – разнесся по аэродрому его голос и замер... и сам он начал расплываться, расплываться... Зеленые, красные, синие круги бешено закрутились перед глазами, смешались...

Земля завертелась, стала уходить из-под ног, и меня понесло в глубокую бездонную яму...

Глава 10. Короткая война капитана Карманова

Михаил Тимин. Исследователь истории советских ВВС в годы Великой Отечественной войны. Материал заимствован с Сайта WARSPOT – **(https://warspot.ru/9663-korotkaya-voyna-kapitana-karmanova?fbclid=IwAR3UBQHPZfvu0NtwStAN6j5Mz2FzdI3MZR8JpXM42KqXpXn0NHJE71cxd8A).**

В своей фундаментальной работе «Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», увидевшей свет в 1977 году, бывший заместитель начальника оперативного отдела штаба ВВС КА М. Н. Кожевников так описывал действия военно-воздушных сил 9-й Армии ОдВО 22 июня 1941 года: «На южном участке фронта за несколько дней до войны командование Одесского военного округа проверяло боевую готовность своих войск и авиации. Авиационные части были перебазированы на полевые аэродромы, на которых самолеты были рассредоточены и замаскированы. Летный состав находился в повышенной боевой готовности. Штаб ВВС военного округа (начальник штаба генерал А. З. Устинов) был переведён из Одессы в Тирасполь. Эти мероприятия позволили успешно отразить воздушное нападение. Противник вывел из строя шесть наших самолетов, а сам потерял 30...»

Подобные утверждения красной нитью прошли через большинство отечественных публикаций, посвящённых началу войны. Наряду с рассказами про приведенные в боевую готовность ВВС и ПВО советского ВМФ, также якобы легко отразившие первый удар противника, они со временем стали хрестоматийными. Однако с той поры минуло четыре десятка лет, и сегодня исследователям стали доступны как фонды военных архивов СССР, Германии и Румынии, так и публикации зарубежных авторов. Используя документы, попробуем на новом уровне разобраться в событиях первого дня войны над северной Буковиной и Бессарабией, а конкретнее – над столицей советской Молдавии Кишинёвом.

Силы сторон.

Противник для действий на южном участке театра военных действий сосредоточил значительную авиационную группировку, представленную как частями люфтваффе, так и ВВС Румынии. Главную ударную силу составили соединения IV авиакорпуса 4-го Воздушного флота люфтваффе, а именно истребительная эскадра JG 77 (116 Bf 109E и Bf 109F) и бомбардировочная эскадра KG 27 (87 He 111P и He 111H). Кроме того, для действий над морем в состав корпуса была включена бомбардировочная группа II./KG 4 в составе 24 He 111P и He 111H, экипажи которой были подготовлены для постановки морских мин.

Румынские королевские ВВС были представлены так называемым «Боевым авиационным соединением» (Gruparea Aeriană de Luptă – GAL) с очень пёстрым составом. В его состав входили 1-я истребительная флотилия (36 Bf 109E, 27 He 112B и 31 IAR 80), а также 1-я и 2-я бомбардировочные флотилии (27 He 111H, 22 S.79B, 15 PZL.37B, 18 P.63B, восемь MB.210 и девять IAR 37).

Несколько забегая вперёд, отметим, что 22 июня 1941 года большинство вылетов самолеты GAL выполнили для атак аэродрома 67-го ИАП в Болгарийке, а IV авиакорпус люфтваффе атаковал советские аэродромы в районе Черновцов и Бельцев. Для действий по аэродромам в районе Тирасполь – Кишинёв, где, как вполне точно полагала румынская разведка, были сосредоточены силы, эквивалентные истребительной авиадивизии, были выделены лучшие силы – 5-я бомбардировочная группа на He 111H и 7-я истребительная группа на Bf 109E.

На этом направлении основным противником немцев и румын были 4-й и 55-й истребительные полки 20-й смешанной авиадивизии. 4-й ИАП был кадровой частью, сформированной в апреле 1938 года в Белоруссии. За два месяца участия полка в советско-финской войне его лётчики выполнили 2590 боевых вылетов, в основном на штурмовку наземных целей, потери составили пять самолётов и одного лётчика. Затем 4-й ИАП для участия в «освободительном походе» в Бессарабию и Буковину перебазировался в ОдВО и обосновался на аэродроме Кишинёв.

Частая смена аэродромов не лучшим образом влияла на учебно-боевую подготовку, но потренироваться в стрельбе по воздушным мишеням лётчикам полка помогали их румынские «коллеги». В ходе вылетов 25–26 августа 1940 года на перехват румынских самолётов, нарушавших границу, лётчики 4-го ИАП заявили об уничтожении трёх из них. Румынские источники подтверждают серьёзные повреждения разведчика IAR 37, в котором насчитали 70 пробоин, и сбитый истребитель P.11A, пилот которого адъютант-стажёр Кароль Херка (Adj.Stg.av. Carol Herca) погиб. По советским данным, румынский истребитель был сбит звеном, которое вёл старший лейтенант В. Д. Гомон.

В начале 1941 года из полка убыло большое количество опытных командиров и лётчиков, в том числе и прежний командир полка майор Н. Ф. Демидов – его место занял бывший заместитель командира 55-го ИАП майор В. Н. Орлов. В апреле-мае 1941 года, получив с завода 60 МиГ-3, личный состав начал переучиваться на новейший истребитель. Процесс переучивания должен был завершиться к 20 июля, поэтому к первому дню войны на «МиГе» могли летать не более 20 летчиков полка, при этом они не выполнили ни одной воздушной стрельбы. Ситуацию усугубляло то, что два десятка старых И-153 уже передали в 232-й ШАП, и если бы не оставшиеся 30 «Чаек» и восемь И-16, вступить в бой с агрессором смогли бы не более 15–20 человек.

Утром первого дня войны управление, 1-я, 3-я и 4-я эскадрильи находились за Днестром, на аэродроме Григориополь, где проходили летние лагерные сборы и производилось переучивание на МиГ-3, а в Кишиневе на основном аэродроме Ревака несла дежурство 2-я эскадрилья капитана

А. Г. Карманова, большая часть лётчиков которой уже вылетела на новейших самолётах. Опытный лётчик, ветеран советско-финской войны, капитан Афанасий Георгиевич Карманов командовал своим подразделением с 1938 года. В ходе войны с финнами он выполнил около 50 боевых вылетов, в ходе одного из которых вывез с вражеской территории сбитого старшего лейтенанта А. А. Морозова.

Немцы, которым было некогда, и румыны, которым было лень.

Немецкие и румынские самолеты появились над советскими аэродромами в Молдавии ранним утром, примерно в 04:30–05:10 (здесь и далее время московское). Несмотря на то, что части ВВС ОдВО подняли по тревоге около 03:00 и заблаговременно привели в боевую готовность, избежать потерь не удалось.

Пожалуй, самый заметный для командования 9-й Армии налет совершили именно румынские экипажи. Около 05:00 18 бомбардировщиков He 111 из 5-й бомбардировочной группы под прикрытием восьмёрки Bf 109E 57-й истребительной эскадрильи появились в небе над аэродромом Тирасполь. Самолёты базировавшегося здесь 45-го СБАП ещё в мае перелетели на полевой аэродром в Гросулово, поэтому от сброшенных бомб, прежде всего, пострадала инфраструктура. Начальник штаба 9-й Армии генерал М. В. Захаров в мемуарах вспоминал, что взрывной волной от взлетевшего на воздух склада боеприпасов были выбиты стекла в здании, в котором размещался штаб армии.

Несмотря на послевоенные представления о «самом боеготовом округе», румынские самолёты беспрепятственно преодолели более 100 километров от границы до Тирасполя и атаковали аэродром, рядом с которым находился штаб армии, и только отсутствие там самолетов позволило избежать потерь.

Несмотря на такую дерзкую атаку, советские истребители в воздух не поднимались, и румынская группа продолжила действовать в максимально комфортных условиях, а истребители прикрытия попутно ещё и результативно проштурмовали аэродром Бендеры. Согласно оперсводке штаба 9-й Армии, аэродром подвергся атаке пары Bf 109, которые сожгли один и повредили второй СБ 102-й корректировочной авиаэскадрильи.

Примерно в то же время в районе Тирасполя появились немецкие самолёты. Экипажи трёх He 111 из II./KG 27, также пролетев над советской территорией 150 километров и отыскав аэродром Гросулово, высыпали 96 осколочных бомб SD-50 на стоящие на лётном поле СБ и Пе-2 45-го СБАП. В результате было уничтожено два Пе-2, шесть СБ и два учебных УСБ, ещё два Пе-2 и два СБ получили повреждения.

Выполнив задачу, немцы легли на обратный курс, а их румынские коллеги продолжили выполнять вторую часть плана. Преодолев ещё 60 километров, румынские «Хейнкели» отбомбились по железнодорожной станции в Кишинёве и аэродрому Яловены. Удивительно, но и над Кишиневом румынские самолеты не встретили никакого сопротивления – огонь вела лишь зенитная артиллерия. В отсутствие воздушного противника румынские истребители занялись наземными целями и заявили, что уничтожили на земле три советских самолёта и ещё столько же повредили. Из

докладов командира 57-й эскадрильи капитана Александру Манолиу (Cpt. av. Alexandru Manoliu) и лейтенанта Дана Скурту (Lt.av. Dan Scurtu) известно, что двухмоторные и трёхмоторные самолёты в светло-серой окраске были выстроены на аэродроме в одну линию. Румынские заявки подтверждаются боевым донесения командира базировавшейся в Яловенах 35-й КАЭ, из которого следует, что в 05:30 в результате удара авиации противника сгорел один У-2, а ещё пять СБ и два У-2 получили повреждения и вышли из строя.

Только после этого, с расположенного в 10 км восточнее, аэродрома Ревака запоздало поднялось дежурное звено 2-й эскадрильи 4-го ИАП. Уже на взлёте «МиГов» стало два – свой самолёт разбил лейтенант В. И. Захаров, хотя сам и не пострадал. Видимо, это происшествие задержало взлёт двух других истребителей, и, когда в 05:40 над Яловенами появился МиГ-3 лейтенанта В. И. Украинцева, основная группа румынских самолетов уже отбомбилась и ушла в сторону границы.

Однако советскому пилоту повезло: он встретил одиночный «Хейнкель». Экипаж пилота лейтенанта Георге Строича (Lt.av. Gheorghe Stroici) и штурмана младшего лейтенанта Георге Джеорджеску (Slt.obs. Gheorghe Georgescu) из-за технических проблем вылетел гораздо позже основной группы. Лишь в 05:35 бомбардировщик с бортовым № 25 доковылял до Кишинёва и сбросил бомбы на Яловены, после чего его атаковал Украинцев.

Но румыны не собирались сдаваться: «Хейнкель», несмотря на шесть пуль, пробивших бензобак, благополучно ушёл, а пошедший в повторную атаку «МиГ» сбили радист Георге Букур (Serg.rtg. Gheorghe Bucur) и стрелок Йоан Чуметти (Serg.mitr. Ioan Ciumetti). Лейтенанту Украинцеву удалось спастись на парашюте. Окончательно испортил первый боевой вылет полка лейтенант Савченко, поломавший МиГ-3 на посадке.

В результате первых ударов вражеской авиации на кишиневско-тираспольском направлении ВВС 9-й Армии понесли ощутимый урон, потеряв на земле и в воздухе 15 самолётов, ещё 12 машин были повреждены. Советская сторона в лице командиров Кишиневского бригадного района ПВО полковника С. П. Аввакумова, 20-й САД генерал-майора А. С. Осипенко, 4-го ИАП майора В. Н. Орлова и 2-й эскадрильи того же полка капитана А. Г. Карманова проявила себя далеко не лучшим образом.

Советские зенитчики и летчики не смогли защитить Тирасполь, Бендеры, Гросулово и Яловены, причём, удар румын по целям в Тирасполе мог вообще обезглавить штаб 9-й Армии в первые же минуты войны.

Поквитаться с румынами удалось только один раз, когда в 07:15 командир 4-го ИАП майор Орлов лично перехватил и сбил над Кишинёвом разведчик «Бленхейм» с бортовым № 38 из 3-й разведывательно-бомбардировочной эскадрильи, весь экипаж которого погиб.

Оценивая результаты действий румынских летчиков на Кишиневском направлении, следует отметить, что разгромить советскую истребительную дивизию, несмотря на очевидные успехи, им не удалось. Основные аэродромы базирования советских истребителей 55-го и 4-го ИАП Маяки и Григориополь атакам не подвергались, об их существовании румынская разведка, вероятно, даже не подозревала. Аэродром Ревака румыны про-

пустили, так как, видимо, отвлеклись на стоящие в линию на соседнем аэродроме Яловены хорошо заметные издалека серебристые СБ 35-й КАЭ.

Самое странное, что, несмотря на явно невыполненное задание и отсутствие потерь, румынские ударные самолёты над районом Кишинёв – Тирасполь больше в первый день войны так и не появились, и это, несомненно, грубейший просчёт румынского командования.

Тем не менее, эффект от этих ударов был, и в первую очередь это скованная значительная часть группировки советских истребителей, которую командование вынуждено было держать для прикрытия аэродромов от повторных ударов. Лётчики 4-го ИАП 22 июня выполнили 88 боевых вылетов, при этом 70 из них – на прикрытие аэродромов базирования Гросулово и Ревака, а также Кишинёва и Тирасполя. Фактически, 4-й ИАП был исключён из борьбы за господство в воздухе и утюжил воздух вокруг атакованных ранним утром целей.

О переменчивости военного счастья.

Утром второго дня войны немцы решили расширить зону своих действий и помочь румынским коллегам в подавлении советской истребительной авиации. Опасаясь серьёзного противодействия, как и накануне, они действовали большими группами истребителей – так, на атаку аэродромов в районе Кишинёва были отряжены 20 Bf 109E из II./JG 77.

В это утро самолеты 2-й эскадрильи 4-го ИАП регулярно патрулировали над городом: в 07:20 вылетали три МиГ-3, в 09:16 – семь МиГ-3, однако в момент появления противника советских истребителей в небе не было. В 11:05 к Кишинёву подошла первая группа «Мессершмиттов», часть которых несла осколочные бомбы-мины SD-2.

Немецким лётчикам никто не мешал разбомбить 4-й ИАП, но, как и румыны, они быстрее обнаружили аэродром Яловены. Стоявшие на нем СБ 35-й КАЭ вновь стали объектом яростных атак: по докладу командира эскадрильи, в результате 17-минутной штурмовки восьмёркой Ме-109 пулеметно-пушечным огнём и «самолётными гранатами» SD-2 были выведены из строя все уцелевшие накануне СБ и У-2. Немцы довольно объективно оценили свои успехи в девять уничтоженных самолётов.

Примерно в 11:30, когда немцы уже уходили, над Яловенами появилось запоздалое прикрытие в виде пяти МиГ-3, которых вёл капитан Карманов. Как раз в этот момент сюда подошла немецкая «группа добивания», судя по всему, выделенная для классического повторного удара, однако в этот раз вместо легкой победы немцев ждал тяжелый бой с сильным противником.

Имея примерно равную с противником численность, советские лётчики смогли завладеть инициативой и в маневренном воздушном бою обратили пилотов люфтваффе в бегство. Вот как этот бой описан в истории 4-го ИАП:

«Сплошной гул моторов смешался с треском пулемётных очередей. Всё перемешалось. Одна атака сменяется другой. Особенно уверенно и бесстрашно нападал на врага Карманов. Он, как метеор, бросался то в одну, то в другую сторону, умело сочетая неожиданный для врага манёвр с огнём...».

Согласно оперативной сводке штаба 20-й САД от 22:00 23 июня, капитану Карманову в этом бою удалось сбить два Ме-109, которые упали в районе Генешты, в 15 км юго-западнее города Яловены. В истории полка количество сбитых «Мессершмиттов» выросло до трёх, эта же информация появилась и в представлении капитана Карманова к званию Героя Советского Союза. Согласно немецким данным, в воздушном бою был сбит Bf 109E-7 W.Nr.4134 «Жёлтая 9» из эскадрильи 6./JG 77, пилот которого фельдфебель Ганс Илльнер (Fw. Hans Illner) был ранен и попал в плен.

Разгадка несоответствия советских и немецких документов кроется в вечерней разведсводке штаба 20 САД от 22:00 23 июня. В ней указано, что в 11:30 в воздушном бою сбит Ме-109, раненый пилот отправлен в больницу в Генешты. Далее приведено донесение поста ВНОС, согласно которому в 1–2 км юго-западнее села Генешты обнаружен сбитый Ме-109, пилот которого взят в плен и отправлен в Кишинев. Судя по всему, речь оба раза идёт о «Мессершмитте» Ганса Илльнера, но в штабе 20-й САД донесения просуммировали и в оперсводку записали два лично сбитых Кармановым Ме-109.

Однако противник не собирался уступать, и через несколько часов в направлении Кишинева стартовали 16 новейших Bf 109F-4 из группы III./JG 77, судя по всему, имевшие задачей расчистку воздуха.

В 16:30 с аэродрома Ревака на перехват четвёрки Bf 109, которая, согласно данным постов ВНОС, появилась над Кишинёвом, были подняты четыре МиГ-3, а ещё девять И-153 были вызваны с аэродрома Григориополь. Советские лётчики не подозревали о численном превосходстве врага – видимо, по этой причине, советская группа распалась, и пилоты «Чаек» и «МиГов» не смогли прикрыть друг друга. Позднее это отметил в своем разборе боевой работы частей командир 20-й САД генерал Осипенко:

«Ведению боя лётный состав командирами полков не обучен и не проинструктирован, в результате чего в бою мы не добились взаимной выручки, хитрости, обмана противника и использования в маскировке солнца и облаков для внезапных атак, благодаря чему бои ведутся с большими потерями для нас. Как пример – гибель капитана Карманова, который героически дрался и погиб только благодаря отсутствию поддержки в бою друг друга…».

Оперативная сводка очень скупо описывают этот бой. Известно лишь, что были сбиты один МиГ-3 и один И-153, погибли капитан А. Г. Карманов и младший лейтенант М. Т. Никитюк. Еще один И-153 был тяжело поврежден, а его пилот лейтенант Д. Г. Гераськин ранен в голову. Лётчику удалось выполнить вынужденную посадку в районе аэродрома Ревака, но при этом он сломал ногу. В какой момент был сбит и погиб капитан Карманов – к сожалению, не понятно.

Все три победы, согласно журналу боевых действий эскадры JG 77, в этом бою заявил командир эскадрильи 9./JG 77 обер-лейтенант Курт Ласе (Oblt. Kurt Lasse). Немецкая группа потерь не понесла, и бой советскими истребителями был однозначно проигран. Они действовали разрозненно, не сумели навязать противнику свою тактику и понесли тяжёлые потери.

В защиту лётчиков 4-го ИАП можно сказать, что эффективно противостоять численно превосходящим «Мессершмиттам» на И-153 было практически невозможно, и при аккуратном ведении истребителями люфтваффе боя большие потери советской стороны были предопределены. Отдельные случаи, когда советским истребителям удавалось переломить исход боя в свою пользу, были чрезвычайно редкими.

Подводя итоги, хочется отметить, что реальные события не соответствовали оптимистичным отчётам 4-го ИАП об эффективных действиях полка по прикрытию Кишинева и своих аэродромов. Да, собственно аэродромы базирования 4-го ИАП не пострадали, однако 22–23 июня румыны и немцы бомбили и штурмовали аэродромы Тирасполь, Бендеры, Гросулово, Яловены практически без противодействия с советской стороны. В результате были уничтожены и повреждены около 30 советских самолетов, в воздухе были сбиты четыре истребителя полка, погибли два летчика, а потери противника составили два самолёта – разведчик «Бленхейм» и истребитель Bf 109E.

Потери на земле у 4-го ИАП отсутствовали лишь потому, что аэродромы полка не были атакованы противником. Чем это было обусловлено, – плохой разведкой, или своевременными мерами, предпринятыми для маскировки аэродромов, – сказать сложно; возможно, сыграли роль оба фактора. Прежде всего, вероятно, стоит говорить об отсутствии настойчивости в достижении поставленных задач у командования румынских ВВС. Будь на месте пассивных румын части люфтваффе, всё могло сложиться по-иному, и бои 23 июня этому наглядное доказательство.

Дело в том, что основной задачей IV авиакорпуса была поддержка соседнего V авиакорпуса, который сражался с многочисленными ВВС Юго-Западного фронта, поэтому большую часть вылетов 22 июня экипажи IV авиакорпуса наносили по советским аэродромам в районе Черновцов (вспомогательный удары на Бельцы). Здесь уже в первый день войны им удалось с минимальными потерями разгромить советскую истребительную авиацию и вынудить советские части эвакуироваться с этих авиабаз.

Черновицкое и могилёв-подольское направление оставалось основной зоной боевых действий IV авиакорпуса корпуса и в дальнейшем, поэтому основными противниками ВВС 9-й Армии ещё долгое время продолжали оставаться гораздо менее опасные румыны. Из-за крайне неудачных действий последних в районе Болгарийки советские части понесли небольшие потери, и к вечеру второго дня войны командующий ВВС 9-й армии генерал Ф. Г. Мичугин продолжал располагать достаточными силами как на аэродромах за Днестром, так и в районе Одессы. Собственно, основная масса ВВС 9-й Армии еще даже не вступила в бой, а большинство советских летчиков не видели в воздухе ни одного самолёта противника.

Командование ВВС 9-й Армии в целом адекватно реагировало на действия противника и понимало, что жизненно необходимо вести борьбу за господство в воздухе. Уже 23 июня соединения и части получили активные задачи, в том числе и на действия по аэродромам за Прутом и Днестром. Однако нанести значимый урон румынским и немецким частям

советские экипажи не смогли – хорошо, что и потери в этих вылетах были минимальными.

А командование немецкого IV авиакорпуса, продолжая по мере сил поддерживать румынские ВВС, уже вечером 23 июня и на рассвете 24 июня небольшими группами 3–5 He 111 из I./KG 27 атаковало аэродромы 21-й САД в районе Одессы, где немцам на аэродромах Кулевча и Спартаковка удалось уничтожить и повредить 11 Пе-2, три СБ и пять И-153.

Таким образом, второй день войны ознаменовался боевыми действиями на встречных курсах. Обе стороны атаковали аэродромы, переправы, порты, железнодорожные станции, скопления войск. Как правило, частям IV авиакорпуса люфтваффе, обладавшим серьезным боевым опытом, имевшим прекрасную летно-тактическую подготовку и технику, в каждом отдельном эпизоде удавалось наносить советской стороне гораздо более тяжелые потери. ВВС 9-й Армии несказанно повезло, что лавина атак IV авиакорпуса пронеслась практически мимо, что впоследствии и позволило советским военачальникам и историкам заявить о высокой степени готовности и эффективном отражении первых ударов. Очень жаль, что при этом героизм лётчиков отдельных частей и подразделений, оказавших агрессору достойное сопротивление, не был по достоинству оценён. На этом фоне отрадно, что, хотя бы мужество и героизм капитана Афанасия Карманова были отмечены званием Героя Советского Союза, которое было присвоено лётчику посмертно 27 апреля 1942 года.

Курт Лассе ненадолго пережил своего противника. Считается, что 8 октября 1941 года в ходе воздушного боя в Крыму его Bf 109F-4 столкнулся с самолётом ведомого, фельдфебеля Роберта Хельмера (Fw. Robert Helmer). Последний смог дотянуть до своего аэродрома, а Лассе погиб. К этому моменту на счету аса было 39 побед в воздушных боях, и 3 мая 1942 года он был посмертно награждён Рыцарским крестом.



Истребитель Bf 109E из эскадрильи 6./JG 77, лето 1941 года (рисунок Игоря Злобина).



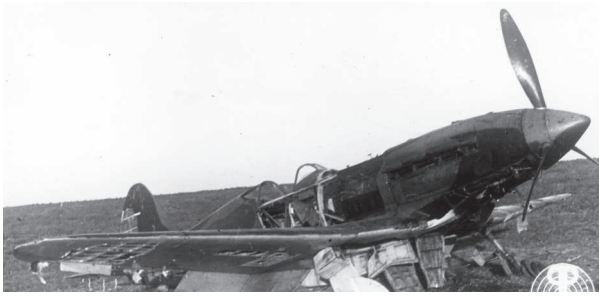
Румынский бомбардировщик «Хейнкель» He 11 с бортовым №5 (рисунок Игоря Злобина).



В полете звено румынских «Хейнкелей» He 111, лето 1941 года.



Летчики 4 ИАП: командир полка майор (на фото капитан) Владимир Николаевич Орлов, лейтенанты Виктор Иванович Украинцев и Владимир Иванович Захаров (на фото младший лейтенант).



МиГ-3, захваченный румынской армией летом 1941 года. К сожалению, полковая принадлежность самолета не определена.



«Мессершмитт» Bf 109F-4 командира эскадрильи 9./JG 77 обер-лейтенанта Курта Лассе (рисунок Владимира Камского).



Обер-лейтенант Курт Лассе в кабине своего «Мессершмитта», лето 1941 года.



Румынские летчики из экипажа «Хейнкеля»-111, сумевшего утром 22 июня отбиться от советских истребителей. Слева летчик лейтенант Георге Строич, справа штурман младший лейтенант Георге Джеорджеску.



Летчики-истребители 4-го ИАП, участники боев 23 июня 1941 года: капитан Афанасий Георгиевич Карманов, младший лейтенант Михаил Терентьевич Никитюк (на фото курсант), лейтенант Даниил Григорьевич Гераськин.

11 глава. Покрышкинский полк – начало пути

Михаил Тимин – исследователь истории советских ВВС в годы Великой Отечественной войны. 16 февраля 2017 г. Материал заимствован с Сайта WARSPOT –

(https://warspot.ru/8350-pokryshkinskiy-polk-nachalo-puti?fbclid=IwAR24T2ImXfwArlPDORezu6gKQWYdcW0BsLzNraADtkZf42ZZzPMAR0HDvU).

55-й истребительный полк, встретивший начало Великой Отечественной на южном участке фронта, к концу войны станет одной из самых титулованных частей ВВС Красной Армии. Он получит гвардейское звание и почетные наименования, с 587 воздушными победами войдёт по этому показателю в тройку самых результативных полков, а в списке его асов, возглавляемом А. И. Покрышкиным и Г. А. Речкаловым, будет почти два десятка одних только Героев Советского Союза. Но начало этого славного пути выдалось очень трудным.

Как сложился первый день войны для Покрышкинского полка?

«На южном участке фронта за несколько дней до войны командование Одесского военного округа проверяло боевую готовность своих войск и авиации. Авиационные части были перебазированы на полевые аэродромы, на которых самолеты были рассредоточены и замаскированы. Лётный состав находился в повышенной боевой готовности. Штаб ВВС военного округа… был переведен из Одессы в Тирасполь. Эти мероприятия позволили успешно отразить воздушное нападение. Противник вывел из строя шесть наших самолетов, а сам потерял 30…».

Подобные утверждения растиражированы в многочисленных публикациях о начале Великой Отечественной войны и со временем стали хрестоматийными. Так ли это было на самом деле?

Накануне «Барбароссы».

Главную ударную силу люфтваффе на южном участке фронта составляли соединения 4-го авиакорпуса V воздушного флота – истребительная эскадра JG 77 (116 Bf 109E и Bf 109F, из них 61 исправный) и бомбардировочная эскадра KG 27 (87 He 111P и He 111H, из них 73 исправных). Немецкие экипажи имели проверенную в боях, надежную технику, располагали специализированными боеприпасами SD-2 и SD-50 для атак самолетов на аэродромах, ранее приобрели великолепную лётную и тактическую подготовку, а также серьезный боевой опыт.

Кроме того, для командования V воздушного флота были огромным подспорьем союзники, Королевские ВВС Румынии. Использование румынских авиачастей на второстепенных направле-

ниях позволяло сковать советские ВВС в Бессарабии и высвободить части люфтваффе для действий на направлении главного удара.

Задачи на первую фазу вторжения перед немецкими лётчиками были поставлены серьезные. Они должны были уничтожить советскую истребительную и штурмовую авиацию на огромном пространстве между Станиславом (Ивано-Франковск), Проскуровом, Винницей, Дубоссарами и Васлуем (город в 55 км южнее Ясс). В связи с этим, действовать предполагалось на трёх направлениях: основными силами против ВВС КОВО на Черновицком и Каменец-Подольском, и небольшими силами (одна истребительная группа и одна бомбардировочная эскадрилья) – против ВВС ОдВО в направлении на Бельцы. Румынские ВВС нацеливались на Кишинёв и Одессу.

С советской стороны противостоять асам люфтваффе в районе Бельцев предстояло 55-му истребительному авиаполку 20-й смешанной авиадивизии ВВС Одесского военного округа. Согласно данным об учебно-боевой подготовке за 1940 год, 55-й ИАП выглядел крепким середнячком, налетав к 15 октября 3830 часов (9586 посадок). Также было проведено 535 стрельб по конусу (результативных – 264), 490 одиночных учебных воздушных боев. Однако запрет полётов на самолетах И-16 с моторами М-63, последующее перевооружение всего полка на И-153 «Чайка» и переброска в Бельцы негативно отразились на боеспособности. В итоговом годовом отчете ВВС ОдВО отмечалось: «...55-й истребительный полк: боеспособность полка только на 25% – одной эскадрильей может выполнить боевые задачи в средних метеоусловиях...».

Ситуацию усугубило то, что осенью 1940-го и весной 1941 года полтора десятка опытных командиров полка (комэски, их заместители, командиры звеньев) убыли во вновь формируемые части, а на их должности были выдвинуты наиболее подготовленные рядовые летчики – в их числе, к примеру, был будущий самый титулованный ас полка и трижды Герой Советского Союза старший лейтенант А. И. Покрышкин.

К началу января 1941 года после ряда перевооружений полк оказался полностью укомплектованным бипланами И-153 вместо прежней смеси И-16, И-153 и И-15бис – правда, лётчики двух эскадрилий из четырёх на «Чайках» ещё не летали.

Подтянуть учебно-боевую подготовку удалось только в апреле. В этом месяце достиг пиковых показателей налёт (630 часов, из них 487 – на И-153), была проведена 131 стрельба по конусу (результативных 104) и 123 учебных воздушных боя. С завода в этом месяце поступили в ящиках 40 новеньких МиГ-3, а для переучивания лётчиков, ранее летавших только на истребителях-бипланах, прибыли восемь И-16 тип 24 из соседнего 146-го ИАП, а также три стареньких И-16 тип 5 из ремонта. Лётчики приступили к отработке взлета и посадки.

Первыми на УТИ-4 был вывезен личный состав 1-й и 2-й эскадрилий, ранее уже летавших на И-16, и к концу месяца лётчики восстановили технику взлёта и посадки. Переучиванием руководили командир полка майор В. П. Иванов, инспектор по технике пилотирования старший лейтенант Ф. Н. Курилов и исполнявший обязанности командира 1-й эскадрильи

капитан Ф. В. Атрашкевич, которые переучились на «МиГи» в 146-м ИАП, причем в Бельцы Иванов и Атрашкевич вернулись на двух МиГ-1.

В мае были получены еще 20 МиГ-3, после чего полк был полностью укомплектован новыми самолетами. К 15 мая 55-й ИАП перебазировался на 130 км на восток, за Днестр, в лагерь на аэродром Маяки (30 км южнее города Котовска). Большая часть И-153 была оставлена в Бельцах и постепенно передавалась в 299-й ШАП – формально к 20 июня за 55-м ИАП оставалось лишь девять И-153 в Маяках.

В результате активного переучивания к 22 июня в 55-м ИАП было 42 летчика, выпущенных на МиГ-3. В лидерах была 1-я эскадрилья, и как только личный состав освоил взлёт и посадку на МиГ-3, ее сразу перебросили в Бельцы на боевое дежурство.

В конце мая – начале июня немцы и румыны активизировали полеты разведчиков над приграничными районами. Для противодействия на полевой аэродром Пырлица было переброшено звено МиГ-3 младшего лейтенанта В.А. Фигичева из 1-й эскадрильи, а на площадку Валя-Маре (Булдурешты) – звено И-153 младшего лейтенанта Г.А. Кондратюка из 3-й эскадрильи. Обе площадки располагались в районе пограничного городка Унгены, в 60 км южнее Бельцев.

В целом, 55-й ИАП был далек до полной боеготовности. Даже 1-я эскадрилья была лишь частично боеспособной: её летчики еще не выполняли на МиГ-3 воздушных стрельб и учебных боев. Таким образом, на Бельцевском направлении немецким летчикам могли противостоять очень ограниченные силы, и у люфтваффе было серьезное численное превосходство. К тому же, работа с аэродрома Бельцы была осложнена начатым весной 1941 года строительством бетонных взлётно-посадочных полос.

Положение усугублялось и тем, что к утру 22 июня в Бельцах осталось только семь лётчиков 1-й эскадрильи: отсутствовали комэск капитан Ф. В. Атрашкевич, командир звена лейтенант К. Е. Селиверстов и два звена в полном составе. Звено младшего лейтенанта Фигичева все еще базировалось на аэродроме Пырлица, а звено старшего лейтенанта Покрышкина перегоняло МиГ-3 и находилось в Григориополе, в 130 км от Бельцев. Увы, немцы не собирались ждать полной боеготовности ВВС Красной Армии, и утром 22 июня самолеты люфтваффе стартовали для атаки советских аэродромов. Части 20-й САД были подняты по тревоге в 03:00, получили приказ рассредоточить самолеты и находиться в готовности №2.

Первый удар.

Согласно советским и немецким документам, аэродром Бельцы подвергся атаке шести «хейнкелей» под прикрытием 12 «мессершмиттов» в 05:10 по московскому времени. Из дневного доклада №1 штаба IV авиационного корпуса люфтваффе от 22 июня 1941 года:

«III./KG 27 шестью He 111, штаб JG 77 тремя Bf 109 и II./JG 77 в составе 22 Bf 109 с 02:39 до 06:55 атаковали аэродром у цели №101378. Были атакованы цели №101378, 102105 и склад горючего у цели №101378.

Визуальное наблюдение: цель №101378 – 25 одномоторных и 3 двухмоторных. Цель №101378 – 20 самолётов уничтожены и горят. Склад горючего у цели №101378 горит.

Противодействие истребителей: у цели №101378 сбит один «Рата». Зенитная защита: тяжёлые и лёгкие зенитные орудия у цели №101378...»

С советской стороны наиболее подробно события утра описаны в оперативной сводке №2 штаба ВВС 9-й Армии к 22:00 22 июня 1941 года:

«...В 05:10 группа 18 бомбардировщиков атаковала аэродром Бельцы. На земле уничтожено три самолета МиГ-3, взорван бензосклад, убито 2, ранено 1...».

Довольно подробно описывает бой в своих мемуарах А. И. Покрышкин, ссылаясь на рассказы очевидцев:

«Перед рассветом поступил сигнал боевой тревоги. На аэродроме было всего семь летчиков первой эскадрильи. А на рассвете на аэродром вышел разведчик «Хеншель-126». На перехват его мгновенно поднялось звено Миронова. Действовали летчики мастерски. Они сбили разведчика. Возвращаясь на аэродром, встретили западнее Бельцы большую группу бомбардировщиков. Ю-88 прикрывали «мессершмитты». С ними уже вели бой четыре наших летчика. Дрались смело. Но соотношение в количестве было явно в пользу врага. Удар по аэродрому семерка не смогла отразить. Бомбардировщики сбросили бомбы на стоянки, по бензоскладу...».

Второй по регалиям летчик 55-го ИАП дважды Герой Советского Союза Г. А. Речкалов, в тот момент летчик 3-й эскадрильи, передает слова непосредственно капитана Ф. В. Атрашкевича: «...Передай Матвееву (майор А. Н. Матвеев, начальник штаба полка – прим.авт.), что из дивизии никакой задачи на подъем дежурных истребителей не ставилось, было приказано только рассредоточиться и ждать распоряжений. При первом налете наши ребята взлетали под бомбами...».

События развивались так. Около 03:00, получив приказ из штаба дивизии, 1-я эскадрилья 55-го ИАП была приведена в готовность №2, самолёты рассредоточены по аэродрому. Около 04:30–05:00 звено младшего лейтенанта К. И. Миронова было поднято на перехват одиночного разведчика. Естественно, ни о каком уничтожении самолета, вторгнувшегося на советскую территорию, приказа не было – напротив, в соответствии с директивой №1 противника необходимо было либо принудить к посадке, либо вытеснить на сопредельную территорию. Открывать огонь разрешалось только в ответ на стрельбу противника.

Есть вероятность, что нечто подобное и произошло: в ответ на стрельбу немецкого разведчика советские летчики открыли огонь, однако самолет противника сбит не был, и после пересечения реки Прут советские истребители прекратили преследование, так как не имели права перелетать границу. Вероятно, впоследствии в разговорах летчиков этот эпизод трансформировался в сбитый «хеншель». Официально победа не зафиксирована, хотя у немцев есть предположительно пострадавший в этом эпизоде разведчик: в районе пограничного села Скуляны получил боевые повреждения Hs 126 (W.Nr. 3401) из эскадрильи 5(H)/13, один из членов экипажа был ранен.

Пока дежурное звено отвлеклось на разведчика, около 05:10 шестерка He 111 сбросила бомбы на аэродром, а «мессершмитты» начали штурмовку. Оставшиеся летчики 1-й эскадрильи начали взлетать, причем МиГ-3 адъ-

ютанта эскадрильи лейтенанта С. Я. Овчинникова, видимо, стартовавший первым, скапотировал на взлете. Самолет был полностью разбит, но летчик не пострадал, а его эффектный «кульбит» впоследствии был отмечен во всех воспоминаниях летчиков 55-го ИАП.

Авария, видимо, вызвала задержку на старте, и остальным «МиГам» взлететь удалось лишь после того, как немцы проштурмовали аэродром и начали отходить на запад. Воздушный бой, который пришлось вести только четырем молодым пилотам, складывался тяжело: противник превосходил их троекратно. Позднее в наградном листе младшего лейтенанта И. П. Макарова этот эпизод описан в красках: «В воздушном бою четырех МиГ-3 против 12 Ме-109 Макаров проявил исключительный героизм; обладая отличной техникой пилотирования, неоднократно являлся на помощь товарищам и спасал их от, казалось бы, явной гибели...».

Видимо, переломить ситуацию в свою пользу советским летчикам удалось только после возвращения с перехвата разведчика звена Миронова. Немцам было уже не до побед: они долгое время находились в воздухе, потратили большую часть боезапаса и горючего, а потому ретировались на румынскую территорию.

В результате первой атаки немцам удалось нанести эффективный бомбовой удар. Были уничтожены три МиГ-3, получила повреждения часть И-153, которые не успели перегнать летчики 299-го ШАП. Самой большой потерей был склад ГСМ, с которым сгорело 90 тонн бензина. Оперативная заправка самолетов стала невозможной, а это грозило потерями при повторных налетах.

Собственно, упрекнуть лётчиков 1-й эскадрильи не в чем: как совершенно справедливо отметил капитан Атрашкевич, никаких конкретных указаний на отражение налетов из штаба дивизии не было, а после бомбоштурмового удара молодые неопытные летчики сумели взлететь и дать немцам серьезный бой. Несмотря на тройное превосходство врага ни один советский самолет не был сбит.

Первая победа, первая потеря.

После налета 1-я эскадрилья запросила помощи у штаба полка, и на усиление довольно оперативно была отправлена девятка МиГ-3, собранная из летчиков 2-й и частично 3-й эскадрильи и ведомая старшим политруком Ф. И. Барышниковым. Однако, как только эта группа приземлилась в Бельцах, на аэродром обрушился новый штурмовой удар. Летчик 2-й эскадрильи, будущий Герой Советского Союза В. П. Карпович, вспоминал:

«При подлете к аэродрому, расположенному с восточной стороны села Сингурены, взору представилась необычайная картина последствий первых бомбовых ударов врага с воздуха... Было около семи часов утра... Послышался нарастающий звенящий гул, и в доли секунды на стоянки обрушился шквал пулеметно-пушечного огня, раздался глухой стук и треск снарядов и пуль. Теперь-то мы и пожалели, что так близко друг от друга расставили самолеты, «мессы» одной очередью поражали сразу несколько истребителей...».

Описываемый налет на Бельцы около 07:00, видимо, являлся неудачным повторным ударом. Десять «мессершмиттов», скорее всего, должны

были подойти к советскому аэродрому около 05:20 утра и завершить начатое первой группой. Что-то у немцев не задалось, и вылет пришлось перенести на полтора часа, но в итоге получилось тоже неплохо: они отработали как на полигоне и без помех ушли.

В целом, «первый раунд» остался за немецкими летчиками. Им без потерь удалось нанести серьезный урон инфраструктуре аэродрома Бельцы, сжечь склад ГСМ, уничтожить три «МиГа» и повредить еще несколько самолетов. Тем не менее, ни один советский летчик не погиб, на аэродроме оставалось значительное количество исправных самолетов, а штаб полка наращивал силы. Кроме подкрепления из Маяков, в Бельцы вернулось звено Фигичева и прибыл капитан Атрашкевич – всего на аэродроме было собрано около 20 боеспособных экипажей на МиГ-3. Конечно, серьезные трудности создавали ограниченные размеры летного поля и отсутствие необходимого количества ГСМ, но борьба за господство в воздухе над Бельцами была еще впереди.

После первых ударов по аэродромам ОдВО, казалось, было необходимо немедленно ответить, но ВВС КА не атаковали аэродромы люфтваффе и продолжали занимать пассивную позицию, давая немцам возможность спокойно готовиться к повторным ударам по советским авиабазам.

Только после 10 утра, получив из Москвы разрешение на действия по территории Румынии, командующий ВВС ОдВО генерал-майор Ф. Г. Мичугин поставил задачу на разведку сопредельной территории. Несколько звеньев МиГ-3 55-го ИАП провели разведку аэродромов Яссы, Ботошани, Бакэу и Роман. Один из этих вылетов стал первым для А. И. Покрышкина.

Пока советские командиры ждали возвращения разведчиков, противник нанес повторные удары. Истребители из штаба эскадры JG 77, а также штаба и 4-й эскадрильи группы II./JG 77 в 13:30 подошли к аэродрому Бельцы на предельно малой высоте и атаковали стоянки самолетов бомбами SD-2, а потом начали штурмовку пулеметно-пушечным огнем. Летчикам 55-го ИАП вновь пришлось взлетать под огнем по ограниченной полоске летного поля.

Надо отдать должное советским летчикам: несколько человек из 1-й эскадрильи (капитан Ф. В. Атрашкевич, младшие лейтенанты В. А. Фигичев, Е. А. Семенов, Г. Т. Шиян, И. П. Макаров и А. М. Суров), смогли взлететь и, не успев набрать высоту, вступить в бой. В течение первых минут им пришлось биться против дюжины врагов и, несмотря на численный перевес противника, сбить один Bf 109E-7 (W.Nr. 1092). Его летчик, офицер штаба эскадры JG 77 лейтенант Хуберт Эбелинг (Lt. Hubert Ebeling) попал в плен. Впрочем, радоваться было рано. Немцы действовали тактически грамотно и, в отличие от утра, реализовали прием повторного удара: примерно к 13:50 к Бельцам подошел второй эшелон в составе эскадрилий 5./JG 77 и 6./JG 77.

Подобная тактика чаще всего безотказно срабатывала от Прибалтики до Молдавии, но не в этот раз. С ходу вступив в бой, немцы на какое-то время смогли переломить ситуацию в свою пользу, и на землю упали два МиГ-3, а самолеты первой ударной группы, у которых заканчивалось горючее, смогли выйти из боя. Но к этому времени в воздухе находилось

уже все самолеты 1-й и 2-й эскадрилий 55-го ИАП, и у летчиков JG 77 исчез численный перевес. В итоги им пришлось ретироваться, а «поле боя» осталось за советскими истребителями, которые преследовали врага до границы.

Это была первая серьезная победа 55-го ИАП. Немцам не удалось нанести аэродрому полка серьезного урона – они были обращены в бегство, потеряв один «мессершмитт». Пожалуй, в этот день отбиться от двух последовательных атак немецких истребителей не удалось больше ни одному полку на всем советско-германском фронте. Тем не менее, надо признать, что основную роль в срыве практически идеального немецкого плана сыграли не какие-то тактические приемы или прозорливость командования (в конце концов, штурмовку опять прозевали), а личное мужество и мастерство нескольких летчиков 1-й эскадрильи. Они связали боем немецкую ударную группу и позволили дозаправиться и взлететь остальным, причем делали это буквально ценой собственной жизни. Два «Мига» из шести первых взлетевших были потеряны, младший лейтенант Семенов получил ранение, а младший лейтенант Суров погиб. Из политдонесения:

«Личный состав 1-й эскадрильи 55-го ИАП под командованием капитана Атрашкевича в течение 20 минут героически дрался с воздушным противником, который по своему количеству превосходил в несколько раз. В этом бою мл. лейтенант Семенов вел бой с четырьмя самолетами противника, но из-за отказа матчасти вынужден был произвести посадку на болото. Тов. Семенов получил ранение...».

Победу над «ZKB-19», как первое время немцы иногда называли МиГ-3, в 13:55 заявил командир 6./JG 77 обер-лейтенант Вальтер Хокнер (Oblt. Walter Hockner) – видимо, именно он атаковал МиГ-3 Евгения Семенова, который впоследствии списали. У Александра Сурова, судя по рассказам очевидцев, могло закончиться горючее. Якобы, заходя на посадку и уклоняясь при этом от «мессершмиттов», его МиГ-3 зацепил строение и врезался в землю. Потерю посчитали небоевой.

С авторством победы над «мессершмиттом» вопросов гораздо больше. Полковые документы 55-го ИАП очень скудны, поэтому черпать информацию приходится из документов дивизии, наградных материалов, а также воспоминаний летчиков полка. Покрышкин во всех изданиях своих мемуаров относит победу на счет Атрашкевича, Карпович отдает ее Сурову. Уверенно можно говорить лишь о том, что «мессер» сбили летчики 1-й эскадрильи, и первая победа 55-го ИАП была групповой. Судя по документам, это были Александр Суров, Евгений Семенов и Григорий Шиян, а по ряду воспоминаний и наградных листов, к этому были причастны и Федор Атрашкевич с Валентином Фигичевым.

Вечер трудного дня.

События второй половины дня довольно бедно описаны и в документах, и в воспоминаниях. Приказ нанести ответный удар по немецким аэродромам так и не поступил – вместо этого летчики 55-го ИАП штурмовали пытавшиеся переправляться через пограничный Прут немецкие войска. Всего за день было выполнено 42 вылета на штурмовку, сброшено 650 кг мелких бомб.

Из-за нервозной обстановки около 17:30 старший лейтенант Покрышкин в районе аэродрома Маяки подбил Су-2 из 211-го ББАП своей же дивизии. Над аэродромом бомбардировщики должны были встретиться с эскортом в виде 12 МиГ-3, чтобы идти бомбить переправу у Липкан.

Пока ВВС 9-й Армии занимались атаками переправ, немцы упорно продолжали борьбу за господство в воздухе. Около 20:00 группа из 17 «хейнкелей» He 111 вновь отбомбилась по аэродрому и городу Бельцы. Истребители прикрытия из штаба эскадры и группы III./JG 77 (всего 20 «мессершмиттов»), видимо, частью сил сопровождали бомбардировщики, а остальные попытались блокировать аэродром. Подробности налета и последовавшего за ним боя крайне скудны. В своих воспоминаниях Покрышкин приводит рассказ комэска Атрашкевича: «Для самолетов посливали горючее где только было. Прилетели «юнкерсы» третий раз. Задача у них была простая: положить бомбы поперек взлетного поля, чтобы окончательно вывести его из строя. Мы вступили в драку с «мессерами», бились и поглядывали, сколько осталось горючего. Хватило бы добраться до Маяков...».

После этого боя в оперативных сводках 20-й САД появились сведения о сбитом бомбардировщике: «В 20:10 20 бомбардировщиков бомбили аэродром Бельцы. По предварительным данным, сбит один бомбардировщик противника. Потерян один наш истребитель».

Победы над немецкими бомбардировщиками были засчитаны старшему лейтенанту К. Ф. Ивачеву и младшему лейтенанту И. П. Макарову, хотя в действительности ни один немецкий самолет не был даже поврежден. В свою очередь, немецкие истребители тоже не поскупились на победы: с 19:50 до 20:15 летчики 8./JG 77 и 9./JG 77 заявили аж восемь сбитых советских истребителей при реальной потере 55-м ИАП только одного. К сожалению, погиб один из утренних героев лейтенант Семен Овчинников.

На этот раз бой для советских летчиков сложился неудачно: видимо, немцам и в этот раз удалось застать 55-го ИАП врасплох. Вновь взлетать и вести бой пришлось поодиночке, но переломить ход боя немцы в этот раз не позволили. Удивительно, что в такой ситуации был сбит лишь один МиГ-3, но суммарные потери оказались более существенными. В Маяки не долетели самолеты младших лейтенантов А. И. Овсянкина и К. И. Миронова, которые совершили вынужденные посадки «на живот». При этом Константина Миронова, одного из героев утреннего боя, выбросило из кабины, и через два дня он умер от увечий.

Вечерний воздушный бой был проигран советскими летчиками, что не удивительно, учитывая многочасовое напряжение, в котором они находились, не имея возможности отдохнуть. Немцам удалось главное – своими настойчивыми действиями в течение всего дня они смогли выбить 55-й ИАП с передового аэродрома, и теперь прикрывать и поддерживать советские войска у границы было гораздо труднее. Кроме того, 55-й ИАП понес очень серьезные потери в технике на земле.

В советских работах и современных исследованиях зачастую отмечается, что немецкие удары по аэродромам ВВС 9-й Армии не принесли особого эффекта. Это не так: по итогам сражения над Бельцами 55-й ИАП

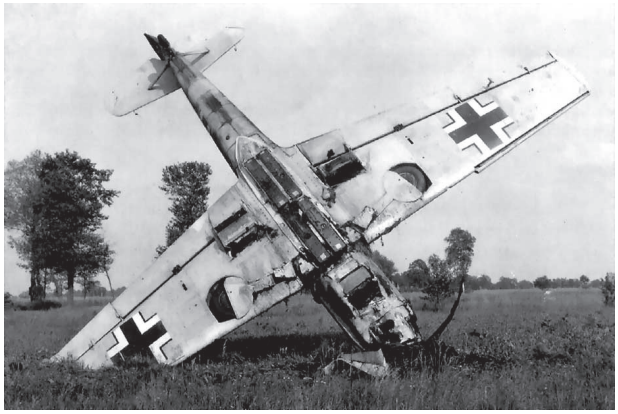
лишился почти 50 самолетов, в основной массе – при штурмовках. Было потеряно 20 МиГ-1 и МиГ-3, из которых пять были сбиты в воздушных боях или разбиты на вынужденных посадках, три уничтожены на земле, а еще 12 повреждены при налетах и сожжены при отступлении. Потери И-153 по разным причинам были еще выше и составили 24 машины (все на земле, несколько самолетов было впоследствии восстановлено). Кроме того, были уничтожены при штурмовке два И-16, два старых И-15бис, один У-2 и использовавшийся как транспортный, но стоявший неисправным ТБ-3.

Потеря трети самолетов поставила полк на грань потери боеспособности. Необходимо учитывать, что у ранних МиГ-3 были большие проблемы с техническим состоянием, а личный состав толком не успел освоить новый истребитель. Так, за первые три недели войны в полку было 20 вынужденных посадок и, в основном, по небоевым причинам. Единственным выходом в этой ситуации был отказ от передачи оставшихся И-153 в 299-й ШАП и использование присланных для учебы И-16 в качестве боевых, что и было сделано. Именно это решение, вкупе с удачным расположением полка в Маяках (то есть, за Днестром), во многом и позволило сохранить его как полноценную боевую единицу.

Всего за первый день войны летчики 55-го ИАП выполнили 151 боевой вылет, из них 69 – на прикрытие наземных войск и своего аэродрома, 12 – на сопровождение бомбардировщиков Су-2, 42 – на штурмовку и 28 – на разведку. Они несли потери, но одерживали первые победы, заложив фундамент славной истории одного из самых выдающихся истребительных полков ВВС Красной Армии.

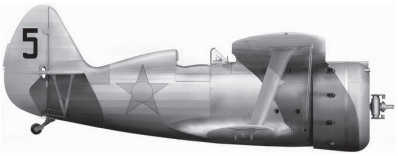
От авторов книги. Михаил Тимин – известный современный исследователь истории советских ВВС в годы Великой Отечественной войны. Этот материал написан им на документальной архивной основе. Но, следует учитывать, что некоторые документы начального периода войны, как с советской, так и с вражеской стороны были утеряны, некоторые, в силу различных причин – не совсем объективны и достоверны в изложении тех или иных событий. Можно спорить по отдельным цифрам и выводам до бесконечности. Тем не менее, надо признать, что Тимин провёл большую работу по установлению исторической правды, исправил многие неточности существующей официальной версии событий начального периода Великой Отечественной войны.

Вставший на нос при вынужденной посадке Bf 109E позволяет рассмотреть четыре подфюзеляжных пилона, на каждый из которых подвешивалось по 24 двухкилограммовые бомбы-мины SD-2 – крайне эффективное оружие против живой силы и небронированной техники вне укрытий.



Не 111 из KG 27 несли более тяжелое вооружение – такое, как эти подвешиваемые под «Хейнкель» 250-кг бомбы.

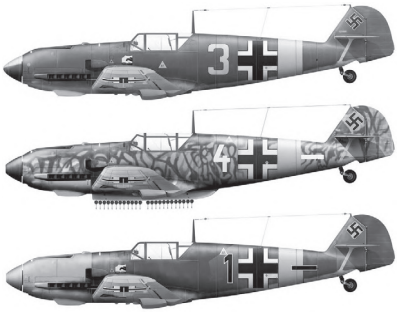




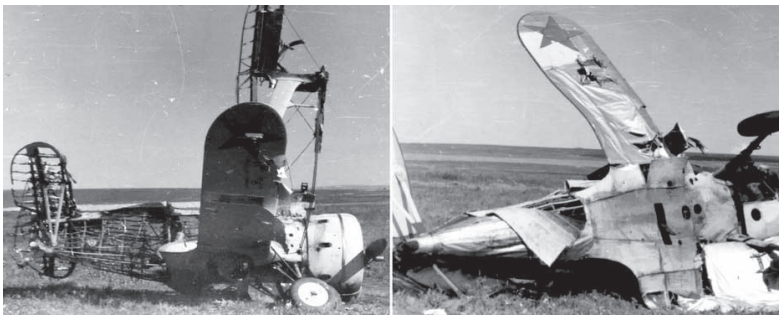
Этот И-153 – единственный самолет 55-го ИАП, чей внешний вид можно считать полностью установленным на 1941 год. На самолете летал и потерпел в марте 1941 года аварию пилот 3-й эскадрильи младший лейтенант Григорий Андреевич Речкалов (художник Игорь Злобин).



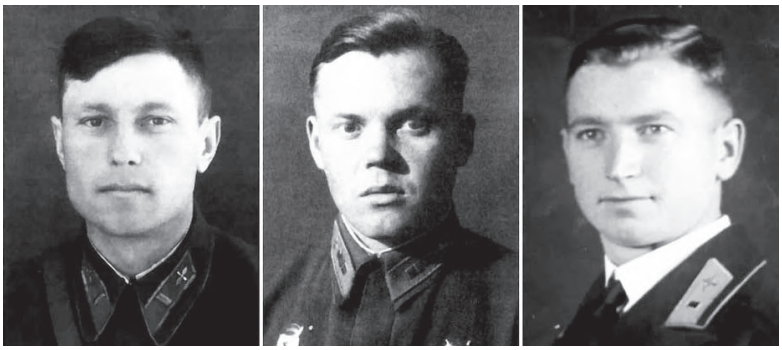
Увы, но до сих пор не удалось полностью достоверно восстановить внешний вид ни одного из 60 «МиГов» 55-го авиаполка. Об этом истребителе тоже можно сказать лишь то, что он потерян примерно там, где воевал летом 1941 года полк – в Молдавии или южной Украине.



«Мессершмитты» Bf 109E различных субмодификаций из авиагруппы II./JG 77, Молдавия, лето 1941 года. Средняя машина с белым бортовым №4 несет на внешней подвеске 96 упомянутых выше осколочных бомб SD-2 (художник Игорь Злобин).



Уничтоженные на аэродроме Бельцы бипланы Поликарпова – слева И-153 «Чайка», справа И-15бис. Сложно сказать, какие повреждения нанесены им воздушными налетами (и нанесены ли вообще), а какие – скучающими вражескими солдатами.



Летчики 55-го ИАП, оставившие свои воспоминания о 22 июня 1941 года. Они не смогли проявить себя в первый день войны, но добыли полку славу в последующих боях. Шесть «Золотых Звезд» на троих: Александр Иванович Покрышкин, Григорий Алексеевич Речкалов, Викентий Павлович Карпович (фото разных лет).



Летчики 55-го ИАП, отличившиеся в первый день войны: командир эскадрильи капитан Федор Васильевич Атрашкевич (погиб 29.06.1941), пилот младший лейтенант Григорий Тимофеевич Шиян (погиб 25.07.1941), пилот младший лейтенант Иван Петрович Макаров (не вернулся с задания 07.02.1942), командир звена младший лейтенант Валентин Алексеевич Фигичев, будущий Герой Советского Союза (снимки разного времени, звания и должности приведены на 22 июня 1941 года).



Сбит над Молдавией. Румыны изучают разбившийся на вынужденной посадке истребитель МиГ-3.



«Мессершмитт» Bf 109E-4/B из эскадрильи 8./JG 77 обер-фельдфебеля Райнхольда Шметцера (Ofw. Reinhold Schmetzer), который 22 июня 1941 года заявил победу в вечернем бою над Бельцами. Вид самолета дан на 20 июля, когда летчик свершил на нем вынужденную посадку. Всего на счету Шметцера было минимум 33 победы. Начав в «авианосной» группе Tr.Gr.186, позднее он воевал на западном фронте в эскадре JG 4 и погиб в бою 7 мая 1944 года (художник Игорь Злобин).



Потери 55-го ИАП первого дня войны, летчики 1-й эскадрильи: пилот младший лейтенант Александр Матвеевич Суров, командир звена младший лейтенант Константин Игнатьевич Миронов и адъютант эскадрильи лейтенант Семен Яковлевич Овчинников (снимки разного времени, звания и должности приведены на 22 июня 1941 года).

ЧАСТЬ 2. 1944 ГОД – ОСВОБОЖДЕНИЕ

Глава 1. Военное небо Молдавии – 1944 год

Весной и летом 1944 года в небе Молдавии и Румынии воевало большое количество прославленных советских лётчиков, которые служили в авиационных соединениях 2-го и 3-го Украинских фронтов, военно-воздушных силах Черноморского флота. В данной книге публикуются фотографии около 200 Героев Советского Союза, которые получили это высокое звание, в том числе и за подвиги, совершённые в военном небе Молдавии в 1944 году.

Освобождение Советской Молдавии проходило в несколько этапов. В марте – апреле 1944 года в ходе Уманско-Ботошанской и Одесской наступательных операций были освобождены левобережье Днестра, север МССР, и советские войска вошли на территорию Румынии севернее Ясс. С мая 1944 года Красная Армия в этом районе перешла к оборонительным боям и подготовке к новой наступательной операции. Полностью Молдавия была освобождена от фашистской оккупации в ходе Ясско-Кишинёвской стратегической наступательной операции 20 – 29 августа 1944 года.

Следует отметить, что в конце мая и начале июня 1944 года в небе Румынии и Молдавии прошло знаменитое Ясское авиационное сражение, которое было последней попыткой немецких ассов вновь отвоевать господство в небе. Оно закончилось окончательной победой советских ассов, о чём в этой книге рассказывается, как и в официальной истории советских воздушных армий, так и в мемуарах лётчиков-героев.

О действиях советской авиации на основе официальных документов, журналов боевых действий воздушных армий подробно рассказывается в книгах С. М. Давтяна «Пятая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 5-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны», «17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены», «Действия ВВС Черноморского флота СССР в 1941 и 1944 годах». О действиях советской авиации в Ясско-Кишиневской операции подробно рассказывается в фундаментальном военно-историческом труде «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг».

Также о воздушных боях в небе Молдавии подробно рассказывают в своих воспоминаниях прославленные лётчики 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта: Покрышкин А. И., Кожедуб И. Н., Бабак И. И., Сухов К. В., Дольников Г. У., Клевцов И. В., Якименко А. Д., Драченко И. Г., Середа И. Е. и др.; герои-ассы 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта: Скоморохов Н. М., Платонов Н. Е.,

Исаенко Н., Судеец В. А.; лётчики-герои Черноморского флота Авдеев М. В., Денисов К. Д. и др.

В этом разделе книге рассказывается о различных памятных событиях связанных с подвигами советских лётчиков в небе Молдавии в 1944 году. В том числе и о нашем земляке, уроженце Молдовы Герое Советского Союза майоре Черниенко Георгии Георгиевиче, который воевал в авиации Черноморского флота.

Самым сложным при написании этого раздела книги, оказалось, составить полный список авиационных соединений и частей, которые непосредственно участвовали в боевых действиях в небе Молдавии весной и летом 1944 года. Одни полки и соединения прибывали в состав 5-й и 17-й воздушных армий, авиации Черноморского флота, другие же наоборот, переводились на другие участки боевых действий советско-германского фронта. Состав советских военно-воздушных сил на этом участке фронта менялся с марта по сентябрь 1944 года несколько раз в соответствии с оперативной обстановкой и задачами стоящими перед войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов.

К примеру, 236-я истребительная авиационная Львовская Краснознамённая дивизия (полковник Кудряшов В. Я.) была в составе 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта со 2 мая 1944 года до 12 июля. Затем была переброшена в состав 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта, где приняла активное участие во Львовско-Сандомирской наступательной операции, и даже получила почётное наименование «Львовская».

А уже 13-го августа эта истребительная дивизия опять была возвращена на 3-й Украинский фронт и уже до конца войны воевала в составе 17-й воздушной армии. Лётчики этой дивизии в ходе Ясско-Кишинёвской операции сбили половину немецких самолётов из 33 уничтоженных ассами 17-й воздушной армии в ходе этой операции. 267-й истребительный авиаполк 236-й истребительной авиадивизии приказом НКО № 0299 от 7.09.1944 г. получил почётное наименование «Нижнеднестровский», а 611-й истребительный авиаполк дивизии 16 сентября 1944 г. Указом Президиума Верховного Совета за участие в Ясско-Кишинёвской операции был награждён орденом Кутузова 3-й степени. Кстати, неоднократно менялся и состав частей самой 236-й иад, за годы войны в ней побывал 21 (!!!) истребительный и штурмовой авиаполки.

Или взять ту же знаменитую «покрышкинскую» 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию, которая в составе 5-й воздушной армии воевала с мая 1944 года. В конце мая участвовала в знаменитом Ясском авиационном сражении (последняя попытка немецкой авиации вернуть своё господство в воздухе). 8 июля 1944 г. дивизия была переброшена на 1-й Украинский фронт (где и воевала до конца войны) для участия в Львовско-Сандомирской наступательной операции. Но, тем не менее, в сложные периоды по просьбе командования 2-го Украинского фронта, несколько раз ассы 9-й гвардейской истребительной авиадивизии Александра Покрышкина оказывали помощь в боях своим коллегам из 5-й воздушной армии. Об одном из таких эпизодов пишет в своих воспоминаниях прославленный советский ас Никита Кожедуб.

Кстати, в знаменитом Ясском авиационном сражении между советскими и немецко-румынскими военно-воздушными силами, 9-я гвардейская авиадивизия Александра Покрышкина проявила себя с самой лучшей стороны. В книге «Познать себя в бою» А. И. Покрышкин вспоминает: «За неделю напряжённых воздушных боев лётчики дивизии сбили сто тридцать девять вражеских машин. Наши потери за это время составили более десяти лётчиков и до двадцати самолётов. В боях отличились многие. Клубов сбил девять самолётов. Дмитрий Глинка и Петр Гучек – по шесть, а Комельков и Дольников – по пять машин противника.

Знаменитая «покрышкинская» 9-я гвардейская истребительная авиационная дивизия воевала в небе Молдавии в 1944 году всего два месяца. В воздушных боях здесь себя ярко проявили такие ассы – истребители, как трижды Герой Советского Союза, командир дивизии Покрышкин А. И., дважды Герои Советского Союза Глинка Д. Б., Речкалов Г. А., Клубов А. Ф. и более 20-ти Героев Советского Союза этой дивизии: из состава 16-го гвардейского иап: Горегляд Л. И., Бондаренко В. Е., Голубев Г. Г., Исаев Н. В., Искрин Н. М., Карпович В. П., Крюков П. П., Лукьянов С. И., Старчиков Н. А., Сухов К. В., Трофимов Н. Л., Труд А. И., Фёдоров А. В.; из состава 100 -го гвардейского иап: Гучёк П. И., Дольников Г. У., Бабак И. И., Шаренко В. Д., Петров М. Г.; из состава 104-го гвардейского иап: Вильямсон А. А., Вишневецкий К. Г., Девятаев М. П., Комельков М. С., Лиховид М. С.

Прославленный советский асс, первый трижды Герой Советского Союза Александр Иванович Покрышкин именно на молдавской земле, со 2 мая 1944 г. стал командиром знаменитой 9-й гвардейской истребительной авиационной Мариупольско-Берлинской ордена Ленина Краснознамённой ордена Богдана Хмельницкого дивизии, которая участвовала в Уманско-Ботошанской наступательной операции, освобождала север Молдавии и Румынии, и воевала на молдавской земле до 8 июля 1944 года (была передана во 2-ю воздушную армию на 1-й Украинский фронт вместе с 7-м истребительным авиакорпусом). Здесь же, на молдавской земле 2 июля 1944 г. молодой комдив Покрышкин получил и погоны полковника. 19 августа 1944 года после 550 боевых вылетов и 53 официально одержанных побед Александр Иванович Покрышкин стал трижды Героем Советского Союза.

Считается, что официально в годы войны Покрышкин сбил лично 59 самолётов, и 6 в группе. Если к этому добавить ещё 8 неучтённых из-за утери документов 55-го ИАП сбитых им самолётов в 1941 году, а также десятка два сбитых во время «свободной охоты» за линией фронта самолётов врага, то Александр Иванович действительно является самым результативным советским ассом. Сам Покрышкин говорил и писал в своих мемуарах о том, что сбил около 90 самолётов.

В Уманско-Ботошанской операции, а затем в четырёхмесячных воздушных боях в небе Молдавии и Румынии прославили себя лётчики 302-й истребительной авиадивизии (14-я гвардейская иад) в которой воевал прославленный советский асс-истребитель трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб. Эта истребительная авиадивизия прикрывала боевые порядки наступающих войск и переправы через реки Южный Буг,

Днестр и Прут, сопровождала части 2-го гв. бомбардировочного и 1-го гв. штурмового авиационного корпусов, а также транспортной авиации. С марта 1943 г. до июля 1944 г. дивизия уничтожила в воздушных боях более 500 самолётов противника. За проявленные отвагу, стойкость, дисциплину, организованность и героизм личного состава 2 июля 1944 года 302-я истребительная авиадивизия именно на молдавской земле была преобразована в 14-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию.

В июле – августе 1944, в период подготовки и проведения Ясско-Кишинёвской операции, дивизия прикрывала войска 7-й гв., 27-й, 52-й общевойсковых и 6-й гвардейской танковых армий. За образцовое выполнение заданий командования при овладении войсками фронта гг. Рымникул-Сэрат и Фокшаны, проявленные при этом доблесть и мужество дивизия была награждена 15 сентября 1944 года орденом Суворова 2-й степени.

На молдавской земле прославились многие лётчики 14-й гвардейской истребительной авиадивизии. В марте – августе 1944 г. в молдавском небе воевали дважды Герой Советского Союза Евстигнеев К. А., Герои Советского Союза: Дьячков А. А., Рязанцев А. Ф., Кононенко Н. Н., Жигулёнков Б. В., Брызгалов П. А., Блинов А. П., Догадайло А. Д., Мальцев К. С., Мудрецов В. Ф., Мухин А. Ф., Середа И. Е.

С марта 1944 года до конца июня на молдавской земле воевал самый результативный советский лётчик Великой Отечественной войны (64 лично сбитых самолёта врага), трижды Герой Советского Союза, командир эскадрильи 178-го гвардейского ИАП 14-й гвардейской истребительной авиадивизии гвардии капитан Иван Никитович Кожедуб. В годы войны Кожедуб совершил 330 боевых вылетов, провел 120 воздушных боев и лично сбил 64 самолета противника. Летал на самолетах Ла-5, Ла-5ФН и Ла-7.

В официальной советской историографии фигурировало 62 сбитых самолета противника, но проведенные архивные исследования показали, что Кожедуб сбил 64 самолета (по каким-то причинам отсутствовали две воздушных победы – 11 апреля 1944 года – PZL P.24 и 8 июня 1944 года – Me 109). Помимо этого, в своей автобиографии он указал, что в 1945 году сбил два американских истребителя P-51 «Мустанг», которые атаковали его с большого расстояния, приняв за немецкий самолет.

По всей вероятности, начни Иван Кожедуб войну на фронте с июня 1941 года, его счет сбитых самолетов мог быть еще больше. Однако его дебют пришелся лишь на 1943 год, а первый свой самолет будущий ас сбил в сражении на Курской дуге 6 июля. Таким образом, результативность летчика действительно поражает, всего за два военных года ему удалось довести счет своих побед до рекордного в советских ВВС.

При этом Кожедуба ни разу за всю войну не сбивали, хотя он несколько раз возвращался на аэродром на сильно поврежденном истребителе. Но последним мог бы стать уже его первый воздушный бой, который состоялся 26 марта 1943 года. Его Ла-5 был поврежден очередью немецкого истребителя, бронеспинка спасла летчика от зажигательного снаряда. А по возвращении домой его самолет обстреляла собственная зенитка, машина получила два попадания. Несмотря на это, Кожедуб сумел посадить самолет, который уже не подлежал полному восстановлению.

4 февраля 1944 года старшему лейтенанту Ивану Кожедубу было присвоено звание Героя Советского Союза, на тот момент он успел совершить 146 боевых вылетов и сбить в воздушных боях 20 самолетов противника.

В мае 1944 года командир эскадрильи капитан И. Н. Кожедуб, имевший уже 38 воздушных побед, получил новый истребитель Ла-5Ф – подарок колхозника В. В. Конева. Тот внёс свои деньги в фонд Красной Армии и попросил построить самолёт имени своего племянника, подполковника Г. Н. Конева, погибшего на фронте. Просьба патриота была выполнена и машину передали Кожедубу. Это был отличный истребитель облегчённого типа с номером «14» и надписями, выведенными белым с красной окантовкой: на левом борту – «Имени Героя Советского Союза Подполковника Конева Г. Н.», на правом – «От колхозника Конева Василия Викторовича».

На этой машине Кожедуб в течение короткого времени сбил в небе Молдавии и Румынии 8 самолётов противника (включая 4 FW-190), доведя счёт своих побед до 45. Сбил он и несколько известных немецких асов.

Так, через несколько дней после получения самолёта, на участке действия полка появилась группа немецких «охотников» на машинах, разрисованных черепами и костьми, драконами и прочими эмблемами. На них летали немецкие асы, одержавшие немало побед на Западном и Восточном фронтах. Особенно выделялась одна пара – с черепами и костьми на фюзеляжах. В активный бой они не вступали, предпочитая действовать со стороны солнца, обычно сзади сверху. Выполнив атаку, как правило, быстро скрывались.

В одном из вылетов Кожедуб вовремя заметил приближение со стороны солнца пары «охотников». Мгновенно развернувшись на 180 градусов, он бросился в атаку. Ведущий вражеской пары лобовой атаки не принял и ушёл разворотом вверх – на солнце. Ведомый же, не успев повторить маневр своего командира, поздно начал делать боевой разворот и подставил борт своего FW-190 под удар «Лавочкина». Мгновенно вписав в прицел фюзеляж вражеской машины, с намалёванными черепами и костьми, Кожедуб хладнокровно расстрелял его...

После перевода Кожедуба в другой полк, на его «именном» Ла-5Ф воевал сначала Кирилл Евстигнеев, закончивший войну с 53 личными и 3 групповыми победами и ставший дважды Героем Советского Союза, а затем – Павел Брызгалов (20 побед), ставший к концу войны Героем Советского Союза.

В конце июня 1944 года советский ас Иван Кожедуб отказался от высокой должности в штабе советских ВВС в Москве и был переведён заместителем командира в знаменитый 176-й гвардейский истребительный авиаполк «советских ассов – свободных охотников». Это авиационное подразделение, первым в Советских ВВС, в августе 1944 года получило новейшие истребители Ла-7.

К середине 1944 года гвардии капитан И. Н. Кожедуб довёл счёт боевых вылетов до 256 и сбитых самолётов противника до 48. За образцовое выполнение боевых заданий командования, мужество, отвагу и геройство, проявленные в борьбе с немецко – фашистскими захватчиками, Указом

Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года вторично был удостоен звания Героя Советского Союза.

На молдавской земле, в жаркое лето 1944 года свою вторую Золотую Звезду Героя Советского Союза получил лётчик-истребитель Гулаев Николай Дмитриевич – четвёртый по результативности советский асс. Второй медали «Золотая Звезда» командир эскадрильи 129-го гвардейского истребительного авиационного полка (205-я истребительная авиационная дивизия, 7-й истребительный авиационный корпус, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт) гвардии капитан Н. Д. Гулаев удостоен 1 июля 1944 года за 125 боевых вылетов, 42 воздушных боя, в которых лично сбил 42 самолёта противника и 5 в группе. Всего за годы Великой Отечественной войны Николай Гулаев сбил лично 55 самолётов противника и 5 – в группе, что сделало его четвёртым по результативности среди советских асов.

1 июля 1944 г. свою вторую Золотую Звезду Героя Советского Союза на молдавской земле получил друг и однополчанин Покрышкина – Григорий Андреевич Речкалов, который сегодня официально считается вторым по количеству сбитых в годы войны вражеских самолётов (61 – лично и 4 сбитых в группе). К июню 1944 года заместитель командира 16-го гвардейского истребительного полка 9-й гвардейской ИАД гвардии капитан Речкалов (стал командиром полка с 15 июля 1944 г.) совершил 415 боевых вылетов, участвовал в 112 воздушных боях и сбил лично 48 самолётов противника и 6 в группе.

Григорий Речкалов долгие годы считался третьим по результативности лётчиком-истребителем: официальная цифра в личном деле по итогам войны – 56 лично сбитых и 5 в группе самолётов противника. Но, учитывая, что в этот список не входили первые его три самолёта, сбитые им до 01.08.1941 года в небе Молдавии (при отступлении пропали документы 55-го иап), а также найденные при проверке исследователем Михаилом Быковым ещё 2-х неучтённых сбитых Речкаловым самолёта, реальное количество сбитых советским ассом самолётов врага меняется. Сегодня считается, что Речкалов в годы Великой Отечественной войны сбил 61 лично, и 4 в группе самолётов противника, и таким образом вышел на второе место по результативности. Речкалов считается самым результативным лётчиком, сбившим немецких ассов на американском истребителе Аэрокобре – 44 личные победы. В 24 года, майор Речкалов уже командовал своим родным прославленным 16-м гвардейским истребительным авиаполком (55-й иап в начале войны).

Отметился на молдавской земле и пятый по результативности советский асс, дважды Герой Советского Союза Кирилл Евстигнеев, который за годы войны официально сбил 52 лично и 3 в группе самолёта противника. 2 августа 1944 года командиру эскадрильи 240-го истребительного авиационного полка 302-й истребительной авиационной дивизии (14-я гвардейская иад со 2.07.1944 г.) 4-го истребительного авиационного корпуса (3-й гвардейский истребительный авиакорпус) 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта старшему лейтенанту Евстигнееву Кириллу Алексеевичу было присвоено первое звание Героя Советского Союза.

В молдавском небе в 1944 году также сражались такие прославленные

советские ассы как дважды Герои Советского Союза Глинка Д. Б. и Клубов А. Ф. (9-я Гв. ИАД), Колдунов А. И. (288-я ИАД) – самый результативный советский асс из числа воевавших на истребителях Як, впоследствии главный маршал авиации СССР Скоморохов Н. М. (295-я ИАД) – маршал авиации, доктор военных наук, профессор.

Особо следует отметить участие в освобождении Молдовы в 1944 году 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса под командованием генерал-майора (с 13.09.1944 г. генерал-лейтенанта) Ивана Дмитриевича Подгорного.

Подгорный в годы войны командовал полком, дивизией, а с февраля 1943 г. стал командиром 4-го истребительного авиационного корпуса, который 2-го июля 1944 года на молдавской земле был преобразован в 3-й гвардейский истребительный авиакорпус. Несмотря на командные должности, И. Д. Подгорный лично участвовал в воздушных боях, на 15 сентября 1944 года совершил 127 боевых вылетов, лично сбил 5 самолётов противника. За время войны генерал Подгорный был 18 раз персонально упомянут в благодарственных в приказах Верховного Главнокомандующего. Из них: 22 августа 1944 года. № 168 «За овладение штурмом мощными опорными пунктами обороны противника – городами Яссы, Тыргу-Фрумос, Унгены и захват более 200 других населенных пунктов»; и 31 августа 1944 года № 183 «За разгром группировки немецких войск в районе Плоешти и южнее Плоешти, вступление в город Бухарест и ликвидацию немецкой угрозы с севера столице Румынии».

В период наступательных действий войск на Ясско-Кишинёвском направлениях лётчики 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса с 20 августа по 05 сентября 1944 года произвели: 2043 боевых вылета (налёт составил 2198 часов), провели 47 воздушных боёв. В результате боевых действий корпуса уничтожено и повреждено при штурмовках окружённой группировки противника: вагонов – 20, автомашин – 141, повозок с грузами – 410, сбито самолётов противника – 99, уничтожено самолётов на аэродромах противника – 12.

Многие лётчики корпуса проявили в ходе воздушных боёв своё боевое мастерство и мужество. К примеру, в первый день начала Ясско-Кишиневской стратегической наступательной операции ярко проявил свой талант командир 150-го гвардейского истребительного авиаполка 13-й гвардейской ИАД гвардии подполковник Обозненко. Командир полка дважды за день водил за собой группы по 10 истребителей на прикрытие наземных войск в районе Ясс, дрался с несколькими группами самолетов противника. В первом вылете утром 20 августа им была разгромлена группа из 8 истребителей противника, уцелеть из которых удалось лишь трем. Лично комполка уничтожил ФВ-190.

Во втором вылете десятка наших истребителей была наведена наземным командованием на армаду из 60 бомбардировщиков под прикрытием 20 истребителей противника. Оценив обстановку, Обозненко приказал прикрывающей группе связать истребителей боем, а сам с ударной группой набросился на бомбардировщиков. В этом бою он лично уничтожил два Ю-87, а летчики, воодушевленные подвигом сво-

его командира, стремительными и мощными ударами расстроили боевой порядок врага, вынудив беспорядочно сбросить бомбовый груз. Несмотря на численное превосходство противника, группой Обозненко были сбиты 4 бомбардировщика и 3 истребителя противника, не имея при этом своих потерь. За этот подвиг, командующий 5-й воздушной армией наградил гвардии подполковника Обозненко третьим орденом Красного Знамени.

За отличия в Ясско-Кишиневской операции 3-му гвардейскому истребительному авиакорпусу было присвоено почетное наименование Ясского, а 13-я гвардейская ИАД, за образцовое выполнение боевых заданий командования в боях по овладению городами Рымникул-Сэрат и Фокшаны, и проявленные при этом доблесть и мужество, была награждена орденом Кутузова II степени.

В небе Молдовы весной и летом 1944 г. отличились такие знаменитые истребители-асы 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса как, трижды Герой Советского Союза Кожедуб И. Н., дважды Герой Советского Союза Евстегнеев К. А., Герои Советского Союза Жигулёнков Б. В., Рязанцев А. Ф., Брызгалов П. А., Василевский Е. В., Догадайло А. Д., Дьячков А. А., Егоров Н. С., Коновалов С. И., Кононенко Н. Н. Красавин К. А., Мальцев К. С., Мудрецов В. Ф., Мухин А. Ф., Носов С. В., Середа И. Е., Шаменков И. Ф., Блинов А. П.

К сожалению, во время ожесточённых воздушных сражений гибли, как молодые ещё необстрелянные лётчики, так и опытные воздушные ассы – Герои Советского Союза. 11 мая 1944 г. в воздушном бою под Бендерами погиб командир эскадрильи 995-го штурмового авиаполка 306-й штурмовой авиадивизии (9-й смешанный авиакорпус 17-й воздушной армии) лейтенант Захаров Виктор Николаевич. К этому времени Захаров был уже опытным лётчиком-штурмовиком: совершил 97 боевых вылетов, из них 67 – в качестве ведущего группы, лично провел 27 воздушных боев с вражескими истребителями. За 14 месяцев своей боевой работы лётчик уничтожил 10 танков, 6 самолётов на аэродромах и 1 в воздухе, 6 зенитных батарей, 97 автомашин, 2 склада с боеприпасами и горючим, 3 железнодорожных вагона, 22 повозки с грузами, 4 бензозаправщика и до 330 солдат и офицеров противника. Звание Героя Советского Союза Виктору Захарову было присвоено посмертно 1 июля 1944 года.

20 мая 1944 г. в воздушном бою над излучиной Днестра в районе Дубоссар с многократно превосходящими истребителями врага (20 ФВ-190 и 10 мессершмиттов против восьмёрки советских истребителей) трагически погиб смертью храбрых командир эскадрильи 31-го истребительного авиационного полка 295-й иад 9-го сак 17-й воздушной армии капитан Горбунов Николай Иванович. Этот эпизод описан в книге (отрывок публикуется в данной работе) его однополчанина, дважды Героя Советского Союза Н. М. Скоморохова. Николай Горбунов – отличный воздушный боец до этого уже представлявшийся к званию Героя Советского Союза (получил орден Александра Невского), к дню своей гибели совершил 211 боевых вылетов, участвовал в 40 воздушных боях, показывая пример бесстрашия и героизма. В воздушных боях уничтожил 15 самолётов лично и 2 в группе. 2 авгу-

ста 1944 года капитан Н. И. Горбунов был удостоен звания Герой Советского Союза. Золотая Звезда не вручена в связи с гибелью.

В день начала Ясско-Кишинёвской операции, 20 августа 1944 г. во время штурмовки вражеских артиллерийских и миномётных позиций у села Манзырь погиб Герой Советского Союза, командир эскадрильи 351-го штурмового авиаполка 306-й шад майор Зубко Пётр Наумович. Во время атаки в его самолёт попал зенитный снаряд. При пикировании на цель сбить пламя не удалось, огонь охватил кабину штурмовика, и тогда капитан Зубко повторил знаменитый подвиг лётчика Николая Гастелло – наземный таран, направив свой пылающий самолёт на вражескую батарею шестиствольных миномётов. Вот, что сказано об этом в официальных документах. «К тому времени Зубко совершил 120 боевых вылетов на штурмовку скоплений боевой техники и живой силы противника. Незадолго до гибели, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 августа 1944 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования по уничтожению живой силы и техники противника и проявленные при этом мужество и героизм» капитан Пётр Зубко был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Орден Ленина и медаль «Золотая Звезда» он получить не успел, так как 20 августа 1944 года самолёт уже майора Зубко в районе деревни Манзырь (село Лесное Тарутинского района Одесской области Украинской ССР) был подбит. Лётчик направил горящую машину на вражескую миномётную батарею, полностью уничтожив её ценой своей жизни». Подробности о подвиге лётчика-штурмовика Петра Зубко можно прочитать в книге его однополчанина Героя Советского Союза Н. Е. Платонова «Эскадрилья героев», отрывок из которой публикуется в данной работе.

Глава 2. Боевой состав авиации фронтов на 1. 08. 1944 года.

Боевой состав Советской армии на 1 августа 1944 года. Часть IV. (Январь – декабрь 1944 г.). Москва. Военное издательство, 1988.

2. 1. 5-я воздушная армия – 2-й Украинский фронт.

Всего во фронте: шак – 1, иак – 1, бад – 1, шад – 2, иад – 2, нбад – 1, рап – 1, крап – 1.

2-й штурмовой авиационный корпус (2-й шак) (3-й гвардейский штурмовой авиационный Смоленско-Будапештский Краснознамённый корпус). Командир корпуса генерал-лейтенант авиации Василий Васильевич Степичев.

В составе: 7-я гв. и 231-я шад (штурмовые авиационные дивизии), 279-я истребительная авиационная Краснознамённая дивизия (с августа 1944 года во время Ясско-Кишинёвской операции в оперативном подчинении 2-го штурмового авиационного корпуса).

С 20 августа 1944 года корпус силами 231-й шад и 7-й гвардейской шад в составе 5-й ВА принимает участие в Ясско-Кишиневской операции. Главной целью войск 2-го Украинского фронта являлось замыкание кольца вокруг кишиневской группировки противника с запада и юго-запада. Решение этой задачи возлагалось на 4-ю гвардейскую, 52-ю армии и 18-й танковый корпус, а части корпуса продолжали содействовать их наступлению.

Бомбардировочными и штурмовыми ударами авиаторы корпуса уничтожали узлы сопротивления противника и его отходившие войска, бомбили переправы, прикрывали боевые порядки наступавших войск и вели разведку.

За успешное проведение Ясско-Кишинёвской операции, за образцовое выполнение заданий командования в боях с немецко-фашистскими захватчиками, за овладение городами Орадя и Дебрецен 2-й штурмовой авиационный корпус 27.10.1944 года преобразован в 3-й гвардейский штурмовой авиационный корпус, а В. В. Степичев за умелое руководство боевой работой частей корпуса награждён орденом Кутузова 1-й степени.

7-я гвардейская штурмовая авиационная Дебреценская Краснознамённая дивизия (7-я гв. шад). Командир дивизии подполковник, с 26.10.44 г. полковник Шутеев Григорий Петрович.

В составе трёх гвардейских штурмовых авиаполков: 130, 131 и 132.

130-й гвардейский штурмовой авиационный полк (130-й гвардейский штурмовой авиационный Братиславский Краснознамённый полк (130-й гв. шап) – командир гвардии подполковник Гребень Макар Зиновьевич.

131-й гвардейский штурмовой авиационный полк (131-й гвардейский Будапештский ордена Суворова штурмовой авиационный полк) – командир гвардии майор Герб Владимир Фридрохович.

132-й гвардейский штурмовой авиационный полк (132-й гвардéйский штурмовой авиационный орденов Богдана Хмельницкого и Александра Невского полк) – командир гвардии подполковник Быков Николай Николаевич.

231-я штурмовая авиационная Рославльская дивизия (231-я шад).

231-я штурмовая авиационная дивизия, (с 27.10.1944 г. 12-я гвардейская штурмовая авиационная Рославльская Краснознамённая ордена Богдана Хмельницкого дивизия). Командир гвардии полковник Чижиков Леонид Алексеевич.

В составе трёх штурмовых авиационных полков: 568, 570 и 873 шап.

568-й штурмовой авиационный полк (187-й гвардейский штурмовой авиационный полк). командир полка подполковник Хомутов Николай Дмитриевич.

873-й штурмовой авиационный полк (188-й гвардейский штурмовой авиационный Будапештский орденов Кутузова и Александра Невского полк). Командир подполковник Валенюк Евгений Григорьевич.

570-й штурмовой авиационный полк (190 гвардейский штурмовой Будапештский орденов Суворова и Кутузова авиационный полк). Командир подполковник Мельников Иван Петрович.

279-я истребительная авиационная Краснознамённая дивизия (279-я иад с августа 1944 года во время Ясско-Кишинёвской операции, и дальше в оперативном подчинении 2-го штурмового авиационного корпуса). Командир 279-й истребительной авиационной дивизии – гвардии полковник Благовещенский Всеволод Георгиевич.

В составе четырёх истребительных авиационных полков: 92, 192, 486 и 351 иап.

92-й истребительный авиационный Краснознамённый полк (92-й иап). Командир полка – подполковник Саломатин Борис Николаевич.

192-й истребительный ордена Кутузова авиационный полк (192-й иап). Командир полка – гвардии майор Федотов Иван Яковлевич.

486-й истребительный авиационный орденов Суворова и Богдана Хмельницкого полк (486-й иап). Командир полка – Герой Советского Союза, подполковник Медведев Дмитрий Александрович.

352-й Минский ордена Суворова и Богдана Хмельницкого истребительный авиационный полк (352-й иап). Командир полка – подполковник Хара Пётр Иванович.

3-й гвардейский истребительный авиационный корпус (3-й гв. иак) – 3-й гвардейский истребительный авиационный Ясский Краснознамённый ордена Суворова корпус. Командир корпуса гвардии генерал-майор авиации (с 13 сентября 1944 года генерал-лейтенант авиации) Подгорный Иван Дмитриевич.

В составе: 13-я и 14-я гв. иад (гвардейские истребительные авиационные дивизии).

13-я гвардейская истребительная авиационная Полтавско-Алек-

сандрийская Краснознамённая ордена Кутузова дивизия (13-я гв. иад). В составе трёх истребительных авиаполков: 149, 150 и 151.

Командир дивизии – Герой Советского Союза, гвардии полковник Тараненко Иван Андреевич.

В составе трёх гвардейских истребительных авиаполков: 149, 150 и 151.

149-й гвардейский истребительный авиационный Краснознамённый полк (149-й гв. иап). Командир полка – Герой Советского Союза, гвардии подполковник Зотов Матвей Иванович.

150-й гвардейский истребительный авиационный Братиславский Краснознамённый полк (150-й гв. иап). Командир полка – гвардии подполковник Обозненко Андрей Александрович.

151-й гвардейский истребительный авиационный Венский Краснознамённый ордена Богдана Хмельницкого полк (151-й гв. иап). Командир полка – майор Равикович Эзро Маркович.

14-я гвардейская истребительная авиационная Кировоградско-Будапештская Краснознамённая ордена Суворова дивизия (14-я гв. иад). В составе трёх истребительных авиаполков: 177, 178 и 179.

Командир дивизии – гвардии полковник Юдаков Алексей Павлович.

В составе трёх гвардейских истребительных авиаполков: 177, 178 и 179.

177-й гвардейский истребительный авиационный Дебреценский ордена Суворова полк (177-й гв. иап). Командир полка – гвардии подполковник Пятаков Григорий Михайлович.

178-й гвардейский истребительный авиационный Краснознамённый ордена Богдана Хмельницкого (178-й гв. иап). Командир полка – Герой Советского Союза, гвардии подполковник Ольховский Николай Иванович.

179-й гвардейский истребительный авиационный Трансильванский ордена Суворова полк (179-й гв. иап). Командир полка – гвардии подполковник Матвиенко Степан Александрович.

218-я бомбардировочная Ясская Краснознамённая авиационная дивизия (218-я бад). Командир дивизии полковник Романов Николай Константинович.

В составе трёх бомбардировочных полков: 48, 452 и 453.

48-й ближнебомбардировочный Венский ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк. Командир полка – подполковник Колий Василий Павлович.

452-й ближнебомбардировочный Будапештский ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк. Командир – майор Постнов Михаил Дмитриевич.

453-й ближнебомбардировочный Будапештский ордена Александра Невского авиационный полк. Командир – подполковник Прокофьев Яков Прокофьевич.

312-я «Знаменская» ордена Суворова II степени ночная бомбардировочная авиационная дивизия (312-я нбад).

Командир дивизии – полковник Чанпалов Василий Павлович.

В составе четырёх ночных бомбардировочных авиаполков: 992, 930, 392 и 386.

386-й ночной бомбардировочный Новгородский ордена Кутузова

авиационный полк (386-й нбап). Командир полка – майор Яковлев Вячеслав Евгеньевич.

392-й ночной бомбардировочный Ясский авиационный полк (392-й нбап).

930-й «Комсомольский» ночной бомбардировочный Трансильванский Краснознамённый авиационный полк (930-й нбап). Командир полка – майор Чернобуров Александр Николаевич.

992-й ночной бомбардировочный Черкасский орденов Суворова и Богдана Хмельницкого авиационный полк (992-й нбап). Командир полка – полковник Девятов Николай Михайлович.

511-й отдельный разведывательный Ясский ордена Богдана Хмельницкого и Александра Невского авиационный полк/бомбардировочный авиационный полк (511-й орап). Командир полка – подполковник Берман Семён Давидович.

207-й отдельный корректировочно-разведывательный авиационный «Ясский» Краснознамённый ордена Александра Невского полк (207-й окрап). Командир полка – подполковник Комаров Георгий Георгиевич.

714-й отдельный Бухарестский ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк связи (714-й оапс). Командир полка – подполковник Сушко Фёдор Фёдорович.

95-й транспортный авиационный полк (95-й трап).

18-й авиаполк Гражданского воздушного флота (18-й ап ГВФ). Командир полка – майор Местон Б. Л.

85-й отдельный санитарный авиационный полк (85-й санап).

1001-й отдельный санитарный Будапештский авиационный полк (1001-й санап). Командир полка – подполковник Швелидзе Константин Яковлевич.

2. 2. 17-я воздушная армия – 3-й Украинский фронт.

Всего во фронте: сак – 1, шад – 2, иад – 2, нбад – 1, нбап – 1, бап – 1, рап – 1, крап – 1.

9-й смешанный авиационный Одесский корпус (9-й сак) – 28 сентября 1944 г. преобразован в 10-й штурмовой авиационный Одесский корпус. Командир корпуса – генерал-лейтенант Толстиков Олег Викторович.

В составе трёх авиационных дивизий: 136-я и 306-я шад (штурмовые авиационные дивизии) и 295-я иад (истребительная авиационная дивизия).

136-я штурмовая авиационная Нижнеднестровская ордена Суворова дивизия (136-я шад). Командир дивизии – полковник Терехов Николай Павлович.

В составе трёх штурмовых авиаполков: 210, 717 и 989 шап.

210-й штурмовой авиационный Севастопольский Краснознамённый ордена Кутузова полк (210-й шап). Командир полка – майор Кондратков Артемий Леонтьевич.

715-й штурмовой авиационный «Каменец-Подольский» Краснознамённый ордена Кутузова III степени полк (715-й шап). Командир полка – подполковник Замятин Иван Иосифович.

989-й штурмовой авиационный «Черновицкий» ордена Кутузова III степени полк. (989-й шап). Командир полка – подполковник Шуляков Григорий Иосифович.

306-я штурмовая авиационная Нижнеднепровская Краснознамённая ордена Суворова дивизия (306-я шад). Командир дивизии – полковник Иванов Александр Викторович.

В составе трёх штурмовых авиаполков: 672, 951 и 995 шап.

672-й штурмовой авиационный «Галацкий» орденов Суворова и Кутузова III степени полк (672-й шап). Командир полка – Герой Советского Союза майор Ананьин Степан Константинович.

951-й штурмовой авиационный «Нижнеднестровский» Краснознаменный ордена Суворова III степени полк (951-й шап). Командир полка гвардии майор Красночубенко Иван Тимофеевич.

995-й штурмовой авиационный «Измаильский» ордена Кутузова III степени полк (995-й шап). Командир полка – подполковник Козлов Иван Никитич.

295-я истребительная авиационная Новомосковская Краснознамённая ордена Кутузова дивизия (295-я иад). Командир дивизии – подполковник Шатилин Фёдор Семёнович.

В составе трёх истребительных авиационных полков: 31, 116 и 164-й иап.

31-й истребительный авиационный Нижнеднестровский Краснознамённый орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого полк (31-й иап). Командир полка – Герой Советского Союза, подполковник Онуфриенко Григорий Денисович.

116-й истребительный авиационный Измаильский орденов Суворова и Кутузова полк (116-й иап). Командир полка – подполковник Дмитриев Михаил Захарович.

164-й истребительный авиационный Галацкий Краснознамённый ордена Суворова полк (164-й иап). Командир полка – подполковник Мелентьев Алексей Дмитриевич.

288-я истребительная авиационная Павлоградско-Венская Краснознамённая ордена Суворова дивизия (288-я иад). Командир дивизии – Герой Советского Союза, генерал-майор Смирнов Борис Александрович.

В составе трёх истребительных авиационных полков: 659, 866 и 897 иап.

659-й истребительный авиационный Галацкий Краснознамённый орденов Суворова и Кутузова полк (659-й иап). Командир полка – подполковник Смешков Василий Мефодьевич.

866-й истребительный авиационный Измаильский ордена Суворова полк (866-й иап). Командир полка – подполковник Кузин Степан Никифорович.

897-й истребительный авиационный Кишинёвский ордена Суворова полк (897-й иап). Командир полка – подполковник Марков Алексей Михайлович.

262-я ночная бомбардировочная авиационная Лозовская Краснознамённая ордена Кутузова II степени дивизия (262-я нбад). Командир дивизии – генерал-майор авиации Белицкий Геннадий Иванович.

В составе трёх бомбардировочных полков: 370-й и 993-й ночные бап и 97-й гвардейский нбап.

370-й ночной бомбардировочный авиационный Браиловский ордена Суворова полк (370-й нбап). Командир полка – майор Васильевский Константин Яковлевич.

993-й ночной бомбардировочный авиационный Будапештский ордена Богдана Хмельницкого полк (993-й нбап). Командир полка – подполковник Гирин Сергей Васильевич.

97-й Гвардейский ночной бомбардировочный авиационный Измаильский ордена Суворова полк (97-й нбап). Командир полка – гвардии подполковник Стяжков Анатолий Васильевич.

371-й отдельный ночной бомбардировочный авиационный Криворожский полк (371-й нбап). Командир полка – майор Соколов Николай Ефимович.

449-й отдельный бомбардировочный авиационный Нижнеднестровский ордена Суворова полк (449-й бап). Командир полка – подполковник Малов Иван Иванович.

39-й отдельный разведывательный авиационный Никопольский ордена Александра Невского полк (39-й рап). Командир полка – майор Ахматов Алексей Сергеевич.

96-й отдельный корректировочный разведывательный авиационный Нижнеднестровский ордена Богдана Хмельницкого полк (96-й крап). Командир полка – подполковник Кожевников Андрей Георгиевич.

3-й отдельный санитарный авиационный полк (3-й санап).

282-й отдельный авиационный Николаевский ордена Богдана Хмельницкого полк связи (282-й оапс).

2. 3. Черноморский флот

2-я гвардейская минно-торпедная авиационная Севастопольская Краснознамённая дивизия имени Героя Советского Союза Н. А. Токарева (2-я мтад ВВС ВМФ). Командир – Герой Советского Союза, гвардии полковник Канарев Виктор Павлович.

В составе трёх авиационных полков: 5-й гвардейский мтап, 13-й гвардейский мрап и 11-й гвардейский иап.

5-й гвардейский минно-торпедный Констанцский авиационный полк (5-й мтап ВВС ВМФ). Командир полка – Герой Советского Союза, гвардии майор Буркин Михаил Иванович.

13-й гвардейский морской разведывательный авиационный Краснознамённый Констанцский полк/ дальнебомбардировочный (13-й мрап ВВС ВМФ). Командир полка – Герой Советского Союза, гвардии подполковник Мусатов Николай Алексеевич.

11-й гвардейский истребительный дважды Краснознамённый Ни-

колаевский полк (11-й иап ВВС ВМФ). Командир полка – Герой Советского Союза гвардии майор Денисов Константин Дмитриевич.

4-я истребительная авиационная дивизия ВВС ВМФ (4-я иад ВВС ВМФ). Командир – Герой Советского Союза, полковник Любимов Иван Степанович.

В составе пяти истребительных авиационных полков: 3, 6, 7, 25 и 62-й иап.

3-й истребительный авиационный полк ВВС ВМФ (3-й иап ВВС ВМФ). Командир полка – подполковник Малинов Константин Павлович.

6-й гвардейский истребительный Севастопольский дважды Краснознамённый авиационный полк (6-й гвиап ВВС ВМФ). Командир полка – Герой Советского Союза, подполковник Авдеев Михаил Васильевич.

7-й истребительный Севастопольский Краснознаменный авиационный полк (7-й иап ВВС ВМФ). Командир полка – подполковник Янковский Владимир Михайлович.

25-й истребительный Керченский дважды Краснознамённый авиационный полк ВВС ВМФ (25-й иап ВВС ВМФ). Командир полка – Герой Советского Союза, подполковник Алексеев Константин Степанович.

62-й истребительный авиационный полк (62-й иап ВВС ВМФ). Командир полка – подполковник Щербаков Николай Тимофеевич.

13-я авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков (13-я адпб ВВС ВМФ). Командир – Герой Советского Союза, полковник Корзунов Иван Егорович.

В составе трёх авиационных полков: 29 и 40-й бомбардировочные и 43-й иап.

29-й бомбардировочный Сулинский авиационный полк (29-й бап ВВС ВМФ). Командир полка – подполковник Цецорин Алексей Петрович.

40-й бомбардировочный Констанцский Краснознамённый авиационный полк (40-й бап ВВС ВМФ). Командир полка – подполковник Кирьянов Степан Степанович.

43-й истребительный Сулинский авиационный полк (43-й иап ВВС ВМФ). Командир полка – гвардии подполковник Нихамин Давид Ефимович.



Глава 3. Список руководящего состава авиационных армий, корпусов и дивизий, принимавших участие в Ясско-Кишинёвской операции.

5-я воздушная армия.

Командующий армией – генерал-полковник авиации Горюнов С. К.

Заместитель командующего армией по политчасти – генерал-майор авиации Алексеев В. И.

Начальник штаба – генерал-майор авиации, с 13. 09. 1944 г. генерал-лейтенант авиации Селезнев Н. Г.

17-я воздушная армия.

Командующий армией – генерал-полковник авиации Судец В. В.

Заместитель командующего армией по политчасти – генерал-майор авиации Толмачёв В. Н.

Начальник штаба – генерал-майор авиации Корсаков Н. М.

Авиационные корпуса.

Командир 2-го штурмового авиационного Смоленского Краснознамённого корпуса – генерал-лейтенант авиации Степичев В. В.

Командир 3-го гвардейского истребительного авиационного корпуса – гвардии генерал-майор авиации, с 13.09.1944 г. гвардии генерал-лейтенант авиации Подгорный И. Д.

Командир 9-го смешанного авиационного корпуса – генерал-лейтенант авиации Толстиков О. В.

Авиационные дивизии.

Командир 2-й гвардейской истребительной авиационной дивизии – гвардии генерал-майор авиации Пунтус И. Г.

Командир 6-й гвардейской истребительной авиационной дивизии – гвардии полковник Гейбо И. И.

– Командир 7-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии – гвардии полковник Шутеев Г. П.

Командир 10-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии – гвардии генерал-майор авиации Витрук А. Н.

Командир 13-й гвардейской истребительной авиационной дивизии – Герой Советского Союза гвардии полковник Тараненко И. А.

Командир 14-й гвардейской истребительной авиационной дивизии – гвардии полковник Юдаков А. П.

Командир 136-й штурмовой авиационной дивизии – полковник Терехов Н. П.

Командир 189-й штурмовой авиационной дивизии – Герой Советского Союза, полковник Ложечников А. А.

Командир 218-й бомбардировочной авиационной дивизии – полковник Романов Н. К.

– Командир 231-й штурмовой авиационной дивизии – гвардии полковник Чижиков Л. А.

Командир 236-й истребительной авиационной дивизии – полковник Кудряшов В. Я.

Командир 244-й бомбардировочной авиационной дивизии – подполковник Недосекин П. В.

Командир 362-й лёгкой бомбардировочной авиационной дивизии – генерал-майор авиации Белицкий Г. И.

– Командир 279-й истребительной авиационной дивизии – гвардии полковник Благовещенский В. Г.

Командир 288-й истребительной авиационной дивизии – полковник Смирнов Б. А.

Командир 295-й истребительной авиационной дивизии – полковник Шатилин Ф. С.

Командир 306-й штурмовой авиационной дивизии – полковник Иванов А. В.

Командир 312-й лёгкой бомбардировочной авиационной дивизии – гвардии полковник Чанпалов В. П.

Черноморский флот.

Командующий военно-воздушными силами Черноморского флота – генерал-лейтенант авиации Ермаченков В. В.

Командир 2-й гвардейской минно-торпедной авиационной дивизии – полковник Канарев В. П.

Командир 4-й истребительной авиационной дивизии – полковник Любимов И. С.

Командир 13-й авиационной дивизии пикирующих бомбардировщиков – подполковник, с 25.08.1944 г. полковник Корзунов И. Е.



Глава 4. Авиация в Ясско-кишиневской операции. Из книги: «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»

(Сайт «Военная литература» militera.lib.ru

Издание: Коллектив авторов. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. – М., Воениздат, 1968.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/h/vvs_us/index.html).

Часть третья. Военно-воздушные силы в период изгнания врага из пределов СССР и окончательного разгрома фашистской Германии (январь 1944 г.— май 1945 г.).

Глава 15. Авиация в Ясско-кишиневской операции.

(Страницы: [331 – 349]. Примечания: (205-213).

В марте – апреле 1944 г. советские войска вышли на рубеж Днестра и создали выгодное охватывающее положение по отношению к немецкой группировке в районе Яссы, Кишинев. На этом рубеже противник создал глубокую и сильно укрепленную систему обороны, сосредоточил группу армий «Южная Украина», имевшую в своем составе 47 дивизий и 5 бригад, 4-й воздушный флот и 1-й авиационный корпус румын в составе 810 самолетов.

На 19 августа 1944 г. во 2-м и 3-м Украинских фронтах имелось 10 общевойсковых и 1 танковая армия, 2 танковых, 2 механизированных и 1 кавалерийский корпус, 5-я и 17-я воздушные армии, в которых насчитывалось 1759 самолетов, а с учетом авиации Черноморского флота – 2650. Таким образом, соотношение сил было 3,3: 1 в пользу советской авиации.

В соответствии с замыслом операции войска 2-го и 3-го Украинских фронтов должны были прорвать оборону противника северо-западнее Ясс, южнее Тирасполя и развивать наступление по сходящимся направлениям к району Хуши, Васлуй с целью окружения и уничтожения основных сил группы армий «Южная Украина».

Войскам двух фронтов и Черноморскому флоту была поставлена задача разгромить противостоящую группировку, ликвидировать ясско-кишиневский плацдарм, выйти в центральные районы Румынии и тем самым вывести ее из войны.

В соответствии с решениями командующих фронтами авиация получила следующие задачи: удерживая господство в воздухе, содействовать сухопутным войскам в период прорыва тактической зоны обороны и при развитии наступления в оперативной глубине; воспретить подход резервов и дезорганизовать [332] планомерный отход немецких войск; вести воздушную разведку.

Командование 5-й воздушной армии (командующий генерал С. К. Горюнов, заместитель по политчасти генерал В. И. Алексеев, начальник штаба генерал Н. Г. Селезнёв) решило основные силы авиации применить для поддержки 27-й, 52-й общевойсковых и 6-й танковой армий, борьбу с авиацией противника в воздухе вести силами 3-го гвардейского истребительного авиационного корпуса, а на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков выделить 279-ю истребительную авиационную дивизию и один истребительный авиационный полк. Авиационная подготовка не планировалась, и действия авиации предусматривались с момента перехода сухопутных войск в атаку. План боевых действий воздушной армии был составлен на первые три дня операции, согласно которому намечалось совершить более 4 тыс. самолетовылетов.

Решением командования 17-й воздушной армии (командующий генерал В. А. Судец, заместитель по политчасти генерал В. Н. Толмачев, начальник штаба генерал Н. М. Корсаков) предусматривалось основными силами авиации поддерживать 37-ю и 46-ю армии в период прорыва обороны противника на направлении главного удара фронта. В дальнейшем, с вводом в сражение 4-го и 7-го механизированных корпусов, обеспечить их прикрытие и поддержку истребительной и штурмовой авиацией. Всего на первые три дня планировалось 7980 самолетовылетов.

В подготовительный период воздушная разведка вскрыла оборонительные сооружения противника и вероятные маршруты движения танковых соединений в глубине его обороны. Воздушные разведчики 5-й и 17-й воздушных армий сфотографировали 104 913 кв. км площади. В результате воздушного фотографирования были подготовлены, размножены фотопланшеты и разосланы командирам танковых частей и подразделений. Полученные от авиации разведданные позволили командованию фронтов и армий довольно точно оценить создавшуюся перед операцией обстановку и принять правильное решение. [333]

Части и подразделения авиационного тыла построили новые аэродромы в небольшом удалении от линии фронта, реконструировали взлетно-посадочные полосы многих аэродромов и подготовили на них укрытия для самолетов. К началу операции в границах двух фронтов имелось более 200 аэродромов, из них эксплуатировалось только 40%, а остальные использовались как ложные и аэродромы маневра.

В работе политических органов и партийных организаций обращалось внимание воинов на то, что румынский народ, так же как и многие народы Европы, попавшие под иго фашизма, не виновен в развязке войны и поэтому необходимо делать различие между немецко-фашистскими и румынскими войсками. Тем более что в составе 2-го Украинского фронта уже имелась сформированная из военнопленных румынских солдат дивизия имени Тудора Владимиреску.

* * *

Ясско-Кишиневская операция началась утром 20 августа. Войска 2-го Украинского фронта при поддержке авиации 5-й воздушной армии после артиллерийской подготовки перешли в наступление. 200 штурмовиков

полковыми группами при сопровождении истребителей атаковали огневые средства и войска противника, оборонявшиеся в полосе наступления 27-й и 52-й армий и по дорогам Тыргу – Фрумос – Роман – Яссы. В это же время бомбардировочная авиация группами по 27 самолетов при сопровождении истребителей бомбардировала опорные пункты в районе Ясс и резервы в Васлуе, задерживая их подход к полю боя.

Немецкие и румынские войска были деморализованы мощными ударами нашей авиации и артиллерии. В 12 часов воздушной разведкой было установлено начало отхода вражеских войск с оборонительных позиций. Войска фронта при поддержке авиации прорвали тактическую зону обороны противника и создали условия для ввода в сражение соединений 6-й танковой армии и 18-го танкового корпуса.

В соответствии с планом на 3-м Украинском фронте до перехода войск в наступление силами 198 самолетов 17-й воздушной армии была проведена совместно с артиллерийской и авиационная подготовка атаки. Экипажи штурмовиков группами 12 – 24 самолета при сопровождении истребителей с высоты 400 – 600 м в полосе наступления 37-й и 57-й армий атаковали артиллерию и минометы на огневых позициях, уничтожали танки, разрушали узлы связи и штабы частей противника. Многие командные и наблюдательные пункты частей и соединений и узлы связи были выведены из строя, а их личный состав уничтожен. Мощные удары авиации обеспечили нашим войскам успешный прорыв оборонительных позиций на всю тактическую глубину. [334]

Одновременно экипажи бомбардировщиков активно действовали по коммуникациям, крупным железнодорожным станциям, резервам, проявляя при этом образцы мужества и героизма. Звено под командованием офицера Е. А. Мясникова, несмотря на сильный огонь зенитной артиллерии противника, нанесло меткий удар по железнодорожной станции Кайнари и на продолжительное время вывело ее из строя. В момент атаки над целью самолет Мясникова был подбит зенитными снарядами, правый двигатель выведен из строя и тяжело ранен штурман экипажа. Отважный командир выполнил боевое задание, с большим искусством и напряжением сил привел поврежденный бомбардировщик на свой аэродром.

Во второй половине дня 20 августа основные усилия авиации обеих воздушных армий направлялись на прикрытие и поддержку танковых соединений при вводе их в сражение. При этом соединения штурмовой авиации нанесли несколько сосредоточенных ударов по артиллерии и танкам противника на участке наступления частей 6-й танковой армии 2-го Украинского фронта, а в районе Тыргу-Фрумос, Войнешти небольшими группами уничтожали подходящие резервы. На других участках фронта соединения 5-й воздушной армии наносили удары по войскам противника, содействуя 27-й и 52-й армиям в преодолении оборонительных рубежей.

Истребительная авиация воздушных армий систематическим патрулированием групп самолетов в воздухе прикрывала ударные группировки войск фронтов. В районе Поду-Илоаей, Яссы группа наших истребителей в составе 10 Як-9 под командованием подполковника А. А. Обозненко была

наведена с командного пункта 3-го гвардейского истребительного авиационного корпуса на 60 бомбардировщиков, идущих под прикрытием 20 истребителей, которые пытались нанести удар по войскам 27-й армии в районе Коджяска-Ноуэ. В результате смелой и решительной атаки истребителей немецкие самолеты были рассеяны и не допущены к нашим войскам. В воздушном бою сбито 7 вражеских самолетов, а всего в этот день группа истребителей под командованием Обозненко уничтожила 12 самолетов, 3 из них сбил лично командир.

Успешными были бои групп истребителей, ведомых Героем Советского Союза майором К. А. Евстигнеевым и капитаном Н. Н. Кононенко, летчики которых в течение дня сбили 20 вражеских самолетов. В одном из боев с группой самолетов в составе 25 бомбардировщиков и 20 истребителей летчики 13-й гвардейской истребительной авиационной дивизии вынудили бомбардировщиков противника сбросить бомбы на позиции своих войск в районе Гомешти и уничтожили пять его самолетов. [335]

Командир конно-механизированной группы генерал С. И. Горшков высоко оценил боевые действия истребительной авиации 5-й воздушной армии. Он писал: «С момента ввода в сражение подвижной группы, а также действий ее в оперативной глубине истребители генерала Подгорного надежно прикрывали боевые порядки подвижных войск, давая возможность свободно маневрировать соединениям конницы и танков» (205).

В результате надежного прикрытия ударных группировок истребительной авиацией в первый день операции немецкие бомбардировщики не смогли сбросить на наши войска ни одной бомбы. В воздушных боях было уничтожено 43 немецких самолета, потери 5-й воздушной армии составляли 2 машины.

Не менее успешно вели боевые действия и летчики-истребители 17-й воздушной армии. Они надежно прикрывали с воздуха главную группировку войск фронта. Группа истребителей в составе четырех самолетов, возглавляемая старшим лейтенантом Н. М. Скомороховым, во время прикрытия войск на высоте 2 тыс. м встретила 10 истребителей, идущих с бомбами для удара по нашим войскам. Советские летчики смело атаковали и сбили два из них. Н. М. Скоморохов прибыл на фронт в декабре 1942 г. и до конца войны произвел 520 боевых вылетов, провел около 120 воздушных боев, в которых лично сбил 35 вражеских самолетов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1945 г. ему присвоено звание Героя Советского Союза, а в августе он был награжден второй медалью «Золотая Звезда».

Эффективно действовали и летчики-штурмовики. Группа Ил-2 136-й штурмовой авиационной дивизии 17-й воздушной армии во главе со старшим лейтенантом Е. Р. Игнатовым при помощи радиостанции была наведена на зарытые в землю немецкие танки, которые своим интенсивным огнем задерживали наступление подвижной группы 37-й армии. Они стремительно атаковали узел сопротивления. Произведя четыре захода, штурмовики вывели из строя несколько танков. Сопротивление немецких войск на участке Фынтина-Мускулуй, Кирнацени было сломлено. Командующий 37-й армией выразил летчикам благодарность за успешные действия.

Штурмовая авиация 5-й воздушной армии успешно поддерживала и сопровождала соединения 6-й танковой армии, которые к исходу первого дня операции передовыми частями подошли к третьей (тыловой) оборонительной полосе противника, проходившей по хребту Маре, чем были созданы предпосылки для дальнейшего быстрого развития наступления. Успешно вели наступление и передовые части 27-й армии, поддерживаемые ударами нашей авиации. В результате эффективных [336] действий сухопутных войск и авиации противник понес большие потери. Пять его дивизий были разгромлены, 3 тыс. солдат и офицеров взяты в плен.

Действия наших штурмовиков по огневым средствам и живой силе противника способствовали быстрому продвижению сухопутных войск, а удары бомбардировщиков по опорным пунктам обороны, местам сосредоточения резервов и их коммуникациям сковали их маневр и не позволили противнику своевременно ввести в бой свои резервы.

Действия нашей авиации по противнику не прекращались и в ночное время. Соединения авиации дальнего действия в течение двух ночей 20 и 21 августа совершили 143 самолето-вылета для бомбардировки железнодорожных узлов Бырлад и Романешти. Противнику был нанесен большой материальный ущерб, задержан подход резервов и воинских эшелонов, выведен из строя железнодорожный мост через реку Прут у города Галац.

В последующие дни усилия воздушных армий были направлены на поддержку наступавших войск, и особенно танковых соединений 2-го Украинского фронта. Бомбардировщики и штурмовики 5-й воздушной армии наносили удары по войскам в местах их сосредоточения, резервам и группировкам, препятствовавшим наступлению танковых соединений. 21 августа два полка штурмовиков 2-го штурмового авиационного корпуса атаковали противника в районе Феделешени, нанеся ему потери в живой силе и технике. Сопротивление его было сломлено, и 23-й танковый корпус стал успешно развивать наступление в направлении города Роман.

Штурмовики и бомбардировщики соседней 17-й воздушной армии наносили удары по отходившим войскам противника в районах Манзырь, Чага, Вознешени, Клястиц, Романешти. Особенно эффективна была атака группы летчиков под командованием Героя Советского Союза капитана Н. Н. Дьяконова по артиллерийским батареям в районе Опач, Токуз. В результате их действий артиллерийский огонь противника в этом районе был подавлен и части 37-й армии продолжали наступление.

Немецкое командование предпринимало меры и пыталось сорвать успешное наступление войск 3-го Украинского фронта. [337]

Из резерва выдвигалась 13-я танковая дивизия противника для контрудара во фланг наступавших войск 37-й армии. В связи с этим командующий фронтом генерал Ф. И. Толбухин приказал 17-й воздушной армии разгромить выдвигавшиеся резервы противника и не допустить их подхода к полю боя.

21 августа бомбардировщики, штурмовики и истребители в течение дня эшелонированными действиями атаковали подвижные войска противника в районе Чимишлия, Батырь, Таркалия. Широко применяя противотанковые авиабомбы и пулеметно-пушечный огонь, наши летчики уничтожили

большое количество войск и техники противника и сорвали его замысел. При этом с высоким эффектом произведена была атака группы штурмовиков под командованием лейтенанта А. П. Елдышева, старшего лейтенанта Е. А. Середкина, капитана К. А. Демидова и других. Особенно успешно действовала группа штурмовиков 951-го авиационного полка, возглавляемая Героем Советского Союза А. И. Кобелевым. Ведущий группы за три атаки поджег три танка врага. Следуя примеру своего командира, лейтенанты И. А. Колесниченко, С. Т. Корпачев, Б. П. Дробинин также вывели из строя по два танка. Командир авиационного корпуса генерал О. В. Толстиков объявил летчикам благодарность за отличное выполнение боевого задания.

Исключительно эффективными в этот период были действия штурмовиков 210-го авиационного полка, возглавляемого замечательным летчиком-штурмовиком Г. Ф. Сивковым. За проявленные мужество и доблесть в боях с немецко-фашистскими захватчиками в феврале 1944 г. Г. Ф. Сивкову было присвоено звание Героя Советского Союза, а 18 августа 1945 г. он был награжден второй медалью «Золотая Звезда».

Успешными были также штурмовые действия по войскам противника летчиков 866, 897 и 659-го истребительных авиационных полков 288-й истребительной авиационной дивизии. При выполнении штурмовых атак особенно отличились истребители майор В. В. Кравчук, капитаны И. Ф. Панин, А. А. Зиновьев, А. А. Копиченко, П. П. Каравай, старшие лейтенанты А. Д. Дорошенко, С. Г. Шамонов, лейтенанты И. С. Пациба и И. А. Костюшин.

В течение дня 21 августа летчиками 17-й воздушной армии было совершено более 1 тыс. самолето-вылетов, уничтожено и повреждено 25 танков, около 400 автомашин, подавлен огонь 27 полевых и зенитных артиллерийских батарей, уничтожено до 1200 солдат и офицеров противника (206). [338]

Тяжелые потери, нанесенные немецким и румынским войскам в первые дни операции, привели их к сдаче в плен. Остатки вражеских войск, преследуемые подвижными группами фронтов и ударами нашей авиации, отступали в южном направлении, стремясь переправиться через Прут в районах Поганешты, Леово, Фэлчиу. В связи с этим в районах переправ развернулись ожесточенные бои по уничтожению противника.

В этот же период не менее успешно развивались боевые действия по овладению городом Аккерман. Часть сил 3-го Украинского фронта совместно с десантом моряков при поддержке кораблей Дунайской военной флотилии, авиации 17-й воздушной армии и ВВС Черноморского флота форсировали Днестровский лиман, разгромили части 3-й армии румын и штурмом овладели городом и крепостью Аккерман. В последующие дни наши войска окружили и принудили к капитуляции 3-ю румынскую армию и несколько немецких частей.

24 августа, на пятый день операции, левофланговые армии 2-го Украинского фронта совместно с войсками 3-го Украинского фронта, поддержанные авиацией, вышли к реке Прут, завершили окружение 6-й немецкой армии южнее Кишинева и освободили столицу Молдавии.

В успешном окружении противника большая роль принадлежала авиации. Эффективно воздействуя по вражеским войскам и переправам, она

создавала благоприятные условия для наших наступавших соединений. 24 августа в 15 часов группы штурмовиков под командованием капитана В. М. Самоделкина и майора А. В. Матвеева при помощи радио были наведены командиром 2-го штурмового авиационного корпуса на группировку войск противника в районе Коту-Маре, Немцени, переправившуюся с левого берега Прута и угрожавшую тылам 2-го Украинского фронта.

В результате удара штурмовиков противнику были нанесены значительные потери, и он был задержан на данном рубеже, а подошедшие войска завершили разгром его группировки. Эффективно вели боевые действия и части 9-го смешанного авиационного корпуса в интересах войск 37-й армии, 4-го и 7-го механизированных корпусов. В течение дня летчики совершили 500 боевых вылетов. Было повреждено и [339] уничтожено более 200 автомашин, 144 повозки с грузами, 10 танков, значительное количество солдат и офицеров.

Особенно успешными были атаки штурмовиков по переправам через Прут в районе Леово, Фэлчиу, Леушени. Непрерывными ударами они разрушали действовавшие переправы и срывали их восстановление. В одном из вылетов два звена штурмовиков под командованием Героя Советского Союза старшего лейтенанта Е. А. Середкина, несмотря на сильную дымку в районе цели и сплошную завесу огня зенитной артиллерии, с первой атаки разбили деревянный мост противника в районе Леушени, а затем обрушили бомбы и пулеметно-пушечный огонь по скоплениям его войск.

Разрушение переправ через Прут и непрерывное воздействие штурмовиков по войскам около них позволили 24 августа 7-му механизированному корпусу разгромить у города Леово 10-тысячную группировку немецких войск и установить контроль за левым берегом Прута.

В результате нанесенного поражения на земле и в воздухе румынская армия и ее авиация 24 августа прекратили боевые действия против советских войск. Немецкая авиация в это время группами по 2 – 4 истребителя прикрывала переправы через Прут и отходившие войска и вела воздушную разведку. При встрече с нашими истребителями немецкие летчики уклонялись от воздушного боя.

Потерпев крупное поражение в районе Ясс и Кишинева, лишившись поддержки Румынии как союзника, немецкое командование поспешно отводило уцелевшие части в глубь страны и далее на территорию Венгрии и Болгарии. Одновременно оно стремилось вывести из окружения свои соединения в южном направлении, но планы врага были сорваны нашими войсками.

В те дни, когда основные силы 2-го Украинского фронта стремительно продвигались юго-западнее Кишинева, проводились напряженные бои по уничтожению окруженного противника. Для поддержки наших войск привлекалась вся авиация 17-й и часть сил 5-й воздушных армий. Советские летчики непрерывными штурмовыми и бомбардировочными ударами способствовали быстрому уничтожению окруженной группировки противника.

Используя благоприятную воздушную обстановку для уничтожения войск окруженной группировки, авиационное командование в качестве

штурмовиков привлекало основные силы 288-й истребительной авиационной дивизии. В течение 25 – 27 августа вылеты групп по 8 – 20 истребителей производились по вызову с командного пункта 17-й воздушной армии. Наиболее эффективно совершали штурмовые атаки летчики 866-го истребительного авиационного полка (командир подполковник С. Н. Кузин). [340]

Успешно уничтожали окруженные войска группы истребителей, возглавляемые Героями Советского Союза капитанами А. И. Колдуновым и А. А. Бондарь. Прибыв в район цели, они установили связь с радиостанцией наведения и по ее указанию совершали по 5 – 6 заходов на цель, снижаясь до бреющего полета, пулеметно-пушечным огнем истребляли противника. За эффективные действия они были удостоены благодарности командования и награждены орденами. Всего за годы войны эти отважные летчики провели много успешных воздушных боев и вдвоем уничтожили более 60 вражеских самолетов.

Боевые успехи 866-го истребительного авиационного полка были высоко оценены командованием. Приказом Верховного Главнокомандующего от 7 сентября 1944 г. ему было присвоено наименование Измаильский, 8 летчиков, которые за время войны уничтожили более 160 немецких самолетов, были удостоены звания Героя Советского Союза.

Противник предпринимал последние попытки вырваться из окружения, для чего сосредоточивал группировки в отдельных районах, пытаясь нащупать слабые места в боевых порядках советских войск. Пробиваясь к реке Прут через Сарата-Розеш, враг сумел потеснить части 4-го гвардейского механизированного корпуса и выйти в район его командного пункта. Создалось критическое положение. Командир корпуса запросил по радио помощь авиации. Через 20 минут вражеские войска были атакованы штурмовиками, управляемыми со станции наведения заместителем командира 306-й штурмовой авиационной дивизии подполковником А. В. Самохиным. Группы самолетов, возглавляемые Героями Советского Союза капитаном Н. Н. Дьяконовым, старшим лейтенантом Е. А. Середкиным и майором В. М. Михайловым, меткими ударами рассеяли и частично уничтожили прорвавшиеся группы противника, а затем подоспевшие части 4-го гвардейского механизированного корпуса завершили их разгром.

Командир этого корпуса генерал В. И. Жданов высоко оценил результаты действия авиации. Он писал командующему 17-й воздушной армией:

«За отличное содействие 4-му гвардейскому механизированному корпусу в разгроме группировки противника в районе Сарата-Розеш прошу объявить благодарность командиру 306-й штурмовой авиационной дивизии полковнику А. В. Иванову и всему летному составу вверенной ему дивизии» (207).

В течение одного дня только войска 37-й армии 3-го Украинского фронта взяли в плен до 10 тыс. солдат и офицеров. К исходу 26 августа районы окружения отдельных групп противника сократились в своих размерах и простреливались [341] артиллерийским и пулеметным огнем, вследствие чего действия нашей авиации были прекращены. 17-я воздушная армия для атак по окруженной группировке в районе Кишинева за два

дня – 25 и 26 августа – совершила 943 самолето-вылета и нанесла противнику тяжелые потери.

Боевые действия нашей авиации по уничтожению окруженных группировок юго-западнее Кишинева и в районе Хуши имели весьма существенное значение. Систематическим ведением воздушной разведки, непрерывными сильными ударами советские летчики наносили большие потери противнику, сковывали его маневр, чем оказали неоценимую поддержку в разгроме его нашими сухопутными войсками.

Существенную помощь войскам фронтов в окружении и уничтожении основных сил 6-й немецкой армии оказала и авиация дальнего действия, которая своими ударами по железнодорожным мостам, станциям и переправам через Прут затрудняла перегруппировки войск противника, нарушала их планомерный отход и форсирование реки, дезорганизовывала работу железнодорожного транспорта.

В результате господства в воздухе советской авиации и ее эффективных действий по отступавшему и окруженному противнику войска фронтов сохранили высокий темп наступления и в течение 10 – 11 суток овладели жизненно важными центрами Румынии городами Плоешти и Бухарест, разгромили вражеские группировки на юге, освободили Молдавскую ССР и Измаилскую область Украины.

Румыния, которая в течение трех с лишним лет воевала против СССР на стороне фашистской Германии, теперь вышла из войны и начала боевые действия против гитлеровских войск совместно с Красной Армией. Это положило начало новому историческому периоду в жизни румынского народа.

«Благодаря освобождению Румынии войсками доблестной Советской Армии,— говорил в своем приветственном выступлении XIX съезду Коммунистической партии Советского Союза Генеральный секретарь ЦК Румынской рабочей партии тов. Георге Георгиу-Деж,— румынский народ под руководством рабочей партии Румынии сверг власть помещиков и капиталистов, взял свою судьбу в свои собственные руки и установил в стране строй народной демократии. Таким образом, румынский народ впервые в своей истории добился подлинной свободы, независимости и государственного суверенитета» (208).

После ликвидации окруженных группировок противника в районе Кишинева и Хуши, освобождения крупного промышленного центра Плоешти и столицы Румынии Бухареста [342] Ставка ВГК 29 августа приказала 2-му Украинскому фронту развивать наступление в направлении на Турну-Северин и выйти на рубеж Быстрица, Клуж, Сибиу, а войскам 3-го Украинского фронта переправиться через Дунай и к 5 – 6 сентября выйти на румыно-болгарскую границу.

Войска 2-го Украинского фронта при поддержке авиации продолжали непрерывное наступление. Чем дальше они продвигались в глубь Румынии, тем ожесточеннее было сопротивление противника. Особенно упорные бои вели наши войска в горных проходах Центральной и Северной Румынии. Несмотря на сложность действий авиации в горных районах, значительное удаление аэродромов базирования, особенно штурмовых и

истребительных авиационных соединений, ограничения в расходовании авиационного горючего, советская авиация оказывала эффективную поддержку успешному наступлению сухопутных войск.

Немецкие войска поддерживались и прикрывались частью сил 4-го воздушного флота и венгерской авиацией, которые насчитывали в этом районе свыше 400 самолетов. С 18 по 22 сентября, когда немцы пытались захватить города Турда, Клуж, Регин, Тимишоара и Арад, их авиация проявляла высокую активность. Группами 15 – 25 бомбардировщиков при сопровождении 8 – 2 истребителей она атаковывала советские и румынские войска. Несмотря на активность вражеской авиации и базирование ее на стационарных аэродромах с достаточным запасом материальных средств, добиться господства в воздухе она не смогла.

6 сентября 1944 г. в оперативное подчинение командующего 2-м Украинским фронтом были переданы 1-я и 4-я румынские армии, 4-й армейский и 1-й авиационный корпуса общей численностью свыше 138 тыс. человек. В состав 1-го румынского авиационного корпуса, который был подчинен командующему 5-й воздушной армией, входило 7 групп общей численностью 113 самолетов различных типов.

5-я воздушная армия надежно обеспечивала с воздуха сосредоточение и развертывание войск, привлекая к выполнению боевых задач летчиков 1-го румынского авиационного корпуса. Наши летчики, поддерживая сухопутные войска на главных направлениях, успешно отражали и атаки вражеской авиации. Так, группа самолетов Ил-2 570-го штурмового авиационного полка под прикрытием истребителей 279-й авиационной дивизии, преодолев огонь зенитной артиллерии, нанесла эффективный бомбовый удар по контратакующим танкам врага, а затем огнем из пушек и реактивными снарядами причинила им большие потери. В результате эффективных действий штурмовиков и истребителей части 5-го кавалерийского корпуса заняли населенный пункт Каратна за который они вели бои. [343]

Нередко советские истребители, прикрывая сухопутные войска, вступали в бой с превосходящими силами врага, но благодаря высокому летному мастерству, беспредельной храбрости и героизму выходили победителями. Так, шестерка истребителей, ведомая капитаном Кононенко, атаковала 18 бомбардировщиков и 8 истребителей противника. Умелыми действиями она нарушила их боевой порядок и принудила бомбардировщиков сбросить бомбы на свою территорию. В этом бою летчики группы сбили шесть вражеских самолетов, из них два уничтожил ведущий, а всего в течение дня капитан Н. Н. Кононенко сбил три самолета.

Особенно эффективными были удары штурмовиков и истребителей 16 сентября, когда они уничтожили 16 танков, 3 самоходные установки и до 400 человек пехоты. После этого части противника вынуждены были прекратить контратаки.

В период ожесточенных боев наших войск за города Клуж и Тимишоара летчики 5-й воздушной армии совершили 5532 самолето-вылета, провели 74 воздушных боя, уничтожили 78 самолетов врага, потеряв 19 своих машин (209). Разгромив немецкие группировки в районах городов Клуж и

Тимишоара, войска 2-го Украинского фронта освободили большую часть центральной и западной Румынии и вышли у города Мако на территорию Венгрии.

В ходе боевых действий по освобождению Румынии зародилось и крепло боевое содружество советской и румынской армий, наших и румынских летчиков, которые в большинстве случаев базировались на одних аэродромах, тесно взаимодействовали при выполнении боевых задач. Особенно эффективными были их действия в ходе наступления 27-й советской и 4-й румынской общевойсковых и 6-й советской танковой армий на клужском направлении.

14 сентября немецкие войска контратаковали наши войска крупными силами, стремясь выбить их из города Турда. На поддержку войск были направлены советские и румынские летчики, которые нанесли мощный удар и помогли сорвать контратаку врага.

С 16 сентября 5-я воздушная армия при участии румынских летчиков активно поддерживала боевые действия 1, 2 и 4-й румынских армий на сегедском, орадеа-марском и клужском направлениях. Только 25 сентября она совершила 509 самолето-вылетов, а 1-й авиационный корпус румын в интересах советских войск совершил более 70 самолето-вылетов. В воздушных боях было сбито 15 самолетов врага, в том числе 3 уничтожили румынские летчики (210). В результате самоотверженных боевых действий советских и румынских [344] летчиков немецкая авиация не могла оказать существенного противодействия нашим наступавшим войскам. Боевые успехи румынских летчиков были отмечены благодарностью командующего 6-й гвардейской танковой армией, а наиболее отличившиеся награждены советскими орденами и медалями.

В сентябре 1944 г. авиация дальнего действия нанесла ряд сильных ударов по аэродромам, военным, промышленным центрам и узлам железных и шоссейных дорог Венгрии. На выполнение этих задач было произведено 2905 самолетовылетов и сброшено 3100 тонн бомб (211). При действиях 3-го гвардейского бомбардировочного авиационного корпуса по аэродромам, расположенным в районе Будапешта, 14 и 15 сентября было уничтожено и повреждено до 200 вражеских самолетов.

В то время как войска 2-го Украинского фронта вели ожесточенные бои с немецко-венгерскими войсками в горных проходах Карпат, войска 3-го Украинского фронта под прикрытием и при поддержке авиации 17-й воздушной армии к 6 сентября вышли на румыно-болгарскую границу. [345]

В ряде районов Болгарии в это время развернулись активные боевые действия болгарских партизан, объединенных в 1-ю дивизию народно-освободительной повстанческой армии. Дивизия была снабжена советским оружием, сброшенным на парашютах 4 сентября экипажами авиации дальнего действия и летчиками транспортного полка 17-й воздушной армии.

8 сентября войска 3-го Украинского фронта перешли государственную границу Болгарии и начали наступление в глубь страны. В это же время Черноморский флот во взаимодействии с авиацией высадил морские и

воздушные десанты в портах Варна и Бургас. Солдаты пограничных застав и гарнизонов Болгарии выходили навстречу советским войскам с приветственными транспарантами, выражая дружеские чувства к армии-освободительнице, заявляя о своей готовности совместно сражаться против немецких фашистов.

17-я воздушная армия в середине сентября, перебазировавшись на аэродромы Болгарии, приступила к боевым действиям по нарушению железнодорожных и автомобильных коммуникаций противника, идущих из Греции и Македонии по Моравской долине на Белград. В целях полного нарушения работы коммуникаций врага войсками 1-й и 2-й болгарских армий во взаимодействии с югославскими частями при поддержке советских и болгарских ВВС была проведена операция по овладению важнейшими узлами шоссейных и железных дорог – городами Ниш и Лесковац.

В начале операции советские и болгарские летчики плечом к плечу действовали по разгрому гитлеровской дивизии «Принц Евгений» в районе города Прокупле. Наступавшие болгарские войска встретили упорное сопротивление немцев. Представитель 17-й воздушной армии майор Д. Д. Сырцов по просьбе командования болгарской армии вызвал по радио штурмовиков и совместно с капитаном А. А. Зиновьевым наводил их на колонну немецких войск. Советские летчики нанесли ей большие потери, а подошедшие болгарские войска завершили ее разгром и заняли Прокупле. За умелое управление группами штурмовиков, разгромивших немецкую колонну, и помощь в успешном наступлении болгарских частей майор Д. Д. Сырцов и капитан А. А. Зиновьев были награждены болгарскими орденами.

В результате эффективных ударов советской и болгарской авиации по артиллерии, огневым точкам и живой силе противники части 2-й болгарской армии, несмотря на упорное сопротивление немцев, неблагоприятные условия местности и погоды, завершили наступление. Они перерезали основные коммуникации врага с южной группировкой, нанесли ему большие потери и овладели городами и железнодорожными узлами Ниш и Лесковац. Только в интересах 2-й болгарской [346] армии авиационные полки 17-й воздушной армии совершили 605 и болгарские ВВС 332 боевых вылета (212).

В ходе боевых действий быстро устанавливались дружеские отношения между советскими и болгарскими летчиками. Советско-болгарская дружба, уходящая своими корнями в далекое прошлое, быстро росла и крепла в совместной борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Особенно тесными отношения братской дружбы и боевого содружества стали, когда болгарские ВВС начали получать на вооружение советские боевые самолеты.

Базируясь на аэродромы Болгарии, 17-я воздушная армия оказывала поддержку не только болгарским армиям, но и партизанам и частям Народно-освободительной армии Югославии. По просьбе югославских партизан в их отряды, действовавшие в районе Алакеницы (25 км северо-восточнее Враня), был направлен офицер штаба 306-й штурмовой авиационной дивизии майор И. И. Дмитренко. По его вызову штурмовики 22 сентя-

бря наносили удары по окруженному немецкому гарнизону в Алакеницы.

Значительную поддержку наша авиация оказала левофланговому [347] 75-му стрелковому корпусу 2-го Украинского фронта, который 22 сентября форсировал Дунай у Оршова-Слабина и овладел важным плацдармом в излучине реки. Несмотря на сложные метеорологические условия, летчики 9-го смешанного авиационного корпуса нанесли противнику ощутимый урон. Они помогли нашим войскам отразить контратаки превосходящих сил немцев, укрепить свою оборону, выиграть время, а затем совместно с войсками 57-й армии 3-го Украинского фронта разгромить врага в этом районе.

Авиационные соединения 17-й воздушной армии поддерживали войска 3-го Украинского фронта, 1, 2 и 4-й болгарских армий и выполняли задачи в интересах югославских войск.

* * *

В ходе Ясско-Кишиневской наступательной операции войска 2-го и 3-го Украинских фронтов при поддержке воздушных армий, авиации дальнего действия и военно-морского флота разгромили основные силы группы армий «Южная Украина». Потери противника только убитыми и пленными составили 256 тыс. солдат и офицеров. Итоги операции имели огромное политическое значение. Румыния и Болгария вышли из войны на стороне фашистской Германии и объявили ей войну. Создались благоприятные условия для освобождения народов Венгрии, Чехословакии и Югославии и усиления народно-освободительной войны на территории Греции и Албании.

5-я и 17-я воздушные армии оказали значительную поддержку сухопутным войскам в развитии ими стремительного наступления, быстрого окружения и уничтожения противника. За 40 дней боевых действий летчики воздушных армий совершили более 20 тыс. самолето-вылетов, нанесли тяжелые потери живой силе и технике противника, уничтожили 241 самолет.

Командование и штабы воздушных армий получили богатый опыт в организации взаимодействия и совместных действий с авиацией Черноморского флота, авиацией дальнего действия, а также с румынской и болгарской авиацией. Объединение усилий различных видов авиации для совместного выполнения главных задач войсками фронтов оказало существенное влияние на ход и успешное завершение разгрома противника.

Справился со своими задачами по обеспечению боевых действий авиации и тыл воздушных армий. Личный состав его работал с полной отдачей сил и высоким сознанием своего воинского долга. В условиях значительного удаления [348] базирования авиации от баз снабжения, достигавшего порой 800 км, тылы 5-й и 17-й воздушных армий, используя воздушный транспорт, обеспечили бесперебойную боевую деятельность авиационных частей. За 40 дней операции тыловые органы двух воздушных армий перебросили авиационным частям 10500 тонн горючего, 3500 тонн боеприпасов и большое количество других видов снабжения (213).

В этой операции советская авиация являлась одним из важных факторов достижения победы над врагом. Командование, политорганы, штабы, службы получили богатый опыт по обеспечению успешных действий авиации, который способствовал дальнейшему развитию оперативного искусства ВВС и тактики родов авиации. [349]

ПРИМЕЧАНИЯ.

{205} Архив МО СССР, ф. 327, оп. 352660, д. 13, л. 35.

{206} Архив МО СССР, ф. 327, оп. 248891 (газета «Защитник Отечества»).

{207} Архив МО СССР, ф. 370, оп. 455221, д. 5, лл. 39, 40.

{208} «Правда», 10 октября 1952 г.

{209} Архив МО СССР, ф. 327, оп. 4999, д. 223, лл. 1—76.

{210} Там же, лл. 45—50.

{211} Архив МО СССР, ф. АДД, оп. 362906, д. 1, лл. 21—30.

{212} Архив МО СССР, ф. 370, оп. 2900, д. 752, лл. 10—60.

{213} Архив МО СССР, ф. 370, оп. 6550, д. 88, лл. 211, 216 и 224—305; 327, оп. 4999, д. 82, лл. 52—63; ф. 327, оп. 4990, д. 244, лл. 4—14.



Глава 5. Авиационные соединения и части, удостоенные правительственных наград и почётных наименований за образцовое выполнение заданий командования в ходе Ясско-Кишинёвской операции

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 сентября 1944 года за образцовое выполнение заданий командования при прорыве обороны южнее города Бендеры, а также за овладение городом Кишинёвом и проявленные при этом доблесть и мужество награждены:

Орденом Богдана Хмельницкого II степени

– 282 отдельный авиационный Николаевский полк связи.

Орденом Красной Звезды

– 217 батальон аэродромного обслуживания;

– 465 батальон аэродромного обслуживания;

– 687 батальон аэродромного обслуживания.

Авиационные соединения и части, удостоенные за образцовое выполнение заданий командования в ходе Ясско-Кишинёвской операции почётных наименований «Нижнеднестровские» и «Кишинёвские».

Приказом ВГК от 7 сентября 1944 года соединениям и частям 3-го Украинского фронта, отличившимся в боях при прорыве обороны противника южнее Бендеры и за овладение городом Кишинёв присвоены наименования:

«Нижнеднестровских»:

– 136 штурмовой авиационной дивизии;

– 189 штурмовой авиационной дивизии;

– 31 истребительной авиационной дивизии;

– 48 отдельному гвардейскому разведывательному авиационному полку Главного Командования;

– 96 отдельному корректировочно-разведывательному авиационному полку;

– 267 истребительному авиационному Краснознамённому полку;

– 449 дальнебомбардировочному полку;

– 951 штурмовому авиационному полку.

«Кишинёвских»:

– 897 истребительному авиационному полку.

«Измаильских»:

– 97 гвардейскому авиационному полку ночных бомбардировщиков;

– 866 истребительному авиационному полку;

– 116 истребительному авиационному полку;

– 995 штурмовому авиационному полку.

Приказом ВГК от 15 сентября 1944 года соединениям и частям 2-го Украинского фронта, отличившимся в боях при прорыве обороны противника севернее Ясс присвоены почётные наименования Ясских:

– 3 гвардейскому истребительному авиационному корпусу;

– 218 бомбардировочной авиационной дивизии;

– 511 отдельному разведывательному авиаполку;

– 207 отдельному корректировочному разведывательному авиаполку;

– 392 ночному легкобомбардировочному авиационному полку.

Указом Президиума Верховного Совета СССР, объявленном в приказе Народного комиссара обороны 29 сентября 1944 года, за образцовое выполнение боевых заданий командования в боях за овладение городами Рымникул-Сэрат и Фокшаны и проявленные при этом доблесть и мужество награждены:

Орденом Кутузова II степени

– 13-я гвардейская истребительная авиационная Полтавско-Александрийская дивизия.

Орденом Суворова II степени

– 14-я гвардейская истребительная авиационная Кировоградская дивизия.

Глава. 6. 5-я Воздушная армия



Горюнов Сергей Кондратьевич - командующий 5-й воздушной армии



Алексеев Василий Иванович - зам.командующего 5-й воздушной армии



Селезнв Николай Георгиевич - нач. штаба 5-й воздушной армии



Степичев Василий Васильевич - командир 2-го штурмового авиакорпуса



Шутеев Григорий Петрович - командир 7-й гвардейской штурмовой авиадивизии



Гребень Макар Зиновьевич - командир 130 гвардейского шап 7-й гв. шад



Герб Владимир Фридрохович - командир 131-го гвардейского шап 7-й гв. шад



Чижиков Леонид Алексеевич - командир 231-й штурмовой авиадивизии



Хомутов Николай Дмитриевич - командир 568-го шап 231-й шад

Фото командного состава 5-й воздушной армии, командиров корпусов, дивизий и полков



Валенюк Евгений Григорьевич - командир 873-го шап 231 шад



Благовещенский Всеволод Георгиевич - командир 279-й истребительной дивизии



Саломатин Борис Николаевич - командир 92-го иап 279-й истребительной авиадивизии



Федотов Иван Яковлевич - командир 192-го иап 279 -й истребительной авиадивизии



Медведев Дмитрий Александрович - командир 486-го иап 279-истребительной авиадивизии



Хара Пётр Иванович - командир 352-го иап 279-й истребительной авиадивизии



Подгорный Иван Дмитриевич - командир 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса



Тараненко Иван Андреевич - командир 13-й гвардейской истребительной авиадивизии



Зотов Матвей Иванович - командир 149-го гвардейского иап 13-й гвардейской иад



Обозненко Андрей Александрович - командир 150-го гвардейского иап 13-й гвардейской иад



Равикович Эзро Маркович - командир 151-го иап 13-й гвардейской иад.



Юдаков Алексей Павлович - командир 14-й гвардейской истребительной авиадивизии



Пятаков Григорий Михайлович - командир 177-го иап 14-й гвардейской иад



Ольховский Николай Иванович командир 178-го иап 14-й гвардейской иад



Матвиенко Степан Александрович - командир 179-го иап 14-й гвардейской авиадивизии



Романов Николай Константинович - командир 218-й бомбардировочной авиадивизии



Колий Василий Павлович - командир 48-го бап 218-й бад



Прокофьев Яков Прокофьевич - командир 453 бап 218-й бад



Чанпалов Василий Павлович - командир 312-й ночной бомбардировочной авиадивизии



Чернобуров Алексаендр Николаевич - командир 930-го нбап 312-й нбад



Девятов Николай Михайлович - командир 992-го нбап 312 нбад



Берман Семён Давидович - командир 551-го разведывательного авиаполка



Комаров Георгий Георгиевич - командир 207-го отдельного корректировочно-разведывательного авиаполка



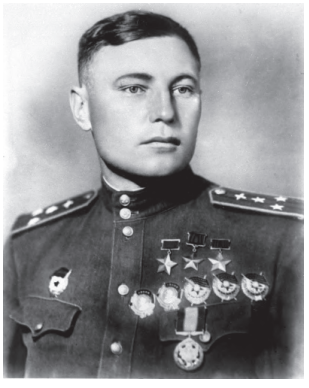
Сушко Фёдор Фёдорович - командир 714-го отдельного авиаполка связи



Швелидзе Константин Яковлевич - командир 1001 -го санитарного авиаполка



Утин Александр Васильевич - командир 7-го истребительного авиакорпуса



Покрышкин Александр Иванович - командир 9-й гвардейской истребительной авиадивизии



Глинка Борис Борисович - командир 16-го гвардейского истребительного авиаполка 9-й иад



Лукьянов Сергей Иванович - командир 100-го гвардейского истребительного авиаполка 9-й иад



Крюков Павел Павлович - командир 104-го гвардейского истребительного авиаполка 9-й иад



Грисенко Александр Иванович - командир 304-й истребительной авиадивизии 7-го иак



Сергов Алексей Иванович - командир 21-го гвардейского истребительного авиаполка 304-й иад



Кривяков Николай Кузьмич - командир 69-го гвардейского истребительного авиаполка 304-й иад



Тимофеев Сергей Иванович - командир 9-го истребительного авиаполка 304-й иад



Горегляд, Леонид Иванович - командир 205 истребительной авиадивизии 7-го иак



Оборин Александр Васильевич - командир 438-го истребительного авиаполка 205-й иад



Фигичев Валентин Алексеевич - командир 129-го гвардейского истребительного авиаполка 205-й иад



Делегей Николай Куприянович - командир 508-го исиребительного авиаполка 205-йиад



Якименко Антон Дмитриевич - командир 150-го гв. авиаполка 13-й гв. ИАД



6. 1. Давтян С. М. Пятая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 5-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны – Москва, Воениздат, 1990. Сайт «Военная литература» militera. lib.ru

Издание: Давтян С.М. Пятая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 5-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. – М.: Воениздат, 1990.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/h/davtyan/index.html

В Ясско-Кишиневской операции.

Страницы: [158 – 191]. Примечания: (1-21). – http://militera.lib.ru/h/davtyan/05.html

Зимне-весеннее наступление войск Украинских фронтов, полное освобождение Правобережной Украины и Крыма, разгром немецко-фашистской группы «Центр» в Белоруссии, успешное наступление Прибалтийских и Ленинградского фронтов против группы армий «Север», серьезное поражение группы армий «Северная Украина» на львовско-сандомирском направлении, выход советских войск на юго-западную границу СССР и перенесение боевых действий на территорию Румынии создали благоприятные предпосылки для нанесения последующих ударов по врагу на левом фланге советско-германского фронта.

Понимая это, гитлеровцы стремились во что бы то ни стало удержать Румынию в качестве своего сателлита и важнейшего стратегического плацдарма на Балканах. На рубеже Днестра немецко-фашистское командо-

вание создало глубокую и сильно укрепленную систему обороны, где сосредоточило группу армий «Южная Украина», численность которой превышала. 900 тыс. человек. На 20 августа группировка имела 47 дивизий, из них 3 танковые и 1 моторизованную, а также 5 пехотных бригад. Противник располагал 7618 орудиями и минометами (без учета реактивных минометов и орудий зенитной артиллерии), 404 танками и штурмовыми орудиями, 810 самолетами (1).

5 августа 1944 года фронты получили директиву Ставки на подготовку и проведение Ясско-Кишиневской операции. В соответствии с замыслом операции войска 2— го и 3-го Украинских фронтов должны были прорвать оборону противника северо-западнее Ясс, южнее Тирасполя и развивать наступление по сходящимся направлениям к району Хуши, Васлуй в целях окружения и уничтожения основных сил группы армий «Южная Украина», находившихся на кишиневском выступе. [158] На 19 августа 1944 года во 2-м и 3-м Украинские фронтах, действовавших на этом направлении, имелось 10 общевойсковых и 1 танковая армия, 2 танковых, 2 механизированных и 1 кавалерийский корпус, 5-я и 17-я воздушные армии, в которых насчитывалось 1759 самолетов, а с учетом авиации Черноморского флота – 2650. Таким образом, соотношение сил было 3,3: 1 в пользу советской авиации (2).

5-я воздушная армия, обеспечивавшая боевые действия 2-го Украинского фронта, располагала 3-м гвардейским истребительным авиационным корпусом (командир гвардии генерал-майор авиации И. Д. Подгорный) в составе 13-й гвардейской истребительной (гвардии полковник И. А. Тараненко) и 14-й гвардейской истребительной (гвардии полковник А. П. Юдаков) авиационных дивизий. В состав армии входил 2-й штурмовой авиационный Смоленский корпус (генерал-лейтенант авиации В. В. Степичев), включающий в себя 231-ю штурмовую (полковник Л. А. Чижиков) и 7-ю гвардейскую штурмовую (гвардии полковник Г. П. Шутеев) авиадивизии. В армии имелись также 218-я бомбардировочная (полковник Н. К. Романов), 312-я ночная легкобомбардировочная (полковник В. П. Чанпалов) авиадивизии и две отдельные части разведывательной авиации.

По приказу Ставки 5-я воздушная армия была усилена 10-й гвардейской штурмовой авиационной Воронежско-Киевской дивизией (гвардии генерал-майор авиции А. Н. Витрук).

В это же время с аэродрома Зябровка на аэродромы воздушной армии Стефанешти, Руши и Ганга перебазировалась 279-я истребительная авиационная дивизии (полковник В. Г. Благовещенский), которая должна были прикрывать боевые действия 2-го штурмового авиакорпуса.

Всего в армии в августе 1944 года насчитывалось 915 боевых самолетов, в том числе истребителей – 378, штурмовиков – 343, бомбардировщиков – 161, разведчиков и корректировщиков – 33 (3).

1-й гвардейский штурмовой, 2-й гвардейский бомбардировочный и 7-й истребительный авиакорпуса, успешно действовавшие во многих операциях, по приказу Ставки [159] были переданы во 2-ю воздушную армию генерал-полковника авиации С. А. Красовского и перебазировались на львовское направление.

Главные усилия авиации в первые дни операции направлялись на удержание господства в воздухе, содействие наземным войскам в прорыве обороны противника на направлении главного удара фронта и обеспечение ввода в прорыв подвижных групп. Авиаторам ставилась задача воспретить подход резервов, дезорганизовать отход немецко— фашистских войск и вести воздушную разведку.

Командование 5-й воздушной армии (командующий генерал-полковник авиации С. К. Горюнов, заместитель по политической части генерал-майор авиации В. И. Смирнов и начальник штаба генерал-майор авиации Н. Г. Селезнев) решило авиационную поддержку наступления войск 27-й и 52-й армий осуществить силами штурмовиков 2-го авиакорпуса и 10-й гвардейской штурмовой авиадивизии. Прикрытие наземных войск от налетов вражеской авиации, надежное сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков было возложено на 3-й гвардейский истребительный авиакорпус. Пункты управления истребительной авиацией размещались на максимально близком расстоянии к переднему краю обороны: комкора И. Д. Подгорного—в расположении войск 27-й армии, командира 13-й гвардейской истребительной авиадивизии гвардии полковника И. А. Тараненко – на КП 52-й армии.

Экипажи 218-й бомбардировочной и 312-й ночной легкобомбардировочной авиадивизий должны были уничтожать резервы противника, его артиллерийские позиции, узлы сопротивления на направлении главного удара в интересах 27-й и 52-й армий, воспрепятствовать переправе вражеских войск через Прут на участках Унгены и Фэлчиу.

Готовясь к новой наступательной операции, руководящий состав армии, офицеры штабов решили ряд неотложных вопросов. Была проведена передислокация частей, базирование авиаполков приближено к району предстоящих боевых действий. Среднее удаление аэродромов от линии боевого соприкосновения равнялось: для бомбардировщиков – 120—140 км, штурмовиков – 20—35 км, истребителей – 20—30 км, ночных легких бомбардировщиков – 15—25 км, что обеспечивало максимальное пребывание самолетов над полем боя, быстрое появление истребителей и штурмовиков над целью, наиболее эффективное [160] отражение действий авиации противника. Большинство авиаполков и дивизий были пополнены летным составом и боевой техникой до штатной численности. С вновь прибывшими летчиками, штурманами, стрелками-радистами и воздушными стрелками организована учеба по отработке упражнений боевого применения, проведены учебные воздушные бои и стрельбы по наземным целям.

На теоретических занятиях были изучены главным образом район предстоящих боевых действий, система обороны и ПВО противника, тактика вражеской авиации. Большое внимание было уделено изучению боевого опыта частей воздушной армии. Во всех авиаполках проводились групповые тактические занятия и летучки, на которых отрабатывались вопросы тактики и техники выполнения боевых заданий в условиях противодействии средств ПВО противника, взаимодействия в паре, звене и группе при отражении атак вражеской истребительной авиации, а также

взаимодействия с наземными войсками и главным образом с мотомехчастями.

10 августа состоялась односторонняя военная игра, в ходе которой были отработаны подготовка данных дли принятия решения командиром авиакорпуса (дивизии), организация взаимодействия между родами авиации с частыми и соединениями общевойсковых армий и 6— й танковой армией, а также управление авиационными корпусами на поле боя при передислокации командных пунктов. Поучительно прошло летно-тактическое учение с привлечением боевой авиации, проведенное в районе Ботошани. На нем отрабатывалось, как нужно оборудовать и организовать работу КП командира авиадивизии для руководства авиацией над полем боя, управлять авиагруппами штурмовой, бомбардировочной и истребительной авиации, осуществлять взаимодействие различных родов авиации над объектом атаки.

По плану подготовки к наступлению под руководством генерал-полковника авиации С. К. Горюнова и командующего 6-й танковой армией генерал-лейтенанта танковых войск А. Г. Кравченко за Днестром, в районе Котовска, было проведено авиационно-танковое учение, в котором приняли участие боевые и обслуживающие части всех родов авиации и соединения танковой армии В условиях, максимально приближенных к боевой обста— новке, отрабатывалась тема «Прорыв сильно укрепленной, [161] многополосной обороны и разгром основных сил противостоящего противника».

Штабом воздушной армии были разработаны планы боевого использования авиации и взаимодействия с наземными войсками, в том числе отдельно с артиллерией, графики по управлению авиацией, таблицы сигналов взаимодействия с наземными частями и соединениями. Они предусматривали полную согласованность действий авиации с наземными войсками по объектам, времени и периодам операции, концентрацию усилий авиации на решение основной задачи наземных войск на главном направлении, восполнение ударов с воздуха одного рода авиации другим, непрерывное и личное общение авиационных командиров с командирами наземных частей и соединений.

Большая работа была проделана командиром 10-й гвардейской штурмовой авиадивизии генералом А.Н. Витруком и начальником штаба 6-й танковой армии генерал-майором танковых войск Д. И. Заевым при составлении плана взаимодействия штурмовиков с танкистами. Накануне операции, когда все вопросы взаимодействия были обсуждены и согласованы, командующий 6-й танковой армией генерал А. Г. Кравченко выразил благодарность офицерам, участвовавшим в разработке плана взаимодействия авиаторов 10-й гвардейской штурмовой авиадивизии и 511-го разведывательного авиационного полка, предоставленные фотопланшеты с перспективной съемкой маршрутов наступления танковых соединений и кодированную карту по рубежам движения.

Накануне наступления на ясском и кишиневском направлениях непрерывно велась воздушная разведка. Экипажи 511-го отдельного разведывательного авиационного полка и других авиаполков в первой поло-

вине августа произвели фотографирование свыше ста тысяч квадратных километров площади, на которой базировались вражеские войска. Была вскрыта вся система обороны противника, его наземная группировка, определено базирование авиации. Аэрофотосъемка территории, занимаемой противником, не являлась чем-то новым в работе штаба воздушной армии. Ее производили и раньше, в основном с самолетов Пе-2. Однако качество снимков не совсем удовлетворяло командование фронта. Авиаторы предложили вмонтировать фотоаппараты под крылья штурмовиков Ил-2, которые обладали большей живучестью и летал на малых и предельно малых высотах. [162]

Отважные воздушные разведчики сумели заснять на фотопленку сотни километров вражеской обороны по переднему краю и в глубину, промежуточные рубежи, укрепленные полосы, переправы. Командиры частей получили наглядные фотопанорамы предстоящего пути через оборону противника на ближайшие 10 км. Особое внимание во время аэрофотосъемки было обращено на правления наступления бронетанковых войск. Для каждого из них изготовили перспективные фотопанорамы, которые были тщательно изучены всеми офицерами и механиками-водителями танков. Это придавало танкистам твердую уверенность в своевременном и точном выполнении боевой задачи. Перспективная аэрофотосъемка сыграла важную роль. Она помогла заблаговременно изучить искусственные и естественные противотанковые препятствия, систему артиллерийских позиций, дала возможность наглядно определить маневр танковых частей и подразделений в ходе боя по обходу труднопроходимых участков местности и подавлению огневых точек. При подготовке к наступлению отличились экипажи опытных воздушных разведчиков капитана А. В. Гришанова, старших лейтенантов В. Г. Завадского и Н. К. Савенкова. За несколько дней они сумели сфотографировать район базирования фашистской авиации перед фронтом и сосредоточение войск противника на направлении главного удара. Свой сотый боевой вылет на разведку тылов и войск противника совершил экипаж в составе летчика старшего лейтенанта Н. К. Савенкова, штурмана старшего лейтенанта Б. К. Опрокиднева, стрелка-радиста старшего сержанта И. П. Лузанова. Командир экипажа прибыл в 511-й разведывательный авиаполк в 1943 году сержантом. В этом же звании был и Б. К. Опрокиднев. В июле 1943 года молодой экипаж совершил первый боевой вылет на разведку, а уже в сентябре члены экипажа получили первые государственные награды. За год воздушные следопыты накопили богатый боевой опыт и стали настоящими мастерами своего дела.

Мастерски вел воздушную разведку старший лейтенант В. Г. Завадский. В одном из вылетов его экипаж обнаружил сосредоточение крупных сил противника в районе Тыргу-Фрумоса, но огнем зенитной артиллерии Пе-2 был подбит. Летчик получил легкое ранение, однако на поврежденной машине вернулся на свой аэродром, быстро пересел на другой самолет и вновь вылетел на [162] доразведку. За мужество и успешное выполнение 115 боевых вылетов на дальнюю и ближнюю разведку войск и боевой техники противника, за отличное фотографирование оборонительных ру-

бежей врага перед наступательной операцией старшему лейтенанту Владимиру Георгиевичу Завадскому вскоре после Ясско-Кишиневской операции было присвоено звание Героя Советского Союза.

Во время перспективного аэрофотографирования, осуществлявшегося в целях составления плана подавления огневых точек противника, отличились и экипажи 2-го штурмового авиакорпуса. Мастерство и отвагу показали капитаны В. С. Палагин и В. М. Самоделкин, старший лейтенант М. Е. Никитин, лейтенант И. В. Клевцов. Часто разведчики возвращались на машинах, изрешеченных пулями и снарядами, и все же снова шли на задание. Представленные воздушными разведчиками ценные сведения позволили командованию 2-го Украинского фронта глубже оценить создавшуюся обстановку и принять обоснованное решение на проведение Ясско-Кишиневской операции.

В подготовительный период большая нагрузка легла на инженерно-авиационную службу. Были доукомплектованы все технические экипажи, с высоким качеством подготовлены самолеты к выполнению боевых заданий. Инженеры, техники, механики, мотористы, оружейники трудились днем и ночью, не зная покоя и отдыха, на пределе человеческих сил, чтобы ввести в строй поврежденные самолеты и обеспечить боевую деятельность летчиков. Во всех авиаполках состоялись технические конференции по обмену опытом эксплуатации авиатехники, на которых детально обсуждались вопросы профилактического осмотра самолетов всем экипажем, практически решались вопросы регламентных работ, эксплуатации моторов на земле и в воздухе, разбирались особенности подготовки стрелково-пушечного вооружения, спецоборудования.

В 178-м гвардейском истребительном авиаполку перед техническим составом выступили опытные летчики гвардии подполковник Н. И. Ольховский, гвардии капитаны Ф. Г. Семенов, А. С. Амелин, гвардии старшие лейтенанты Б. В. Жигуленков, В. Ф. Мудрецов, И. Е. Середа, гвардии лейтенант В. Ф. Мухин. Они рассказали о том важном значении, какое имеет в воздушном бою хорошая подготовка самолета и его вооружения, призвали молодых авиаспециалистов с высоким качеством осматривать [164] авиационную технику и готовить ее к предстоящей операции.

Накануне наступления командующий армией генерал С. К. Горюнов поставил перед тылом задачи в сжатые сроки подготовить такое количество аэродромов, которое обеспечивало бы скрытное и рассредоточенное базирование авиационных частей, организовать их бесперебойное снабжение всем необходимым для боевых действий, обеспечить перебазирование авиации вслед за наступающими войсками фронта. В подготовительный период тыл воздушной армии сумел создать разветвленную аэродромную сеть. Армия имела 79 подготовленных аэродромов, из которых 35 находились на удалении 50 км от линии фронта, а остальные – не далее 120 км. 70 проц. аэродромов не эксплуатировались и были запасными на случай маневра (4). К началу операции авиачастям было подано 345 вагонов, или 2760 тонн боеприпасов.

На этом этапе напряженно трудились воины 76-го района авиационного базирования, где начальником был подполковник М. М, Фрахтман.

К началу операции тыловые части, обеспечивавшие авиационные полки 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса, на основных аэродромах создали такой запас бензина, который позволил личному составу бесперебойно обеспечивать напряженную боевую работу истребителей сначала на исходном, а затем на Ясском, Васлуйском и Бырладском аэроузлах.

Большая заслуга в решении трудных проблем обеспечения боевых действий авиационных соединений в ходе операции принадлежала начальнику тыла воздушной армии генерал-майору авиации П. М. Тараненко, офицерам тыла и районов авиационного базирования полковникам И. В. Копаеву, Г. И. Шпынову, Г. А. Ростиашвили, М. А. Короткевичу, А. П. Минасову, подполковникам Г. Н. Абаеву, И. Д. Ковдрашову, майорам А. В. Алексееву, П. П. Дашевскому, Е. Т. Соловьеву. Они вложили много сил и энергии, мобилизуя специалистов тыла на героический труд, добиваясь, чтобы авиационные полки были обеспечены всеми материально-техническими средствами, имели всегда пригодную к работе и маневру аэродромную сеть.

В армии много внимания уделялось маскировке базирования [165] авиационных частей. Еще задолго до операции командующий приказал создать широкую сеть ложных аэродромов и тщательно замаскировать действующие. Выполняя эту задачу, части тыла своими силами и средствами построили в каждом аэроузле несколько ложных аэродромов, организовали на них демонстративное сосредоточение авиации, проделали «наезженные» со всех сторон дороги. Командам бойцов и сержантов, которые обслуживали ложные аэродромы, приходилось проявлять мужество, привлекая к себе внимание противника, заставляя его сбрасывать смертоносный груз на ложные объекты, т. е. практически вызывая огонь на себя.

Чтобы создать видимость, будто воздушная армия, как и войска всего фронта, надолго обосновывается в обороне, производилась демонстративная переброска самолетов с одних аэродромов на другие, менялся характер маскировки действовавших и ложных аэродромов. Делалось все, что могло ввести гитлеровцев в заблуждение.

Партийно-политическая работа была направлена на мобилизацию личного состава частей и соединений армии в интересах лучшего выполнения боевых задач и оказания наиболее эффективной поддержки наземным войскам в наступлении. В ее основу было положено воспитание у летчиков, техников, младших авиаспециалистов, а также у личного состава обслуживающих подразделений высокого наступательного порыва и готовности, не жалея сил и самой жизни, выполнить поставленные задачи.

Незадолго до операции в воздушную армию прибыло несколько новых соединений и частей. Это обстоятельство потребовало от политорганов и партийных организаций кропотливой работы с новым пополнением по повышению боеспособности авиаэскадрилий и полков. Деятельность офицеров политотделов армии, авиакорпусов и дивизий была направлена на оказание помощи вновь прибывшим частям и соединениям. Офицеры политотдела армии майоры И. С. Дрюков, В. Г. Клещенко, А. В. Пчелин, П. А. Садовский во главе с полковником Н. М. Проценко выехали к месту

дислокации 3-го штурмового авиакорпуса, 10-й гвардейской штурмовой и 279-й истребительной авиадивизий, длительное время находились на аэродромах, изучали людей, знакомились с боеготовностью частей и соединений. Они на месте помогали устранять выявленные недочеты, проводили занятия, инструктировали политработников, парторгов и комсоргов. В [166] связи с развертыванием боевых действий за пределами Советского Союза читались лекции и доклады о военно-политическом, экономическом и географическом положении Румынии и политике Коммунистической партии и Советского правительства в отношении этой страны, о воспитании чувства уважения к свободе и национальной независимости румынского народа, о нормах и правилах поведения советского воина за рубежом родной страны. Внимание авиаторов обращалось и на то, что румынский народ, как и многие народы Европы, попавшие под иго фашизма, не виновен в развязывании войны, подчеркивалось при этом, что в составе 2-го Украинского фронта имеется сформированная из румынских солдат и граждан дивизия имени Тудора Владимиреску.

Предметом особой заботы командиров и политработников был ввод в строй пополнения. В 192-м и 486-м авиаполках 279-й истребительной авиадивизии было около 80 проц. молодых летчиков, с которыми проводились беседы на темы: «Истребители над полем боя», «Ведущий и ведомый – одно целое», «Взаимовыручка в воздушном бою». С ними обменивались опытом боевой работы бывалые воздушные бойцы, они учили их ведению воздушного боя, мастерству сопровождения штурмовиков, воспитывали на славных традициях части, героических подвигах однополчан.

Приказ Верховного Главнокомандующего, требовавший освободить советскую землю и добить фашистского зверя в его собственной берлоге, был руководящим документом в работе политорганов и партийных организаций; о задачах, поставленных в этом приказе, шел разговор на собраниях в первичных партийных и комсомольских организациях.

По инициативе политорганов проводились семинары руководящего состава полков и дивизий, где обсуждался вопрос воспитания у личного состава наступательного порыва. В 3-м гвардейском истребительном авиакорпусе на таком семинаре выступил командир 149-го гвардейского истребительного авиаполка Герой Советского Союза гвардии майор М. И. Зотов, который говорил о личном примере командира в бою. Командир 150-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии подполковник А. А. Обозненко поднял вопрос о политическом и воинском воспитании личного состава. Командир 178-го гвардейского истребительного авиаполка Герой Советского Союза гвардии подполковник Н. И. Ольховский напомнил об [167] умножении боевых традиций гвардии. Работники политотделов помогали командирам частей готовиться к докладам, которые иллюстрировались схемами, таблицами, фотографиями, многочисленными примерами и фактами из боевой деятельности летчиков армии. Командиры корпусов и дивизий, выступавшие на таких семинарах, ставили конкретные задачи перед личным составом.

Важное значение для успеха операции приобретало укрепление партийных организаций в авиаэскадрильях, полках и батальонах аэродром-

ного обслуживания. В партию принимались авиаторы, наиболее отличившиеся в боях. Только в августе 1944 года в армии в ряды ВКП(б) было принято 339 человек (5).

Важное место в работе политорганов занимала правильная расстановка коммунистов по подразделениям. На руководящую работу выдвигались наиболее подготовленные партийцы, проявившие себя в боях и напряженном труде. На семинарах обсуждались вопросы партийной работы в наступательной операции, шла речь о практике руководства коммунистами и комсомольцами, о личном примере парторга и комсорга в бою. Были проведены партийные собрания с повесткой дня: «Коммунист-фронтовик – образец в выполнении боевых приказов командования», «Состояние воспитательной работы и задачи коммунистов по ее улучшению», «Задачи партийной организации по материально-техническому обеспечению авиаполков».

В подготовке к операции активно участвовала армейская газета «Советский пилот», которую редактировал майор П. П. Дмитриев, выпускались листовки, воспитывавшие ненависть к немецко-фашистским захватчикам, призывавшие воздушных бойцов к героизму и мужеству. В газете «Советский пилот» наряду с такими материалами, как «Летчик! Мсти беспощадно немецко-фашистским захватчикам за кровь и слезы советских людей!», «Этого нельзя простить», «Враг больше не придет!», публиковались статьи очевидцев зверств, творимых фашистами, а также тех, чьи семьи пострадали в период оккупации, печатались письма из неволи, сообщения Чрезвычайной государственной комиссии, расследовавшей злодеяния немецко-фашистских захватчиков. Эти документы вызывали у авиаторов жгучую ненависть к врагу, звали их в бой. [168]

Работники политорганов много внимания уделяли батальонам аэродромного обслуживания и ремонтным органам. Они выезжали в далекие рейсы за горючим и боеприпасами, помогали тылу армии организованно и в срок производить погрузку и разгрузку транспорта. Их можно бы то встретить в районах восстановления старых и строительства новых аэродромов, где они мобилизовывали личный состав инженерных батальонов на быструю и качественную подготовку аэродромов и посадочных площадок.

17 августа было проведено совещание начальников политорганов и заместителей командиров отдельных полков по политической части. С докладом о задачах политотделов и партийных организаций выступил начальник политотдела армии полковник Н. М. Проценко. О задачах по обеспечению боевой работы рассказал заместитель командующего 5-й воздушной армией по политической части генерал-майор авиации В. И. Смирнов. После этого офицеры политотделов армии, корпусов и дивизии выехали в части, довели до личного состава приказ командующего 2-м Украинским фронтом и обращение Военного совета фронта.

20 августа во всех частях непосредственно на аэродромах перед развернутыми Боевыми Знаменами состоялись митинги. Выступавшие на них летчики, техники, механики, другие специалисты выражали единые мысли и стремления, которыми жил в то время весь личный состав- с

честью выполнить любое задание, быстрее очистить советскую землю от немецко-фашистских захватчиков Командир эскадрильи 177-го гвардейского истребительного авиаполка Герой Советского Союза гвардии капитан И. Г. Скляров заявил: «Велики злодеяния гитлеровцев на нашей земле. Мы ни на минуту не должны забывать об этом. Отлично выполняя боевые приказы, работая без устали, мы приблизим час окончательного разгрома врага» (6). Командир звена 150-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии лейтенант С. В. Носов заверил: «Личный состав нашего полка в боях по уничтожению немецко-фашистских захватчиков покажет боевое умение и мастерство» (7). Командиры авиаполков гвардии подполковники А. А. Обозненко и А. Д. Якименко призвали летчиков бить врага по-гвардейски, в бою не [169] знать усталости, приложить все свои силы для выполнения поставленных задач.

Ясско-Кишиневская операция началась утром 20 августа 1944 года. На рассвете тысячи орудий обрушили огонь на позиции врага. После артиллерийской подготовки войска 2-го Украинского фронта при поддержке авиации 5-й воздушной армии перешли в наступление. Еще не умолк грохот артиллерии и гвардейских минометов, а в воздухе послышался гул самолетов. Над фронтовым НП в сторону переднего края полковыми группами прошли 200 штурмовиков 2-го авиакорпуса и 10-й гвардейской авиадивизии под прикрытием истребителей 279-й истребительной авиадивизии. Они атаковали войска противника, оборонявшиеся в полосе наступления 27-й и 52-й армий и по дороге Тыргу-Фрумос – Роман – Яссы.

Гитлеровцы долго готовили этот участок фронта. Полосу холмов и горных кряжей, являющихся сильной естественной преградой на пути наземных войск 2-го Украинского фронта, противник укрепил железобетонными сооружениями, изрезал сетью окопов, опоясал проволочными заграждениями в несколько рядов. Через каждые 15—20 м были установлены пулеметные точки. Враг делал все, чтобы этот рубеж стал неприступным. Однако сильно укрепленная, глубоко эшелонированная оборона не выдержала удара советских войск.

Первым повел на цель большую группу штурмовиков Ил-2 командир 166-го гвардейского штурмового авиаполка гвардии майор А. Н. Войтекайтес. Противник открыл зенитный огонь, но штурмовики перешли к маневру по высоте, курсу и скорости, а специально выделенные экипажи начали подавлять огонь зениток. По артиллерийским и минометным позициям противника ударила группа штурмовиков под командованием Героя Советского Союза гвардии старшего лейтенанта Л. В. Матвеева, а основные силы авиаторов обрабатывали передний край.

Ни море зенитного огня, ни яростные атаки фашистских истребителей не заставили повернуть назад штурмовики 190-го гвардейского авиаполка во главе с командиром полка гвардии подполковником И. П. Мельниковым. Прорвавшись к цели, они мощными бомбовыми ударами метко накрывали артиллерийские и минометные батареи врага, а затем, разделившись на четверки, пулеметно-пушечным огнем уничтожали последние препятствия, мешавшие продвижению своих наступавших во-

йск. В момент штурмовки истребители противника пытались атаковать [170] сковать, но экипажи Ил-2, искусно маневрируя, применяя ножницы и змейку, отсекая противника огнем пулеметов и пушек, отразили все их атаки. В этом бою воздушный стрелок гвардии старший сержант В. А. Абрамов сбил самолет противника.

Боевое крещение получили и молодые авиаторы. Летчик 190-го гвардейского штурмового авиаполка гвардии лейтенант Н. Н. Стробыкин, впервые возглавивший группу, настиг автоколонну противника, точно поразил ее бомбами, сфотографировал результаты работы, а затем обрушил огонь на вторую вражескую автоколонну, идущую по дороге в юго-западном направлении.

Большой урон врагу нанес командир эскадрильи гвардии капитан Б. И. Лозоренко, удостоенный впоследствии звания Героя Советского Союза. Необычно сложилась судьба этого человека, воевавшего с первых дней войны. Летом 1943 года его самолет был сбит зенитной артиллерией противника. Тяжелораненый Лозоренко попал в плен и около месяца находился в госпитале для военнопленных. По выздоровлению его готовили к отправке в Германию. Но истинный патриот Родины не смог примириться с этим. Во время следования эшелона на запад Лозоренко вместе с другими вырезал отверстие в вагоне и в районе Борисова бежал. После недолгих скитаний по тылам врага он с помощью местных жителей попал в партизанскую бригаду имени Николая Щорса, около четырех месяцев сражался на оккупированной территории. Но руки летчика тянулись к штурвалу самолета. В начале 1944 года он был вывезен через фронт. Вернувшись в свою часть и вступив в командование эскадрильей, коммунист Борис Иванович Лозоренко с еще большей ненавистью стал разить врагов.

20 августа эскадрилье Лозоренко была поставлена задача уничтожить артиллерийские батареи южнее Поду-Илоаей. Восьмерка под его командованием тремя заходами подавила огонь артиллерийской батареи, уничтожила 2 танка и 2 автомашины, без потерь вернувшись на свой аэродром.

В первые часы наступления над полем боя только от 2-го штурмового авиакорпуса действовало 15 групп штурмовиков. За 4 часа они произвели 217 самолето-вылетов, держа под непрерывным огневым воздействием узлы сопротивления и артминбатареи на всю глубину прорыва. Штурмовики отлично обработали траншеи, огневые позиции артиллерии, командные и наблюдательные пункты, [171] узлы сопротивления противника, облегчив действия наступавшей пехоте, передовые части которой ударили по ослабленной обороне врага.

Вслед за штурмовиками в направлении Тыргу-Фрумос, Яссы проследовали более 80 бомбардировщиков 218-й авиадивизии под командованием полковника Н. К. Романова в сопровождении истребителей 151-го гвардейского истребительного авиаполка и нанесли массированный бомбардировочный удар по опорным пунктам противника в южной части города Яссы. Через несколько часов 6 девяток бомбардировщиков 218-й авиадивизии, ведомые комдивом Н. К. Романовым и штурманом дивизии майором К. И. Костенко, произвели повторный вылет, сбросили в районе Васлуя 755 фугасных бомб на вражеские резервы и задержали их подход

к полю боя. В результате бомбовых ударов было уничтожено 70 танков и автомашин, вызвано 38 очагов пожара (8).

Огромная сила концентрированного удара артиллеристов, бомбардировщиков и штурмовиков с самого начала потрясла систему вражеской обороны, деморализовала войска противника. В полдень воздушные разведчики 511-го авиаполка установили, что противник начал массовый отход с передовых оборонительных рубежей. Получив эти данные, командующий фронтом генерал армии Р. Я. Малиновский решил немедленно ввести в прорыв 6-ю танковую армию генерала А. Г. Кравченко. Сотни боевых машин двинулись вперед по намеченным маршрутам. Части и соединения танковой армии к исходу первого дня операции сумели выйти к третьему оборонительному рубежу противника, проходившему по хребту Маре, чем были созданы предпосылки для дальнейшего быстрого развития наступления. С воздуха боевые действия танкистов поддерживали 10-я гвардейская штурмовая и 14-я гвардейская истребительная авиадивизии. Штурмовики нанесли несколько сосредоточенных ударов по артиллерии и танкам противника на участке наступления 6-й танковой армии в направлении Васлуй, Бырлад, Текучи, а в районе Тыргу-Фрумос, Войпешти небольшими группами уничтожили подходящие к полю боя резервы.

На других участках фронта соединения 5-й воздушной армии наносили удары по войскам противника, содействуя 27-й и 52-й армиям в преодолении оборонительных рубежей. [172] Авиационная разведка продолжала следить за резервами врага в Тыргу-Фрумосе, Васлуе и Войнешти. Как только колонны противника двинулись к району боев, генерал С. К. Горюнов перенацелил на них экипажи из авиакорпуса генерала В. В. Степичева. Несколько мощных ударов по вражеским резервам в оперативной глубине нанесли бомбардировщики полковника Н. К. Романова. Командиру 312-й ночной легкобомбардировочной авиадивизии полковнику В. П. Чанпалову была поставлена задача бомбить резервы противника и в темное время суток. Только в ночь на 21 августа экипажи этой дивизии совершили 190 самолето-вылетов и нанесли значительные потери немецко-фашистским войскам.

Летчики 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса патрулированием групп самолетов в воздухе прикрывали боевые порядки ударных группировок войск фронта, непосредственным сопровождением до цели и обратно обеспечивали боевые действия 2-го штурмового авиакорпуса, бомбардировщиков 218-й авиадивизии в разведчиков 511-го авиаполка. Кроме того, они систематически вели разведку войск противника с попутной штурмовкой его живой силы и техники перед фронтом наступавших армий. Противник в воздухе оказывал заметное сопротивление, поэтому истребителям приходилось встречаться с крупными группами вражеских самолетов и вести напряженные бои.

О наступательном порыве летчиков и их высокой организованности в воздухе и на земле, об эффективном прикрытии наземных войск и взаимной выручке в бою свидетельствуют многочисленные примеры. Группа в составе десяти Як-9 во главе с командиром 150-го гвардейского истреби-

тельного авиаполка гвардии подполковником А. А. Обозненко прикрывала наземные войска в районе Поду-Илоаей, Яссы, Вултурул, когда по рации командира 3-го гвардейского авиакорпуса поступила команда атаковать 60 бомбардировщиков Ю-87, идущих под прикрытием 20 истребителей, которые пытались нанести удар по войскам 27-й армии в районе Коджяска-Ноуэ. Ведущий подал команду и первым ринулся на вражеские бомбардировщики. В результате смелой атаки фашистские самолеты были рассеяны и не дошли до цели. В» воздушном бою было сбито 7 вражеских самолетов, 3 из них сбил лично командир авиаполка.

Еще одна десятка истребителей из 179-го гвардейского авиаполка во главе с гвардии майором С. А. Матвиенко [173] прикрывала наземные войска. В районе Тотоесчий ведущий увидел 25 бомбардировщиков Ю-88, которые намеревались бомбить войска 52-й армии. Воздушный бой был скоротечным. В первой атаке майор Матвиенко сбил ведущий «юнкерс». Результативной была и вторая атака, во время которой отличился ведомый Матвиенко. Еще три «юнкерса» уничтожили гвардии старший лейтенант А. А. Дьячков и гвардии лейтенант В. И. Поляков. Бомбардировщики, нарушив боевой порядок, рассыпались и по одному ушли на запад. В воздушном бою фашисты потеряли 5 самолетов и не смогли произвести прицельное бомбометание.

В первые минуты наступления к линии фронта повел группу Ла-5 командир эскадрильи 177-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии капитан И. Г. Скляров. В завязавшемся воздушном бок» он сбил ФВ-190, одержали победу и его ведомые гвардии лейтенант Б. М. Калинин, сбивший ФВ-190, и гвардии лейтенант А. Ф. Мухин, уничтоживший Ме-109. У Калинина это была вторая победа, у Мухина – одиннадцатая. Эффективно действовала группа истребителей, которую вел помощник командира 177-го гвардейского авиаполка гвардии капитан Н. С. Артамонов, удостоенный звания Героя Советского Союза 19 августа 1944 года. Прикрывая наземные войска, группа встретила восемь ФВ-190. Завязался воздушный бой на виражах. Удачной атакой сзади сверху с дистанции 50 м Артамонов зажег фашистский самолет. В этот момент пара «фоккеров» попыталась зайти в хвост самолета Артамонова, но ведомый командира гвардии лейтенант К. С. Мальцев вовремя заметил опасность, смело ринулся на врага и отбил атаку. Выше них вел воздушный бой гвардии младший лейтенант М. В. Бурдилов. На помощь ему поспешила пара Артамонова. Лейтенант Мальцев зашел в хвост вражеской машины и атакой сверху с короткой дистанции сбил еще один ФВ-190.

Под Яссами шли ожесточенные танковые бои. Видимость была плохой: желтая пыль, клубясь над полем боя, поднималась высоко в небо. Две четверки истребителей во главе с командиром эскадрильи 150-го гвардейского истребительного полка гвардии старшим лейтенантом Н. С. Егоровым прикрывали наземные войска.

– Внимание, подходит большая группа с запада,— передали с пункта наведения.

Скоро летчики увидели целую армаду вражеских самолетов: три девятки Ю-87 и над ними двенадцать истребителей [174] ФВ-190, прикрывав-

ших бомбардировщики. Первой своей четверке Егоров приказал атаковать «юнкерсы», во главе второй устремился навстречу вражеским истребителям. Четверо против двенадцати! Ведущий правильно оценил обстановку и принял рискованное, но верное решение. После первой атаки, когда боевой порядок противника был расстроен, он приказал второй паре атаковать бомбардировщики, а сам с ведомым врезался в группу «фокке-вульфов». Теперь уже не четверо, а двое против двенадцати! Но главное, о чем думали советские летчики, – не дать возможности гитлеровцам нанести бомбовый удар по своим войскам. Значит, основные силы надо было направить против «юнкерсов», а парой задержать вражеские истребители. Фашисты в свою очередь стремились прикрыть бомбардировщики. Все усилия они направили на то, чтобы расправиться с Егоровым и его ведомым. Фашистские летчики мешали друг другу, опасаясь поразить свои самолеты. А Егоров пользовался растерянностью и замешательством противника, атаковал смело, своевременно уходил от ударов.

Вот справа показалась пара вражеских истребителей. Николай Егоров резко взял ручку на себя, с набором высоты стал разворачивать самолет. Машины сближались на большой скорости. Гитлеровец первым дал длинную очередь, но трасса прошла выше советского самолета. Отворот – и вторая не задела. А теперь, когда самолеты разошлись, нужно воспользоваться этим, резко развернуть машину и подловить вражескую пару на развороте. Возвращаться она будет: при таком численном преимуществе гитлеровцы действуют нахально.

Егоров увеличил скорость, стал заходить в хвост ведомому, но тот резкими маневрами самолетом не давал прицелиться. Наконец комэск улучил момент, поймал противника в перекрестие прицела. Короткая очередь – и «фоккер», задымив, пошел к земле.

Горючее и боеприпасы оставались на исходе, а выходить из боя было нельзя, и Егоров пошел в лобовую атаку на следующую машину. Фашист не выдержал – отвернул в сторону, чуть не столкнувшись при этом со своим напарником. Замешательством воспользовался ведомый Егорова и сбил истребитель врага. После этого советские самолеты ушли в сторону солнца, потом со снижением к своему аэродрому. Так благодаря дерзким атакам истребители не только рассеяли группу «юнкерсов», [175] не дали им отбомбиться по танкам, но и сбили пять машин противника.

В результате надежного прикрытия ударных группировок истребительной авиацией в первый день фашистские бомбардировщики не смогли сбросить на советские войска ни одной бомбы. Советскими авиаторами было уничтожено и повреждено более 250 танков и автомашин, 32 батареи полевой и зенитной артиллерии, 14 пулеметных точек, взорвано 3 склада боеприпасов. В воздушных боях сбито 43 вражеских самолета (9). Активные действия авиаторов в значительной степени способствовали успеху наземных войск.

20 августа войска фронтов продвинулись вперед на глубину от 10 до 16 км. В течение дня враг потерял 9 дивизий. В частях противника возникла паника и растерянность. Командующий группой армий «Южная Украина» генерал Г. Фриснер в своих мемуарах об этом крупном сражении писал:

«Ни о каком планомерном и упорядоченном руководстве войсками в тех совершенно ненормальных условиях говорить, конечно, не приходилось» (10).

На второй день наступления ударная группировка 2-го Украинского фронта вела упорную борьбу за третью полосу на хребте Маре. Прикрываемые истребителями и поддерживаемые штурмовиками, в бой за Тыргу-Фрумос вступили 7-я гвардейская армия под командованием генерал-полковника М. С. Шумилова и конно-механизированная группа генерал-майора С. И. Горшкова. Противник, подтянув более десяти дивизий к району прорыва ударной группировки, несколько раз переходил в контратаки.

Немецко-фашистское командование предпринимало лихорадочные меры, пытаясь остановить советские войска, но наступательный порыв личного состава частей и соединений 2-го Украинского фронта на земле и в воздухе был неудержим. К исходу 21 августа войска 2-го Украинского фронта окончательно сокрушили оборону противника. Расширив прорыв до 65 км по фронту и до 40 км в глубину и преодолев все три оборонительные полосы, они овладели городами Яссы, Тыргу-Фрумос и Унгены и вышли на оперативный простор.

Большую роль в разгроме противника сыграли части [176] и соединения 5-й воздушной армии. Их усилия были направлены на содействие успешному продвижению пехоты, танков и артиллерии.

Экипажи 511-го разведывательного авиаполка и воздушные следопыты 3-го гвардейского авиакорпуса вели разведку поля боя, а также ближних тылов противника по линии Бакэу, Васлуй, Кишинев с целью установить направление движения, силы и состав отходивших войск. Кроме того, они наблюдали за продвижением своих передовых частей, и в частности конно-механизированной группы, быстро менявших свое местонахождение. С первого дня наступления беспрерывно находились над полем боя экипажи опытных разведчиков капитана А. В. Гришанова и старшего лейтенанта Н. К. Савенкова. Они следили за ходом сражения. Экипажи старшего лейтенанта Е. А. Панченко и лейтенанта П. В. Лунева вели наблюдение за противником на флангах наступавших армий.

Бомбардировочная авиация, чтобы не дать противнику укрепиться на промежуточных рубежах, действовала большими группами по скоплениям вражеских войск. Пять девяток бомбардировщиков 218-й авиадивизии во главе с полковником Н. К. Романовым под прикрытием истребителей нанесли массированный удар по немецко-фашистским резервам в районе Тыргу-Фрумоса. Вслед за этой группой мощный налет на укрепленный узел сопротивления Феделешени совершили экипажи 453-го бомбардировочного авиаполка (командир полка подполковник Я. П. Прокофьев, штурман полка капитан Е. А. Бартощук). Они сбросили 338 бомб различного калибра, уничтожили и повредили 30 вражеских танков и автомашин.

Летный состав 7-й гвардейской штурмовой авиадивизии гвардии полковника Г. П. Шутеева поддерживал наступательные действия войск 52-й армии и обеспечивал ввод в прорыв 18-го танкового корпуса, наносил бомбо-штурмовые удары по узлам сопротивления, уничтожал отходив-

шие на юг в направлении Васлуй, Хуши колонны боевой техники и пехоты врага. 231-я авиадивизия полковника Л. А. Чижикова продолжала сопровождать наступление войск 27-й армии и уничтожать отходившие по дорогам на юг и юго-запад войска противника. 10-я гвардейская авиадивизия, взаимодействуя с 6-й танковой армией, уничтожала колонны противника и его артиллерию в опорных пунктах в полосе движения танков в районе Негрешти, Шандрений, Думешти, штурмовала железнодорожные [177] эшелоны на станциях Хукул, Букешти, Ребрица, Скынтея и мост через реку Бырлад.

21 августа генерал-полковник авиации С. К. Горюнов получил радиограмму от командующего конно-механизированной группой генерал-майора С. И. Горшкова: «С момента ввода в сражение подвижной группы, а также ее действий в оперативной глубине истребители генерала И. Д. Подгорного (3-й гвардейский истребительный авиакорпус) надежно прикрывали боевые порядки подвижных войск, давая возможность свободно маневрировать соединениям конницы и танков» (11).

Поздно вечером 21 августа командующий 2-м Украинским фронтом получил директиву Ставки Верховного Главнокомандования, в которой указывалось, что главная задача войск 2-го и 3-го Украинских фронтов состоит в том, чтобы объединенными усилиями двух фронтов быстрее замкнуть кольцо окружения в районе Хуши, после чего сужать это кольцо в целях уничтожения и пленения кишиневской группировки противника. В директиве Ставки отмечалось, что успешное решение этой задачи откроет дорогу к основным экономическим и политическим центрам Румынии.

22 августа войска 2-го и 3-го Украинских фронтов в соответствии с директивой Ставки ВГК начали окружать кишиневскую группировку врага. По приказу командующего 2-м Украинским фронтом с утра в наступление перешла левофланговая 4-я гвардейская армия под командованием генерал-лейтенанта И. В. Галанина, которая совместно с 52-й армией и 18-м танковым корпусом действовала на внутреннем фронте окружения. 18-й танковый корпус получил задачу стремительно наступать в общем направлении на Хуши и соединиться в этом районе с войсками 3-го Украинского фронта. На внешнем фронте окружения мощный глубокий удар наносили 6-я танковая и 27-я армии. За ними продвигались войска второго эшелона фронта и фронтовые резервы. Справа, обеспечивая главную ударную группировку фронта, в трудных условиях горно-лесистой, сильно укрепленной местности наступали войска 7-й гвардейской армии генерал-полковника М. С. Шумилова и конно-механизированной группы.

Сражение разгорелось с новой силой и проходило в стремительном темпе. Летчики 5-й воздушной армии [178] наносили удары по войскам противника, уничтожали мосты и переправы на путях отхода, вели воздушные бои. 452-й бомбардировочный авиаполк во главе с подполковником А. А. Паничкиным разбомбил переправу через Прут, близ Решештия, а 453-й бомбардировочный авиаполк под командованием подполковника Я. П. Прокофьева уничтожил понтонный мост южнее Хунт.

Штурмовая авиация в течение всего дня группами под прикрытием истребителей наносила бомбоштурмовые удары по отходившим колон-

нам противника на дороге Тыргу-Фрумос – Роман, уничтожала переправы через реку Серет и скопления автомашин на переправах в районе Могоетити, Миклаушапи, Ротунда, Сарна, подавляла огонь батарей на позициях, а также подходящие из района Васлуя резервы.

Эскадрилья из 132-го гвардейского штурмового авиаполка под командованием гвардии старшего лейтенанта М. Е. Никитина в сопровождении шести истребителей прорвалась сквозь зенитный огонь и меткими бомбоштурмовыми ударами уничтожила большое количество живой силы и боевой техники на дороге Яссы – Васлуй. При выходе из последней атаки ведущий увидел восемнадцать «юнкерсов», которые шли бомбить советские войска. Надо было задержать их. В завязавшемся бою штурмовики сбили три «юнкерса». Всего группой Никитина было уничтожено пять вражеских машин.

Вот что рассказал автору о действиях штурмовиков активный участник воздушных боев под Яссами и Кишиневом Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса Л. М. Шишов:

– От снарядов небо походило на решето. Три группы штурмовиков 165-го гвардейского авиаполка маневрируют, изменяя курс, высоту и скорость. В первой группе самолетов следует заместитель командира по политической части гвардии майор А. М. Мирошкин, который, как всегда, в наиболее трудные периоды боевых действий показывает пример мужества и образцового выполнения задач.

В район станции Чиуря вышли точно, а главное, внезапно для противника. Но радио звучит команда: «Приготовиться к атаке!» Смотрю на ведомых, вижу, как они стараются выдержать свое место в боевых порядках. И вот команда «Атака!». Заговорили зенитные орудия и крупнокалиберные пулеметы гитлеровцев. Справа и слева стали появляться темно-серые шапки взрывов вражеских [179] снарядов. Значит, цель близка. Перевожу самолет в пикирование, бросаю бомбы. Ведомые моей группы поодиночке стали пикировать на железнодорожные эшелоны. Каждый из нас тщательно выбирал цель, чтобы ни одна бомба, ни один реактивный снаряд, ни одна очередь не пропадали даром. Первый же заход дал хорошие результаты: бомбы попали в середину составов.

Над станцией прошли с востока на запад, а после, набрав высоту и развернувшись на сто восемьдесят градусов, вновь спикировали и проштурмовали стоявшие эшелоны. Взрывались боеприпасы, цистерны с горючим, горели вагоны.

Задание мы выполнили успешно. Следуя к своему аэродрому, видел несколько очагов пожара на станции, уничтоженные вагоны, цистерны, орудия врага и, увы, наши самолеты, сбитые огнем зенитчиков или в воздушном бою.

Тактика действий штурмовиков непрерывно совершенствовалась. Считалось, что группа штурмовиков над целью должна действовать в боевом порядке «круг». Практика показала, что в этом случае штурмовики не в полной мере используют свои возможности, они действуют по ограниченному количеству целей. Вот почему в полках 2-го штурмового авиакорпуса и 10-й гвардейской штурмовой авиадивизии выработался

новый боевой порядок – «маневренный круг», при котором «илы» сохраняли общее направление полета, проявляя самостоятельность в поиске и атаке цели. Круг при этом расширился за счет увеличения интервала между самолетами, под воздействие штурмовиков попадало не две-три цели, а значительно больше, а в случае же появления вражеских истребителей штурмовики за несколько секунд успевали принять боевой порядок «обычный круг».

Особенностью боевых действий авиации 5-й воздушной армии в течение третьего дня наступления войск являлось повышение количества вылетов истребителей, которые вместо запланированных 190 произвели 562 самолето-вылета. Это объясняется тем, что противник, начав отход, на основных направлениях усилил прикрытие своих войск с воздуха.

В результате активных действий авиации войска 2-го Украинского фронта быстрее продвинулись вперед, громя отходившего противника. Ударами штурмовой авиации по переправам через Серет и скоплению вражеских войск у этих переправ был сорван замысел немецко-фашистского [180] командования перебросить отступавшие части и соединения на западный берег реки. Авиация 5-й воздушной армии, разрушив мосты и переправы, обеспечила войскам фронта возможность захватить большое количество пленных и трофеев.

Стремительное продвижение советских войск, особенно подвижных групп, создало угрозу захвата аэродромов противника, поэтому он был вынужден всю авиацию с аэродромов Роман, Хуши, Кишинев, Бакэу, Текучи перебазировать на аэродромы Фокшаны, Рымникул-Сэрат, Бузэу.

Итог первых трех дней наступления фронта был подведен в приказе Верховного Главнокомандующего, адресованном командующему 2-м Украинским фронтом:

«Войска 2-го Украинского фронта, перейдя в наступление, при поддержке массированных ударов артиллерии и авиации, прорвали сильную, глубоко эшелонированную оборону противника северо-западнее города Яссы и за три дня наступательных боев продвинулись вперед до 60 километров, расширив прорыв до 120 километров по фронту.

... В боях при прорыве обороны противника... отличились... летчики генерал-полковника авиации Горюнова, генерал-лейтенанта авиации Степичева, генерал-майора авиации Подгорного, генерал-майора авиации Витрука...» (12).

Мастерски и с большим эффектом действовали летчики 5-й воздушной армии. Они наносили ощутимые удары по врагу. Об этом свидетельствуют записи самих немцев в журнале боевых действий группы армий «Южная Украина». «В районе армейской группы Думитреску, – отмечено 21 августа, – неограниченное господство вражеских самолетов, из-за чего наши части несут большие потери...» (13).

Шел четвертый день операции. Действия противника характеризовались стремлением избежать окружения, обеспечить себе пути отхода. Гитлеровское командование уже не пыталось восстановить общее положение контратаками, так как его резервы были исчерпаны, сосредоточив основное внимание на отводе своих войск на запад.

Главной целью войск 2-го Украинского фронта являлось [181] замыкание кольца вокруг кишиневской группировки противника с запада и юго-запада. Решение этой задачи возлагалось на 4-ю гвардейскую, 52-ю армии и 18-й танковый корпус, а части и соединения 5-й воздушной армии продолжали содействовать их наступлению. Бомбардировочными и штурмовыми ударами авиаторы уничтожали узлы сопротивления противника и его отходившие войска, бомбили переправы, прикрывали боевые порядки наступавших войск и вели разведку.

В ночь на 23 августа три полковые группы ночных легких бомбардировщиков 312-й авиадивизии, ведомые полковником Н. М. Девятовым, майорами С. В. Илларионовым и А. И. Чернобуровым, нанесли бомбовые удары по живой силе и технике врага, отступавшим по дорогам южнее Васлуя, в районе Хуши и на станции Красна. Истребительная авиация непрерывным патрулированием прикрывала свои наземные войска в районе Тупгужей, Негрешти, Берзешти, Васлуй, сопровождала до цели и обратно группы бомбардировщиков, вела разведку войск противника в районе Тыргу-Нямц, Васлуй, Роман, Хуши,,

Напряженно действовала штурмовая авиация. Она наносила удары по войскам противника, на дорогах Коропчени – Хуши, Козия – Хуши, Тудора – Страшени, Быковец – Ниспорени, Ниспорени – Бужору. Особенно результативными были атаки шестерки штурмовиков 10-й гвардейской авиадивизии по целям на железнодорожной станции Хуши, где находилось пять вражеских эшелонов с самолетами на платформах, боеприпасами и другой боевой техникой, готовых к отправке. Экипажи штурмовиков с первого захода сбросили фугасные бомбы, потом встали в «круг» и пулеметно-пушечным огнем обстреляли эшелоны. В результате- налета в шести местах было разрушено железнодорожное полотно, сожжены три платформы с самолетами, взорван склад жидкого топлива. Противник не смог восстановить работу станции Хуши: к городу уже подходили советские передовые части.

23 августа войска 2-го Украинского фронта овладели важным узлом коммуникаций и сильным опорным пунктом обороны противника между реками Серет и Прут городом Васлуй. В приказе Верховного Главнокомандующего среди отличившихся были отмечены и летчики гвардии генерал-майора авиации А. Н. Витрука.

Высоко оцепил результаты действия авиации командующий 52-й армией генерал-лейтенант К. А. Коротеев. 23 августа он писал командующему 5-й воздушной армией: [182] «В течение трех дней наступательной операции авиация работает превосходно, умело взаимодействует с войсками. Штурмовые удары наносились своевременно и последовательно по рубежам. Истребители непрерывно патрулируют над полем боя, не допуская вражескую авиацию до наших войск. Массированные удары бомбардировщиков проведены хорошо. Действиями авиации войска армии восхищены и желают такой же четкой совместной работы» (14).

24 августа левофланговые армии 2-го Украинского фронта совместно с войсками 3-го Украинского фронта, поддержанные авиацией, вышли к реке Прут в районе Леушени, Леово, завершили окружение соединений

пяти армейских корпусов 6-й и 8-й немецких армий южнее Кишинева и освободили столицу Молдавии. В успешном окружении 18 дивизий противника – большая роль принадлежала авиаторам 5-й воздушной армии. Нанося удары по вражеским войскам и переправам, они создавали благоприятные условия для наступавших соединений. Хозяевами неба были краснозвездные «ястребки». Они не только надежно обеспечивали сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, но и непрерывно барражировали над районом боевых действий, очищая небо от вражеских самолетов.

Эффективно действовали группы штурмовиков 130-го гвардейского авиаполка под командованием гвардии капитана В. М. Самоделкина и 166-го гвардейского авиаполка во главе с опытным летчиком А. В. Матвеевым. По радио они были наведены командиром 2-го штурмового авиационного корпуса на группировку войск противника в районе Коту-Мори, Немцани, переправившуюся с левого берега Прута и угрожавшую тылам частей и соединений 2-го Украинского фронта. В результате мощного удара штурмовиков противнику были нанесены значительные потери, и он был задержан на этом рубеже, а подошедшие советские войска завершили разгром его группировки.

После этого штурмовики были перенацелены на переправы через Прут в районе Немцани, Решештий, где они разрушили переправу и разгромили скопление войск противника на дорогах к ней.

Особенно много хлопот выпало на долю тыловых подразделений и частей. В поте лица трудились автомобилисты. [183] Ежедневно они подвозили на аэродромы и склады сотни тонн различных грузов, горючего и смазочных материалов. В автотранспортных подразделениях не хватало запасных частей и резины, изношенные машины нередко ломались, однако авиационные полки работали бесперебойно, боевая работа не срывалась.

Водитель А. Ченурев в течение двух дней перевез 12 т бензина со станции, которая находилась в 150 км от обслуживаемого аэродрома. Его боевые друзья рядовые В. Шипилов и А. Зоуков за два дня сделали четыре рейса и доставили 24 т горючего. А рядовой М. Долгополов перевез в эти дни 29 т бензина. Рядовой Б. Даржанич, работая на компрессоре, своевременно наполнял баллоны сжатым воздухом и обеспечил бесперебойную работу двух авиаполков. В беседе с командиром он заявил: «Если потребуется дать еще больше баллонов, я не буду спать и часа, но обеспечу наших летчиков» (15).

Добросовестно трудились и ремонтники. Так, автосварщик рядовой И. Сторожев в дни подготовки к операции и в ходе ее проведения восстановил более 50 самолетных бензобаков, поврежденных в боях. Рядовой А. Грезипа завулканизировала более 1200 камер. Водители 176-го отдельного автотранспортного батальона не ощущали недостатка в камерах.

24 августа 1944 года 3-я румынская армия прекратила сопротивление. В этот же день Румыния вышла из войны на стороне фашистского блока и объявила войну Германии. Уже 25 августа румынская армия начала боевые действия против немецко-фашистских войск. 5-й воздушной армии затем

были подчинены румынские авиационные части, имевшие в общей сложности 139 исправных самолетов различных марок (16).

Немецко-фашистское командование, лишившись союзнической поддержки Румынии и потерпев поражение в районах Яссы и Кишинева, поспешно отводило уцелевшие части и соединения в глубь Румынии и далее на территорию Венгрии. Однако кольцо окружения вражеской группировки быстро сужалось с северо-востока, востока и юга армиями 2-го Украинского фронта, а с запада и севера – армиями 3-го Украинского фронта. [184]

Воздушная обстановка в этот период характеризовалась абсолютным господством в воздухе авиаторов 5-й воздушной армии и резким снижением активных действий со стороны авиации противника. Это объясняется тем, что гитлеровцы за первые три дня операции потеряли 114 самолетов, а стремительное продвижение советских войск вынудило противника перебазировать свою авиацию с передовых аэродромов на тыловые аэроузлы Рымникул-Сэрат, Бузэу, Текучи.

Личный состав воздушной армии содействовал наземным войскам в их дальнейшем наступлении на юг и юго-запад и уничтожении окруженной группировки противника. Авиаторы вели непрерывную воздушную разведку в интересах командования фронта и наземных армий, уточняли местонахождение своих подвижных частей и соединений. На карпатском направлении в интересах 40-й и 7-й гвардейской армий и конно-механизированной группы они действовали в направлении Пашкани, Пятра, Рымгуну, Бухус-Пятра, Бакэу-Брашов, осуществляя бомбардировку обнаруженных целей и прикрывая действия подвижных групп. На фокшанском направлении авиация помогала войскам 27, 53, 6-й гвардейской танковой армий и 18-го танкового корпуса. Штурмовики, принимавшие участие в ликвидации окруженной кишиневской группировки противника, уничтожали живую силу и боевую технику врага в районе Коту-Мори, Решештий, Ниспорени, Суручетти.

26 августа районы окружения сузились, стали простреливаться артиллерийским и пулеметным огнем, поэтому авиаторы занимались в основном ведением воздушной разведки и сбрасыванием листовок с предложением о капитуляции.

27 августа окруженная группировка противника восточнее реки Прут была ликвидирована, а 29 августа уничтожены вражеские части, которым удалось переправиться через Прут юго-западнее Хуши. Развивая наступление, войска фронта при содействии авиации штурмом овладели городами и крупными узлами коммуникаций Фокшаны и Рымникул-Сэрат. Так называемые Фокшанские ворота, по которым проходило основное операционное направление противника к нефтеносным районам Румынии и к ее столице, были ликвидированы. 30 августа воины 6-й гвардейской танковой армии при хорошо организованной поддержке летчиков 10-й гвардейской штурмовой авиадивизии штурмом овладели крупным [185] промышленным центром Румынии городом Плоешти, а на следующий день советские войска вступили в Бухарест.

В результате операции была полностью разгромлена группа армий «Южная Украина», уничтожены 22 гитлеровские дивизии и разгромлены

почти все румынские дивизии, находившиеся на фронте. Это привело к краху немецкой обороны на южном крыле советско-германского фронта, изменило всю военно-политическую обстановку на Балканах. Создались благоприятные условия для победы антифашистского вооруженного восстания румынского народа. Провалились планы американо-английских империалистов, стремившихся оккупировать Румынию и другие Балканские страны.

Большой вклад в разгром немецко-фашистских войск под Яссами и Кишиневом внесла советская авиация. Только части 5-й воздушной армии в этой операции уничтожили и повредили 1544 танка и автомашины, 130 железнодорожных вагонов и 8 паровозов, 50 батарей зенитной и полевой артиллерии, 5 мостов и переправ, рассеяли и уничтожили 5165 солдат и офицеров противника. В воздушных боях летчики сбили 130 фашистских самолетов и 15 уничтожили на земле (17).

Ясско-Кишиневская операция внесла много нового и ценного в дальнейшее развитие оперативного искусства ВВС и тактики родов авиации. Она характеризовалась нанесением мощного первоначального удара, в результате которого была сокрушена оборона противника и созданы условия для развития операции в глубину. В течение первых двух дней наступления 5-я воздушная армия произвела 3709 самолето-вылетов, более половины всех вылетов, произведенных в ходе операции (18). Характерно и то, что 40,4 проц. всех самолето— вылетов составили налеты на живую силу и технику на поле боя, на дорогах и в районе окружения. Еще 21,1 проц. боевых вылетов занимало прикрытие наземных войск, и 11,1 проц. – разведка. Таким образом, свыше 70 проц., или около 4400 самолето-вылетов, армия произвела в интересах наземных войск (19). Это одна из отличительных особенностей Ясско-Кишиневской операции.

Абсолютное господство в воздухе советских воздушных [186] сил в ходе операции и практическое прекращение боевых действий авиации противника на ее втором этапе позволили командованию 5-й воздушной армии использовать свои истребители для выполнения дополнительных задач. Они блокировали вражескую артиллерию на огневых позициях, наносили штурмовые удары по войскам и технике противника на поле боя, на путях его отхода и в районах окружения, вели воздушную разведку.

Для атак по наземным целям выделялись специальные группы истребителей, а также привлекались те, которые выполняли задачи по сопровождению бомбардировщиков и штурмовиков и по прикрытию поля боя. При отсутствии фашистских самолетов к концу патрулирования истребители атаковали наземные цели, расходуя при этом до 75 проц. боекомплекта.

Заслуживает внимания практика постановки частям и соединениям истребительной авиации однородных боевых задач на весь период операции. Например, части 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса имели постоянные задачи. 151-й гвардейский истребительный авиаполк обеспечивал боевые действия 218-й бомбардировочной авиадивизии, 179-й гвардейский истребительный авиаполк и группа 150-го гвардейского

истребительного авиаполка являлись резервом командира авиакорпуса и действовали по вызову с командного пункта, авиаэскадрилья 149-го гвардейского истребительного авиаполка прикрывала тыловые объекты и главную группировку войск. Остальные части авиакорпуса вели борьбу за завоевание господства в воздухе над полем боя. Такое распределение боевых задач давало возможность командирам заранее планировать свои действия, глубоко анализировать результаты боевой деятельности за каждый день и немедленно устранять выявленные недостатки.

Воздушная армия приобрела опыт организации и осуществления круговой многозональной воздушной блокады, гибкого маневрирования силами авиационных соединений для отражения контрударов противника на внешнем и внутреннем фронтах окружения, массированного использования штурмовиков и бомбардировщиков для ликвидации окруженной группировки противника. Во время операции командование, штабы и политорганы воздушной армии и авиасоединений приобрели опыт организации боевых действий авиации при вводе танковой армии в прорыв и четкого взаимодействия в ходе ее продвижения в оперативной глубине. [187]

Успех боя в воздухе во многом решался на земле. Хорошо потрудился личный состав инженерно-авиационной службы, возглавляемой генералом А. Г. Руденко. Инженеры, техники, механики и мотористы обслужили 6322 боевых вылета, отремонтировали и восстановили 2468 поврежденных самолетов, проявляя при этом образцы самоотверженного выполнения воинского долга. Примером для личного состава были офицеры инженерно-авиационной службы С. Г. Зехов, В. И. Катков, Д. Я. Колесников, А. И. Стародубцев, П. П. Черепахин. Благодаря четкой и слаженной работе личного состава инженерно-авиационной службы к концу операции в армии было 93,6 проц. исправной материальной части.

Большая нагрузка легла на плечи личного состава тыловых частей воздушной армии. Бойцы и командиры 26-го отдельного Краснознаменного и 68-го отдельного инженерно-аэродромных батальонов построили, восстановили и сдали в эксплуатацию 59 аэродромов. Гибко и оперативно действовали офицеры отдела аэродромного строительства Г. Н. Абаев, А. В. Алексеев, В. Н. Петров, А. П. Цыбасов, Д. М. Виноградов. Они вложили много сил и энергии, чтобы авиационные части имели всегда пригодную к работе и маневру аэродромную сеть.

Труженики тыла в напряженные дни боевой работы, в условиях значительного удаления базирования авиации от баз снабжения подвезли 2386 т горючего и смазочных материалов, 1276 т боеприпасов и большое количество других материальных средств (20). Это в достаточной степени характеризовало деятельность сложного механизма тыла во главе с генерал-майором авиации П. М. Тараненко (23 августа Прокопий Михайлович Тараненко погиб, начальником тыла армии был назначен полковник Н. Г. Ловцов).

Хорошо работала на протяжении всей операции связь. Проводные и радиосредства связи полностью обеспечили командование управлением частями и соединениями, четко обеспечивался вызов авиации на поле боя с командных пунктов командиров авиакорпусов и авиадивизий. Офицеры отдела связи воздушной армии И. С. Давыдов, Г. В. Горшенин, Л. В. Пар-

хомовский и М. О. Гликлих умело руководили своими участками работы, проявляли инициативу, настойчивость и требовательность. Благодаря хорошо продуманной системе самолеты все время [188] находились в сфере наблюдения вспомогательных пунктов управления и пунктов наведения.

С первых дней наступления политорганы и партийные организации помогали командирам обобщить опыт боев, повседневно популяризировали подвиги летчиков, штурманов, воздушных стрелков, отличившихся при выполнении боевых задач. После возвращения экипажей с задания на командном пункте, на старте появлялись лозунги, плакаты и боевые листки, освещавшие высокое мастерство отдельных летчиков и групп.

Политотделы дивизий, корпусов и тыловых соединений выпускали в эти дни листовки-молнии, посвященные храбрым и мужественным летчикам. Вот заглавия нескольких листовок: «Слава героям! Герои Советского Союза Артамонов и Скляров, летчик Куншин сбили четыре фашистских самолета. Летчики, берите пример со своих боевых друзей!», «Наши летчики бьют врага по-гвардейски. Только что вернувшаяся с боевого задания группа под командованием Безмельцева сбила шесть самолетов противника. Товарищи летчики! Бейте беспощадно фашистских захватчиков!». Об успешном выполнении заданий рассказывали личному составу агитаторы, опытные летчики, имевшие на своем счету по нескольку побед. Они беседовали с молодыми пилотами, учили их воевать.

Несмотря на интенсивность боевых действий, политработники находили время для проведения партийных и комсомольских собраний. Уже на второй и третий день наступления во многих частях проводились партийные собрания, на которых были подведены первые итоги боевой работы коммунистов, обсуждались вопросы повышения эффективности боевых действий, намечались мероприятия по предупреждению небоевых потерь людей и материальной части. Коммунисты и комсомольцы словом и делом помогали командирам. Коммунисты в эскадрильях и полках накоротке обменивались мнениями о ходе боевых действий, анализировали недочеты в подготовке к вылетам, отмечали образцовую работу своих товарищей, говорили о помощи, которую нужно оказать молодым, неопытным летчикам и механикам. Проверенной формой тесного общения с авиаторами были боевые совещания. Они повышали ответственность коммунистов за успехи подразделения, за свою работу.

Ярким проявлением возросшего политико-морального состояния авиаторов 5-й воздушной армии явился рост числа коммунистов. В частях и соединениях в первые [189] два дня наступления в члены партии было принято более 140 авиаторов, 54 человека стали комсомольцами (21).

Вылетая на боевые задания, экипажи нередко брали с собой вместе с бомбами листовки, которые сыграли большую роль в разложении войск противника в окруженной группировке. За время операции политорганами воздушной армии было распространено 778 тыс. листовок, в которых раскрывалась вся безвыходность положения немецких и румынских войск и бессмысленность их дальнейшего сопротивления.

В ходе боевых действий постоянным агитатором и советчиком воздушных бойцов являлась армейская газета «Советский пилот». Она ежедневно

звала летчиков в бой, рассказывала о наиболее ярких эпизодах, о результатах действий бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей. Наряду с яркой оперативной информацией на страницах газеты помещались материалы из опыта боев. Например, командир эскадрильи старший лейтенант А. В. Долгих в своей статье обстоятельно рассказал, как лучше наносить удары с воздуха по фашистским танкам. Командир полка подполковник С. Д. Берман поделился с читателями опытом ведения воздушной разведки. В первые дни наступления газета опубликовала статьи: «Вместе с пехотой», «Удары бомбардировщиков», «Атака штурмовиков с «круга».

Родина высоко оценила ратный труд генералов, офицеров, сержантов и солдат 5-й воздушной армии, наградив их орденами и медалями СССР. За проявленные мужество, отвагу и доблесть при выполнении боевых заданий звание Героя Советского Союза было присвоено майору Ш. Н. Кирия, гвардии капитанам В. Т. Веревкину, П. Я. Гусенко, Т. Г. Сенькову, гвардии старшим лейтенантам И. Ф. Гнездилову, Б. В. Жигуленкову, П. Л. Шмиголь, И. Ф. Якурнову, гвардии лейтенантам Н. И. Пургину, Г. М. Прощаеву, старшему лейтенанту А. С. Амелину; посмертно капитану Г. Г. Лядову.

Каждый из них имел сотни боевых вылетов, десятки сбитых самолетов врага, уничтожил немало боевой техники противника. Например, штурман 151-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии майор Шалва Нестерович Кирия к этому времени имел 189 боевых вылетов, провел 57 воздушных боев, в которых сбил 22 самолета противника лично и один в группе. Заместитель командира эскадрильи 178-го [190] гвардейского истребительного авиаполка гвардии старший лейтенант Борис Васильевич Жигуленков выполнил 184 боевых вылета, провел 46 воздушных боев и сбил лично 16 вражеских самолетов. На счету командира эскадрильи этого же полка старшего лейтенанта Алексея Степановича Амелина было 216 боевых вылетов. Он провел 70 воздушных боев и сбил 15 самолетов врага.

15 сентября 1944 года почетное наименование Ясских было присвоено 3-му гвардейскому истребительному авиационному корпусу, 218-й бомбардировочной авиационной дивизии, 511-му отдельному разведывательному авиаполку, 207-му отдельному корректировочному разведывательному авиаполку и 392-му ночному легкобомбардировочному авиационному полку.

Указом Президиума Верховного Совета СССР, объявленном в приказе Народного комиссара обороны 29 сентября 1944 года, за образцовое выполнение боевых заданий командования в боях за овладение городами Рымникул-Сэрат и Фокшаны и проявленные при этом доблесть и мужество 13-я гвардейская истребительная авиационная Полтавско-Александрийская дивизия была награждена орденом Кутузова II степени, а 14-я гвардейская истребительная авиационная Кировоградская дивизия – орденом Суворова II степени.

Далеко позади остались Яссы и Кишинев. Главные силы 2-го Украинского фронта при поддержке авиации 5-й воздушной армии, обогнув юго-восточный выступ Карпат, вышли в начале сентября на просторы Нижнедунайской равнины. Советские войска приближались к границам Венгрии – последнего союзника фашистской Германии в Европе.

Примечания.

1. См.: Ясско-Кишиневские Канны. М., 1964. С. 55.
2. См.: Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1968. С. 331.
3. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 119.
4. См.: Действия Военно-воздушпых сил в Ясско-Кишиневской операции (август 1944 г.). М., 1949. С. 13.
5. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 225.
6. Советский пилот. 1944. 22 авг.
7. ЦАМО, ф. 327, он. 4999, д. 163, л. 259.
8. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 189, л. 22.
9. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 131, 132.
10. Фриснер Г. Проигранные сражения. М., 1966. С. 97.
11. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 175, л. 9.
12. Красная звезда. 1944. 23 авг.
13. Цит. по: Ясско-Кишиневские Канны. С. 133.
14. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 252.
15. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 266.
16. См.: Гречко С. Н. Решения принимались на земле. С. 231.
17. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 248, 249.
18. См.: Ясско-Кишиневские Канны. С. 208.
19. ЦАМО, ф. 327, on. 4999, д. 314, л. 107.
20. ЦАМО, ф. 327, оп. 4999, д. 163, л. 238, 251.
21. ЦАМО, ф. 327, on. 4999, д. 163, л. 264.



Покрышкин А. И. руководит боем со станции наведения. Июнь 1944 г.

6. 2. Покрышкин А. И. «Небо войны».

(Покрышкин А. И. Небо войны. – Воениздат МВС СССР, 1948. – 140 с. Покрышкин А. И. Небо войны. – 6-е изд. – М.: Воениздат, 1980. – 447 с.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/pokryshkin2/index.html) – .

Возвращение.

... Дивизия, когда-то стоявшая в Молдавии, пройдя тяжелые испытания, возвращалась почти на те же аэродромы, где находилась три года назад. Под крыльями наших самолетов снова расстилалась знакомая местность с зелеными холмами, полосками нив, белыми от пыли извилистыми дорогами, густой сетью городков и сел. Но далеко не всем, кто отходил с боями в начале войны, довелось увидеть это и ощутить радость возвращения.

Согласовав вопросы базирования и предстоящие задачи с генералом Утиным, командиром корпуса, в который входила моя дивизия, я посадил свой самолет на заросшем буйной травой аэродроме. Отсюда хорошо был

виден Днестр, Зарулил на стоянку и сразу открыл фонарь кабины. Пахло степью. Вокруг все напоминало о мае сорок первого года. Где-то недалеко, чуть южнее, за буграми, скрывались Бельцы.

К самолету с треском подкатил мотоцикл. Я достал из-под сиденья фуражку, чтобы одеться по форме, и вылез на крыло.

Знакомое лицо. Фигичев? Ну, конечно же, он со своими неизменными бакенбардами!

Валентин и Валя всегда жили в моей памяти, но я ничего не слышал о них уже целых полтора года. Мы встретились как давние друзья.

– О, да ты уже дважды! Подполковник! К тебе страшно подступиться.

– Валентин, оставь этот тон! Что здесь делаешь?

– Стою... с полком.

– Командир?

– Да.

– И с тобой, выходит, не каждый осмелится встать рядом. Начальство!

Фигичев рассказал о себе. После окончания курсов при академии в Москве его назначили командиром истребительного полка. Уже некоторое время он воюет на этом фронте.

... Фигичев рассказал о нескольких воздушных боях, которые позволяли сделать определенные выводы. Немцы и здесь применяют авиацию массированно, посылают бомбардировщиков под прикрытием больших групп истребителей. Если мы будем дробить наши силы, потерь не избежать, польза от вылетов будет невелика. Завтра мне предстоит побывать у командира корпуса генерала А. В. Утина. Выскажу ему свои мысли. Интересно, как он посмотрит на это?

Командир корпуса принял меня рано утром у себя на квартире. Он хорошо знал обстановку на этом участке фронта.

– Здесь, – сказал он, – наши наземные войска продолжают бои за улучшение своих позиций, ведут с помощью авиации разведку, ищут слабые места в обороне противника. – Командир корпуса легко пользовался общевойсковой терминологией. Я понял, что и мне надо лучше изучить наземные войска.

Штаб корпуса и некоторые его части располагались у самого Прута, неподалеку от линии, фронта. Утин приказал и моей дивизии завтра же перебраться сюда.

... Но размышлять некогда. Голос Клубова, настойчивый и тревожный, уже зовет летчиков в атаку. На горизонте я смутно различаю множество самолетов, которые держат курс на Скуляны. Там расположены наши артбатареи, непрерывно обстреливающие вражеские позиции.

Ю-88 идут эшелонировано, несколькими группами. Клубов, имея преимущество в высоте, стремительно нападает на «юнкерсы» с тыла. Строй первой группы нарушен. Наши истребители атакуют снова, и один «юнкерс» загорается. Другой подбитый вражеский самолет – «фокке-вульф» – отваливает в сторону и уходит на свою территорию.

Наш успех, дерзкие действия группы Клубова ожесточают поединок. Истребители противника наседают все яростнее, клубок сжимается, пушечные и пулеметные очереди слышатся все чаще.

– Карпов, бей! – кричит Клубов.

Я вижу, как один из наших круто подворачивает, ловит в прицел противника. Значит, это Карпов. Мне хочется тоже подбодрить его, я подсказываю не торопиться, подойти ближе и бить в упор. Я сражаюсь рядом с ним. Мне радостно смотреть, как вся группа цепко держится своего ведущего, – даже Трофимов на высоте не отрывается далеко. Клубов всех видит, всем вовремя подает команды. Его мужество, его сообразительность, его воля связывают всю группу в мощный кулак. Он верен себе.

К земле идет «фоккер», атакованный Карповым. Откуда-то с высоты падает еще один – наверное, его снял Трофимов... Хорошо бьются гвардейцы! Вражеские бомбардировщики совсем забыли о Скулянах – свои бомбы сбросили куда попало. Самолетов в небе становится все меньше и меньше. Наши тоже уходят домой. Можно поблагодарить их за успешно проведенный бой.

За два часа – два сражения. Около десятка немецких самолетов упало в районе Ясс, Вултур, Скуляны. Хозяева воздушных просторов – наши истребители. Они идут новыми и новыми группами – «Лавочкины», ЯКи, «кобры»... Передо мной небо – как огромный экран, где разыгрываются героические сцены, напряженнейшие поединки. И почти всегда один и тот же финал – враг несет потери и первым выходит из боя.

Оставляя пункт наведения, я думаю о том, что немецкое командование учтет неудачи и будет посылать в воздух еще более сильные группы самолетов. Битва здесь по-настоящему еще не закипела. «Ворота в Румынию» враг так просто не уступит.

... Над аэродромом появились самолеты, возвратившиеся с задания. Их много, они спешат приземлиться. Видно, горючее на исходе: бой длился долго.

Ребята идут от стоянок, выразительно жестикулируя, заново переживая все, что происходило в воздухе.

Речкалов сел последним. По всей форме, что редко с ним бывало, он чуть ли не парадным шагом подходит ко мне и впервые докладывает, как командиру дивизии, о боевом вылете большой группы.

А вылет большой группы, возглавляемой Речкаловым, удался на славу. В разговорах часто упоминаются фамилии Федорова, Сухова и командира. Бой начался смелой атакой Речкалова на ведущего группы «юнкерсов» и длился до тех пор, пока самолеты могли находиться в воздухе. Самым примечательным здесь было то, что почти все девять вражеских самолетов были сбиты в моменты, когда требовалось выручить товарища.

Шесть «мессершмиттов» в одном поединке упали на румынскую землю в том самом районе, где погиб наш комэск Атрашкевич, где когда-то немцы поджигали нас не хуже, чем мы их теперь. Молодые летчики полка Лихачев, Иванков, Кириллов и Петухов были довольны своими первыми победами. Мы, ветераны, радовались вдвойне: это была расплата за наши потери летом 1941 года.

... Когда я возвратился в штаб дивизии, сюда как раз передали сообщение о том, что на нашем участке фронта войска противника перешли в

контрнаступление. Над передним краем в воздухе непрерывно стоял гул вражеских самолетов. Генерал Утин, позвонив мне, приказал немедленно отправиться на станцию наведения.

По пути на передний край я завернул на полковые аэродромы. Необходимо было рассказать летчикам о контрнаступлении немцев, а главное – обсудить с ними, как мы, гвардейцы, будем действовать в эти дни. Командирам полков я уже дал указание – на каждое боевое задание отправлять по две-три восьмерки. Но мне хотелось, чтобы летчики сами поняли необходимость этого, не ворчали, если им придется в два раза чаще, чем раньше, подниматься в воздух.

Летчики, конечно, дружно поддержали мое решение. Они понимали, что раз противник действует большими группами, то и нам, чтобы не нести потерь, лучше бить его крупными силами – бить кулаком.

Час спустя я наблюдал, как три наши восьмерки действовали над передним краем. Как и на Кубани, они ходили на встречных курсах, на разных высотах, просматривая небо до самых верхних слоев.

Моя станция наведения, установленная на холме, хорошо замаскирована. Из укрытия, расположенного вблизи батареи «катюш», мне видно, как наши войска отражают атаки танков противника, как, поддерживая пехоту, укладывают бомбы по целям «Петляковы» и «Ильюшины».

Бой достигает наивысшего напряжения. Мне приходится то и дело связываться со штабом дивизии и корпуса, чтобы вызвать новые силы прикрытия, четко управлять действиями самолетов, находящихся в воздухе.

Этот день, наполненный громом артиллерийской канонады, гулом самолетов, свистом бомб, возгласами и криками людей – я до вечера не снимал наушников, ни на минуту не оставлял радиостанции, – этот день страшным штормом прокатился через меня. Своими глазами я видел пылающие вражеские машины, сбитые огнем наших истребителей. Воздушные бои были жаркие, затяжные. Почти каждая группа вынуждена была из-за нехватки горючего совершать посадку на ближайших аэродромах. Заправившись, самолеты снова поднимались в воздух и продолжали сражение.

Вечером дивизия получила новое задание: завтра утром блокировать немецкие аэродромы. Мы решили появиться над ними перед приходом наших штурмовиков и бомбардировщиков. Задание воодушевило всех: ничто не приносит такого удовлетворения на войне, как сознание собственной силы, позволяющей отплатить противнику тем, чем когда-то он донимал нас.

Были составлены группы, определен порядок взлета, выделен резерв для наращивания сил. Начальник политотдела Мачнев распорядился: на рассвете всем политработникам быть на аэродромах вместе с летчиками. Готовился решительный удар по авиации противника, расположенной в Румынии.

... На рассвете загудели моторы: пришел приказ вылетать. Бомбардировщики тяжело поднимаются в воздух и берут курс на городок Роман. Мы идем следом за ними, чтобы на маршруте обогнать их и первыми нагрянуть на аэродромы.

Самолетов в небе много. Куда ни глянешь – наткнешься взглядом на нашего... Идут на запад громить немецкую авиацию.

Я смотрю на карту, нахожу на ней Роман и испытываю гордость за свою дивизию, за нашу крылатую силу. Было время, когда я один летал на блокировку этого аэродрома, а потом мы даже не могли о ней думать: не было никаких возможностей. Было время, когда вражеские истребители заставляли нас прижиматься к стенкам укрытий и ожидать, когда кончится их штурмовка. Теперь мы идем целой армадой на Роман, на Хущи, чтобы жечь, расстреливать «мессершмитты», «фоккеры», «юнкерсы», по-хозяйски расположившиеся на румынской земле. Нет, теперь мы не дадим взлететь ни одному вражескому истребителю.

Роман. Городок только проснулся. Аэродром тоже. Огненным смерчем проносимся над рядами немецких самолетов, бьем и по вражеским зениткам, которые пытаются огрызаться. Их сейчас намного меньше, чем было в начале войны. Выше нас идет эшелон «Петляковых». Теперь мы можем посторониться. Пусть грянут удары расплаты!

Когда мы возвратились на свою базу, оказалось, что кое-кому из нас все-таки попало от зениток – два подбитых самолета сели на другом аэродроме. Сделав разбор вылета и наметив группы для последующих заданий, я поехал в штаб дивизии.

... На участке фронта Яссы – Кишинев противник продолжал удерживать свои позиции. Наша дивизия, действовавшая в направлении Ясс, непрерывно летала на прикрытие своих наземных войск от вражеских бомбардировок. В период контрнаступления противника в этом районе дивизия сбила над Молдавией и Румынией более сотни немецких самолетов, потеряв своих пять. Личный счет Клубова увеличился на девять самолетов. Приумножили свои успехи Дмитрий и Борис Глинки, Речкалов, Трофимов, Старчиков, Сухов, Вахненко, Лихачев, Гурченко, Вильямсон, Труд, Жердев. Здесь мы потеряли Петухова и Ершова.

... Несколько дней спустя меня вызвал к себе командир корпуса. В его кабинете начальник штаба развернул на столе большую карту. Палец Утина остановился на одном из кружочков.

– Перебазируемся под Львов. Ваша дивизия, весь наш корпус включены во вторую воздушную армию.

– На Первый Украинский фронт? – спросил я.

– На берлинское направление, товарищ комдив! – обрадованно воскликнул генерал.

Мы взволнованно переглянулись. В словах генерала было то, что каждый из нас уже давно считал самым заветным. Из Львова через Польшу, равно как из Белоруссии, открывался путь в Германию. Мы готовились преследовать фашистские полчища до самого Берлина! Кто из нас, фронтовиков, мысленно не рисовал тот непостижимо радостный день, когда Красная Армия переступит границу гитлеровского рейха?! Кто не мечтал о личном участии в таком наступлении на главном направлении!



6. 3. Из первой книги воспоминаний А. И. Покрышкина «Крылья истребителя».

Покрышкин А. И. Крылья истребителя. – М.: Воениздат МВС СССР, 1948. стр. 87 – 96.

... Вместе со своим напарником, Голубевым, я привёл на фронт учебную модель нового «лавочкина». В те дни из центра пришла телеграмма: мне предписывалось вступить в командование всей нашей гвардейской частью. Со всей силой передо мной встали новые, чрезвычайно ответственные и большие задачи. Теперь я должен был выступать в борьбе с врагом не только как лётчик, но и как командир большой гвардейской части. От того, как я расставлю силы, как оценю обстановку, приму решение и организую бой – будет зависеть успех каждого лётчика и всей части в целом.

Справлюсь ли с новым порученным мне делом? Личная боевая опытность лётчика – это ещё далеко не всё, что требовалось командиру. Но я знал – мне помогут старшие офицеры, помогут сами лётчики, крыло к крылу с которыми я провёл три года войны, поможет партия. Коммунисты всегда были ведущей силой во всей боевой деятельности нашей части, их примеру следовали все пилоты, на них, на партийную организацию должен опираться в своей повседневной работе и авиационный командир. – Партия, – говорил я себе, – воспитала из тебя лётчика. Партия теперь поможет тебе стать командиром, который приложит всю свою энергию и знания для того, чтобы ни при каких обстоятельствах не уронить славы добытого в боях гвардейского знамени.

С такими мыслями я повёл свою часть в новые бои с врагом. Мы полетели туда, где тысячу дней назад начинали драться с немцами, – за Днестр.

Да, весной сорок четвёртого года мы вернулись за Днестр. С каким волнением лётчики – ветераны ступили на родное лётное поле! Мы всюду искали следов прошлого. Вот старый, обвалившийся блиндаж – здесь был командный пункт; вот наша землянка с сорванной с петель дверью; вот гречишное поле за аэродромом. И над всем этим – синее южное небо, в котором произошла наша первая воздушная схватка с немцами. Сколько за эти годы пройдено, сколько мучительного и горького пришлось пережить! И как отрадно вновь вернуться сюда зрелыми, всё испытавшими – и горечь утрат, и радость побед.

Мы развернули свои гвардейские знамена. И то, что получило первое подразделение в сорок втором году на аэродроме в Славяно-Сербске. И то, которым в сорок третьем была награждена вся часть за бои на Кубани. Ветер колыхал полотнища боевых знамён, и мы отдавали им честь тут, возле государственной границы Советского Союза, куда, наконец, возвратились наши войска, изгнавшие врага с священных земель социалистического государства.

Старый полевой аэродром на границе вызвал в каждом из нас целый рой мыслей. Вспомнилось всё: отступление в глубь страны, воздушные сражения на многих театрах войны, этапы борьбы за господство в воздухе. Сквозь эти трудные годы нас вели, освещая боевой путь, вещие слова партии, великого Сталина: «Наше дело правое... Победа будет за нами». Эта уверенность в конечной победе жила в наших сердцах, двигала нами в сражениях, росла и крепла. И вот мы вернулись на границу, взяв в свои руки господство в воздухе. Мы стали хозяевами неба. В тяжких боях было накоплено мастерство, поднят творческий потолок советской авиации.

Что мы вкладывали в понятие «творческий потолок»? Этот потолок не имеет пределов. Каких бы вершин ни достиг советский лётчик, он не имеет права застывать в своём творческом росте. Его мысль всегда должна работать в одном направлении: всемерно улучшать лётное искусство, мастерство воздушного боя. А это мастерство связано с новаторством, с глубоким пониманием тех общих задач, которые стоят перед всей Советской Армией.

Летняя кампания сорок четвёртого года – воздушные бои под Яссами и на Висле, в которых принимала участие и наша часть, – наглядно показала, насколько наши авиационные силы, материальные и людские, стали преобладать над силами противника. Дело не только в количественных изменениях, речь идёт о больших качественных сдвигах. Советские войска наносили противнику сокрушающие удары на земле, и это находило своё отражение в воздухе.

Ощущение краха, характерное для немцев, с отчаянием смертников дравшихся на земле, охватывало и немецкую авиацию. Мы старались учитывать это в воздушных боях, старались так подавлять врага на земле и в воздухе, чтобы это ощущение неизбежного краха ещё больше овладевало душой немецкого лётчика. Вместе с тем чувство превосходства, присущее лётчику нашей авиации, должно было сочетаться с неуклонным ростом его личного мастерства. Начиная командовать частью, я старался добиться того, чтобы творческий потолок так называемого «среднего» лётчика был высоким. На практике это означало: то, что может сделать Речкалов, Труд, Клубов или кто-либо из других наших асов, может сделать и молодой лётчик, только вступающий на трудный боевой путь истребителя. Для этого требуется одно непременное условие: не кичиться своими успехами, не зазнаваться.

В искусстве воздушного боя нельзя полагаться на одно вдохновение или на ту бесшабашную удаль, которая якобы обязательно должна «вывезти». Для нас оставался незыблемым сотни раз проверенный жизнью сталинский закон: «Смелость, говорят, города берёт. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с. отличными знаниями».

Боевая практика учила: тот, кто застыл в учёбе, отстал или не кочет замечать нового в тактике воздушного боя, тот неизбежно будет бит. И ничто не спасёт его – ни интуиция, ни личная храбрость.

... Новая тактика врага заставляла наших лётчиков все время быть начеку, зорко присматриваться к противнику. В каждом бою всегда нужно

было предугадать, что нового предпримет противник, своевременно противопоставить ему свои, более действенные приёмы борьбы. В этом отношении воздушные бои за Днестром, в которые мы вступили, что называется с хода, едва успев перебазироваться на свои старые аэродромы, были весьма показательными. Речь идёт об отражении попыток немцев организовать контрнаступление на южную группу наших армий, освободивших часть Бессарабии и вплотную пробившихся к Яссам. Разыгравшееся тут воздушное сражение было напряжённым. Нашим лётчикам приходилось навязывать врагу по шесть-семь воздушных боёв в день, причём почти каждый новый вылет в тактическом отношении значительно отличался от предыдущего.

Ещё до начала контрнаступления, осуществляемого крупными пехотными и танковыми силами, немцы повели здесь своеобразную силовую разведку в воздухе Они намеревались, повидимому, как можно основательнее прощупать нашу авиацию. Враг варьировал различные тактические приёмы, стараясь найти именно такие, которые бы создавали для его действий наиболее благоприятные условия. Много внимания уделялось немцами совместному полёту бомбардировщиков и истребителей Здесь они шли на разные ухищрения. Помню, как раз в тот день, когда я, прибыв в новый район, выехал на передовые позиции, чтобы ознакомиться с обстановкой, они применили один из новых своих приёмов.

Перед отрядами бомбардировщиков они послали несколько групп истребителей. Казалось, «мессершмитты» просто-напросто собрались штурмовать боевые порядки наших наземных войск. Однако это было не так. Как только наши «лавочкины» – это был, кстати, воздушный патруль ныне трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба – вступили в бой, немцы разбились на две партии. Одна из них, отбиваясь от атак «лавочкиных», начала оттягивать их от Прута на юго-запад. Другая же группа немецких истребителей, не ввязываясь в активную схватку, заняла позицию несколько в стороне от очага воздушного боя.

«Повидимому, каждая из групп немецких самолётов имеет свою задачу, – сразу мелькнуло у меня в голове. – Но, какую же именно?»

Спустя несколько минут всё выяснилось. Как только основные силы наших истребителей ввязались в бой и начали преследовать вражеские самолёты, уходившие в юго-западном направлении, на горизонте появились отряды «юнкерсов-87». Они держали курс к переправам через Прут. Вот оно что! Значит, «мессершмитты», охотно вступавшие в бой, служили своеобразной «приманкой» и отвлекали воздушный патруль от объектов прикрытия. Тем временем вторая группа немецких истребителей, которая не ввязывалась в бой, но в то же время и не уходила от Прута, должна была охранять действия своих пикирующих бомбардировщиков.

И всё же замысел немцев провалился.

Выручил командир соседней истребительной части, находившийся на переднем крае. Его наблюдательный пункт был в достаточной степени оснащён различными техническими средствами и имел хорошую радиосвязь с аэродромами. Следя за противником и разгадав его уловку, он тотчас же вызвал группу дежурных истребителей. Те сидели на площадке «подско-

ка», расположенной в нескольких километрах от линии фронта. Внезапно появившиеся «Яковлевы» ударили по немецким бомбардировщикам, а воздушные патрули, уже ранее находившиеся в воздухе, напали на обе группы немецких истребителей. Скоротечный бой принёс нашим лётчикам победу.

С переходом врага в контрнаступление в небе под Яссами вспыхнули ожесточённые бои. Они переросли в короткое, но весьма напряжённое воздушное сражение. Стараясь воздействовать на всю тактическую глубину наших наземных войск, враг поднял в воздух свои лучшие истребительные и бомбардировочные эскадры. В первый день сражения немецкие бомбардировщики появились над полем боя на средних высотах. Они шли крупными группами, эскортируемые истребителями. Последние преимущественно были «фокке-вульфами» – машинами с тяжёлым пушечным вооружением, обладавшими хорошими лётно-тактическими данными «Юнкерсы» и «фокке-вульфы» появлялись отрядами в 100—120 самолётов. Такая тактика массированных бомбардировочных ударов, обеспечиваемых сильным истребительным сопровождением, обязывала наших лётчиков противопоставить врагу свои, более эффективные приёмы борьбы. Было бы ошибочно думать, что мы нашли их сразу. Нет, так в боевой действительности не бывает. Первый день сражения не для всех был удачным. Мне он хорошо запомнился, ибо ещё раз подсказал необходимость всестороннего анализа каждого боя.

Дело было так: группа истребителей соседней с нами части, вылетев по вызову рации наведения, появилась над полем боя как раз в тот момент, когда смешанная группа самолётов противника, состоящая примерно из семидесяти машин, приближалась к линии фронта. Было видно, как наши лётчики намеревались было атаковать немецкие бомбардировщики. Но сильный эскорт истребителей сопровождения сразу связал их боем. Наш воздушный патруль дрался храбро. Но всё же своей основной задачи он не решил. Около сорока минут он вёл напряжённый бой с «фокке-вульфами» и сбил несколько вражеских самолётов. Однако, связавшись с ними, он упустил «юнкерсов», которые успели произвести бомбометание. Часом позднее воздушный патруль другой части в этом же районе тоже потерпел неудачу.

Собрав своих лётчиков на аэродроме и кратко обрисовав воздушную обстановку, я сказал им, что если мы хотим достичь толка в наших действиях, – нужно быстро перестраивать свою тактику, поработать усиленно. Каждому придётся вылетать по два-три раза и больше в день, взяться за дело по-настоящему. Если враг летает крупными группами – значит и мы должны изменить свои боевые порядки.

Главное было именно в том, чтобы не только парировать приёмы немцев, а энергично навязывать им свою тактику, свои приёмы, наступать на врага. Мы стали так строить свои боевые порядки, чтобы иметь возможность одновременно вести борьбу с истребителями прикрытия и, главное, иметь все предпосылки к максимальному уничтожению бомбардировщиков противника.

Первый же боевой день, построенный на основе действий более крупными группами, принёс нашим истребителям реальный успех. Мы сбили тридцать немцев, потеряв при этом только один самолёт. Выходило, что

немцам не помогает их новая тактика. Да иначе и быть не могло. Вскоре, несколько понизив интенсивность своих полётов, немцы стали действовать более расчётливо и осторожно.

Пилоты наших гвардейских эскадрилий в эти дни обратили внимание и моё и других авиационных командиров на то, что, патрулируя в воздухе над полем боя, они видели несколько необычайный боевой порядок «юнкерсов». Они шли к линии фронта в трёхъярусном построении. Это несколько напоминало знаменитую «этажерку» – боевое построение наших истребителей в воздушном сражении на Кубани. Теперь немцы, заимствовав у нас «этажерку», механически применили её для бомбардировочных действий. Замысел противника был понятен. Идя уступом, тремя группами, на разных высотах, немцы рассчитывали на то, что хоть одна из трёх групп пробьётся к цели.

И этот приём немцев оказался битым. Их бомбардировочную «этажерку» уверенно разбивали «этажерки» советских истребителей, отлично научившихся драться в сложном групповом воздушном бою. Боевой счёт каждого из наших лётчиков быстро возрастал. В лётную книжку Клубова за пять дней боёв было записано девять уничтоженных им немцев. Некоторые лётчики буквально увлекались охотой за немцами. Так, например, однажды я долго ожидал, пока приземлится лётчик Петухов. По подсчётам горючее в баках его машины уже должно было кончиться. Сбит? Нет, вернулся. Оказывается, он преследовал расколотую группу немецких самолётов до Ясс. Один немец пытался ускользнуть из-под атак советского лётчика, заложив крутой вираж на малой высоте вокруг ясского собора. Петухов, мастерски используя маневренные качества своей машины, также лёг в вираж и кружил вокруг куполов церкви до тех пор, пока не сразил противника.

Многоэшелонным боевым порядком, организацией боя в нескольких ярусах, умелым управлением по радио, целеустремлённым использованием радиолокационных средств мы разбивали все замыслы врага. Сильная ясская авиационная группировка немцев была разгромлена. Это сражение ещё раз подчеркнуло, что в воздушном бою нельзя придерживаться шаблона, что победа сопутствует тому, кто творчески решает боевые задачи, кто является воином-новатором, умеет предвидеть, настойчиво ищет более действенные приёмы борьбы. Лично для меня это сражение послужило толчком к ещё более вдумчивому анализу вражеской тактики, к ещё более настойчивым поискам свежих тактических комбинаций.

6. 4. Из первой книги воспоминаний И. Н. Кожедуба «Три сражения», выпущенной в июле 1945 года.

Кожедуб И. Три сражения. – М.: Воениздат НКО СССР, 1945.

Дважды герой Советского Союза, гвардии майор Кожедуб Иван Никитич.

Книжечка воспоминаний Кожедуба, выпущенная в июле 1945 года состоит из трёх частей/эпизодов, рассказывающих о трёх битвах: 1. Над «Курской дугой», 2. За Днестром, 3. В Берлинском небе.



Иван Кожедуб на именном самолёте - подарке колхозника Конева, 1944 г.

2. За Днестром (стр. 16–29).

После битвы на Курской дуге нашему авиационному полку пришлось участвовать в воздушных боях под Харьковом, на Днепре, у Кривого Рога. Во всех этих боях ярко проступала черта нового. Они отличались высоким наступательным духом и боевой инициативой наших лётчиков. Однако, несмотря на это, воздушная обстановка все же продолжала оставаться довольно напряжённой. Немцы понесли огромные потери. Их воздушные флоты лишились тысяч самолётов, большого числа отборных лётчиков. Силы врага были надломлены, но он ещё не был окончательно разбит.

Стараясь восполнить потери, немцы лихорадочно насыщали свой самолёто-моторный парк более усовершенствованными типами самолётов и моторов. Именно теперь на стороне врага было отмечено массовое появление модифицированных истребителей таких фирм, как Мессершмитт и Фокке-Вульф, еще более усовершенствованных бомбардировщиков и даже нового штурмовика. Каждая из этих машин была усовершенствована с расчётом повышения ее летно-тактических свойств. Установкой добавочной брони немецкие конструкторы повышали живучесть самолётов. Оснащая их новыми пушками, они усиливали огневую мощь своих машин. К тому же более мощные моторы позволяли вражеским самолётам развивать бóльшую скорость, улучшали их скороподъёмность и маневренные качества. Драться с вражескими пилотами, летавшими на таких самолетах, было нелегко.

В ходе воздушных боёв второй половины 1943 года лётчики нашего полка не раз отмечали, что противник пытается навязывать нам новые тактические приемы, делает всё, чтобы вырвать инициативу из наших рук. Это касалось не только отдельных частных боевых эпизодов, но было заметно и в более широких оперативных масштабах. Например, враг широко стал прибегать к созданию ударных авиационных группировок. За счёт второстепенных, более спокойных районов эти группировки сосредоточивались на угрожаемом направлении. Немецкое командование для этой цели организовало несколько «кочующих» эскадр, которые перебрасывались с одного аэродромного узла на другой, именно туда, где воздушная обстановка складывалась особенно остро. Нашему полку не раз приходилось встречаться с этими ударными эскадрами немецкой авиации. «Старых знакомых» мы узнавали по жёлтым кокам винтов, фюзеляжам, разрисованным тузами, кошками, стрелами, и по боевым приёмам пилотов. В основном это были такие группы немецких асов, как «Удет», «Рихтгофен», «Мельдерс», «Ас-Пик» и т. д., действовавшие почти на всех участках фронта от Балтийского до Черного моря.

Новая тактика врага заставляла наших лётчиков все время быть на чеку, и зорко присматриваться к противнику. В каждом бою всегда нужно было предугадать, что нового предпримет противник. Высокая боевая бдительность, творческий подход к решению боевых задач помогали нам парировать все замыслы немцев и своевременно противопоставлять им свои, более действенные контрприёмы борьбы.

В этом отношении для весны 1944 года довольно показательными являются воздушные бои за Днестром. Речь, идёт об отражении попыток немцев организовать контрнаступление на южную группу наших армий, освободивших часть Бессарабии и вплотную пробившихся к Яссам. Разыгравшееся здесь воздушное сражение было весьма напряженным. Лётчикам нашего полка приходилось навязывать врагу по шесть-семь воздушных боёв. Причем почти каждый новый вылет в тактическом отношении значительно отличался от предыдущего.

Ещё до начала контратак, осуществляемых крупными пехотными и танковыми силами, немцы повели здесь своеобразную силовую разведку в воздухе. Целью этой разведки, по-видимому, было, как можно основательнее прощупать нашу авиацию. Враг варьировал различные тактические приёмы, стараясь найти именно такие, которые бы создавали для действий его летчиков наиболее благоприятные условия. Много внимания уделялось немцами совместному полёту бомбардировщиков и истребителей. Здесь они шли на различные ухищрения. Помню, однажды они применили такой приём.

Перед отрядами бомбардировщиков они послали несколько групп истребителей. Появление над линией фронта одних истребителей противника вначале даже несколько удивило наш воздушный патруль. Казалось, «Мессершмитты» просто-напросто собрались штурмовать боевые порядки наших наземных войск. Однако это было не так. Как только наши «Лавочкины» вступили в бой, немцы разбились на две партии. Одна из них, отбиваясь от атак «Лавочкиных», начала оттягивать их от Днестра на северо-запад. Другая же группа немецких истребителей, отнюдь не ввязываясь в активную схватку, заняла позицию несколько в стороне от очага воздушного боя.

– Тут что-то не то, – сразу мелькнуло у меня в голове. – Повидимому, каждая из групп немецких самолётов имеет свои задачи. Какие же именно?

Спустя несколько минут всё выяснилось. Как только основные силы наших истребителей ввязались в бой и начали преследовать немецкие самолёты, уходившие в северо-западном направлении, на горизонте появились отряды «Юнкерсов-87». Они держали курс к днестровским переправам. Вот оно что! Значит, «Мессершмитты», охотно вступившие в бой, служили своеобразной «приманкой» и отвлекали наши воздушные патрули от объектов прикрытия. Тем временем вторая группа немецких истребителей, которая не ввязывалась в бой, но в то же время и не уходила от Днестра, должна была «страховать» действия своих пикирующих бомбардировщиков.

Несмотря на сложность обстановки, замысел немцев провалился.

Положение выручил командир нашего полка. В это время он находился на переднем крае. Его наблюдательный пункт был в достаточной степе-

ни оснащён различными средствами радиолокации и имел хорошую радиосвязь с аэродромами. Внимательно следя за противником и правильно разгадав его уловку, наш командир тотчас же вызвал группу дежурных истребителей.

Последние находились на площадке «подскока», расположенной в нескольких километрах от линии фронта. Внезапно появившиеся «Яковлевы» ударили по немецким бомбардировщикам, а наши воздушные патрули атаковали обе группы вражеских истребителей. Бой длился недолго и закончился очередной победой наших лётчиков.

Здесь же, над Днестром, в подготовительный период операции, для своих нападений с воздуха немцы старались использовать плохую погоду. Вот один из подобных боёв в сложной метеорологической обстановке, в котором довелось принять участие и мне. В тот день небо над Днестром после полудня задёрнулось низкой облачностью. Интенсивность полетов обеих сторон резко понизилась. Но наши авианаводчики продолжали вести неослабное наблюдение за воздухом. Вскоре они засекли большую группу «Юнкерсов», приближавшуюся к Днестру.

Будучи в то время командиром эскадрильи, я получил распоряжение немедленно подняться в воздух. Эскадрилья находилась в полной готовности к вылету – лётчики сидели в кабинах самолётов, и поэтому мы стартовали спустя несколько секунд после сигнальной ракеты. На пути к линии фронта я продумывал план действий, которым можно было парализовать замысел противника. Наблюдения за вражеской тактикой в данном случае подсказывали мне, что, повидимому, немцы, идя до линии фронта за облаками, попытаются бомбардировать наши войска методом внезапного появления из-за облачности, т. е. так называемым методом «выскакивания».

Ещё и еще раз подумав, я принял решение и по радио приказал командиру одной четверки «Лавочкиных» продолжать полёт ниже облачности. Остальную часть воздушного патруля повёл вверх, пробивая облачность. Мои расчеты оказались верными. Едва мы успели очутиться над облаками, как вдали показалось свыше двадцати «Юнкерсов». Полагаясь на плохую погоду, немецкие бомбардировщики шли без сопровождения истребителей.

Немцы, увлечённые расчетами на выход под облака, не заметили нашего появления. Когда «Юнкерсы» образовали круг и вытянулись для бомбометания, мы внезапно атаковали их. Сломав свой походный порядок, и тем самым нарушив систему взаимной огневой поддержки, вражеские бомбардировщики оказались в невыгодном положении. Мне сразу удалось почти вплотную подойти к одному «Юнкерсу» и сбить его одной очередью. Еще несколько самолётов было сбито моими ведомыми. Немцы в панике метнулись вниз, под облака. Но удачная расстановка сил дала нам возможность быстро и успешно закончить бой. Он проходил в двух «этажах». Когда немцы, пытаясь спастись от ударов верхней группы «Лавочкиных», пробивали облачность и уходили вниз, там их подхватывала нижняя четвёрка. Немцы снова лезли вверх – и тут опять попадали под стремительные атаки наших лётчиков.

С переходом врага в контрнаступление в небе под Яссами вспыхнули ожесточенные бои. Они сразу же переросли в короткое, но весьма напряжённое воздушное сражение. Стараясь воздействовать на всю тактическую глубину наших наземных войск, враг поднял в воздух свои лучшие истребительные и бомбардировочные эскадры. В первый день сражения немецкие бомбардировщики появились над полем боя на средних высотах. Они шли группами по 50 и 80 самолётов. Каждую группу «Юнкерсов» эскортировало по меньшей мере 30—40 «Мессершмиттов».

Вражеская тактика массированных бомбардировочных ударов, обеспечиваемых сильным истребительным сопровождением, обязывала наших лётчиков противопоставить врагу свои, более эффективные приёмы борьбы. Было бы ошибочно думать, что мы нашли их сразу. Нет, так в боевой действительности не бывает. Первый день сражения для нашего полка был не совсем удачным. Мне он хорошо запомнился, ибо ещё раз подсказал необходимость всестороннего анализа каждого боя.

Вылетев тогда по вызову рации наведения, мы появились над полем боя как раз в тот момент, когда смешанная группа самолётов противника, состоящая примерно из 70 машин, приближалась к линии фронта. Мы намеревались было атаковать немецкие бомбардировщики, но сильный эскорт «Мессершмиттов» сразу связал нас боем.

Наш воздушный патруль дрался храбро. Но, всё же своей основной задачи он не решил. Около сорока минут мы вели напряжённый бой с «Мессершмиттами» и сбили несколько вражеских самолётов. Но, связавшись с «Мессершмиттами», мы упустили «Юнкерсов», которые успели произвести бомбометание.

Проанализировав весь этот бой, наши лётчики пришли к выводу, что для решения основной задачи – борьбы с вражескими бомбардировщиками – нам следует изменить свой боевой порядок. Тем самым в некоторой степени мы уже сами становились инициаторами боя. Главное было именно в том, чтобы не только парировать приёмы немцев, а энергично навязывать им свою тактику, свои приемы, наступать на врага, брать качеством и ставить его в зависимое положение. Эта мысль нашла себе реальное отражение в построении боевого порядка из нескольких эшелонов истребителей. Такой метод позволил нам вести борьбу с «Мессершмиттами» прикрытия и, главное, создавал все предпосылки к максимальному уничтожению бомбардировщиков противника. Кроме двух основных эшелонов, мы решили выделять ещё одну группу – эшелон усиления. Он не был связан определенной задачей, мог свободно маневрировать в районе схватки и вмешиваться в бой в зависимости от обстановки.

В тот же день наш полк имел ещё несколько встреч с немцами. Наши атаки, проводимые в перестроенном боевом порядке, сразу же привели врага в замешательство. Они продолжали действовать по шаблону, как и утром. Сблизившись с очередной группой немецких самолётов, мы завязали бой. Наша наиболее сильная группа сразу же взялась за бомбардировщиков, вторая локализовала контратаки «Мессершмиттов», третья вступила в бой, когда окончательно определился ход событий. Она усилила атаки ударной группы и помогла ей разгромить вражеских бомбар-

дировщиков. Всего в тот день советские истребители сбили под Яссами свыше ста немецких самолётов.

Однако, несмотря на потери, немцы продолжали свои атаки. На другой день крупные группы вражеских машин непрерывно появлялись в воздухе. Лётчики нашего полка буквально не вылезали из самолетов. Жара и напряженная обстановка в воздухе действовали изнуряюще. Но успехи каждого нового боя радовали, и мы, несмотря на усталость, дрались с неослабевающей энергией.

Вскоре, несколько понизив интенсивность своих полётов, немцы стали действовать более расчетливо и осторожно. Патрулируя над полем боя, мы обратили внимание на несколько необычный боевой порядок «Юнкерсов». Они шли к линии фронта в трехярусном построении. Оно несколько напоминало знаменитую «этажерку» – боевое построение наших истребителей, творчески найденное ими в воздушном сражении на Кубани весной 1943 года. Теперь немцы, заимствовав у нас эту «этажерку», механически применили её для бомбардировочных действий.

Замысел противника был понятен. Идя уступом тремя группами на разных высотах, немцы рассчитывали на то, что всё же хоть одна из трех групп пробьется к цели. Быстро оценив обстановку, командир нашего полка скомандовал воздушным патрулям «всеобщая атака». Радиостанция наведения в это же время направила к очагу боя ещё одну резервную группу истребителей. Я точно не помню, сколько самолетов участвовало с нашей стороны. Но немцев было много: три группы пикирующих бомбардировщиков по 27 самолётов в каждой группе, 20 «Фокке-Вульфов» и около десяти «Мессершмиттов». Всего более 100 машин! Бой длился сорок минут. Он шёл в трех ярусах. Ни одному немецкому самолёту в расположение боевых порядков наших войск прорваться не удалось.

Этот серьезный воздушный бой был крайне сложным и запутанным и дал нам много поучительного. Некоторые из наших летчиков, особенно молодые, порой теряли своих напарников. В самый разгар схватки исчез и мой ведомый. Я оказался оторванным от своих товарищей и был зажат в клещи четырьмя «Фокке-Вульфами». Маневр «Фокке-Вульфов» представлял собой своеобразную «бочку». Двое из них держались выше меня. Вторая пара немцев была под моей машиной. Таким образом, я оказался почти полностью блокированным. При попытке пойти на высоту на меня устремлялась верхняя пара немцев. Как только я хотел пикированием уйти вниз, открывала огонь нижняя пара немецких самолётов.

Признаюсь, положение было очень трудным. Выход нашелся в резком пилотировании. Решив, что бой в одиночку не даст никаких результатов, я уловил момент, оторвался от немцев и ушел в зону сбора. Там я нашел своего напарника, и мы вместе с ним снова вошли в бой. Надо сказать, что в предвидении сложного боя обязательно следует назначать подобные зоны сбора. Бой, о котором идет речь, несмотря на кажущуюся «кашу», проходил организованно. Случайно потеряв друг друга из виду, наши пилоты быстро встречались в условленном заранее месте и могли продолжать схватку с врагом. Таким образом, более совершенная тактика и четкая организация боя в конечном итоге обеспечили нам победу над сотней вражеских самолетов.

Больше недели за Днестром шли ожесточенные бои. Немцы неоднократно пытались менять свою тактику. Отказавшись от применения средних бомбардировщиков, они пробовали вводить в бой смешанные штурмовые группы, спаривая «Фокке-Вульфов» с «Юнкерсами». Тактика подобных спаренных групп была несложна. «Фокке-Вульфы», первыми появляясь над целью, пытались отштурмоваться по нашим войскам и, освободившись от бомб, начинали играть роль группы прикрытия «Юнкерсов».

Многоэшелонным боевым порядком, организацией боя в нескольких ярусах, умелым управлением по радио и целеустремленным использованием радиолокационных средств мы тотчас же разбивали все замыслы врага. Сильная ясская авиационная группировка немцев была разгромлена. Только в течение первых четырех-пяти дней сражения нашими летчиками было сбито около 300 немецких самолетов.

Заднестровское сражение ярко подчеркнуло, что в воздушном бою нельзя придерживаться шаблона, что победа сопутствует тому, кто творчески решает боевые задачи, кто является бойцом-новатором, кто умеет предвидеть и настойчиво ищет более действенные приемы борьбы, противопоставляя противнику свою тактику, инициативу и волю. Лично для меня, окончившего это сражение значительно увеличившимся счетом воздушных побед – тридцать четыре, – и для моих однополчан это сражение послужило толчком к еще более вдумчивому анализу вражеской тактики, к еще более настойчивым поискам свежих тактических комбинаций. Впереди еще предстояли ожесточенные, решающие бои. К ним мы, летчики-истребители, должны были прийти с еще более эффективными тактическими приемами, разящими противника наверняка.



Бабак Иван Ильич - командир 16 иап 9-й Гв. ИАД

6. 5. Бабак И. И. «Звёзды на крыльях».

Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Бабак И. И. Звезды на крыльях. Документальная повесть.— М.: ДОСААФ, 1981.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/babak/index.html.

В документальной повести автор поменял свою фамилию на Бельского. Считаем, что это сделано, в том числе, и из присущей ему скромности. Известно, что после войны Бабак пошел работать в школу учителем химии и никому там не было известно, что он один из лучших советских летчиков.

Слово к читателю.

«Две судьбы сплелись в моей жизни – судьба педагога и судьба летчика-истребителя. Я считаю своей основной профес-

сией профессию учителя. А летчик – это, так сказать, мой параллельный жизненный курс. Авиаторы знают это выражение. Известно оно, пожалуй, многим, кто интересуется авиацией. «Двое движутся рядом к намеченной цели» – эти слова принадлежат Герою Советского Союза Ивану Ильичу Бабаку, одному из боевых летчиков Великой Отечественной войны.

Имя этого человека, восторженные отзывы о его безграничной отваге и высоком летном мастерстве можно встретить во многих произведениях мемуарной литературы, посвященных подвигам советских летчиков.

Судьба И. И. Бабака типична для целого поколения советских людей и в то же время глубоко своеобразна. Перед войной он окончил педагогический институт и аэроклуб. Затем – авиационное училище и фронт.

Совершив первый прыжок с парашютной вышки, юноша решил, что дорога в авиацию для него закрыта, что он слишком слаб духом для полетов. А в двадцать пять лет Иван Бабак командовал полком истребителей, и к концу войны на его боевом счету было 37 сбитых фашистских самолетов. Работая в школе, он мечтал о небе, а мастерски проведя очередной бой, думал о том времени, когда вернется в школу. И он вернулся. Медалью «За трудовую доблесть», значком «Отличник народного образования», почетными грамотами, любовью и уважением детей отмечены заслуги отважного летчика на ниве народного образования.

Мы, сослуживцы Ивана Бабака, знаем его по Великой Отечественной войне как подлинного патриота социалистического Отечества, храброго и тактически грамотного воздушного бойца, безгранично преданного своей Родине, Коммунистической партии.

Полтавчане были свидетелями его успешной педагогической деятельности. Теперь вниманию обширной аудитории предлагается книга Ивана Бабака – летчика и учителя.

Какова же основная мысль этой книги? Пожалуй, лучше всего сформулировал ее сам автор. «На примере собственной жизни я твердо убежден, что все зависит от веры, человека в свои собственные силы и в тех, кто тебя окружает. Вместе можно преодолеть любые преграды и добиться намеченной цели».

Книга И. И. Бабака по своему содержанию выходит за рамки воспоминаний о прожитых годах. Это прежде всего взволнованный рассказ о героизме, о мужестве, о беспредельной преданности советских людей своему социалистическому Отечеству. И, что очень важно, эта книга о становлении характера, о воспитании чувств.

Воссоздавая картины ожесточенных воздушных боев, рассказывая о ратных буднях летчиков, автор стремится проследить, как в огне сражений закалялась воля защитников Родины, как духовно мужали люди.

Документальное повествование И. И. Бабака отмечено исключительной искренностью и строгостью. Строгостью по отношению к себе. Автор не сглаживает острых ситуаций, ничего не упрощает. И это придает описываемым событиям особую достоверность.

Книга «Звезды на крыльях», адресованная в первую очередь молодому читателю, никого не оставляет равнодушным. Она несет в себе большой

воспитательный заряд, учит мужеству, верности, говорит об ответственности каждого из нас за настоящее и будущее Отчизны.

А. И. Покрышкин, трижды Герой Советского Союза, Маршал авиации.

... В этот майский день рано утром пролетел на большой высоте немецкий разведчик. Вокруг него вспыхивали белые хлопья – разрывы снарядов наших зениток. Для новичков полка это был особенный день: они готовились к первому боевому вылету. Их предупредили, что сегодня полк опять включается в боевую работу и на задание возьмут молодых летчиков, прибывших в часть.

Вскоре после того как им объяснили задание, на аэродроме приземлился самолет. Из него вышел низкого роста смуглый летчик. Когда он проходил мимо летчиков, все подтянулись,- приветствуя его.

На груди летчика Бельский увидел золотую звездочку и, когда прилетевший летчик спустился в землянку КП, спросил:

– А что это у него за звездочка на груди?

– Да ведь это Золотая Звезда Героя Советского Союза, это наш летчик Калораш, инспектор по технике пилотирования нашей дивизии! – ответили ему несколько человек сразу.

Так впервые Бельский воочию увидел живого Героя с Золотой Звездой. Разговаривая с товарищами, он не заметил, как к ним приблизились командир полка Дзусов и Калораш. И вдруг инспектор по технике пилотирования подошел к Бельскому и начал что-то говорить на непонятном для него языке.

– Простите, я вас, товарищ майор, не понимаю...

– Разве ты не цыган?

– Нет, я украинец...

– А я-то подумал...

И сразу же, обращаясь к летчикам, начал разъяснять боевую обстановку, а затем сказал, что командование поставило задачу разведать северное побережье Азовского моря, не сосредотачивают ли фашисты там плавсредства. Закончив объяснять задачу, он снова обратился к Бельскому:

– Ну что, сержант, полетим в паре?

Этот вопрос привел его в замешательство. Не помнит уже теперь, что он ему ответил. А майор, узнав о том, что Бельский молодой летчик, еще не вылетал на задания, и, видимо, поняв его состояние, спокойно сказал:

– А ты не волнуйся. Если радио не будет работать – следи за эволюциями моего самолета. При встрече с «мессерами» я буду, покачивать машину с крыла на крыло, ты сразу же подстраивайся к моему самолету поближе, чуть ниже, прячься под меня. Только не отрывайся от меня, а то могут сбить. Если будем вместе, пускай хоть три десятка «мессеров» повстречаем – разгоним их, нам они ничего не сделают...

Молодой летчик стоял как завороженный. Конечно, пугало названное Калорашем число истребителей – тридцать! Но на душе становилось както легче от этой уверенности уже отмеченного высшей наградой Родины летчика. «Вот это да, вот это летчик!.. Пускай хоть три десятка... И при этом такое спокойствие, уверенность»,— восхищенно думал Иван.

...Как только показался берег моря, сразу же, с высоты полета, Бельский узнал дорогие ему места: слева впереди далеко заходила в море, словно тянулась им навстречу, Обиточная коса, на самом берегу – Ногайск, районный центр, а за ним, дальше от берега, села Банновка, Борисовка и Лозановка, вплотную примыкающая к селу Партизаны.

Вот они, родные места!.. Здесь он делал свои первые шаги учителя. Какой дорогой и любимой сердцу казалась ему школа в Партизанах, какими сердечными и добрыми ее учителя, его коллеги, любознательными и бесконечно милыми – его ученики!

Хотя никогда не видел этих мест с высоты, он их теперь очень легко узнал. В эти минуты они казались ему еще дороже, чем прежде.

Когда под крыльями самолетов проплыли очертания берега и море осталось позади, вся группа развернулась вправо почти на девяносто градусов и пошла вдоль побережья. А вот и Бердянск, куда Бельский часто водил ребятишек на экскурсии. В это время вблизи их самолетов начали появляться хлопья разрывов, точь-в-точь такие, как он видел сегодня утром, когда высоко в небе летел немецкий разведчик и его обстреливали наши зенитки. Только сейчас стреляли немцы, стреляли откуда-то с тех мест, где любил бродить когда-то молодой учитель со своей ватагой ребятишек во время прогулок.

Мысли Бельского, навеянные встречей со знакомым Приморьем, обрывают покачивания самолета его ведущего и командира всей группы: приближаются «мессершмитты». Раздумывать некогда. Ведомый прижимается к ведущему, стараясь не потерять его. Все внимание сосредоточил только на нем, чтобы удержаться в паре. А вскоре начался и первый в жизни Ивана воздушный бой.

Когда после приземления собрались все летчики, участвовавшие в боевом вылете, майор Калораш начал подробно анализировать все детали полета. Как много, оказывается, допускали ошибок даже опытные летчики. Попало на орехи и сержантам-новичкам, но смысл его слов Бельским почти не воспринимался. Он никак не мог простить себе того, что не сумел по-настоящему увидеть и почувствовать бой... Сколько он думал о нем – первом воздушном бое, внутренне себя настраивал, подготавливал себя к нему и вот не смог даже распознать его... Только теперь, приземлившись, узнал, что участвовал в воздушной схватке.

И вдруг слышит:

– А вот мой ведомый, сержант Бельский, действовал правильно. Видели, как он держался пары? Со взлета и до посадки шел он за мной в паре как привязанный.

Бельский остолбенел. Если бы знал Калораш, как он себя чувствовал, как он ругал себя. А Калораш хвалит! Похвалу эту воспринял молодой летчик в первую минуту как горький упрек и иронию.

Майор Калораш продолжал:

А что толку в ваших парах? Только взлетели вместе, а как начался бой, разбрелись кто куда. Видать, фашисты попались нам тоже неопытные, иначе недосчитались бы мы многих...

И дальше:

– Запомните, основной тактической единицей в бою является пара: ведущий и ведомый. До тех пор пока пара едина, монолитна, не распалась,— бой, как правило, выигран. Если же пары распались – бой проигран. Таков закон современного группового воздушного боя. Прошла пора, когда сходились группы, а затем завязывались индивидуальные бои – один на один, кто кого, соревнуясь лишь в мастерстве пилотажа и стрельбы.

Стыдно было Бельскому слышать похвалу в свой адрес. Ведь он-то немцев и не рассмотрел, не почувствовал, какие они в бою, а майор и не догадывался, видно, об-этом...

Смысл похвалы Калораша во всей ее глубине дошел до Бельского только значительно позже. И когда ему потом, уже в роли командира, приходилось вводить новичков в строй, он всегда предостерегал их от соблазна инициативных индивидуальных атак и стрельбы. Первое дело новичка – неотступно следовать за ведущим, научиться ориентироваться, в бою, точно выполнять команды ведущего, быстро оценивать тактические приемы противника и противопоставлять свой, а со временем придет черед и атаковать врага, придет первая, а за ней и последующие победы... Правда, к тому времени усовершенствуется радио, оно станет надежным помощником для летчиков в бою, с его помощью легко командовать, управлять боем. Да и общение летчиков между собой в бою имеет большое психологическое значение. Летчик не чувствует себя так одиноко, как раньше, а в отдельные трудные моменты боя живое слово друзей придает силы и уверенность.

В последующие дни были другие задания. На каждое из них выделялись летчики, из них комплектовались пары. Часто при составлении групп не соблюдали принципа принадлежности к эскадрилье. В группе, даже в парах, могли быть летчики из разных эскадрилий. Вот поэтому Бельскому приходилось летать в одном полете с одним летчиком, а в другом – с другим. Поздно осенью, когда 45-й полк находился в тылу, куда прибыл для переучивания личного состава в связи с получением новой техники, летчикам поручили перегнать двенадцать «яков» под Туапсе, в полк морских летчиков. На обратном пути, когда они добирались на попутных машинах, им встретилась санитарная машина БАО – батальона аэродромного обслуживания. В ней был раненый.

– Кого везете? – спросили они.

– Героя Советского Союза подполковника Калораша. Тяжело ранен в бою. Умирает...

От этих страшных слов дрогнуло сердце Бельского.

Прошли годы. И вот в 1965 году Иван .Ильич прочитал в «Известиях» статью одного морского офицера, который рассказал о том, что был в гостях у пионеров города Лазаревский, ходил с ними на могилу отца, который похоронен вместе с Героем Советского Союза подполковником Калорашем...

... На земле и в небе.

11 мая, после нескольких дней пребывания в Бессарабии, прилетели в Румынию. Здесь 9-я гвардейская Мариупольская дивизия влилась в состав 6-го авиакорпуса, которым командовал генерал Утин. До этого сое-

динение входило лишь в оперативное подчинение различных воздушных армий, находясь в составе Резерва Верховного Главнокомандования. Вот поэтому-то приходилось летчикам 9-й дивизии часто действовать на разных направлениях фронта: вначале в подчинении 4-й воздушной армии (на Кубани), затем – 8-й воздушной (в Приазовье), теперь – 5-й воздушной, но уже в составе корпуса.

...Границ между государствами с воздуха не видно. Но когда самолеты перелетели государственную границу, то летчикам бросилось в глаза, как резко изменилась поверхность земли: тут она состояла из отдельных разных по величине и форме лоскутов, словно заплаток. Позади осталось широкое раздолье наших колхозных полей, величаво простирающихся от горизонта к горизонту.

Аэродромы для всех полков дивизии были подготовлены вдоль берега реки Прут, на румынской земле. Управление дивизии и два полка размещались у большого населенного пункта Стефанешти, а 100-й гвардейский немного севернее, у населенного пункта Лихнешти.

Приземлившись и рассредоточив по капонирам самолеты, летчики 100-го гвардейского полка собрались на обрывистом берегу Прута, к которому вплотную прилегал их аэродром. По другую сторону реки была родная советская земля...

Вскоре летчики раньше, чем обычно, вернулись с аэродрома. Рядом со столовой стоял небольшой флигелек, в котором расположились Бельский с Петровым. Как только они помылись, переоделись, к ним подошла девочка лет одиннадцати и заговорила на чистом русском языке. Выяснилось, что до войны она жила в Бессарабии, ее родителей убили фашисты, и здесь она жила у дальних родственников. Девочка сказала, что с летчиками хотят побеседовать жители, переводить же будет она.

Бельский и Петров охотно согласились. Во дворе, возле их флигеля, собралось человек тридцать – мужчины и женщины, пожилые, молодые и даже дети... Окружив юную переводчицу, многие из них что-то растолковывали ей. Девочка внимательно слушала их, а затем обратилась к нашим офицерам.

Оказывается, все поражены тем, что происходит. Людям непонятно, почему советские офицеры так добры к местному населению: приглашают на танцы, угощают мужчин табаком. Никто не видел, чтобы советский офицер ударил кого-нибудь из жителей, как это делали фашистские офицеры.

Бельский и Петров, как могли, старались объяснить им, что они ведут себя так, как это принято у советских людей. Собравшиеся румыны заговорили наперебой.

– Они говорят,— сказала юная переводчица,— что офицеры и солдаты все очень хорошие, добрые люди. Но вы уйдете вслед за отступающими фашистами, а к ним придут ваши коммунисты.

– Милая девочка,— ответил Бельский,— передай людям, что коммунисты уже пришли. Они здесь!

Эти слова произвели впечатление, все дружно зашумели, заволновались.

– Где, где же они, эти коммунисты? – перевела девочка возгласы жителей.

Тогда Бельский, указывая на себя, сказал:

– Я коммунист! – и дружески улыбнулся, показав свой партийный билет.

Румыния запомнилась летчикам не только теплыми встречами с жителями, но и жаркими, ожесточенными воздушными боями. Порой сражения в небе напоминали прошлогодние кубанские. Отличительная особенность баталий в небе Румынии заключалась в том, что наша авиация на протяжении всего периода занимала господствующее положение в воздухе и диктовала свою волю противнику.

Центром воздушных схваток стал район города Яссы, который называли воротами Трансильвании. Фашистское командование вновь и вновь бросало крупные массы авиации. Это были главным образом «мессершмитты», «фокке-вульфы». Иногда они появлялись группами по 20 самолетов. Не в состоянии противодействовать нашей авиации повсеместно, гитлеровцы стремились за счет сильной концентрации своих сил на узком участке фронта добиться хотя бы временного, частичного успеха. В результате успешного осуществления Ясско-Кишиневской операции Советская Армия нанесла противнику сокрушительное поражение.

Но вернемся к событиям в небе Румынии. Как и на Кубани, бои завязывались на всех высотах – от малой до близкой к потолку самолетов. С нашей стороны действовали все виды авиации. Бомбардировщики наносили бомбовые удары по коммуникациям и важным опорным пунктам в тылу, за линией фронта. Штурмовики успешно обрабатывали передний край вражеской обороны. Истребители вели воздушные бои, обеспечивая действия других видов авиации.

Надо сказать, что под Яссами истребительные подразделения, не имевшие кубанской закалки, на первых порах несли большие потери. Это случалось, как правило, когда отдельные группы наших истребителей вели бой, сохраняя плотный, сомкнутый строй.

Свои же группы летчики-покрышкинцы стремились эшелонировать по всей высоте, расчленяя на отдельные подгруппы, летавшие у линии фронта зачастую на пересекавшихся курсах.

Когда, бывало, подходила группа «кобр» к линии фронта и ведущий устанавливал связь с фронтовой станцией наведения, где почти все время находился командир корпуса генерал Утин, то – обычно в эфир неслось:

– «Вишня»-двадцать. Вас слышу хорошо, но не вижу... Вижу только две или три пары...

Но вот появляются «мессершмитты» и «фоккеры», и наши пары и подгруппы атакуют противника со всех сторон.

Исход боя в таких случаях был предрешен заранее: несколько сбитых фашистских самолетов, пылая, врезались в землю, а остальные, преследуемые «кобрами», бросались врассыпную кто куда. Великолепное мастерство продемонстрировал в воздушных схватках над Яссами командир эскадрильи 16-го полка дважды Герой Советского Союза Александр Клубов. Однажды группа, которой командовал Бельский, шла ему на смену,

когда тот только что окончил бой. Прямо в эфир неслись взволнованные слова со станции наведения:

– Ай да Клубов, ай да молодец! Вот это бой! Поздравляю всех и всех представляю к награде! Мо-лод-цы, мо-лод-цы! – это генерал Утин, наблюдавший за боем, не мог скрыть своего восхищения.

Сквозь стоявшую у линии фронта дымку видны были на земле семь или восемь костров: то догорали сбитые «мессершмитты». Летчики группы Александра Клубова все без потерь возвратились на свой аэродром.

Был удачный бой и у группы, которую возглавлял Бельский. Вылетел он на задание уже под вечер десятью самолетами. Группу прикрытия из четырех самолетов вел Дольников. Вскоре встретили более двух десятков ФВ-190 с подвешенными на каждом самолете бомбами – они направлялись на штурмовку наших войск. В стороне шли восемь вражеских истребителей прикрытия.

Четверка Дольникова стремительно атаковала «мессершмиттов», а Бельский тремя парами – «фокке-вульфов». Фашистские летчики в панике сбрасывали бомбы на свои войска и удирали. На следующий день фронтовая газета в небольшой заметке под заголовком «Группа старшего лейтенанта И. Бельского сбила десять фашистских самолетов» подробно описала этот бой так, как его наблюдали с земли. Заметка заканчивалась словами: «Летчик Образцов не вернулся с боевого задания».

Во время боя самолет Образцова попал в штопор и, беспорядочно вращаясь, падал к земле. По радио Бельский приказал пилоту, когда тот был уже на небольшой высоте, прыгать с парашютом. Однако обстановка сложилась так, что участники боя не могли наблюдать дальше за падающим самолетом. Уже было примирились все с мыслью, что потеряли этого маленького ростом, но храброго, всегда жизнерадостного летчика. Прошло несколько дней. И вот когда уже не осталось сомнений в том, что Юрий Образцов погиб, тот вернулся в полк целым и невредимым. Образцов успешно воевал до Победы, сбив около десятка фашистских самолетов.

Следует сказать, что случаи срыва самолетов в штопор во время ведения воздушного боя, подобно Образцову, были и с другими молодыми летчиками. Сказывалась неопытность в пилотировании этих машин, не прощающих ошибок. В связи с этим 23 мая, под конец дня, приехал к нам комдив Покрышкин и перед строем всего летного состава резко высказал свое неудовлетворение:

– Это никуда не годится, что из-за ошибок в пилотировании мы теряем людей и боевые машины. Очевидно, командиры эскадрилий уделяют недостаточное внимание совершенствованию техники пилотирования молодых летчиков.

После небольшой паузы он продолжал:

– На завтра полк отстраняю от боевых вылетов. Пусть командиры эскадрилий займутся проверкой техники пилотирования молодых летчиков. А вам, товарищ Бельский, разрешаю показать на малой высоте пилотаж на «кобре» – с полным объяснением по радио каждой фигуры отдельных сложных элементов.

Утром 24 мая у командного пункта полка собрались все летчики. На столе установили динамик, чтобы слышать объяснения с воздуха при выполнении фигур высшего пилотажа. Бельский же залез в кабину и после опробования мотора пошел на взлет. В наборе высоты убирает шасси, но красные лампочки и механические указатели показывают летчику, что шасси полностью не убрано. Бельский делает несколько повторных попыток выпустить и вновь убрать шасси, но это не исправило положения. Пилотировать с неубранным шасси нельзя, поэтому Бельский заходит на посадку, но теперь шасси его самолета не выпускается, и он решает уходить на второй круг. Как только дал полный газ, начались перебои в моторе.

«Куда садиться?»—напряженно работает мысль летчика. С трех сторон аэродром окружен возвышенностями, а с четвертой – река Прут. Тем временем высота теряется, самолет приближается к земле... В последний миг летчик успевает выключить зажигание, левой рукой упирается в приборную доску и успевает повернуть набок голову, чтобы при ударе не пострадали глаза... Больше ничего уже он не помнит. Самолет его приземлился на склоне холма. От удара головой о стекло летчик потерял сознание. Пришел в себя уже в санчасти в Стафанешти. Возле него сидел комдив Покрышкин.

– Что могло случиться с самолетом? Почему не полностью убралось шасси, а потом и отказал мотор?

Бельский, конечно, не мог знать причин неисправности. Это был первый случай полного отказа материальной части в его практике. Из-за этого ему не довелось участвовать в дальнейших боях под Яссами. Но летчики полка успешно вели воздушные бои с фашистскими асами, переброшенными на этот участок фронта из Италии.

За непродолжительное время боев в небе Румынии летчики 100-го гвардейского полка произвели 482 боевых вылета, провели 23 воздушных боя, в которых сбили 53 фашистских самолета. Понеся большие потери, фашистская авиация не выдернула борьбы и в начале июня почти прекратила свои действия.

Об авторе книги.

Иван Ильич Бабак родился 26 июля 1919 года в селе Алексеевка, ныне Никопольского района Днепропетровской обл, в семье крестьянина.

На фронтах Великой Отечественной войны с мая 1942 г. Командир звена 100-го ГвИАП (9-я ГвИАД, 8-я ВА, Южный фронт) младший лейтенант Бабак отличился в боях при прорыве обороны противника на реке Молочная и освобождении Мариуполя. К сентябрю 1943 года сбил лично 18 самолетов противника и 4 в группе. 1 ноября 1943 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В конце июля 1943 года, во время боев за город Мариуполь, выполняя разведывательный полет вдоль железной дороги, Иван Бабак на малой высоте увидел, как из окон вагонов – теплушек ему махали руками люди. Прилетев на свой аэродром он доложил – «В вагонах находятся наши люди. По видимому, их собираются вывезти на каторгу. Необходимо срочно принять меры !»

Вскоре группа «Илов» в сопровождении истребителей ушли к станции. Удар наносился с особой точностью, только по паровозу и путям впе-

реди эшелона. Охрана станции при этом разбежалась. Местные жители открыли вагоны и выпустили людей, вывозимых в Германию.

Вскоре после этого Бабак получил от жителей города подарок – «именной» самолет. На «Аэрокобре», приобретенной на средства собранные школьниками гор. Мариуполя, Иван Ильич летал в небе Украины, Молдавии, Румынии, Польши и Германии. Надпись «От школьников Мариуполя» была на обоих бортах фюзеляжа за кабиной. Инженер по радиооборудованию В.Ковальчук нарисовал справа на носу машины летящую богиню Победы (за что Бабак получил у противника, прозвище «Летающий Демон»).

Продолжая активно летать Иван Бабак иногда одерживал по несколько побед за вылет. В конце мая 1944 года в боях под Яссами группа из 12 самолетов под командованием Бабака успешно провела бой с пятью девятками Ju.87 и прикрывающими их истребителями. В этом бою Бабак лично сбил 2 вражеских самолета.

В начале 1945 года, когда Бабака назначили командиром 16-го ГвИАП, его самолет принял Григорий Дольников. Известие об этом назначении было встречено летчиками полка с нескрываемой гордостью, как большую личную радость. Еще два года назад не обстрелянный сержант Бабак, теперь стал во главе одного из лучших гвардейских полков! По мирному времени такое событие, конечно, небывалая редкость. Но два суровых года войны, когда за плечами летчика более 300 боевых вылетов и свыше 30 уничтоженных вражеских самолетов, – это уже качественно другое измерение.

Боевые свойства Бабака не ограничивались смелостью и умением наверняка разить врага; он быстрее других сформировался и как организатор боя, и как отличный воспитатель молодых летчиков. Внешне Иван Ильич был невидным, но умное лицо и всегда изысканная опрятность делали наружность его довольно приятной. Честный и прямодушный, он отличался тонкостью, свойственной людям его профессии (до войны Бабак работал учителем). Откровенность его, совсем непритворная, была, однако же, не без расчета: он так искусно, шутливо, необидно умел говорить величайшие истины людям сильным, что их самих заставлял улыбаться.

С мая 1942 по апрель 1945 года Иван Бабак совершил 330 боевых вылетов, провел 103 воздушных боя, сбил 41 вражеский самолет – 37 лично и 4 в группе. За всю войну, в воздушных боях, его самолет ни разу не был даже подбит. Он не потерял в боях, которыми руководил, ни одного летчика. Был награжден Орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды.

14 апреля 1945 года Покрышкин направил в штаб армии документы на присвоение Бабаку звания дважды Героя Советского Союза. А через день, 16 апреля, Бабак прямо из бани, не успев до конца одеться, вылетел по тревоге на штурмовку вражеской колонны и был сбит зениткой. Сколько мог он тянул к линии фронта, а затем, не выдержав обжигающего огня, выбросился с парашютом. Упал на позиции вражеских артиллеристов и в полубессознательном состоянии, обгоревший, был взят в плен.

– Когда бежал от бани к самолету, ордена свои я не успел нацепить, не до того было, – вспоминал Бабак. – Ну и решил выдать себя за рядового летчика. А они слушают мои байки и смеются. Потом дают мне альбом с

фотографиями наших асов-истребителей, где на первом месте красовался портрет Покрышкина, ну и моя личность там тоже оказалась...

Бабак был отправлен в лагерь для военнопленных. Лечили его там наши люди, чем могли. В плену Иван Бабак пробыл до конца войны. Благодаря долгим усилиям Александра Покрышкина, он был найден в одном из лагерей для интернированных, где бывшие военнопленные проходили проверку, освобожден и отправлен в полк. Нечеловеческие условия истощили организм летчика до предела. Но он вернулся в строй и снова начал летать.

Но в дальнейшем обстоятельства сложились для Ивана Ильича крайне неблагоприятно. Особисты не оставляли его в покое. И тогда он уехал на учебу в Москву. В 1947 году окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы и стал учить искусству воздушного боя молодых летчиков. Однако в 1949 году капитан Бабак вынужден был демобилизоваться и вернулся к себе на родину под Полтаву к довоенной профессии школьного учителя.

Проработал много лет, и никто в школе, ни учителя, ни дети, не знали, что их преподаватель химии, скромный и немногословный Иван Ильич Бабак, – один из лучших асов Великой Отечественной войны, лично сбивший 37 вражеских самолетов.

Узнав об этом, на одной из встреч ветеранов 9-й ГвИАД в Киеве, Александр Покрышкин возмутился: – Ну, знаешь ли, друг любезный, от такой твоей скромности гордыней и обидой на весь свет отдает. Золотую Звезду тебе вручили не для того, чтобы ты ее в шкатулке прятал! Вот тебе дубликат Звезды, у меня еще есть, и будь добр носить ее и пацанов на примере своих подвигов воспитывать.

Школа, в которой долгие годы работал Иван Бабак, теперь носит его имя.



Сухов Константин Васильевич - 9-я ГИАД

6. 6. Сухов К. В. Эскадрилья ведет бой.

Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org.

Издание: Сухов К. В. Эскадрилья ведет бой. – М.: ДОСААФ, 1983.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/suhov/index.html.

Биографическая справка: Сухов Константин Васильевич – Герой Советского Союза. Родился 31 мая 1923 г. в городе Махачкала Дагестанской АССР. В 1942 г. К. Сухов окончил Ейское ВМАУ. Начал воевать в сентябре 1942 г. рядовым в составе разделенного 84-го ИАП, получившего название 84-А полка. 30 мая 1943 г. в числе других летчиков Сухов был переведен в 16-й ГИАП. Ученик А. И. Покрышкина. Всего за войну он провел 297 бое-

вых вылетов, в 68 воздушных боях лично сбил 22 самолета противника. Герой Советского Союза (27.6.1945). Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР».

Мы вернулись!

...Перелет закончен. Сели в тех местах, где полк начинал войну. Хоть это и символично, да огорчал тот факт, что мало вернулось ветеранов – тех, кого поднял в тот июньский рассвет военный гром.

Сюда, под Бельцы, возвратились Пал Палыч Крюков, Иван Вахненко, за это время он из техника «переквалифицировался» в летчика, Андрей Труд, Григорий Речкалов и, разумеется, наш теперь уже комдив, Александр Иванович Покрышкин. Технический состав почти тот же.

Вижу на аэродроме, как техники обступили кого-то, ведут оживленный разговор с каким-то летчиком. Спрашиваю ребят, кто это, – и кивком головы указываю на незнакомца.

– Да это же Валентин Фигичев!

– А-а! – отвечаю так, будто знаю его. Собственно, лично с ним не был знаком: тот ушел из полка до того, как я туда пришел. Но в боевой истории части Валентин оставил большой след. Много слышали мы о Фигичеве от ветеранов полка. Рассказывали о нем удивительные вещи. Как он в составе восьмерки истребителей МиГ-3 спустя месяц после начала войны штурмовым ударом по аэродрому Бельцы нанес ответный «визит» гитлеровцам, в результате чего враг лишился тринадцати самолетов. Как, «оседлав», оказавшийся на аэродроме Ил-2 «одиночку» – без стрелка – Фигичев штурмовал на нем вражеские колонны, устремившиеся на Одессу и в Таврию. Как, вылетая на разведку и обнаружив «стоящую цель», Фигичев первым делом наносил по ней штурмовой удар, подавлял зенитные средства, а следовавшие за ним истребители МиГ-3, И-16, «Чайка» расправлялись с моторизованными колоннами гитлеровских войск, обрушивали огонь на железнодорожные эшелоны, склады горючего и боеприпасов. Вспомнили, как он уничтожил на станции Раздельная крупный склад горючего, вызвав огромный пожар.

Теперь сошлись его фронтовые дороги с дорогами старых боевых друзей. Начав войну командиром звена, он к этому времени вырос до командира 129-го истребительного полка, с которым нам предстояло действовать бок о бок. И вот смуглый, худощавый, черноволосый летчик в вылинялой добела гимнастерке, на которой искрятся Золотая Звезда, два ордена Ленина и два Красного Знамени, чистый, подтянутый, аккуратный, обнимается и целуется со всеми окружившими его ребятами. Он улыбается, глаза его сияют, он восторженно выкрикивает имена и бросается обнимать очередного боевого товарища.

Оказывается, он знал, что полк летит на «его» аэродром, и ждал нас.

«Так вот он какой, Фигичев!» – с улыбкой думаю я и проникаюсь еще большим уважением к этому общительному, доброму человеку, боевая храбрость которого, дерзость и находчивость не знали, казалось, границ.

Через три дня перелетели на аэродром Стефанешты (это уже Румыния), а с рассветом следующего дня начали облет района боевых действий.

Несем боевое дежурство, летаем на прикрытие наземных войск. Привычная наша «работа»!

Полк находится в подчинении командующего 2-м Украинским Фронтом в составе 5-й воздушной армии.

...До 28 мая сидим в готовности номер один и номер два, прикрывая из состояния боевого дежурства наши войска в районах Яссы и Тыргу-Фромос.

Стало известно, что противник готовится к наступлению на ясском направлении. Необходимо было ослабить его авиацию, помешать ей выполнить задуманные гитлеровским командованием планы.

Вот и приказ: с рассвета 29 мая наш полк должен блокировать передовые вражеские аэродромы, на которых базируются истребители.

Почти полгода мы готовились к этим боям. Знали и понимали, что они будут не менее упорными, чем те, которые пришлось вести нам до этого.

Длившийся более пяти месяцев перерыв требовал известной психологической подготовки «стариков». Не секрет ведь: день-два не слетаешь на боевое задание, уже это чувствуется там, в небе, когда мгновения решают исход твоих или вражеских атак. Быстрота реакции, умение взаимодействовать, безошибочно выбирать самый оптимальный вариант атаки... Это целый комплекс, вырабатываемый практикой и поддерживаемый постоянными тренировками.

Случился перерыв – неизбежны «провозные» для восстановления утраченных навыков. Закон этот строг и не признает компромисса, не пасует перед авторитетами, не преклоняется перед званиями и рангами...

В общем, хотя и противостоит полку 4-й воздушный флот противника, с летчиками которого нам уже приходилось драться в небе Кубани и южной Украины, новые встречи с ними еще таят немало загадочного.

...30 мая был днем первых сильных воздушных сражений с активным и многочисленным противником после наших «каникул». С рассвета восьмерками полк летает на боевые задания. После мощной артиллерийской подготовки и массированных ударов авиации противник силами четырех танковых, пяти пехотных и одной горнострелковой дивизий перешел в наступление из района Ясс в общем направлении на Карпиций.

К этому времени мы уже подлетали в район прикрытия и услышали в эфире отрывистые команды, предупреждения и... ругань. Издали замечаем несколько горящих самолетов: идет воздушный бой.

«Наверху» уже светло – встающее из-за горизонта солнце золотит наши самолеты. А земля еще окутана сумерками, и внизу то и дело сверкают оранжевые вспышки.

Для Виктора Жигалова нынешний боевой вылет – четвертый по счету. Но встреча с противником – первая. В это утро состоялось боевое крещение новичка.

...Группу ведет Николай Чистов. Ведомым у него Иван Руденко. Во второй паре – Саша Ивашко с Вячеславом Березкиным. Это – ударная группа.

В четверке прикрытия – Жердев, Душанин и мы с Жигаловым. Наша пара – крайняя, идем на высоте 5000 метров – выше всех. Пара Чистова

ниже на тысячу метров, и временами теряется из виду на фоне темных еще полей и дыма...

Слышен радиообмен Покрышкина с ведущим нашей восьмерки, командир поторапливает, сообщает обстановку. Только что отбомбившиеся фашистские бомбардировщики атакованы истребителями других полков нашего корпуса. А на подходе на трех – трех с половиной тысячах метров более двадцати «Фокке-Вульфов-190».

«Фоккеры» уже видны.

– Жердев, прикрой! – скороговоркой произносит Николай Чистов и сразу же своим звеном устремляется в атаку. За ним последовала пара Жердева.

Мы оттянулись, идем парой по большому кругу и наблюдаем за действиями товарищей, готовые в любую секунду прийти им на помощь. Внимательно слежу за воздухом. Непрерывно верчу головой, посматриваю каждый раз назад: как там ведомый?

«Молодец, Виктор! Без подсказки принял боевой порядок «пеленг», точно выдерживает установленную дистанцию в 200 – 250 метров. В случае если попытается атаковать противник, ведомый тут же отсечет его огнем».

Впереди внизу сверкнули строчки, понеслись чередой «фонарики»: это ребята уже открыли огонь, вступив в схватку с «фоккерами».

Вдруг два наших истребителя круто пошли вверх. В чем дело?

Оказывается, Жердев и Руденко заметили двух «фоккеров», пытавшихся атаковать пару Чистова, увлекшуюся преследованием удирающих «фокке-вульфов». И получилась целая цепочка, которую сейчас замыкаем мы с Виктором, ибо пошли за парой Жердева и прикрыли ее.

Вот от истребителя Жердева рванулись трассы. В наушниках голос Жигалова:

– Ух, красота какая!..

Молодой летчик впервые видит такую картину. Восторг юноши обрывает чья-то бесцеремонная фраза с земли:

– Помолчи, болтун!

Тем временем Ивашко и Березкин действуют «в окружении» противника – завязали на горизонталях бой с вражескими истребителями, пытающимися штурмовать наши войска. Но с «фокке-вульфами» драться на горизонталях нелегко. Благо, что попались неопытные летчики, и Ивашко удается поджечь одного. Остальные разворачиваются, уходят на запад.

Собрались – и продолжаем патрулировать. На смену нам уже идет очередная группа – сужу об этом по радиообмену.

А вот и команда «тридцать три»...

Бой был не очень трудным, и победы нам достались легко.

Николай Чистов еще раз показал свою боевую зрелость, сумел правильно организовать действия пар и увеличить свой личный счет еще одним «Фокке-Вульфом-190». Да и сами летчики проявили тактическую гибкость, смелость и решительность. Что ж, опыта им не занимать. Всем, кроме одного Виктора Жигалова. Но и он научится, станет отважным воздушным бойцом: хватка у парня есть!..

Этот бой знаменателен и для меня – впервые участвовал в нем в качестве ведущего пары.

На земле, как принято, разбор, тщательно проанализировали действия каждого. Тоже учеба, особенно – для новичка. Виктор возбужден, глаза блестят: радуется парень, хоть и мокрый весь, даже гимнастерка прилипла к телу. А в шесть утра еще не жарко.

Похвалил Виктора и замкомэск Жердев. Командир эскадрильи Андрей Труд поздравил его с боевым крещением. Каждый от души пожелал новому боевому товарищу ратного успеха.

Но разбор – не только хвалебные слова. На нем, как правило, скорее услышишь и замечания, и критическую оценку действий, и нелицеприятный упрек, а то и резкое слово. Не «в общих чертах», а довольно объективную оценку, аргументированную, конкретно выраженную и подкрепленную убедительными фактами и доводами.

Успех успехом, а ошибки все же были допущены. На сей раз досталось Трапочке. Нет, его не ругали. Его просто-напросто пожурили.

– Зачем надо было драться на виражах с «фоккером», который – и это хорошо всем известно – по маневренности нисколько не уступает нашему истребителю? – допытывался Чистов. И утверждал: – У вас были все условия после атаки уйти за мной вверх. Хорошо, Жердев увидел, что «лобатый» мне на хвост сел, и свалил его...

Ивашко, еще не остывший после жаркой схватки, пытается оправдать свои действия, но его аргументы слишком слабы.

Комэск подводит итог боя:

– Вам удалось сорвать штурмовку, начатую противником, и сбить три «фоккера»...

...Десять самолетов под командой Еремина вылетели на задание. Сбив «фоккера», открыл боевой счет Иван Вахненко. По одному Хш-129 свалили Еремин, Торбеев, Иван Онищенко и Никитин. А Новиков и Иванов записали на свой счет по «фокке-вульфу». Но к району прикрытия на высоте три тысячи метров подходит новая группа вражеских самолетов – 30 Ю-87 и около двадцати истребителей.

С «Тигра» Покрышкин торопит Клубова:

– Иди в район Скулени, помоги Еремину!

– Понял. Иду!..

Подошел, когда бой уже затих. Увидел дымки уходящих на юг вражеских самолетов.

А тут земля вновь взволнованно вещает:

– Подходят «лаптежники»!..

Он увидел их: тоже шли группами по 6 – 9 самолетов с прикрытием.

– Трофимов, прикрой!..

Первая атака не дала результата, но вражеские летчики все же были ошеломлены, и боевой порядок фашистских самолетов нарушился.

Повторной атакой Клубов на догоне сбивает ведущего первой десятки «юнкерсов».

Истребители противника коршунами набрасываются на отважную четверку. Тогда ведущий группы прикрытия лейтенант Николай Трофи-

мов бросается товарищам на выручку, атакует и сбивает «фоккера», втягивает в схватку вражеские истребители, связывает их боем, чем дает возможность ударной группе беспрепятственно расправляться с бомбардировщиками...

Итог боя – пять уничтоженных самолетов противника.

Шестнадцать самолетов готовы к взлету. Ждем команды. В наушниках слышим довольно активный радиообмен: группа Еремина ведет трудный бой.

Девятнадцать пятнадцать. Ракета!

Первыми взлетают две четверки ударной группы: одну возглавил Клубов, вторую – Трофимов.

За ними стартует восьмерка прикрытия под общим руководством Речкалова. Иду в ее составе и я в звене Ивашко ведущим второй пары.

«Тигр» сразу же выводит нас в район Вултурул, Скулени, и наводит на два десятка «Фокке-Вульфов-109». Они идут двумя группами: одна – на трех с половиной, вторая – на четырех с половиной тысячах метров.

Обе ударные четверки с ходу завязали бой с нижней группой вражеских истребителей.

Нашу восьмерку Речкалов «тянет» вверх: под нами запестрели разрывы зенитных снарядов.

Вот и враг: хорошо видно вторую десятку «фоккеров» – она растянулась и начинает разворачиваться в сторону Ясс, не пытаясь даже ввязаться в бой и помочь своим коллегам, уже ведущим схватку. Не иначе, «завлекают» нас...

Голос Карпова в эфире:

– Есть: горит «фоккер»!..

Шарю глазами по огромному простору – где же он, тот горящий враг? Не нахожу. Зато вижу двух «фоккеров» на кабрировании, следом тянется за ними пара наших истребителей. Это Петухов и Барышев. Сужу об этом по радиообмену: Клубов, предупредив их об опасности – «фоккеры» увязались и за ними, резко бросив свой истребитель в пике, открывает огонь и отсекает врага. Карпов не отстает от своего ведущего и тоже стреляет. Один из «фоккеров» переворотом устремляется вниз, Клубов и Карпов метнулись за ним, а второй, немного отвернув вправо, продолжает идти вверх.

Его уже подстерегает Трофимов, и метров с семидесяти бьет врага, да так, что «фокке-вульф» вмиг взрывается, и только обломки да черно-белое облачко, нашпигованное искорками, возникает там, где секунду-две тому назад стремительно несся куда-то вражеский истребитель.

Тем временем вторая группа «фокке-вульфов» совершает новый маневр – разделяется. Три пары чуть ли не парадным строем идут прямо на нас и, ведя огонь, проскакивают мимо, ныряют вниз. Опять демонстрация: пытаются увлечь за собой, увести с высоты, где мы барражируем. Нет, не выйдет! Мы на уловку «не клюем»! Твердо заучили правило: у кого высота – у того и перевес. Теперь мы в буквальном смысле висим над «каруселью», которую крутит группа Клубова, не давая «фоккерам» выйти вверх и с высоты ударить по ней.

Эфир перенасыщен звуками – в наушниках свистит, гудит, воет, кто-то кому-то подает команду, кто-то кого-то предупреждает об опасности, снова шум, треск, брань... Кто-то включил передатчик и не отпускает тангенту – и в уши бьет буквально треск, давит угнетающе зудящий напев умформера. И вдруг, как после обвала, наступает тишина. И четко, внятно слышен резковатый голос Покрышкина:

– С юго-запада – до пятидесяти «юнкерсов» и двадцать истребителей. Высота три – три с половиной...

На фоне синеватой дымной пелены, сквозь которую едва-едва просматривается земля, хорошо видны тут и там разбросанные группки самолетов. Вокруг них, выше и ниже, взблескивают огоньки рвущихся в небе снарядов, проносятся цветные ниточки пулеметных трасс, вспухают темные комья дымков – бьют зенитки среднего калибра.

А ниже, почти у самой земли, над занятой нашими войсками территорией то и дело появляются необычные дымки – желтые и белые: это вражеская артиллерия дает целеуказания авиации – вот, мол, куда надо бросать бомбы...

Пустить туда врага мы не можем. И не пустим!

Вот Ивашко переходит в пикирование, я за ним, атакуем головную шестерку Ю-87. По второй группе кто-то из наших тоже ведет огонь: видимо, пара Петухова завершает атаку. Два «лапотника» уже горят.

Интуиция это или привычка, но вдруг словно бы кто приказал: «Оглянись!»...

И почему-то именно в тот момент, когда никак не хочется отрываться от прицела: очень уж заманчивая цель, «юнкерс» почти вписался в прицел. Дистанция – двести метров, еще несколько мгновений, и нажму гашетки.

Но трезвый разум охлаждает страсть, и снова звучит внутренний приказ: «Оглянись – там ведь Жигалов один, и больше никого из наших за плечами нет!..»

Быстрый, почти молниеносный взгляд бросаю вправо вверх и затем вниз. Жигалов должен быть где-то в поле зрения. Ага – вот он! А что это за дымки ниже его?.. «Фоккеры»! Вот-вот дотянутся до Виктора, уже пытаются взять упреждение. Если даже и крикнуть в эфир, предупредить ведомого об опасности, успеет ли он быстро и правильно отреагировать? В одно мгновение бросаю свой самолет в сторону Жигалова, и Виктор, предотвращая столкновение, левым полупереворотом уходит под меня, но, оказавшись над «фоккерами», сразу же сориентировался и устремился им навстречу. Те от неожиданности метнулись вправо, стали уходить вверх.

Тем временем Виктор, разогнав на пикировании скорость, переводит истребитель в набор высоты и пристраивается ко мне.

Так и хочется похвалить молодого летчика за смелость, за грамотные действия. Но сделаю это не сейчас, а когда возвратимся на аэродром.

Продолжаем полет. Осматриваюсь. Внизу творится невообразимое: сущий ад – да и только! Смешались «юнкерсы», «мессеры» и «фокке-вульфы» с нашими самолетами, и не разберешь, кто кого атакует, кто уходит из-под огня.

В стороне вижу двух «фокке-вульфов», намеревающихся забраться выше нас. Эфир забит настолько, что и не пытайся установить связь. Доворачиваю истребитель и нацеливаюсь на заднего «фоккера». Но ведущий вражеской пары выполняет переворот и, тут же устремляется вниз, атакуя кого-то из наших в той «куче». Крутнулся и «мой» «фоккер» и тоже почти отвесно вошел в пике.

Как ни быстр взгляд, брошенный в сторону ведомого («Молодец, Жигалов, не отстает!»), на какое-то мгновение теряю вражескую пару из виду. Вот незадача! Где же они, те «фоккеры», которых только что преследовал? Да вот же – опять «лезут» вверх. Видимо, их атака сорвалась, и теперь они снова пытаются занять выгодное положение для повторения удара. Нет уж – теперь им не уйти!

Резко беру на себя ручку, выношу упреждение. Впереди с дымом «ползет» все выше и выше «мой» «фокке-вульф». Даю очередь. Сверкнула трасса, замелькали впереди, перед самым носом вражеского истребителя, огоньки. По моим расчетам, он вот-вот должен был напороться на этот фейерверк, который и решит его участь.

Но что это? Перед взором вдруг вырастают контуры еще одного «лобатого». Он всплывает в каких-нибудь пятидесяти метрах и своим желтым носом закрывает «фоккера». И то, что в ту же секунду увидел, что буквально парализовало пальцы, уже коснувшиеся было кнопки открытия огня из пушки: в поле зрения четко вырисовывались ярко-красные звезды на камуфлированных плоскостях. Так это ведь «лавочкин»!

С трудом отвернул, чтобы не столкнуться с ним. На резком маневре истребитель буквально дрожит. А страх уже холодит душу: попал ведь в своего, наверняка попал!..

Проходят отяжелевшие, растянувшиеся секунды. «Фокке-вульф» падает: «лавочкин» все же завалил его. Подходит еще один, ведомый, и оба, присоединившись к нашей группе, продолжают вести бой. Откровенно говоря, злюсь на этих друзей: «украли» ведь у меня «фоккера», а теперь как ни в чем не бывало, крутятся рядом...

Со станции наведения, именующейся «Мушка-7» (это передовой командный пункт командира нашего авиакорпуса генерала Утина), передана новая команда:

– Всем, кто в воздухе, идти на Карпиций, Вултурул: идет большая группа «юнкерсов» и «хейнкелей» с истребителями. Высота – четыре – пять тысяч метров...

Идем с набором высоты. Жигалов – на своем месте. Молодец, новичок! Невдалеке плывет и пара «приблудившихся» Ла-7. Ведущий покачивает крыльями – поддразнивает. Показываю ему кулак.

К нам подстраивается еще пара истребителей. На борту одного из них знакомая цифра – «25». Это Ивашко. Значит, второй – Слава Березкин... Наконец, команда «тридцать три» – домой: горючего едва хватит на обратный путь. «Лавочкины» тоже возвращаются.

К счастью, под нами какой-то аэродром. Включаю передатчик и – докладываю Ивашко:

– Сажусь к соседям – горючего мало!

– Давай. Только не задерживайся.

– Понял.

Сели с Жигаловым с ходу. Заруливаем. За нами один за другим садятся «лавочкины». Такие же по окраске – желтоносые. «Ну, найти бы мне того архаровца!» – думаю я.

А тут подруливает Ла-7 прямо к нам. Летчик выбрался из кабины, спрыгнул на землю, подошел к техникам, внимательно осматривающим самолет. Вот они забегали вокруг истребителя, засуетились, позвали летчика, что-то показывают ему.

Подошли с Виктором к «желтоносому». Это ведь «мой» – вон сколько пробоин темнеет!

– Ну что, получил! – спрашиваю летчика с ехидцей. – Сколько насчитал?

Он поднял голову – и хоть бы что: улыбается!

– Семь.

Пересчитал и я «просверленные» моей трассой отверстия. Действительно, семь: все – от крупнокалиберных, в фюзеляже и в плоскости.

– Что же ты за летун? – спрашиваю с укором. – Ты что, меня не видел?

– Видел.

– Зачем же под трассу полез?

– Да цель уж очень хорошая. Ты его сверху хотел ударить, а я ведь гонюсь за ним чуть ли не от самой земли.

– Мы ведь столкнуться могли – я тебя не видел!.. А что, если бы я из пушки врезал, да не в него, а в тебя попал?

– Тогда бы мы с тобой сейчас не разбирались, – зубоскалит мой «крестник».

Поговорили, отвели душу, пощипали друг друга, потом помирились. Поздравил я нового своего знакомого еще с одной победой. Он оказался комэском, Героем Советского Союза, старшим лейтенантом: под летной курткой не видно ни погон, ни Золотой Звезды. Ходил, оказывается, с напарником на «охоту».

– Не спеши, Константин. Переночуй у нас, завтра полетишь домой, – уговаривает меня.

– Нет, не могу...

– Что ж – вольному воля!.. Сейчас только распоряжусь, чтобы побыстрее заправили ваши самолеты.

А минут сорок спустя мы уже были на своем аэродроме в Стефанештах.

Там и узнали окончательный итог. Он был более чем внушителен: двенадцать – один.

Единственно плохо – самого Еремина сбили, и он выбросился с парашютом.

...Над аэродромом уже сгущались сумерки. Солнце легло на горизонт и подсвечивало только далекие облака на западе. Летчикам велели собраться в одном из пустых капониров: вот-вот с передового командного пункта должен приехать комдив и провести разбор этого первого дня воздушных боев в районе Ясс.

Вдруг – очередь, вторая. Специфический звук стрельбы нам хорошо знаком: «мессершмитты»!.. В ту же секунду затукали зенитки, охраняющие аэродром. А вот и «гости» – стремительно проносятся вдоль границы аэродрома два «мессера». Мы их увидели, когда они уже выполнили «горку» метров на сто, потом нырнули вниз и «змейкой» стали уходить от трасс 37-миллиметровых пушек, посылавших и посылавших вдогонку им снаряды.

Потом стало совсем тихо: «мессеры», уйдя на бреющем, скоро скрылись из виду. Прекратили пальбу и пушки.

Но вот послышался какой-то новый звук. Вроде бы «кукурузник» тарахтит. Но как-то странно – с перебоями. Уже видно его – у самой земли несется, чуть ли за капониры не цепляется. Мотор явно перегрет – дымные выхлопы выстреливает. Вот он плюхнулся, круто развернулся и, прижимаясь к лесопосадке, катит к нашей стоянке. Остановился.

Бегом устремляемся ему навстречу. Мотор чихнул, винт качнулся – и замер. Из обеих кабин сразу же выскочили двое. Один спрыгнул на землю, а второй повернулся, перегнулся и что-то тяжелое достает из кабины. Когда соскользнул на землю, мы увидели в его руках... бронестекло. Бледный, но улыбается.

– Витя!.. Примаченко!.. Жив!..

Ребята восторженно улыбаются, обрадованные такой встречей. Тем временем летчик быстро обходит самолет, осматривает его. Да, досталось «кукурузнику»: в перкалевой обшивке плоскостей зияет несколько рваных дыр, в фюзеляже – тоже.

Перевожу взгляд на летчика и... не верю: Щербина!

– Миша, откуда ты взялся? Быстрый, пристальный взгляд на меня.

– Костя, ты?.. Каких только встреч не бывает на грешной земле! – произносит бывший старшина летной группы в Ейском авиаучилище.

Обнялись, расцеловались. Стали друг друга расспрашивать.

– Так ты, оказывается, тоже возвратился в авиацию!

– Как видишь. Только вместо истребителя «оседлал» вот эту «стрекозу», – отвечает Михаил.

Ребята смотрят на нас, удивляются. Объясняю им:

– Однокашник. Вместе в училище были, потом вместе в пехоту попали. Два года не виделись.

Рад я нынче несказанно: и Виктор вернулся целый да невредимый, и старый друг нашелся.

Ребята тем временем Виктора Примаченко донимают:

– Ну что, опять операцию «открыл», – съязвил Николай Старчиков.

Клубова больше интересует, цел ли самолет. Он почти уверен, что цел: так обычно бывало прежде, когда Виктор садился вынужденно. Но на сей раз Примаченко помрачнел и долго не отвечал на вопрос.

– Сел-то я нормально, – тихо начинает он. – Правда, переднее колесо в траншею закатилось. А бой невдалеке идет, снаряды рядом рвутся. Чувствую, самолет спасти не удастся. И тогда решил хоть заднее бронестекло снять. Полез, снял. Думаю: надо еще и часы прихватить. Но тут кто-то меня за парашют тянет. Оглянулся – два наших солдата...

Только успели они меня в траншею приволочь, а тут мины или снаряды возле самого истребителя стали рваться и разнесли мою машину вдребезги.

– Волноваться нечего – тебе это не впервой! – с ехидцей произнес Жердев. – Считай, без тебя и эта операция завершена будет. А бронестекло можешь подарить Иванкову – ему оно больше пригодится, тем более что у него есть только броненаголовник.

Ребята засмеялись.

Виктор сердито, с нескрываемой обидой глянул на Жердева.

– Да ты не дуйся: на правду не обижаются... Спрашивают Щербину:

– Где же ты его взял? – и указывают на Виктора.

– Пехотинцы привезли на нашу эскадрильскую площадку: мы ведь обслуживаем штаб 7-й гвардейской армии. Начальство и распорядилось отвезти «гостя» домой. Вот я его и привез...

Прибыл комдив. Приказал отремонтировать «кукурузник» – и его сразу же принялись латать наши авиаспециалисты.

В целом боевой день был успешный к показал, что мы не только сохранили боевую форму, хорошо владеем тактикой группового воздушного боя, не только не утратили в связи с длительным перерывом приобретенные ранее навыки, но и сумели разгадать некоторые новые приемы противника.

В то же время в ходе боев этого дня проявились и недостатки, которые должны были бы насторожить всех...

О них хорошо, убедительно сказал на разборе Покрышкин.

– Опять допускаются нарушения радиодисциплины, – с возмущением говорил он. – То, что ругаются, – ладно: душу отводят. Но перебивают один другого, передающий не называет своего позывного, некоторые включаются в радиообмен и забывают выключить передатчик. Почему сбили Примаченко? – комдив, задав вопрос, сам же и стал отвечать на него:

– Потому что его ведущий ни свой позывной не назвал, ни позывной ведомого. Вышло, что он предупреждает всех, а не одного лишь своего напарника. Или взять Еремина...

Еремин, услышав свою фамилию, встал, выпрямился. Лицо, ободранное, исхлестанное ветками в момент приземления, сразу же налилось багровостью.

– Слышал предупреждение?

Глаза комдива смотрели в упор, и комэск, испытывая неловкость за свою оплошность, к тому же, зная, чем она могла обернуться, честно ответил:

– Да что и говорить, товарищ командир: конечно, не слышал. Уже в атаку пошел, по «юнкерсам» бью – азарт охватил, даже забыл, что тангенту нажатой держу.

– А что ведомый?

Вскочил напружиненный Новиков:

– Сам из-под «фоккера» выкручивался, но Еремину кричал:

– Сзади «фока»!

– Все вы – «фока», «фока»! Готовиться на земле лучше надо! И меньше

в воздухе болтать. Сколько раз об этом напоминать надо? Уже и командир корпуса мне за вас замечание сделал: во-первых, шумите без толку, во-вторых, с его станцией наведения ведущие почему-то не связываются, а ведь она для нас – главная... И еще одно. Из-за лишней болтовни пеленгатор невозможно, когда это необходимо, использовать.

Высказал Покрышкин свои замечания – и вроде бы душу отвел. Хоть и резковато говорил, но знал и верил: ребята все учтут и постараются не повторять недостатков. Эта мысль, эта уверенность помогла Покрышкину строить вторую часть выступления, нацеленную уже вперед, в завтрашний день. Летчики внимательно ловили каждое слово командира дивизии, осмысливая его новые рекомендации по тактике.

– Противник широко применяет свой старый метод – высылает в районы предстоящего бомбометания группы «расчистки воздуха». Идет он и на различного рода уловки и ухищрения, стремясь «выманивать» наши истребители, уводить их из районов прикрытия. Не поддавайтесь на удочку, не увлекайтесь, присматривайтесь, думайте, оценивайте ситуацию. Учтите еще одно: ходят вражеские «охотники», подлавливают оторвавшиеся от групп и неорганизованно выходящие из боя самолеты – будь это одиночный или пара. Летают мастера, бьют с высоты на больших скоростях. Выполняют только одну атаку – и сразу же уходят... Воздушные сражения над Яссами во многом напоминают кульминационные воздушные бои в небе Кубани – как по массированности, так и тактикой: смешанные группы разнотипных самолетов эшелонируются по высоте, идут «волнами», противник применяет хитрость...

Покрышкин помолчал, словно бы изучая, все ли в аудитории восприняли сказанное, и продолжал:

– Общая обстановка: противник упорно пытается прорвать нашу оборону, разорвать боевые порядки сильными ударами на небольших по протяженности участках фронта. Завтра с рассвета быть готовыми работать большими группами по 12 – 16 самолетов с перекрытием по времени, и каждая очередная группа будет находиться в готовности номер один: возможно, придется вылетать всем составом полка. Речкалов, помоги Глинке создать стабильные группы. Он ведь новый человек в полку.

...И вот наступил день 31 мая. Он действительно оказался сложным и трудным. И даже печальным.

Первый вылет состоялся на рассвете. В пять сорок пять вылетает группа Еремина в составе двенадцати самолетов в тот же Район. Иду в паре с Лихачевым, на самом «верху».

Тут надо пояснить: у меня теперь два ведомых, которых беру поочередно на задания, даю им «провозные», как говорят авиаторы. Хорошо уже дерутся оба – и Жигалов, и Лихачев. У Лихачева есть сбитые самолеты.

Уже в конце патрулирования обнаружили две группы Ю-87 общим числом 27 самолетов и одиннадцать Ю-88. Каждая прикрыта была восьмеркой Ме-109. Сбили шесть самолетов врага...

Второй вылет в тот день явился для нас суровым предостережением от погони за количеством сбитых самолетов и непомерного увлечения личного счета побед в воздухе, что приводило к нарушениям боевого по-

рядка и управления воздушным боем, а в результате этого – к неоправданным потерям.

...Было девять сорок утра. На взлет уходят четырнадцать истребителей – экипажи первой и третьей эскадрилий. Во главе ударной восьмерки – Александр Клубов.

Иду в составе шестерки прикрытия, которую ведет командир всей группы майор Речкалов. Высота – 5 тысяч метров. Район прикрытия – станция Ларга. Земля просматривается будто сквозь толстое синеватое стекло – дымка тяжело повисла.

Группа Клубова идет ниже нас. Других самолетов нигде не видно.

Клубов, судя по его ответу радиостанции наведения, видит противника. Странно, мне с высоты еще не удалось обнаружить врага, а он уже видит!..

– Клубов, атакуй: прикрою! – подает команду Речкалов командиру ударной восьмерки.

Но не прошло и нескольких мгновений, как пара Григория Речкалова круто устремилась вниз. За ней следом почти отвесно своими парами ныряем в бездну и мы с Чистовым. Пикируем долго. Стрелка высотомера быстро идет по кругу. Хорошо уже видна группа Клубова, атакующая на догоне три десятки Ю-87. Что происходит? Почему это мы вдруг вместо прикрытия взяли на себя иные функции?

Мимо нас, ведя огонь, снарядами проносятся «мессершмитты». Сцепиться бы с ними, не пустить к истребителям группы Клубова. Но Речкалов и Чистов, поймав в прицел по «юнкерсу», уже стреляют.

Группы смешались, «разделение труда» не устояло перед азартом, подогретым желанием пополнить личный боевой счет.

Эфир забит командами, треском и шорохом, какими-то возгласами, бранными словами. Вслушивайся – не вслушивайся, лови знакомый голос – не лови, ничего все равно не разберешь в этом диком смешении звуков.

Тем временем «мессершмитты» и «фоккеры» парами и четверками подходят в район боя с разных направлений, с разных высот и сразу же, с ходу устремляются на нас.

Первую атаку ударная группа провела удачно: Клубов сбил подряд два Ю-87. Затем, вступив в схватку с четырьмя ФВ-190 и двумя Ме-109, отправил одного «фоккера» на землю. Речкалов тоже сбил одного. Николай Чистов довел свой счет до девяти, а Николай Карпов уничтожил восьмого.

Успех подбодрил. Но упиваться победой было еще очень рано: куда ни глянь – одни кресты мелькают. Впечатление такое, что вся наша группа оказалась в западне, в окружении вражеских истребителей. И уже не бой идет, а свалка образовалась, ревущий клубок крутится в небесном пространстве, сверкает фейерверком трасс. А его, этот клубок, все время держат под огнем вражеские истребители.

Смотрю в оба, маневрирую, опасаюсь столкнуться как со своими, так и с вражескими истребителями.

Бой постепенно смещается в сторону Ясс – ближе к противнику. Уловка тут же разгадана: гитлеровцы преднамеренно оттягивают нас туда. Снова промелькнули кресты. Опасаюсь за ведомого: как-никак опыта у

него мало. Но Жигалов держит свое место. Я уже отбил несколько атак, предпринятых противником против него.

С земли поступает команда:

– Речкалов, Клубов, набирайте высоту, атакуйте «юнкерсов»!..

Вскинул глаза вверх – и все стало ясно: там важно плывут Ю-88 и Хе-111. Идут уверенно, четким строем. Уже на боевой курс стали.

Хорошо сказать – набирайте высоту!.. А как ее набрать, если «худые» не пускают? То и дело приходится от них отбиваться, выкручиваться, выходя из-под атаки и ныряя под трассы. Настроение – не из лучших. Даже страх какой-то заполз в душу: если не собьют, то, чего доброго, столкнешься в этой «куче» с какой-нибудь машиной. Ну и карусель!..

Горючее уже на исходе, и надо выходить из боя. Парами и одиночками вырываемся из кольца – и в сторону. А Жигалов (какой молодец!) держится, будто нитью привязанный. Оба все время тем и заняты, что выручаем друг друга да отгоняем вражеские истребители, так и норовящие зайти то мне, то ему в хвост.

Подлетаем к аэродрому. Впереди со снижением идет чья-то пара. Передний истребитель дымит, за ним каждый раз вспухают в небе темные «мячики». Второй беспокойно ходит то слева направо, то справа налево – оберегает товарища, готовый крылья ему подставить, помочь продержаться хоть еще немного.

Догоняем их. По бортовому номеру определяю: Иван Руденко подбит. А рядом с ним идет самолет из третьей эскадрильи.

Но дотянул Иван израненную машину, посадил ее на фюзеляж. Хорошо сел, удачно: самолет почти не получил повреждений.

Вот и аэродром. Садимся поодиночке. Зарулили. Сосчитали: взлетело 14 истребителей, возвратилось только 7...

Кто же остался там, в неведомой, тревожной неизвестности? Что с ними? Живы ли?..

Время тянется в ожидании, сердце полнится беспокойством... И вот узнаем: не вернулся с задания Николай Чистов: «Мессершмитт-109» сбил парня, увлекшегося атакой «юнкерса» и не подозревавшего о грозящей ему опасности.

Лишились мы и Николая Карпова.

Защищая своего ведущего Александра Клубова, он отбил атаку «фокке-вульфа» и зажег его, но и сам был подбит. Пришлось прыгать из горящего самолета. Высота была небольшая. Никто не видел раскрывшегося парашюта.

Так как все произошло над занятой противником территорией, уточнить подробности не удалось. Николай, видимо, разбился.

Не возвратилась из этого боя также пара Петухов – Барышев. О их судьбе долго ничего не было известно. И только семь месяцев спустя, когда полк находился уже на территории Польши, вернулся Барышев. Рассказал, что выбросился с парашютом из горящей машины, обгорел. Попал в плен. А Петухов погиб. Он долго тянул на пылающем истребителе на свою территорию, но не долетел...

Пара Табаченко – Чертов «дружно» села на соседнем аэродроме: кон-

чилось горючее. Заправили самолеты – и к вечеру появились дома. Оба истребителя имели по нескольку пробоин.

Нетрудно представить, какое настроение овладело каждым, как тяжко переживал весь боевой коллектив случившееся. Неудача в бою, потеря людей и техники... Хоть и сбили несколько вражеских самолетов, но потери понесли несравнимые. Речкалов стоит расстроенный, Трофимов места себе не находит – обоих друзей своих закадычных потерял. Клубов хоть и пытается выглядеть спокойным, внутреннего волнения скрыть ему не удается. Это был шок. Но он постепенно проходил, уступая место трезвому размышлению над происшедшим. Как и почему такое случилось, в чем причина, кто виноват?..

Надо было дать ответы на целую серию вопросов. Требовался тщательный, честный анализ дел и обстоятельств.

Лица у всех осунулись. Погасли улыбки. Каждый пытается осмыслить свалившуюся вдруг беду. И в самом деле: не вернулись ведь не новички, а отличные, многоопытные воздушные бойцы, умелые пилоты.

Табаченко с Чертовым, к примеру, «идут» с самой Кубани, приличный боевой счет оба имеют, ни разу сбитыми не были. А Чистов, Карпов, Руденко?.. В каких только переделках не приходилось им бывать!.. Только у Петухова и Барышева боевого опыта нет: оба прибыли из запасного авиаполка на стажировку. Хорошие летчики-инструкторы. Петухов был в ЗАПе командиром звена. Прибыл фронтового опыта набраться: счел своим долгом воевать. В Черниговке настоял на своем и уговорил Покрышкина оставить его в полку.

Так что же произошло?

Загадка постепенно разгадывается. И хоть мнения несколько разошлись, общий вывод в значительной степени объяснял все довольно точно и объективно.

Уже позднее, подводя 16 июня итоги участия в сражении над Яссами, Покрышкин об этом бое скажет:

– Одна из причин происшедшего состояла в том, что принятый, узаконенный у нас и хорошо оправдавший себя боевой порядок групп был нарушен. Не стало взаимодействия этих групп, распавшихся по сути на бессистемно действующие пары и даже одиночки. Руководства воздушным боем не было. Некоторые летчики отрывались от своих ведущих, отставали от своих групп. Злую шутку сыграло и тщеславие, погоня за пополнением личного счета сбитых самолетов. Атаки порой выполнялись без надежного прикрытия. Допускались серьезные нарушения радиодисциплины (Покрышкина эти обстоятельства привели в ярость: сколько надо говорить, сколько напоминать такие элементарные требования?!)...

Прежде чем провести разбор, комдив все тщательно проанализировал, обдумал, взвесил. Что еще могло оказать на летчиков негативное воздействие? А то, что уверовали в собственную непогрешимость, переоценили свои силы и возможности и недооценили противника?.. А что? Вполне возможно!

Было еще одно предположение, которое он долго не решался выска-

зать вслух. Отбрасывал его, снова «ловил» и, как бы взвешивая на весах объективности, решился вдруг поделиться с собравшимися:

– Чем все же объяснить то, что произошло – дезорганизацию? – Покрышкин обвел взором присутствующих. – А может, кто из вас боится, может, кем-то владеет страх, сковывает действия, мешает?..

Аудитория словно бы съежилась, совсем притихла от столь неожиданного вопроса. Подними сейчас комдив любого и спроси, ведом ли ему страх, он бы ответил... Здесь, в этой настороженной тишине, в обстановке, где просто невозможно сфальшивить и сказать неправду, здесь каждый сказал бы прямо и откровенно: страх в нем живет где-то в самых дальних тайниках души. Конечно, это коварное чувство волей своей, силой разума надо уметь погасить.

Да, бояться может каждый. Думать, загадывать, вернется ли он из боя.

Летчики словно затаились, стараясь уловить, к чему клонит комдив. А он вдруг спокойно разрядил скованность и напряжение:

– Думаете, мне не бывало страшно? И в сорок первом, сорок втором и потом на Кубани?.. Но теперь страха нет. И у вас его не должно быть. Сегодня в сердце, в мыслях, в руках ваших должна быть только уверенность! Она помогает побеждать врага.

Покрышкин, обычно всегда сдержанный, никогда не позволявший себе повышать тон, был сегодня резким.

– Состав групп должен быть постоянным, слетанным, – говорил он. – Боевой задор – штука хорошая. Но не надо терять голову. Помните: бросив группу и погнавшись за одиночным вражеским самолетом, наш летчик снижает ударную силу патруля, предает напарника. Не секрет, что у нас есть потери по вине самих же летчиков. Возвращающихся с вынужденных посадок летчиков встречают в полку чуть ли не как героев. Конечно, радостные чувства друзей вполне естественны. Но плохо, что никто не анализирует допущенных этим летчиком ошибок, не требует от него объяснений, не учит его, не спрашивает с ведущего за ошибки его ведомого. Нам нужны летчики – истребители самолетов противника, а не летчики, истребляющие свои машины! – заключил Покрышкин.

Чувствовалось, что ему нелегко было сказать все это, да еще в присутствии командира корпуса. Но его доклад на летно-тактической конференции ничего общего не имел с разносом, с критиканством. Объективный анализ причин неудачи сопровождался комментариями, умозаключениями, выводами, и каждому становилось ясно: только порядок, организованность, дисциплина в сочетании с мастерством, мужеством и отвагой, стремлением во что бы то ни стало победить врага способны обеспечить успех.

А как здорово, поистине – в лоб, сказал он о страхе!.. Да, в самом деле: потеря в течение одного дня нескольких наиболее, пожалуй, опытных наших летчиков угнетающе подействовала на весь коллектив, а новички и вовсе духом пали. Вчера еще моральный дух был у всех высок, никто и в мыслях не держал, что может вдруг все перемениться и сегодня уже многие из нас окажутся в тисках моральной и физической усталости, за которой стоят неуверенность, боязнь...

Поднялся командир корпуса генерал Утин – уважаемый в среде авиаторов военачальник.

– Претензий к Девятой истребительной авиадивизии у меня нет! – произнес он. И зал, готовый услышать «разгромную» речь, словно замер, не веря услышанному. А генерал вел мысль дальше:

– Летчики дрались над территорией, занятой противником. Сражались сильно, самоотверженно. Потери, на мой взгляд, объясняются в немалой степени еще одним важным фактором: сказывается почти полугодичный перерыв в боях. Некоторые летчики слишком «стараются», сломя голову атакуют противника, увлекаются, не применяют хитрости, теряют выдержку. Ведущий должен отвечать за судьбу ведомого. Еще одно: нарушая радиодисциплину, летчик мешает товарищам, мешает командному пункту и операторам радиопеленгатора...

Командир корпуса как бы беседовал с собравшимися, и каждый принимал его слова так, будто они сказаны именно ему. И каждый сделал в этот день серьезные выводы из этого сурового урока.

...Не добившись успеха в Ясской наступательной операции, противник с 7 июня стал перебрасывать свою авиацию на тыловые аэродромы.

Штабники подсчитали: за одну неделю проведено 52 групповых воздушных боя, в которых принимало участие 608 наших и 1238 вражеских самолетов. Наши летчики сбили в воздушных боях 128 вражеских самолетов.

Выдающийся успех выпал на долю Александра Клубова: он за эту неделю лично уничтожил 9 вражеских самолетов!

... Коммунисты призывали молодежь держать равнение на лучших воздушных бойцов, изучать опыт мастеров огня и маневра, учиться у них искусству побеждать врага.

И мы следовали этим призывам, мы действовали так, как требовал долг, как подсказывала совесть. И час от часу росло наше мастерство. Николай Трофимов стал заместителем командира 3-й эскадрильи. Мне доверили звено, и теперь в подчинении были три летчика, техники, механики, мотористы – более двух десятков подчиненных.

Теперь и забот прибавилось: хоть и знаю людей, их характеры, Уровень их подготовки, а все же предстоит с ними поработать, слетаться, чтобы водить эту группу в бой; нас, летчиков, теперь уже четверо, и это – целое тактическое подразделение, способное самостоятельно выполнять сложную боевую задачу.

Наступившая в середине июня передышка позволила проанализировать успехи и недостатки в боях. Этот перерыв помогал добиваться сколоченности звена, отрабатывать слетанность в боевых порядках самостоятельно звеном и звена – в составе эскадрильи.

Звено – это я и мой ведомый Виктор Жигалов, старший летчик Иван Вахненко и его напарник Алексей Сеничев: два опытных летчика и два молодых, но уже обстрелянных – оба в Ясской операции успешно выдержали строгий экзамен на боевую зрелость.

Наступившее затишье – явление временное, это лишь спад боевой активности. Несколько дней летаем мелкими группами на боевое патрулирование, ходим на «охоту» парами. И тренируемся, тренируемся...

Так, однако, долго продолжаться не может. Чувствуется, если на этом участке фронта противник не возобновит активности, обязательно перебросят туда, где воздушная обстановка обостряется.

... В начале июля 1944 года догадки о предстоящем перебазировании обрели реальность: моему звену командир поставил задачу сопровождать транспортные самолеты Ли-2 с передовыми командами на борту. Уточняя маршрут, поняли: перебрасывают в новый район боевых действий. Находится он севернее нынешней дислокации.

Выходит, летим на 1-й Украинский фронт – навстречу новым боям...

«... ...1 ноября весь полк потрясла трагическая гибель Героя Советского Союза капитана Александра Клубова. Отважный воздушный боец, сразивший 31 вражеский самолет лично и 19 в группе, сложил свою голову не в схватке с врагом, не в сражении, а на глазах товарищей во время облета новой машины. На посадке колесо попало в небольшую воронку, присыпанную на бетоне землей и размытую дождем. Истребитель скапотировал – и летчика придавило бортом кабины опрокинувшейся машины. Клубов умер на руках у своего учителя и командира, и эта нелепая утрата явилась как для Покрышкина, так и для всех нас глубоким личным горем. Хоронил Клубова весь полк. Моему звену было поручено пролететь над траурной процессией и дать прощальный салют. Выполнив горку, я, Жигалов, Березкин и Руденко дали троекратный залп. Возвратившись на аэродром, долго не могли прийти в себя, мы не скрывали своих слез и никак не могли, не хотели верить, что нет среди нас этого чудесного человека, отважного бойца.

Клубова похоронили в Тарнобжеге, затем его останки перезахоронены были во Львове, в сквере перед зданием университета, а потом перенесены на Холм Славы. Позже на его надмогильной плите камнерезу пришлось перед словами «Герой Советского Союза» высечь слово «Дважды»: второй Золотой Звезды Александр Федорович Клубов был удостоен посмертно – через полтора месяца после окончания войны.

Много лет прошло, а Сашу Клубова однополчане не забыли. Встретимся, всегда вспоминаем своих боевых друзей. Помним все – и лица товарищей своих, и их привычки, особенности характера, голоса. Однажды собрались мы в клубе на концерт. А артисты где-то задержались. Начальник клуба с ног сбился, телефон оборвал. Что делать? И вдруг на авансцену вышли два Героя Советского Союза – Александр Клубов и Николай Лавицкий. И... заполнили «паузу» импровизацией. Лавицкий хорошо играл на гитаре – играл и подпевал солисту – Клубову. Целый час выступал этот своеобразный дуэт, исполнил несколько романсов, потом поочередно Николай и Александр читали стихи. Звучали со сцены Пушкин, Блок, Есенин.

Клубов знал на память десятки пушкинских стихов и прочитал несколько. Потом читал Блока – «Русь» и «На поле Куликовом». Затем вдвоем с Лавицким исполнили Есенина... Они пели «Клен ты мой опавший», и многие в зале плакали: здесь были и воины разных возрастов, и эвакуированные, и местные жители – и у каждого был свой клен... Каждый думал о родной земле, о том, что можно сделать еще, чтобы скорее прогнать с нее ненавистных врагов».

Александр Фёдорович Клубов (18 января 1918 года – 1 ноября 1944 года) – советский ас, участник Великой Отечественной войны, лётчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза, близкий друг и ученик прославленного советского асса А. И. Покрышкина.

Великая Отечественная война застигла младшего лейтенанта Клубова в Закавказье. В первом же воздушном бою 28 июля 1942 года он сбил вражеский самолёт. Воевал на устаревших И-153 «Чайка», И-15 бис и И-16. Вскоре на его счету было 3 сбитых вражеских самолёта. Но и его самого сбили. Во время аварийной посадки горящего самолёта было сильно обожжено лицо лётчика, следы ожогов остались. За мужество и отвагу Александр Клубов был награждён орденом Красного Знамени, а затем – орденом Отечественной войны I степени. За ним прочно укрепилась слава воздушного «аса».

В мае 1943 года Александр Клубов был направлен в эскадрилью Героя Советского Союза Александра Ивановича Покрышкина. Между двумя боевыми лётчиками завязалась крепкая дружба. Под руководством Покрышкина Клубов освоил истребитель Р-39 «Аэрокобра», на котором прошёл весь дальнейший боевой путь. Перенимая опыт своего учителя, Клубов выработал определённую манеру драться и в совершенстве овладел искусством манёвра. В самых ожесточенных схватках он умел навязать свою волю противнику. Александр Покрышкин, впоследствии трижды Герой Советского Союза, дал исчерпывающую характеристику боевому другу:

«В Клубове жила настоящая душа истребителя. Меня радовала его манера драться. Он всегда искал боя».

За три месяца пребывания в 16-м гвардейском авиационном полку 9-й гвардейской истребительной авиационной дивизии, которым командовал А. И. Покрышкин, лётчик-истребитель Клубов участвовал в 28 воздушных боях и лично сбил десять самолётов противника. За это он был награждён орденом Красного Знамени и орденом Александра Невского. За май-июнь 1944 г. в небе Молдавии и Румынии Клубов лично сбил 9 вражеских самолётов.

Всего за годы войны лётчик-истребитель А. Ф. Клубов совершил 457 боевых вылетов. Лично сбил 31 самолёт противника и ещё 19 в составе группы (на момент гибели).

14 апреля 1944 года указом Президиума Верховного Совета СССР А. Ф. Клубову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Александр Клубов погиб 1 ноября 1944 года на одном из прифронтовых аэродромов (Lotnisko Stalowa Wola-Turbia; деревня Турбя, Польша), приземляясь после тренировочного полёта на новейшем истребителе Ла-7. Из-за бокового ветра его истребитель отклонился в сторону и выкатился за пределы полосы; колесо шасси попало в размытую дождём канаву, и самолёт скапотировал. При перевороте на спину истребитель левым бортом придавил голову пилота.

На момент гибели Клубов занимал должность помощника командира истребительного полка по воздушно-стрелковой службе. Спустя некоторое время, 27. 06. 1945 г. гвардии капитан Клубов был посмертно награждён второй медалью «Золотая Звезда». 22 июня 2001 года, в 60-ю годовщину начала Великой Отечественной войны, по просьбе родственников прах А. Клубова был перезахоронен на Введенском воинском кладбище в Вологде.



Дольников Григорий Устинович - 9-я Гв.ИАД

6. 7. Дольников Г. У. «Летит стальная эскадрилья».

Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Дольников Г.У. Летит стальная эскадрилья. – М.: Воениздат, 1983. с. 130-141.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/dolnikov/index.html

... И снова бой...

Ранним солнечным утром 8 мая 1944 года, взлетев поэскадрильно, наш полк отправился на фронт.

Я лечу в составе своей эскадрильи ведомым у Сапьяна, по привычке осматриваю воздух. Кажется, вот-вот появятся «лапти», а затем и «мессеры», но до фронта далеко. Вокруг бездонное голубое небо, внизу неповторимые по красоте украинские степи, очищенные от немецкой погани. Мы проходим над местами недавных жестоких боев: вот Веселое, вот заповедник Аскания-Нова, а там Каховка, раскинувшаяся в живописном изгибе Днепра...

Сколько же моих братьев полегло в этих местах! Но целые десятилетия будут откапывать из этой земли и чужеземные каски да котелки. А вот и Николаев. Всего месяц назад ходил я по городу голодным, бесприютным. Как же нестерпимо хотелось тогда поскорее найти своих товарищей, свой родной полк!..

Наконец приземлились. Пока техники заправляли самолеты, мы готовились к полету дальше, на запад. Там уже другое небо – там бои. Поэтому боевой порядок перелета несколько изменился. Сегодня мы должны были пересечь государственную границу и произвести посадку на территории Румынии.

Почти три долгих, изнурительно тяжелых года ждал наш народ того дня, когда Красная Армия начнет громить врага за рубежами страны. И вот передовые команды технического состава уже на румынской земле. Они подготовили аэродром рядом с небольшой деревушкой Лихнешти, на самом берегу реки Прут. Южнее, на аэродром Стефанешти, уже перебазировались братские 16-й и 104-й истребительные авиационные полки.

Как только перелетели государственную границу с Румынией, проходившую по реке Прут, все сразу заметили резкое изменение площадных ориентиров. В отличие от больших колхозных массивов, здесь крохотные лоскуты индивидуальных крестьянских наделов – как заплатки на рваном дедовском кожушке.

Посадку мы произвели по-боевому быстро, зарулили самолеты по местам рассредоточения и замаскировали их. Приказом командира 7-го истребительного авиакорпуса генерал-майора авиации А. В. Утина, в состав которого вошла наша дивизия, нас сразу же поставили на боевое дежур-

ство. Все мы – и летчики и техники – старались в полную силу. Скорее бы только в бой!

На ясско-кишиневском направлении в это время, как сообщалось в печати и по радио, шли бои местного значения. Полку представилась возможность тщательно подготовиться к ожидавшимся в ближайшее время ожесточенным схваткам, и после нескольких дней тренировочных полетов на отработку тактических приемов в изменившихся условиях мы были в полной боевой готовности.

Еще до нашего прилета местные жители близлежащих румынских деревень начали появляться на окраинах аэродрома, где в размеченных местах готовились укрытия для самолетов – капониры. Не сразу удалось установить с румынами контакты. При приближении бойцов нашего батальона они тотчас разбегались – одни только подростки оставались. Через них-то и удалось узнать, что нас – советских – попросту боятся. Румынские крестьяне с часу на час ждали расправы, насилия победителей. Этот страх был результатом геббельсовской пропаганды, запугивавшей народы Европы приходом коммунистов.

Шли дни, а ожидаемые населением бесчинства не начинались. Наоборот, наши солдаты угощали румын папиросами, местным девушкам нередко перепадал и шоколад, положенный пилотам по норме довольствия. Большинство же крестьян все-таки не доверяли нам.

Но вот как-то вечером, после ужина, полковой баянист Володя прошелся по рядам клавишей старенького баяна, полковые девчата пропели хором «Катюшу», и окончательно оттаяли сердца румынских девушек и парней. Конечно, общению мешал языковой барьер, но мы ухитрялись объясняться и понимать друг друга. Ну а танцы, как известно, имеют международный язык.

Когда через месяц мы улетали на новый аэродром базирования, местные жители провожали нас уже не как чужеземцев-завоевателей, а как своих освободителей. На их лицах мы видели добрые улыбки и понимали дружеские пожелания, сказанные на непонятном языке.

В двадцатых числах мая наземные войска противника при поддержке крупных соединений авиации перешли в контрнаступление. На сравнительно узком участке фронта, в районе города Яссы, разгорелись ожесточенные воздушные бои. Только за семь дней – с 30 мая по 6 июня – летчики нашего полка сбили в воздушных боях 41 самолет противника – это больше, чем за два месяца боевых действий на реке Молочной.

...Раннее утро 28 мая. Василию Бондаренко, летавшему в паре с Антоньевым, командующим воздушной армией генералом Горюновым поставлена задача произвести разведку основных аэродромов гитлеровской авиации южнее Ясс. Обычно разведчики на истребителях летали самостоятельно, без прикрытия, а тут Васыль, так мы звали Бондаренко, во время радиопереговоров в воздухе вдруг заявил:

– Пусть меня прикрывают Гучек с Дольниковым. Они глазастые оба и в обиду не дадут...

Мы с Гучеком в паре никогда не летали, но задание на прикрытие меня скорее обрадовало, чем озадачило. Гучек был уже опытным воздушным

бойцом. Бабак пробовал его во многих сложных ситуациях, я доверял ему полностью. Петр стал даже ведущим пары, слетался с Юрой Образцовым, хотя в бой за командира ходить ему еще не приходилось.

– Ну что, земляк, прикроем Васыля? – немного волнуясь, спросил меня Гучек.

– Прикроем, Петро. За меня не беспокойся, не подведу.

Когда вылетели, Бондаренко, словно извиняясь, передал нам:

– Братцы, не обижайтесь, что потащил вас за собой – задание сложное, за воздухом некогда будет смотреть...

– Действуй, Васыль! «Худых» на своем хвосте держать будем, – ответил Гучек.

А задание было довольно серьезное. Готовились мы весь день – вылетели только к вечеру. Решили, что к этому времени основная авиация противника будет уже на земле готовиться к завтрашним заданиям.

Взяв курс на юг, в обход крупных населенных пунктов, пристроились с Петром километрах в двух сзади и выше пары Бондаренко и так летели уже более двадцати минут в тылу противника. Но вот Бондаренко разворачивается вправо на 90 градусов и через две-три минуты, сделав горку, командует нам:

– Внимательно! Ко мне ближе не подходите – смотрю объект один. – Это означало – аэродром Бакэу.

И, пройдя змейкой вдоль аэродрома, резким пикированием он разворачивается на север и прижимается к земле. Мы с Гучеком внимательно наблюдаем за воздухом. Внизу, на аэродроме, выстроившись в линейку, стоит много совсем не замаскированных самолетов. Эх, пройтись бы сейчас вдоль стоянки огнем из всех пушек! Но нельзя – разведка...

Летим дальше на север, вдоль реки Сирет. Минут через десять Бондаренко предупреждает:

– Подходим к объекту два. – Так обозначался аэродром Роман.

Еще до того как Васыль пошел на горку, я заметил впереди, километрах в пяти, две пары самолетов и предупредил всех наших. На мое предостережение Бондаренко ответил:

– Смотреть за ними! Я не вижу.

И вот четыре «фоккера», вытянувшись посамолетно в правый пеленг, левым переворотом сваливаются на пару Бондаренко, видимо не замечая нас с Гучеком. Петр, оценив обстановку, набрал высоту и пошел в атаку на ведущую пару, чтобы упредить удар по самолету-разведчику. Огонь из всех семи точек открыл с большой дистанции. Мощный сноп огня остановил атаки «фоккеров» по паре Бондаренко, и тогда, развернувшись, они пошли нам с Гучеком в лоб. Бондаренко скомандовал:

– Уходим вниз с отрывом...

Но в лобовой фашисты не выдержали и первыми отвернули в сторону. Нам это и надо было. Гучек переворотом уходит на бреющий, я тоже не отстаю. Так «фоккеры» нас и потеряли. Пару Васыля мы догнали уже недалеко от нашего аэродрома. Посадку произвели на пределе горючего в баках машин.

Помню доклад Бондаренко лично командующему воздушной армией:

– На аэродроме Бакэу до 120 различных типов самолетов, в основном Ю-88 и Ю-87. На аэродроме Роман 80 бомбардировщиков и до 50 истребителей – «фоккеры» и «мессершмитты». Прикрывающая группа лейтенанта Гучека вела воздушный бой с четырьмя «Фокке-Вульф-190», пытавшимися атаковать мою пару. Задание выполнено без потерь.

Командующий воздушной армией объявил всем нам благодарность.

Этот полет на разведку был далеко не ординарным, как не случайным было и то, что задачу Васылю ставил лично генерал Горюнов. Вскоре после нашего приземления майор Лукьянов объявил боевое задание полку:

– С рассветом бомбардировочная авиация воздушной армии вылетает на уничтожение авиации противника на аэродромах Роман, Бакэу, Собонки и других. Истребители корпуса блокируют эти аэродромы… Задача нашего полка – блокировать аэродром Роман.

Теперь всем стало ясно, для чего потребовалась разведка, и мне было особенно приятно сознавать, что я участвовал в выполнении столь важного задания после длительного перерыва.

Спать в ту ночь пришлось мало. В пять утра я в паре с ведущим нашей группы Борисом Глинкой уже был в воздухе. Об этом сокрушительном ударе по фашистским авиабазам в Румынии сказано и написано немало. Наша же группа над аэродромом Роман встретила один-единственный Ме-109, который успел взлететь и, не приняв боя, удрал на запад. Здесь-то и произошел курьезный эпизод с подвесными баками – их в случае завязавшегося воздушного боя приказано было сбрасывать.

Дело было так. Когда я передал по рации, что вижу «худого», капитан Пшеничников, находившийся в группе прикрытия, решил, что бой уже начался и сбросил эти баки. Они упали на какой-то склад с горючим, вызвали огромный пожар – от командования воздушной армии полетели запросы во все полки: представить исполнителя к награде. Никто из летчиков склад этот специально, конечно, не бомбил – баки сбросил Пшеничников случайно. Когда об этом стало известно, награду отменили.

А на следующие сутки начались массированные действия авиации обеих сторон. Весь тот день я летал в паре с Борисом Глинкой, а на следующий день впервые ушел на боевое задание в качестве ведущего пары. Ведомым у меня стал младший лейтенант Константин Щепочкин. В паре с ним мне довелось воевать почти до конца войны.

О Косте Щепочкине расскажу сразу. Среди прибывших осенью прошлого года молодых летчиков он выделялся как внешностью, так и характером. Среднего роста, крепко сложенный, Костя носил длинные волосы, постоянно сползавшие на лоб и закрывавшие правый глаз, отчего казалось, что он косит. По характеру Щепочкин был вспыльчивым, резким. Ошибки свои не признавал, а за другими оплошности замечал и нередко над ребятами подшучивал. Упорная, упрямая натура не хороша, но нельзя не любоваться натурами, которые, при законных и нужных уступках господству времени, имеют в себе довольно сил и живучести, чтобы отстоять и спасти свою внутреннюю личность от требования и самовластных притязаний того, что называется модой. Таков был наш Костя.

И все же из-за своего неуживчивого нрава никому из летчиков он не приглянулся и потому не имел постоянного ведущего. Я, присмотревшись к Косте, поверил в него и не ошибся.

Словом, со мной в паре Щепочкин впервые летел на боевое задание. Вылетели мы на прикрытие наших войск большой группой. Возглавлял ее Михаил Петров. Я со Щепочкиным находился в группе прикрытия Дмитрия Глинки. Фашисты долго не появлялись. Мы ходили под самой кромкой кучевых облаков. Но вот, обнаружив противника, Глинка передал мне:

– Выйди за облака и смотри за нами.

Зачем идти за облака – мне было непонятно, но команду я выполнил немедля. Облачность была баллов до семи, и в ее просветах я временами наблюдал за нашими самолетами. Было слышно, что группа Петрова завязала бой. Раздававшиеся в эфире отрывистые команды ориентировали о происходящем. Вот слышу Дмитрия:

– Я – ДБ. Атакую пару, заходящую на Гучека. Борода, жди, сейчас подгоню к тебе...

Все удаляющееся меня всегда повергает в глухое уныние, все же наступающее веселит и бодрит душу. Думаю, вероятно, это ощущают очень многие люди. Известно, как веселит душу приближающаяся гроза; известно, что смерть в бою совсем иное, чем смерть в постели. И, думается, главным образом, потому, что в бою человек чувствует, что на него надвигается смерть, а в постели, что от него уходит жизнь. В том бою я внимательно следил за происходящим, сожалея, что никому из своих помочь пока не могу. Я ждал врага. И вдруг прямо передо мной, всего метрах в ста, вырвалась за облака пара «мессеров», видимо спасавшаяся от Дмитрия и не ожидавшая встретить здесь нас. Мгновенно прицелился, открыл огонь, и «худой» буквально развалился в воздухе. В эфире раздался восторженный крик Щепочкина:

– Вижу, горит! Уже развалился!..

Я тотчас скомандовал Косте:

– Выходи вперед, бей по ведомому!

Но фашист, боясь разделить печальную участь своего ведущего, нырнул в облака...

Восхищение увиденным было у Щепочкина столь велико, что на земле он рассказывал об этом своим однокашникам так, будто сам сбил самолет противника.

Да, Костя принадлежал к числу людей, которые, полюбив человека, всю жизнь остаются ему верны. В меня он поверил навсегда, и это сослужило нашей боевой паре большую службу. И хорошо, что боевая спайка началась с первых совместных вылетов. Бывало, что побьют в первом бою ведомого и ведущего, и так потом долго после этого не верит в себя пилот-новичок. Такое вот случилось с Алексеем Богашовым, прибывшим в полк вместе с нашей группой. Но об этом потом...

В один из напряженных июньских дней Борис Глинка после ужина предупредил меня, что на рассвете вместе летим на «свободную охоту». Я любил выполнять боевые задания с этим дерзким, тактически грамотным бойцом.

В то раннее утро мы залетели далеко в тыл противника, однако подходящей цели не нашлось. Возвращаясь с малым остатком горючего, мы вдруг увидели на встречных курсах пару «мессершмиттов». Ну, думаю, попались «охотники»: в бой вступать нам нельзя – с бензином «на нуле» недолго и упасть, не долетев до своей территории. И Борис предупредил, что надо обойтись без схватки. «Хорошо бы, – прикинул я про себя, – но разве фрицы уступят свое преимущество!..» Однако, видно, и у гитлеровцев положение сложилось не лучше нашего. Мы разошлись тогда бортами, с опаской наблюдая друг за другом, и полетели каждый в своем направлении. Я еще долго посматривал назад, не веря случившемуся. А может, и немцы глядели нам вслед, удивляясь, почему же все-таки обошлось без боя...

И все же тот вылет не оказался холостым. Уже при пересечении линии фронта я заметил справа впереди себя что-то непонятное.

– ББ, смотри, кажется, кто-то кого-то гоняет вокруг вон того здания, похожего на церковь.

Когда подошли ближе, Борис передал мне с досадой:

– Так это же нашего «яка» гоняет «худой». Помочь надо... – И тут же с ходу атаковал увлекшийся «мессершмитт», который от меткой очереди Глинки воткнулся в землю, не выходя из разворота.

А «як» все еще продолжал круговое вращение вокруг церкви. Тогда Борис с усмешкой бросил в эфир:

– Эй, на «яке»! Выводи – нет никого!..

«Як» вышел из виража и, покачав с крыла на крыло, улетел на север. Мы же до своего аэродрома так и не дотянули – сели и заправились у соседей.

В начале июня об одном из воздушных боев, проведенном группой под командованием Ивана Бабака, писала фронтовая газета. Этот бой впоследствии приводили в пример и разбирали во всех полках не только нашей дивизии, но и всего фронта как пример умелого, тактически грамотного взаимодействия групп и отдельных летчиков. В этом бою действительно блестяще проявились взаимовыручка, дерзость, хладнокровие и расчет. Вот как он описан в боевом донесении, хранящемся в архиве полка:

«3.6.44 г. 12 «Аэрокобр» с 17.55 по 18.40 прикрывали свои войска в районе Мовилени, Захария. Командовал группой Бабак.

Состав группы Бабак – Патрушев, Глинка Д. Б. – Мамаев, Петров – Зайцев, Гучек – Антоньев. Группа прикрытия: Сапьян – Образцов, Дольников – Щепочкин.

В районе Мовилени встретили группу из 50 Ю-87 под прикрытием 10 Ме-109 и 8 ФВ-190. По команде Бабака группа Сапьяна и Дольникова связала боем истребителей, а сам он повел в атаку свою группу на бомбардировщиков. Решительными и смелыми действиями в короткий срок гвардейцы Бабака сбили 10 самолетов противника, не дав остальным отбомбиться по нашим войскам. Не вернулся с задания младший лейтенант Образцов».

Но Юра Образцов остался в живых: на крутом боевом маневре, сорвавшись в штопор, он выпрыгнул с парашютом на малой высоте и через два дня вернулся в полк.

Три самолета сбил в том бою Дмитрий Глинка, два – Бабак, двух гитлеровцев удалось уничтожить мне, по одному сбили Петров, Гучек и Антоньев.

С 6 июня активные действия авиации обеих сторон прекратились.

За период боевых действий под Яссами летчики нашей дивизии сбили 128 немецких самолетов. При этом особо отличились Александр Клубов, уничтоживший 9 вражеских самолетов, по шесть фашистов на счету у Дмитрия Глинки и Петра Гучека. Пять самолетов сбил комэск из 104-го истребительного авиаполка Михаил Комельков. Столько же гитлеровских машин удалось уничтожить и мне.

Много усилий в успешные боевые дела полка вкладывали наши «золотые руки»: инженеры, техники, механики. Каждый день возвращались из боя машины, имевшие по нескольку пулевых и пушечных пробоин. И технический состав, работая в полном смысле слов денно и нощно, всякий раз к утру умудрялся ввести раненый, изрешеченный самолет в боевой строй. Особой изобретательностью отличались техники Елисеев, братья Пронины, Мичурин, Ратушный, Ковальчук, инженеры эскадрилий и полка Савельев, Бдоян, Рубан, Михайлов, Хабаров, механики Петров, Запора, Пташник, Храповицкий, Левин, Бурлаков. А верные и преданные нам девушки-оружейницы и мотористки всегда отличались старательностью и безотказностью в работе.

... А через несколько дней меня назначили командиром звена. В полку произошли и другие перемещения. Братским 16-м истребительным авиаполком ушел командовать гвардии капитан Б. Б. Глинка, лейтенант В. С. Сапьян стал заместителем командира эскадрильи, на должность командира звена назначили моего земляка Петра Гучека. И после объявления нового боевого расчета командир полка майор С. И. Лукьянов поставил задачу готовиться к перебазированию.

Войска 1-го Украинского фронта готовились к крупной наступательной операции на львовском направлении. Фронт пополнялся людьми, техникой. В середине июня 1944 года наша дивизия и весь авиакорпус перебазировался на Украину, и мы вошли в состав 2-й воздушной армии, которой командовал генерал С. А. Красовский.

Григорий Устинович Дольников (8 мая 1923 – 23 марта 1996) – советский лётчик-ас Великой Отечественной войны, в дальнейшем – советский военный советник в Египте, заместитель главнокомандующего ВВС по ВУЗам. Герой Советского Союза (1978), заслуженный военный лётчик СССР (1965), генерал-полковник авиации (1981), кандидат исторических наук (1981). Принимал участие в боевых действиях с 1943 по 1945 года: совершил 160 боевых вылетов, провёл 42 воздушных боя, сбил 15 самолётов противника лично и 1 в паре.

Прошёл три войны: Великую Отечественную, войну в Египте и войну в Эфиопии. Имеет общий налёт более 4 000 часов, освоил более 40 типов самолётов. Прошёл все ступеньки командира: от лётчика до заместителя главнокомандующего ВВС, не пропустив ни одной. Позывной времён Великой Отечественной войны «Гарачый» (на белорусский манер).

Действовавшее Положение о наградах за 15 сбитых самолётов, 160 боевых вылетов и 42 успешных воздушных боя давало основание представить Григория Дольникова к званию Героя Советского Союза, но... плен есть плен (30 сентября 1943 г. был сбит и до возвращения в полк полгода находился в плену и воевал в партизанском отряде) и, несмотря ни на что, об этом факте биографии ему определённое время после войны забывать не давали. Но, справедливость всё таки восторжествовала. Указом Президиума Верховного Совета СССР 21.02.1978 г. за личное мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, высокие результаты в боевой подготовке войск, освоении сложной боевой техники генерал-лейтенанту авиации Дольникову присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».



Клевцов Иван Васильевич - 7-я гв. ШАД

6. 8. Клевцов И. В. «Записки «трижды воскресшего».

Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Клевцов И. В. Записки «трижды воскресшего». – Ижевск: Удмуртия, 1989. с. 82 – 98.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/klevtsov_iv/index.html

Иван Васильевич Клевцов (1923—1999) – генерал-майор, Герой Советского Союза (1946). В 1945 году гвардии лейтенант Иван Клевцов – заместитель командира эскадрильи 131-го гвардейского штурмового авиаполка 7-й гвардейской штурмовой авиадивизии 3-го гвардейского штурмового авиакорпуса 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. Всего Клевцов совершил 186 боевых вылетов на воздушную разведку, фотографирование и бомбардировки скоплений боевой техники и живой силы противника, его важных объектов. В результате действий Клевцова вражеские войска понесли большие потери. Участвовал в Параде Победы. В 1979 году в звании генерал-майора Клевцов вышел в отставку.

... Бои под Яссами.

Всеми видами разведки было установлено, что немцы готовятся нанести контрудар по войскам 2-го Украинского фронта под Яссами, чтобы оттеснить нас с территории Румынии.

Во второй половине мая в полосе 2-го Украинского фронта гитлеровцы имели до 800 самолетов. Немало истребителей размещалось на посадочных площадках непосредственно у линии фронта. В их задачу входил перехват наших штурмовиков и бомбардировщиков, вылетавших для нанесения ударов по вражеским войскам на поле боя и по резервам.

На рассвете 29 мая авиация 5-й воздушной армии неожиданно нанесла удар по аэродромам Роман и Хуши, где было отмечено наибольшее скопление немецких самолетов. Фашисты были застигнуты врасплох, поэтому их средства противовоздушной обороны не смогли помешать нам. Зенитная артиллерия открыла бешеный огонь лишь по последним группам, в хвост уходящим самолетам – и несколько из них повредила, но их пилоты сумели все-таки перетянуть за линию фронта. В результате этого удара на аэродромах Роман и Хуши было уничтожено 35 и повреждено 25 фашистских самолетов.

На другой день свыше 200 вражеских бомбардировщиков совершили налет на позиции наших наземных войск севернее Ясс. Затем в течение часа велась артиллерийская подготовка, после чего пехотные и танковые соединения противника контратаковали наши войска.

Первые удары гитлеровцев приняли на себя соединения 52-й армии генерала К. А. Коротеева и 27-й армии генерала С. Г. Трофименко. Им на помощь пришли танкисты 6-й танковой армии генерала А. Г. Кравченко.

КП командира 2-го штурмового авиационного корпуса генерала В. В. Степичева был развернут в районе КП 27-й армии, в полосе обороны которой штурмовики нашего корпуса уничтожали контратакующие войска и резервы противника.

Напряжение боя на земле и в воздухе нарастало с каждым часом. Наши истребители вступали в схватки с «мессерами», а на малых высотах «фоккеры» гонялись за Илами, не позволяя им наносить прицельный огонь по наземным войскам.

В первые два дня сражения воздушная обстановка была явно в пользу противника. Это обусловливалось, во-первых, численным превосходством немцев: в воздухе почти непрерывно действовали до 700 их самолетов. Во-вторых, они применили, хотя и не новую, но все же иную, по сравнению с предшествующими боями, тактику воздушного нападения. Действуя двумя мощными эшелонами – верхним и нижним, – они решали одновременно две задачи: бомбили наши наземные войска и старались, во что бы то ни стало блокировать действия наших штурмовиков.

Для борьбы с авиацией противника командование 5-й воздушной армии решило изменить тактику взаимодействия истребителей со штурмовиками и бомбардировщиками. Состав группы истребителей увеличивался в два-три раза, при этом одни истребители должны были вести бой на высоте, а другие не сопровождали штурмовиков, как обычно, а появлялись над полем боя минут за пять раньше их с целью уничтожить, или хотя бы разогнать «фоккеров», действующих на низких высотах. Эта тактика позволяла штурмовикам бомбить и штурмовать вражеские войска с большой прицельной точностью. Наши самолеты шли эшелон за эшелоном.

Наш полк оказывал поддержку наземным войскам 27-й армии под Яссами, в районах Тотоесчи и Кирпиций. В этих боях мы потеряли несколько экипажей. 5 июня 1-я эскадрилья под командованием Бахирева уничтожала войска противника севернее Ясс. С боевого задания не вернулся

экипаж моего близкого друга Игоря Брылина, и никто в группе не видел, когда его сбили...

Восемь дней гитлеровцы предпринимали непрерывные атаки, но наши войска не отступили с занимаемых позиций. В этом большая заслуга и наших штурмовиков.

Наконец, немецкое командование отказалось от активных боевых действий в этом районе, наступило довольно длительное затишье, которое продолжалось до 20 августа, то есть до начала Ясско-Кишиневской операции.

В период затишья я каждое утро в паре с гвардии лейтенантом Иваном Михайловичем Соболевским вылетал на разведку укрепленных районов, войск и техники противника.

Убедившись, что Соболевский хорошо изучил район боевых действий, освоил методы и тактические приема ведения воздушной разведки, характерные признаки разведываемых объектов, я обратился к командованию с просьбой доверить ему выполнять разведку самостоятельно в качестве ведущего. Его ведомым назначили Павла Михайловича Банникова.

На самолетах-разведчиках устанавливалось по четыре фотоаппарата для перспективного фотографирования немецкой обороны. Эти данные нужны были нашим танковым войскам, готовящимся к наступлению. Требовалось сфотографировать всю тактическую зону обороны противника на глубину до 40–50 километров.

Командование полка разработало следующий тактический способ воздушной разведки: пара Ил-2 выполняет полет по заданному маршруту на минимальной высоте, включая фотоаппараты в заданном месте; весь маршрут фотографирования разведчик пролетает без противозенитного маневра, зато впереди него на удалении 10–15 километров и на высоте 1000–1500 метров летит звено штурмовиков с истребителями или же одни истребители – эта группа отвлекает на себя огонь зениток, давая разведчику возможность без помех выполнить задание.

Мы совершили несколько таких вылетов, и все шло, как было задумано. Маршрут фотографирования постепенно смещался от линии фронта в глубину обороны противника.

Но через некоторое время немцы разгадали этот маневр. При очередном нашем вылете они стали вести огонь не по отвлекающей группе, а по разведчикам. В результате Соболевский был сбит над районом фотографирования, а его ведомый Банников на подбитом самолете все же долетел до своего аэродрома.

Так противник жестоко проучил нас за шаблон, недопустимый в боевых действиях. Это послужило нам хорошим уроком, и в дальнейшем мы всегда старались разнообразить тактические приемы.

Банников рассказал, что самолет Соболевского, объятый пламенем, врезался в землю. Экипаж, как решили все, погиб. Однако в конце войны в полк вернулся воздушный стрелок Соболевского гвардии старшина Леонид Григорьевич Колтаков. На месте падения самолета он был взят в плен румынами. Соболевский оказался очень тяжело ранен – о его дальнейшей судьбе никаких сведений нет...

Теперь моим постоянным ведомым стал Виталий Кралькин. Спокойный и рассудительный, он с первых же вылетов на самолете-разведчике показал себя отличным летчиком, смелым и сообразительным. Виталий не терялся в самой сложной воздушной обстановке, всегда был готов в случае необходимости помочь товарищу. В свободное время любил возиться с радиоприемниками. Вскоре мы с ним стали закадычными друзьями.

9 июня мы перебазировались на полевой аэродром Стефанешти на берегу Прута. Стефанешти – селение степного типа, почти лишенное зелени, насквозь продуваемое жаркими ветрами.

Изнуряющий зной не мешал нашей напряженной работе по подготовке к Ясско-Кишиневской операции. Проводилось важнейшее мероприятие: повышение меткости бомбометания по точечным и узким целям, то есть по одиночным объектам боевой техники – танкам, самоходным орудиям и автомашинам, а также по мостам, переправам, речным судам и т. д.

Обучали нас этому летчики-снайперы из Главного управления штурмовой авиации.

После показных полетов начались тренировочные, завершившиеся экзаменами, которые мы держали перед офицерами из штаба 5-й воздушной армии.

Третий «роковой» вылет. Плен.

В период затишья одна из эскадрилий всегда находилась в полной боевой готовности: мог последовать экстренный вызов с КП командующего 5-й воздушной армией.

18 августа мы собрались вечером отметить наш праздник – День авиации. А с утра 2-я эскадрилья заступила на дежурство: мы находились на стоянке самолетов и были готовы к вылету по команде с КП.

В полдень к нам подъехал на машине заместитель командира эскадрильи Дергачев. Он был немногословен:

– Летим всем составом эскадрильи. Боевая задача: уничтожить колонну танков и автомашин с войсками, идущую из района Хуши на север к Яссам. Боевой порядок – правый пеленг звеньев. По моей команде «приготовиться к атаке» – дистанцию между самолетами увеличить да 400–500 метров, чтобы каждый мог свободно прицеливаться, бомбить и стрелять. Атаковать будем с пикирования, начиная с головы колонны, с выходом влево и набором высоты, потом доворот вправо для повторной атаки и выход из атаки вправо с набором высоты. В дальнейшем слушать мои команды. Нас будет прикрывать шестерка Як-7.

Мне в тот день выпало вести замыкающую четверку Илов. Мы пересекли линию фронта, маневрируя, преодолели заградительный огонь зенитной артиллерии. Километрах в десяти южнее Ясс показалась голова колонны. Слышу голос заместителя командира эскадрильи:

– Колонна впереди слева, приготовиться к атаке.

Наблюдаю, как первое звено атакует голову колонны, второе – чуть подальше от головы. Я своим звеном нанес удар ближе к середине колонны. На втором заходе проштурмовали от середины до хвоста колонны.

Развернувшись на обратный курс, мы снова атакуем, на этот раз – от

хвоста к голове. Вижу, внизу горят машины, валяются убитые, живые прячутся в кюветах, некоторые пытаются спастись, убегая прочь от дороги.

Я не в силах сдержать радость.

– Это вам за Игоря Брылина и за Ивана Соболевского!

Группа вышла из последней атаки и взяла курс на свой аэродром.

Взглянув налево, я увидел, что в какой-то деревне, затерявшейся среди лесов, скопилось большое количество войск и техники. У нас оставались неизрасходованные боеприпасы, поэтому я довернул звено чуть влево, и мы стали поливать огнем вражеские войска.

Выходя из пикирования на высоте около ста метров, я вдруг почувствовал, что самолет теряет скорость. Мои ведомые уже оказались впереди меня. Вижу, давление бензина упало до нуля, стал просматриваться воздушный винт, значит, двигатель остановился.

«Только бы не упасть в этой деревне!» – подумал я и развернул машину в сторону гор, покрытых лесом, в надежде укрыться в Карпатах, а потом перебраться к своим.

Вскоре самолет коснулся брюхом верхушек деревьев, что-то затрещало, я ударился головой о фонарь – и потерял сознание.

Когда пришел в себя, то увидел, что лежу на траве, а вокруг меня стоят румынские солдаты. Приподнялся на локте, огляделся. Кругом лес, метрах в двадцати от меня – разбитый самолет. Рядом с ним стоит со связанными за спиной руками мой воздушный стрелок гвардии старший сержант Степан Фомич Воробьев. Там и тут видны землянки и палатки.

Оказалось, что мы упали в расположение румынской воинской части. Все свои документы я перед вылетом отдал технику нашего звена, румынам достались лишь мой пистолет и планшет с полетной картой.

Мне тоже связали руки за спиной, и нас отвели в какую-то деревню, где, очевидно, помещался штаб дивизии, там заперли в комнате с зарешеченным окном.

– Вот уж не думал не гадал, что в плен попаду, – я даже зубами заскрипел от досады.

– Да... Дела наши хреновые... Что будем делать, командир?

– При первом удобном случае надо бежать. Уйдем в Карпаты...

... К вечеру доехали мы до города Бакэу и очутились во дворе комендатуры, обнесенном высоким забором с колючей проволокой поверху.

Тут мы увидели военнопленных разных национальностей: русских, югославов, венгров, чехов, поляков. Были тут и румынские солдаты – пойманные дезертиры.

Комендант гарнизона – румынский полковник, его адъютант – сын русского белоэмигранта. Остальной персонал – низшие чины. Некоторые из них, как мы потом узнали, были родом с Западной Буковины. Все они хорошо говорили по-русски и относились к нам вполне доброжелательно.

Держали нас в небольших барачного типа домах, во время раздачи пищи удавалось немного погулять во дворе.

Кормили нас так же, как солдат румынской армии: на завтрак – стакан кофе, в обед на первое – какая-нибудь бурда, на второе – немного каши,

на ужин тоже немного каши и стакан чаю без сахара. На день полагалась булка хлеба граммов 300–400.

20 августа в комендатуре началась паника, нас заперли в бараках, но вечером во время ужина все-таки выпустили во двор. Меня отозвал в сторонку капрал.

– Слышь, лейтенант, ваши перешли в наступление. И, говорят, сильно продвинулись вперед.

– Правда?! – я возликовал. – Ну, спасибо за хорошую новость!

– Есть и другая новость: тебя с твоим стрелком завтра отправят в город Текуч. Никто из наших солдат не соглашается вас сопровождать: боятся, что вы сбежите по дороге, и придется за вас отвечать.

На другой день нас с Воробьевым под конвоем отправили на железнодорожную станцию, посадили в воинский эшелон и привезли сначала в Текуч, а потом в деревню Никорень, неподалеку от города. Сбежать из-под охраны не было ни малейшей возможности.

... С наступлением темноты нас снова посадили на машины, и колонна тронулась по дороге, ведущей в Фокшани. Продвигались очень медленно. Дорога была забита до отказа: по ней сплошным потоком в несколько рядов шли машины – и все в одном направлении. То и дело создавались пробки – и мы подолгу стояли. Я поглядывал на небо и думал: «Эх, жаль, нет наших штурмовиков: уж больно хороша цель – любая бомба, любой снаряд ударит без промаха...».

Стало известно, что в результате народного вооруженного восстания в Румынии свергнут фашистский режим, Антонеску и его клика арестованы. Румыния заявила о выходе из войны против государств антигитлеровской коалиции и объявила войну Германии.

27 августа мы приехали в Бухарест. Нас, теперь уже бывших военнопленных, разместили на центральном аэродроме. Ночевали мы прямо на земле возле ангара.

... Наутро к нам подошел полковник-румын и сказал, что меня и Муратова приглашает к себе генерал Ионэску.

Генерал принял нас в своем кабинете весьма учтиво, усадил в кресла, стоящие у его стола, сам сел за стол. Приведший нас полковник, вытянувшись по стойке «смирно», застыл у стены ближе к двери.

Ионэску говорил с нами по-румынски, полковник переводил.

Генерал довольно долго говорил о том, что он всегда был против войны с русскими и что теперь между Румынией и Россией, как он надеется, установятся дружеские отношения. Потом спросил, нет ли у нас к нему какой-либо просьбы, он, мол, ее охотно выполнит.

– Господин генерал, – сказал я, – у нас к вам одна-единственная просьба: как можно скорее перебросить нас на самолете в Фокшани – мы знаем, что туда уже вошли советские войска.

Он ответил, что для того, чтобы решить этот вопрос, ему необходимо связаться с министром: только с его разрешения можно выделить для нас самолет с экипажем. Обратившись к полковнику, генерал приказал поместить «господина Клезцова» и «господина Муратова» в офицерское общежитие и поставить на довольствие в офицерской столовой.

... Всю ночь я не мог сомкнуть глаз. Прошло всего одиннадцать дней, как я был сбит, а мне казалось, что прошла целая вечность.

Утром чуть свет мы были на ногах. Перед вылетом выяснилось непредвиденное обстоятельство: самолет может взять только двух пассажиров. А нас – четверо... Было решено, что летчик сделает два рейса: сначала полетим мы с Муратовым, а вторым рейсом – Степан Воробьев и «беглец», как мы называли прилепившегося к нам парня.

... Самолет летел на малой высоте. Километров за 30 до Фокшани нас стали обстреливать наши наземные войска. Летчик прижался к земле и с ходу сел на южный аэродром Фокшани.

Степану Воробьеву так и не суждено было появиться в своем полку. Попав к своим без всяких документов, он был направлен солдатом в пехоту. Позднее ребята в полку получили от него несколько писем. В последнем он сообщал, что его часть вышла за Дунай под Будапештом. Вскоре он погиб...

С большим трудом удалось мне напасть на след своего полка, но все же 3 сентября я был уже вместе с моими боевыми друзьями.

К радости возвращения прибавилась другая радость: в этот день мне вручили орден Красного Знамени.



Полковник Якименко - командир 150 и 151-го гв. ИАП. 1945 г.

6. 9. Якименко А. Д. «Прикрой, атакую! В атаке – «Меч».

Прикрой, атакую! В атаке – «Меч». Москва, Яуза, Эксмо с. 66-70.

https://libking.ru/books/prose-/prose-military/76386-69-anton-yakimenko-prikroy-atakuyu-v-atake-mech.html#book

Якименко Антон Дмитриевич— советский лётчик, Герой Советского Союза (1939), Заслуженный военный летчик СССР, генерал-лейтенант авиации. Один из немногих лётчиков, прошедших всю Вторую мировую войну: получив боевое крещение ещё в 1939 году на Халхин-Голе, он встретил победу в Австрии. Участник Великой Отечественной войны с октября 1941 года в должности командира 427-го иап (151 гв. иап). В период с 28 ноября 1944 г. по 31 декабря 1945 г. командовал 150-м гвардейским истребительным авиаполком в 13-й гвардейской истребительной авиадивизии 5-й Воздушной армии. За годы Великой Отечественной войны А. Д. Якименко произвёл 241 боевой вылет, провёл 29 воздушных боёв, сбил лично 13 фашистских самолётов и 35 в составе группы.

... Летим в составе звена: капитан Голубенко с лейтенантом Ефименковым, я – с лейтенантом Пьянковым! Евгений Пьянков – мой постоянный ведомый. Он мне понравился сразу, с первой же встречи. Среднего роста,

плотный, стройный. Красивое волевое лицо, смелый, открытый взгляд. Я проверил его на двухместной машине, и он покорил меня своим мастерством, выдержкой, знанием самолета. «Хочешь со мной летать?» – спросил я после полета. «Посчитаю за честь», – ответил Пьянков. И этот не совсем обычный ответ прозвучал очень просто. Это говорило о культуре Пьянкова, воспитанности.

Пара Голубенко идет впереди, мы – на большом удалении сзади и справа. Так договорились еще на земле. Иногда это нужно – ходить за ведомого: только таким путем можно увидеть достоинства и недостатки ведущих – командиров эскадрилий и звеньев.

Линия фронта уже позади, высота три тысячи метров. Впереди слева появляются три самолета, идут навстречу. Кажется, это бомбардировщики. Сближаемся. Точно они, но я их вижу впервые. Очень похожи на наши «СБ», но на смену «скоростным бомбардировщикам» еще с начала сорок второго года пришли самолеты Пе-2, пикировщики.

С неделю назад я перелистывал альбом силуэтов вражеских самолетов. Вспоминаю: «Дорнье», «Арадо», «Савой»... Верно, звено, идущее нам навстречу – «Савой», польские бомбардировщики, но летают на них румыны.

– Разрешите, – говорит Голубенко, – я атакую их парой. А вы смотрите, прикройте.

Я разрешаю, догадавшись, что впереди идущая пара договорилась о чем- то еще на земле. Смотрю. Голубенко пропускает «савоев» левее себя, разворачивается вслед за ними. Обнаружив в хвосте истребителей, румыны креном машины влево идут на пологой дуге разворота подальше от линии фронта.

Впервые вижу такую безысходную обреченность. Вместо того чтобы бросить машины в пике, скрыться на фоне земли, вражеские летчики крутятся возле нас, думая лишь об одном: выпрыгнуть с парашютом подальше от линии фронта. В том, что мы их посбиваем, они даже не сомневаются...

В продолжение всего разворота истребители сопровождали бомбардировщиков, сохраняя дистанцию порядка тысячи метров. Но вот «савои» пошли по прямой, и Яки стали их нагонять. А дальше началось непонятное. Голубенко почему-то метнулся вправо и вниз, Ефименков, напротив, – влево и вверх. Может, ведомый потерял командира?

– Атака! – говорит Голубенко, но сам идет по прямой, правее и ниже бомбардировщиков. По этой команде Ефименков, довернувшись в направлении самолетов противника, круто пикирует, настигает левого ведомого и вдруг, наткнувшись на дружный огонь воздушных стрелков, бросается влево и вверх.

Сдрейфил? Всего ожидал, но только не этого. Хочу подсказать, подбодрить Ефименкова, хочу помочь его командиру, но Голубенко упреждает меня: резко переводит машину в угол набора, открывает огонь и, сразив одну из машин, снова уходит вправо и вниз.

– Черти! – кричу сразу обоим. – Хотя бы предупредили.

Молчат, действуют. Но я теперь понимаю их замысел: ведомый отвлекает огонь на себя, ведущий бьет с короткой дистанции.

– Атака! – кричит Голубенко и опять идет по прямой. Ефименков снова пикирует, снова, «испугавшись» огня гитлеровцев, бросается влево и вверх, Голубенко переходит в атаку и сбивает второго.

Молча восхищаюсь их слаженностью, мастерством, хитростью.

– Сережа! Третьего бей сам, – говорит Голубенко. – Уступаю. За хорошую помощь.

«Уступаю!» Такое великодушие! Ну что ж, посмотрим, как Ефименков расправится с третьим. Однако все получилось, как в анекдоте. Только он устремился в атаку, как румыны, не желая делить участь ранее сбитых, мгновенно оставили свой самолет. В воздухе расцвели три парашюта, а совершенно исправный и боеспособный «Савой» неторопливо, будто раздумывая и осуждая свой экипаж, направился вниз.

Так закончилось 20 августа 1944 года – первый день Ясско-Кишиневской операции.

... А как действовали наши соседи – летчики? Наши войска?

Весь день гудело небо над нашим аэродромом. Непрерывным потоком к линии фронта шли истребители, бомбардировщики, штурмовики. Они громили огневые средства и живую силу противника по дорогам Тыргу – Фрумос, Роман и в полосе наступления наших армий, бомбардировали опорные пункты вражеских войск в районе Ясс и резервы в Васлуе, задерживая их подход к полю боя.

Деморализованные ударами авиации и артиллерии, немецкие и румынские войска дрогнули, повернулись, начали пятиться. И тогда пошли наши танки. Целая танковая армия!.. В книге «Советские Военно – Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» записано, что командир конно-механизированной группы генерал С. И. Горшков высоко оценил боевые действия истребительной авиации 5-й воздушной армии. Он писал: «С момента ввода в сражение подвижной группы, а также действий ее в оперативной глубине истребители генерала Подгорного надежно прикрывали боевые порядки подвижных войск, давая возможность свободно маневрировать соединениям конницы и танков. В результате надежного прикрытия ударных группировок истребительной авиации в первый день операции немецкие бомбардировщики не смогли сбросить на наши войска ни одной бомбы. В воздушных боях было уничтожено 43 немецких самолета, потери 5-й воздушной армии составили 2 машины».

Это о нас: о нашей воздушной армии, о нашем авиакорпусе. Но эта книга вышла только в 1968 году, а сегодня, вечером 20 августа 1944 года, Саша Рубочкин, глядя на карту, испещренную условными знаками красного и синего цвета, спрашивает:

– Как вы думаете, товарищ командир, каковы задачи этой так удачно начавшейся операции?

– Откуда мне знать, Саша, я ведь не Верховный главнокомандующий и даже не начальник Генерального штаба. После операции, так и быть, отвечу.

Но Саша, вопреки обычному, шутку не принимает. Поглядев на меня и снова уткнувшись в карту, спрашивает:

– Хотя бы предположительно?

– Предположительно? Пожалуй, скажу. Освободить Молдавию, освободить Измаильскую область, взять Бухарест, вывести из состояния войны Румынию и повернуть ее против Германии.

– А что, неплохо, – говорит Рубочкин. – Очень даже неплохо, можно сказать, масштабно...

– Что масштабно?

– Мыслите, – говорит Саша и повторяет: – Очень даже неплохо.

... Еще только пятый день операции, а мы уже на новой площадке – у развилки дорог, идущих на север: в Хуши и Васлуй. Враг отступает.

Плоскогорье по всей линии фронта усеяно крестами – их видно даже с воздуха. Немцы умеют хоронить своих погибших солдат. Оказывается, у них даже налажено производство крестов. «Убитые остались лежать, – говорят наши солдаты, – живые устремились бежать». Однако далеко уйти не смогли: 6-я немецкая армия, попавшая в окружение под Яссами – Кишиневом, в основном уничтожена, а частично рассеяна.

Но сегодня утром мне сообщили: автомашины с горючим и боеприпасами, которые шли в Хуши вслед за наступающей армией, кем-то были обстреляны и вернулись назад.

– Надо сходить на разведку, – говорю я Леонову, – посмотреть, кто еще там стреляет...

... Под нами – сто метров, не больше, чуть слева – дорога в Хуши. Отойдя километров пятнадцать от аэродрома, вижу войска. Может быть, наши? Снижаемся. Нет, не наши. Румыны и немцы. Сидят на земле, готовят пищу. Кругом – дым от костров. Повозки, орудия, автомашины забили дорогу. И так почти до Хуши. Как потом оказалось, это остатки Ясско-Кишиневской группировки, разбитой войсками наших фронтов. Они объединились, и в тылу наших войск оказалось скопление в 50 тысяч человек, а может, и больше.

Летим. Вижу: верхом на коне – офицер, рядом идут два солдата, большой и маленький, а за ними колонна румынских солдат. У большого в руках белый флаг, он поднимает его, размахивает. Понятно: румыны просят в них не стрелять. А немцы?

Слышу, что-то кричит Леонов, но не пойму и чувствую слабый, едва ощутимый удар в самолет. Отхожу от дороги, смотрю на приборы, температура воды растет. Все ясно – попали в систему, надо спешить домой. На подходе к аэродрому мотор запарил, начал давать перебои, при посадке встал, окончательно заклинился. Очень жаль самолет, новенький...

– Немцы стреляли, – говорит Николай, – из автоматов.

– Вот гады, – возмутился механик Мурадымов, обращаясь к пилотам, окружившим мою машину, – подыхают и все-таки норовят укусить.

Но что они будут делать, гитлеровцы, куда направят свой путь? Перед вечером снова идем на разведку и видим: фашисты отступают на юг, в тыл наших войск...

Сказать, что это обеспокоило нас – ничего не сказать: наша точка на их пути. Придут в светлое время, увидят, несдобровать нам – подавят, пожгут машины, сомнут, уничтожат полк. Обстановка невероятно сложна:

мы только что сели сюда, нет связи со штабом дивизии, ни тем более с корпусом. Взлететь самовольно, увести людей и машины – равносильно отступлению без приказа.

Выход единственный – готовить полк к обороне аэродрома. Готовим. Самолеты развернули носами в направлении вероятного подхода врага, подняли хвосты. Тридцать машин. Тридцать пушек, шестьдесят пулеметов. Подготовились. Ждем. Сила у нас немалая, но – это понятно всем – самолет грозен лишь в воздухе...

Проходит час, полтора. Надвигаются сумерки. Придут или нет фашисты? Дорога, по которой они пойдут, с нашей площадки, с бугра уж едва различима. Вот она пропадает совсем. Люди затаили дыхание, замерли. Не послышится ли рокот моторов, цокот копыт...

Я смотрю на звездное небо и слушаю. Не небо, а землю. Придут фашисты? Или не придут? Нет, не пришли. Мы их ждали всю ночь, а они отдыхали, ждали рассвета. На рассвете мы связались со штабом дивизии, а утром пошли на штурмовку вражеских войск. Задача поставлена так: уничтожить. Другого выхода нет: оседлав дорогу, они отрезали наши тылы от фронта. Сбили несколько связных самолетов По-2, убили нашего генерала, начальника тыла авиации. Делаем по семь-восемь вылетов в день. Летаем попарно. Держим врага под непрерывным огнем. Уничтожали, прежде всего, лошадей и автомашины. И сразу все встало: пушки, повозки, походные кухни. Потом начали бить фашистов – живую силу врага, как мы называем.

Впервые вижу такое массовое уничтожение. Но сожаления нет: мы убиваем врагов, и это убийство – наша святая месть. За погибших наших людей, сожженных, повешенных, подавленных танками. Но в чем виноваты животные? Никогда не забуду, как, обезумев от страха, ошалело метались лошади. Падали, путаясь в упряжи. Сраженные насмерть, бились о землю. Казалось, сквозь рев моторов, пулеметно— пушечный грохот я слышу их визг, душераздирающий, дикий...

Истребление продолжалось почти три дня. Остатки разбитого войска повернули с дороги, развернулись на запад и скрылись в горах, в направлении румыно-венгерской границы.

Опять перелет. Теперь уже в район Бухареста, в Буззу. Перелет необычный: в фюзеляже моего самолета – знамя полка, его святыня. Это гвардейское знамя мы заслужили потом и кровью. Ясско-Кишиневская операция – первая, в которой мы дрались с врагом в звании гвардейцев. Мы выносили знамя к командному пункту полка, и летчики, уходя в боевые полеты, видели это знамя.

Летим. Меня и Пьянкова, как знаменосца и его ассистента, охраняет звено: Коновалов, Виргинский, Шаменков и Орлов. За ними, на дистанции сто метров, – еще шесть самолетов. За шестеркой – девятка...



Драченко Иван Григорьевич - Герой Советского Союза и полный кавалер ордена Славы

6. 10. Драченко И. Г. Штурмовики.

(В Кн. В боях за Молдавию. Книга 3 (Коллектив авторов. – https://coollib.com/b/515805-kollektiv-avtorov-v-boyah-za-moldaviyu-kniga-3/read).

Иван Григорьевич Драченко (15 ноября 1922 – 16 ноября 1994) – лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза (1944), Полный Кавалер ордена Славы (один из 4-х полных кавалеров ордена Славы, удостоенных звания «Герой Советского Союза»). После тяжёлого ранения и плена, с марта 1944 года вернулся к полётам. Продолжал воевать после потери одного глаза. В составе 140-го гвардейского штурмового авиационного полка, 8-й гвардейской шад 5-й воздушной армии провоевал до конца войны. За годы войны совершил 151 боевой вылет, в 24 воздушных боях сбил 5 самолётов противника, ещё 9 уничтожил на аэродромах, разбил 4 моста, уничтожил много техники и живой силы противника.

... Земля, завьюженная февралем 1944 года, спряталась под белое покрывало сыпучего снега. На командном пункте корпуса собрались командиры полков, дивизий. Четыре группы штурмовиков посылались в разведку и никто не вернулся.

Запас горючего обычно рассчитан на полтора часа. И вот на старте моя машина. Взвыл мотор, и самолет проглотила вьюга: видимость минимальная. Выполняю задание, еле дотянув до аэродрома. Машина, пробежав несколько десятков метров, врезалась в сугроб, к самолету бросились боевые друзья. Сорвали заклиненный осколком фонарь из кабины и вытащили меня. Протез глаза поврежден. Так в полку впервые узнали, что я летаю с одним глазом. Вскоре была назначена комиссия. После тщательной летной проверки комиссия определила мою боевую годность, а в нелетную погоду теперь летал один только я, но с разрешения командира корпуса генерала Рязанова.

...А земля спешила сбросить снежный покров, все быстрее летела навстречу весне. Все жарче становились воздушные бои, небо клокотало от взрывов снарядов, пулеметных вспышек и трасс, дрались в три яруса: до 1000 метров, до 2000 метров и выше шла гигантская борьба за обладание небом.

Наш полк подошел к Молдавии. Стояло чудное молдавское лето. Летчиков радовала чудесная погода: приходилось очень много летать.

Аэродром расположен возле грунтовой дороги, обсаженной пирамидальными тополями. Вместе со штурмовиками базируются и истребители. Летчики первой эскадрильи отдыхают, разместившись под крылом самолета. Командир звена Кирток рассказывает, как они атаковали танковую колонну возле Бендер. Слушаю его и я.

Неожиданно меня вызывают на КП. Вскоре я вернулся и объявил:

– Кобзев! Летим на разведку в район Кишинева.

На моем счету уже было свыше 123 боевых вылетов, я участвовал в 28 воздушных боях и лично сбил 3 самолета противника и 6 самолетов уничтожил на аэродромах, разбомбил шесть вражеских эшелонов, уничтожил и повредил около 30 танков и бронетранспортеров, разбил четыре моста и уничтожил свыше 500 фашистов. Я был награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны I степени, орденом Славы III степени и медалями...

Два штурмовика, подняв клубы пыли, взлетели и взяли курс на юго-запад. Легкая дымка ухудшала летчикам горизонтальную видимость. Штурмовикам чаще всего приходится смотреть вниз, чтобы лучше ориентироваться на местности и не пропустить ни одной важной цели. А тут нужно сфотографировать оборонительный пояс, защищающий Кишинев. Задача стояла трудная: внезапность атаки и съемки с высоты менее четырехсот метров сильно насыщенного района Кишинева зенитным огнем.

Линию фронта проскочили с Кобзевым на большой высоте. Только миновали передний край – начались облака. У меня не было достаточного опыта слепых полетов. Передал по радио Кобзеву:

– Пробиваю облака.

Выскочил из молочной мути и сразу же оказался в кольце разрывов зенитных снарядов. Летел со снижением. Над целью я резко пошел вниз и спикировал до 100 метров, такой маневр повторил и Кобзев. Мы обстреляли и сфотографировали все, что было возможно. Затем, сделав крутой подъем, пустились в обратный путь. Вскоре за выполнение боевого задания по фотографированию оборонительного пояса Кишинева я был награжден орденом Славы II степени.

В августе началась знаменитая Ясско-Кишиневская операция. Советские войска повели бой за полное освобождение Молдавии. Каждый день теперь летали мы с товарищами на штурмовку укреплений возле Бендер, Дубоссар, Бравичей. Особенно памятный бой на молдавской земле я провел у села Гура-Галбенэ, где немцы создали прочную оборонительную линию. Меня вызвал к себе командир полка.

– Вот у этой деревни, – указал он, – сильные немецкие укрепления. Нужно нанести по ним удар.

– Ясно, товарищ полковник, разрешите выполнять?

И вот эскадрилья в воздухе. Слева от меня Николай Кирток, справа Михайлов. Все идут плотным строем на высоте 1500 метров. Впереди виден окутанный утренней дымкой Днестр. На его западном берегу наземные части ведут тяжелые бои. За десятки километров заметен дым горящих молдавских деревень. Над линией фронта нас встречают огнем вражеские зенитки.

Моя «семерка» идет с небольшим снижением на цель. Впереди отчетливо видны траншеи, блиндажи, дзоты.

– В атаку! За мной! – командую по радио и, повернув самолет влево, перевожу его в пике. За мной пикируют остальные штурмовики, пуская «эрэсы» и сбрасывая стокилограммовые бомбы на головы фашистов. В воздухе появились черные шапки разрывов снарядов. Это заговорила зенитная артиллерия противника, опомнившаяся от внезапного удара наших самолетов. Но и она не смогла остановить стремительный удар штурмовиков.

И вдруг показались вражеские истребители, они шли двумя ярусами. В первом ярусе «мессеры», во втором – «фоке-вульфы». Фашистские самолеты все ближе и ближе. Вдруг я стремительно бросаю свою машину вверх и быстро начинаю уходить от своего звена. Тотчас же четверка «мессершмиттов-110» метнулась в мою сторону.

«Клюнули гады. Очень хорошо!» – подумал я. Четыре «мессера» настигали мой «ИЛ-2». Вот один набрал высоту и коршуном ринулся на меня. Я только и ждал. Резко сбрасываю газ, выпускаю тормозные щитки. Немец проносится мимо, а вслед ему ударили пушка и пулемет штурмовика. «Мессершмитт» загорелся и камнем рухнул вниз. Это было так неожиданно, что три остальных фашистских истребителя растерялись. Я зашел в боевой разворот и устремился им навстречу. Два самолета успели отвалить в стороны, а один «мессер» оказавшийся ниже, попал под прицельный огонь стрелка. Очереди пулемета изрешетили истребитель, пробили бензобаки, и «мессершмитт» вспыхнул, развалившись в воздухе.

Тем временем три самолета моего звена вели нелегкий бой с четырьмя вражескими истребителями. Немцы вскоре не досчитали еще одного самолета, но и один наш штурмовик был сбит, а пилот выбросился с парашютом. Так еще один тяжелый бой, проведенный в небе Молдавии, остался в моей памяти.

Через несколько дней мы с Анатолием Кобзевым вылетели на разведку в район Ясс, Тыргу-Фрумос, Прикарпатья.

Углубившись во вражескую территорию, начали передавать разведывательные данные по радио и фотографировать передвижение вражеских колонн. Летели на высоте 500 метров, облачность 8 баллов.

Подлетая к реке Серет, прямо по курсу увидел бронекатер... И тут же скомандовал:

– Атакуем!

Штурмовики стремительно понеслись вниз, в долину, по которой протекала река. Я повернул самолет влево, чтобы перекрестие прицела легло точно на катер. Мой ведомый Анатолий Кобзев искусно повторил маневр. Два реактивных снаряда и пять пятидесятикилограммовых бомб разорвались рядом с катером. Тотчас же открыли огонь вражеские зенитки: невдалеке была немецкая переправа через реку. Слева и справа появились черные шапки разрывов. Я увидел, что катер зигзагами уходит вверх под защиту зенитных батарей.

– Повторяем заход.

Обрушилась новая волна реактивного и пулеметно-пушечного огня, градом посыпались бомбы. За второй атакой последовала третья, четвертая... Новый бомбовый удар обрушился метко на катер, сфотографировав его в момент затопления, мы с Кобзевым благополучно возвратились на аэродром.

... 26 октября 1944 года мне было присвоено звание Героя Советского Союза. Командир полка, зачитав Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября, сказал:

– Штурмовик, товарищи, – боец универсальный. Он должен обладать хитростью аса-истребителя, меткостью хорошего бомбардировщи-

ка, опытного квалифицированного штурмана и техникой пилота дальнего действия, – и он посмотрел в мою сторону.

Взволнованный и счастливый, я встал.

– Спасибо за доброе мнение, товарищи, – сказал я, – но обязан ответить вам, что эти качества не принадлежат лично мне. Сам я не сделал ничего особенного, да и не мог бы сделать. А то, о чем вы говорите, воспитали во мне Родина, партия, комсомол и сами же вы, мои боевые товарищи!

Война подходит к концу. «ИЛы» теперь штурмовали подступы к Берлину. Бомбил Берлин и я. К этому времени у меня на счету было 178 боевых вылетов, уничтожено шесть эшелонов, 7 складов с боеприпасами, 14 самолетов противника, 76 бронетранспортеров и танков, 18 долговременных огневых точек.



Кожедуб Иван Никитович - трижды Герой Советского Союза, лучший асс СССР

6. 11. Кожедуб И. Н. Верность Отчизне. Рассказы лётчика – истребителя.

(Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Кожедуб И.Н. Верность Отчизне. Рассказы лётчика истребителя – М: Воениздат, 1975. с. 288 – 314. Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/kozhedub1/index.html).

... Преследовать врага вплоть до его разгрома.

26 марта войска Второго Украинского фронта освободили крупный железнодорожный узел Бельцы и вышли к государственной границе с Румынией, проходящей по реке Прут.

Мои однополчане, как и все советские люди в тылу и на фронте, собрались в тот день на митинг. Долгожданный день наступил: Красная Армия изгоняет немецко-фашистских захватчиков за рубеж нашей Родины. Вечером Москва салютует воинам нашего фронта. Мы говорим о будущей победе, вспоминаем друзей, отдавших жизнь за освобождение Родины.

2 апреля нам зачитывают приказ Верховного Главнокомандующего: советским войскам приказано преследовать врага вплоть до его разгрома и капитуляции. В заявлении Советского правительства сказано, что мы не посягаем на территорию других государств, что наша армия будет вести на их территории не захватническую, а освободительную войну, избавляя народы от ига фашизма.

Нашему полку приказано немедленно перелететь в Советскую Молдавию на прифронтовой аэродром – в город Бельцы. А во время перелета приказано прикрыть военно-транспортные самолеты. В районе аэродрома они должны сбросить бочки с горючим, предназначенным для танкистов. Немцы, отступая, взрывали мосты, портили железнодорожное по-

лотно. Инженерные части не успевали ремонтировать дороги, поэтому горючее доставляли транспортные самолеты.

Все прошло благополучно. Приземлились и всем полком стали грузить бочки на автомашины. Горючее немедленно отвозилось на передовые позиции.

Когда с бочками было покончено, командир собрал комэсков. Вот что он нам сказал:

– Фашисты усилили налеты на наши войска в районе севернее Ясс. Они бросили туда «Хейнкели-111». Перед нами задача – быть в готовности к боям и вести разведку. – Он добавил: – Наш аэродром для фашистов – бельмо на глазу. Они будут пытаться наносить удары и по нему и по железнодорожной станции. Надо быть готовыми и к атакам охотников противника.

Расположен аэродром сравнительно недалеко от станции. Вокруг – холмистая местность, много садов. Самолеты рассредоточены на западной окраине аэродрома, ближе к городу, у самых домов.

Немцы отлично его знали: здесь долго базировались их самолеты.

Линия фронта – южнее города. Полк – на направлении главного удара наших войск. И пока мы ближе всех других авиаистребительных полков к переднему краю.

К нам стали наведываться немецко-фашистские охотники. Подлетая, жались по балкам, неожиданно для нас выскакивали из-за холмов прямо на аэродром и внезапно наносили удары.

Никогда не забыть, как однажды с севера, словно из нашего тыла, из-за холма на бреющем появилась пара «Мессер-шмиттов-109». Они начали снижаться к стоянке наших самолетов.

Один открыл огонь, зажег самолет Кирилла Евстигнеева. И вражеские охотники тотчас же улетели.

– Да там Николай Красов! – раздался чей-то отчаянный крик.

Мы бросились к самолету, охваченному пламенем. Механик из нашей эскадрильи, старший сержант Красов, по просьбе Кирилла Евстигнеева настраивал в кабине радио, когда прилетели охотники.

Все были встревожены – решили, что Красов не может открыть фонарь и выскочить: огонь побежал по рейкам и фонарь заклинило. Но оказалось, что наш товарищ был смертельно ранен в голову бронебойным снарядом.

Кирилл, бледный, сразу осунувшийся, сжал кулаки и твердил:

– Ну, поганый фриц, мы еще с тобой встретимся в воздухе!

Не только наша эскадрилья – весь полк понес тяжелую утрату. Наш механик – способный знающий, молодой – был отличным специалистом, и к нему часто обращались за помощью летчики из других эскадрилий. Он охотно, безотказно помогал всем, его любил весь полк. А о нас, летчиках и техниках третьей эскадрильи, и говорить нечего.

...Мы выставили наблюдательные посты, перебазировались подальше от города – на восточную окраину аэродрома. Каждый день ждали, что на аэродром прилетят «ночники». А тем временем фашисты начали совершать налеты на железнодорожную станцию. Как-то после захода солнца появилась большая группа «Фокке-Вульфов-190» с бомбами и над нашим

аэродромом. Противник зашел с севера, прикрываясь облаками. Немцы беспорядочно сбросили бомбы и стремительно улетели – очевидно, боялись нас. Враг зажег только один транспортный самолет. Жертв не было. Мы вовремя перебазировались на восточную окраину: враг бомбил опустевшую стоянку с «недолетом».

В те дни войска нашего фронта перешли границу и перенесли военные действия за рубеж, освобождая Румынию.

8 апреля замполит сообщил, что перешли границу и ведут боевые действия за пределами Родины и войска Первого Украинского фронта. После тяжелых испытаний в дни сражений на Курской дуге, на Днепре и Правобережной Украине войска обоих фронтов, несмотря на усталость, одерживали победу за победой.

... Весна, теплынь.

Вся молдавская земля в цвету. Гостеприимно, радушно встречают нас жители, когда мы поздним вечером, усталые, возвращаемся с аэродрома.

В середине апреля советские войска на нашем крыле фронта вышли на подступы к Яссам. Севернее города шли ожесточенные бои: враг наносил контрудары.

Летчикам нашего полка все чаще приходится барражировать в воздухе севернее Ясс, прикрывая наземные войска.

Однажды – это было 19 апреля, – барражируя над линией фронта, я увидел, что к нам приближается двадцать тяжелых бомбардировщиков «Хейнкель-111». Новые светло-зеленые самолеты блестят на солнце. Видимо, подкрепление.

Для нас «хейнкели» не новинка: не раз мы с ними встречались.

Только новый был у «хейнкелей» боевой порядок: они летели в колонне по пяти самолетов. Атаковать их надо было умело.

Всей эскадрильей внезапно со стороны солнца «наваливаемся» на первую пятерку. Расстояние между нами позволило это сделать. Враг явно не ждал атаки.

Решаю сбить крайний самолет. Приказываю другим летчикам атаковать остальные сзади. Пристраиваюсь к крайнему бомбардировщику слева – словно присосался к нему. Открываю огонь. Действую быстро: противник не успевает открыть ответный. Проскакиваю вперед. Разворачиваюсь.

«Хейнкель» загорелся, начал медленно валиться на левое крыло. Затем перевернулся на спину и пошел к земле.

Подлетаем к району Унгены – к переправам через Прут. «Хейнкели» стали поспешно сбрасывать бомбы и разворачиваться вправо на территорию, занятую фашистскими войсками. Захожу для повторной атаки. А «хейнкелей» уже нет: они летят вдоль реки Прут на юг, к Яссам.

Вечером на разборе мы говорили о том, что теперь «хейнкели» вряд ли придут к линии фронта без прикрытия истребителей.

На следующий день «хейнкели» вообще не показывались. Зато начали появляться «Фокке-Вульфы-190» в варианте бомбардировщиков. Сбросив бомбы, они действовали, как истребители. И летчики нашего полка по нескольку раз в день поднимались в воздух, вступали в ожесточенные схватки с врагом.

Налет.

Вечером мы разбирали тактику действий «Фокке-Вульфов-190» и «Хейнкелей-111». Уже совсем стемнело, когда летчик Тернюк вдруг крикнул:

– «Хейнкели»!

Я тоже увидел группу «хейнкелей». Три самолета приближаются к аэродрому. За ними – шестерка.

Сначала мы даже не поняли, в чем дело. Неужели налет в такой поздний час?

Но вот Ольховский подает команду:

– Все по щелям!

Вылетать поздно. А «ночников» все еще нет. Наш полк на аэродроме один.

Враг стал сбрасывать бомбы. Мы не успели добежать до щели – кто-то крикнул:

– Ложись!

Бросились ничком на землю. Послышался свист бомб. Как же мы бессильны на земле! Сейчас нас всех и наши самолеты разнесет в куски! Гремят взрывы. Земля дрожит: тебя словно подбрасывает. Лихорадочно считаю: 9 самолетов сбросят по 12 бомб. Всего 108 бомб. Многовато! Со свистом разлетаются осколки, взрывная волна сотрясает воздух. Дым застилает все вокруг.

За первой группой заходила вторая. Казалось, прямо на нас. Мы вскочили, побежали дальше. И снова свист, и чей-то громкий крик:

– Ложись!

И снова все ничком бросились на землю.

«Хейнкели» освободились от груза бомб и быстро уходили в темноте. Стало тихо. Мы вскочили, окликая друг друга. Все живы, все уцелели. Даже никто не ранен! Побежали на стоянку. Какое облегчение, какая радость: в сумерках вырисовываются очертания наших самолетов! Целы и невредимы. Только несколько получили повреждения. Снова у противника неудача – бросил бомбы с недолетом. Фашисты явно спешили, просчитались.

– Хотели фрицы в отместку нас разбомбить, а мы теперь еще злее будем, – говорили летчики.

Уже в полной темноте мы погрузились в автомашины и поехали на ночлег в город.

За ночь на летном поле заровняли несколько больших воронок.

Таких налетов с тягостных дней гибели Солдатенко у нас не бывало. Мы стали еще шире рассредоточивать самолеты. Вскоре к нам прилетел истребительный авиаполк «ночников»: днем над аэродромом барражировали мы, ночью – они.

Противник, почувствовав удары истребителей нашего полка, явно собирался вывести аэродром из строя, но это ему так и не удалось.

«Бейте фашистов!»

Барражируем четверкой над линией фронта. Напряженно слежу за воздухом, особенно в направлении Ясс. На земле – жестокие бои. Воздушный враг не появляется. Срок барражирования истекает, и я беру курс домой. Возбуждение, которое охватывает летчика перед боем, проходит,

и теперь ощущаю только усталость: сегодня это уже третий вылет. Да и длительное ожидание противника утомляет больше, чем сам бой.

Вдруг слышу свой позывной. Узнаю голос подполковника Борового:

– «Сокол-31»! «Сокол-31»! Фашисты прилетели. Они сзади вас, ниже. Бейте их! Подаю команду:

– Разворот все вдруг!

Молниеносно разворачиваюсь на 180 градусов. Усталости как не бывало.

К линии фронта приближаются девятка «хеншелей», а повыше – четыре истребителя.

«Хеншель-129» – двухмоторный самолет. Мы называли его «пародией на штурмовик». Стрелка на нем не было. Летчик видел только то, что делалось впереди, и не мог следить за хвостом своей машины. «Хеншель» можно было легко сбить сзади. Поэтому его всегда сопровождали истребители.

Я взглянул на бензомер – горючего маловато. Но можно дать короткий бой и дотянуть до аэродрома.

«Хеншели» строятся в круг, готовясь штурмовать наши войска. Один уже заходит на штурмовку.

Командую Брызгалову:

– Парой связать боем истребители! – а сам четверкой сверху сзади стремительно бросаюсь на врага.

Прицеливаюсь. Дистанция подходящая. Открываю огонь. Самолет загорелся. Спасаясь, отвернул от нас и упал в свое же расположение, недалеко от переднего края. Вспоминаю пожар на своем самолете и быстро отваливаю в сторону.

Раздается спокойный голос Борового:

– Молодцы! Внимание, сзади второй «хеншель» заходит на штурмовку. Бей! Не теряй ни секунды!

Снова разворачиваюсь. Точно с тем же курсом заходит на цель второй «хеншель». Снижается, готовясь к штурмовке.

Все летчики на месте. Брызгалов связал боем истребителей.

Подаю команду по радио:

– Не допускать врага к штурмовке войск!

Стремительно захожу сверху сзади, в хвост «хеншелю».

Даю очередь с такой же дистанции. Второй «хеншель» вспыхивает и падает неподалеку от первого – в овраг. Я еле успел отвалить.

– Так их! Бейте фашистов! – слышу голос подполковника Борового.

Вижу_Брызгалов отогнал истребители противника. Мухин держится рядом со мной. Разворачиваюсь.

– Где же остальные? – спрашиваю по радио.

– Драпанули, – отвечает Боровой.

Возвращаемся на свой аэродром. В этом скоротечном бою большую роль сыграла команда подполковника Борового, заместителя командира братской авиадивизии, летавшей на «ЯКах».

В дни ожесточенных боев севернее Ясс он часто бывал на рации, которая разворачивалась на переднем крае близ КП командира соединения наземных войск. Подполковник сообщал нам о воздушной обстановке,

своевременно наводил на противника, подбадривал, подсказывал более выгодные направления атаки. И его команды по радио помогали вовремя обнаружить противника, прикрыть войска.

Когда ведущему помогают оценить воздушную обстановку и он знает, где враг, ему легче своевременно построить нужный маневр и занять выгодное положение для атаки. Слово с земли часто решало исход боя.

Мужество.

На западном направлении войска нашего фронта ушли к предгорью Карпат. А сюда, севернее Ясс, противник стянул крупные силы, тщетно пытаясь столкнуть наши войска на левый берег Прута.

Фашисты перешли к тактике более массированных налетов, действовали смешанными группами. Воздушный враг стал еще расчетливее, еще хитрее, и советским воинам на земле особенно нужна была сейчас помощь истребительной авиации.

Работа в полку кипела ключом. Казалось, напряжение доходит до предела. Как всегда, в дни ожесточенных боев гул самолетов стоял в воздухе с рассвета до темноты.

Буквально не вылезая из самолетов, мы провели 1 Мая и в тот же день получили приказ перебазироваться за рубеж, в район Табэра.

Жарким утром летим вслед за флагштурманом в Румынию.

Позади осталась наша государственная граница. Приземлились на аэродроме, покрытом яркой весенней травой, замаскировали самолеты. С нами сел и полк штурмовиков. Неподалеку – деревня Табэра, утонувшая в садах. Крестьяне встречают нас сердечно, и, не зная языка, мы понимаем, что они благодарят нас за избавление от фашистского ига.

И снова, даже не передохнув, поднимаемся в воздух. Вылетаем на прикрытие в район Тыргу-Фрумос – важный участок западнее Ясс. Там противник тоже пытался нанести контрудар.

Уже хорошо зная тактику врага, летаем на средней высоте, чтобы отразить налет «Юнкерсов-87», но, если появятся «хейнкели», занимаем высоту; если же «хеншели», так называемые штурмовики, – камнем несемся вниз.

Мы уже научились и большой группой стремительно набирать высоту и пикировать. И здесь нам помогают команды с земли, нацеливая на воздушного врага.

Несмотря на все ухищрения фашистов, господство в воздухе за нами.

Как-то вечером шестерка истребителей под командой Кирилла Евстигнеева прикрывала войска над линией фронта. Все было спокойно. И вдруг команда подполковника Борового:

– Внимание! К переднему краю приближается восемнадцать «мессершмиттов».

Вражеские летчики намеревались навязать бой шестерке Евстигнеева, оттянуть в сторону и расчистить путь своим пикирующим бомбардировщикам. Все это по опыту знал Евстигнеев. Он решил принять бой, провести его стремительно, накоротке. И передал по радио команду:

– Атакуем, орлы!

Ведомый Евстигнеева, младший лейтенант комсомолец Михаил Попко, старался надежно прикрыть командира. Молодой летчик неотрывно

следил за его самолетом и за действиями противника.

Внезапно Попко почувствовал запах гари. Кабина самолета стала наполняться дымом, от него слезились глаза, першило в горле. Он оглядел кабину. Дым валил снизу, из-под сиденья. Очевидно, в парашют попала зажигательная пуля.

Его охватило неприятное чувство: вот-вот вспыхнет пожар, а парашют испорчен. Но некогда было думать об этом: ведущего атаковал фашистский истребитель и Михаил ринулся на выручку командиру.

Когда атака была отбита, Попко снова оглядел кабину. Тлеет обивка сиденья, но огня не видно.

Летчик неотступно следует за самолетом Кирилла Евстигнеева, уверенно управляет машиной: кидает ее из стороны в сторону, круто ведет вверх, выравнивает, бросает вниз. Он даже забыл, что в кабине пожар.

Но вдруг он почувствовал, что очень жжет спину: значит, тлеет одежда. Ему стало страшно, но усилием воли он превозмог и страх и боль. Михаил прижался к бронеспинке, пытаясь затушить огонь. Но когда он круто повел машину вниз, его оторвало от спинки. Затушить огонь не удалось.

Михаил понимал, что из боя выходить нельзя, – ведь за ним вышел бы и командир. В группе появится уязвимое место, и противник непременно этим воспользуется.

Все труднее становилось управлять самолетом. Очень мешал дым, но нельзя было открыть фонарь: от струи свежего воздуха огонь разгорелся бы и охватил весь самолет. Как во сне, Михаил услышал команду Евстигнеева:

– Прикрой! Атакую!

Стремительный маневр, и Евстигнеев сбил фашистский истребитель. Но к хвосту его самолета пристроился другой «мессершмитт». Михаил нажал на гашетки, и противник отвалил. А Евстигнеев настиг врага и сбил его. Попко заметил, что в стороне кто-то из товарищей расстрелял еще одного фашиста.

Противник дрогнул. «Мессершмитты» стали постепенно уходить.

Теперь Михаилу можно было подумать о спасении жизни и самолета. Условным сигналом он попросил у командира разрешения выйти из боя. И тотчас же повел самолет к аэродрому. Он видел, что вслед за ним полетел и Евстигнеев. Теперь командир прикрывал ведомого.

До аэродрома оставалось всего лишь несколько километров, но молодой летчик почувствовал, что машину он не доведет. Ему становилось все хуже. Спину мучительно жгло, дым разъедал глаза.

Нельзя было бессмысленно рисковать, и он снизился. Сквозь пелену дыма летчик различил крестьянские домики, сады, и за ними зеленел обширный луг.

Михаил напряг всю свою волю и повел машину на посадку. Приземлился благополучно. С трудом открыл фонарь и выбрался из кабины.

Евстигнеев прошел над ним на бреющем, развернулся и на предельной скорости понесся к аэродрому за помощью.

Когда санитарная машина подъезжала к лугу, Михаил на боку лежал в тени под деревом. Вокруг стояли румынские крестьяне. Один из них поил летчика водой из фляги; невдалеке виднелись остатки сгоревшего самолета.

Ребятишки первые приметили санитарную машину и побежали ей навстречу.

Крестьяне радостно встретили врача, наперебой что-то рассказывали по-румынски, с уважением глядя на нашего боевого друга.

Михаил, морщась от боли, сказал, что крестьяне помогли ему и, если б не их заботы, пришлось бы очень трудно.

Санитары перенесли Михаила в машину. А когда она тронулась, за ней побежали и взрослые и дети. Миша махал им рукой на прощание, а вслед ему неслись добрые пожелания. У Михаила была сильно обожжена спина. Его решили отправить из санчасти в тыловой госпиталь, но он и слышать об этом не хотел.

Однополчане – нас собралось несколько человек – пошли навестить друга. Полковой врач Евгений Васильевич Гущин, скромный, заботливый человек, пропустил нас к нему.

Миша лежал лицом вниз, – над обожженной спиной была натянута марля. Услышав шаги, поднял голову, увидел нас, улыбнулся. За несколько часов он осунулся, веки у него были воспалены.

– Поддержите, друзья, мою просьбу, – сказал он, – пусть меня здесь оставят. Отлеживаться я не намерен. Чувствую себя лучше. И зачем только решили отправить меня в тыл? Тут, среди вас, я скорее поправлюсь. И еще полетаю!

Михаила все же пришлось перевести в госпиталь. Но, несмотря на сильный ожог, он быстро поправился и вернулся в часть.

На именном самолете.

На следующий день после случая с Михаилом Попко я получил несколько необычное задание – полететь вместе с Пашей Брызгаловым на «У-2» на аэродром в Бельцы.

– Да-да, не удивляйтесь! – сказал командир. – Пригоните оттуда новый самолет. Подробности на месте узнаете. Вылетайте немедленно и там не задерживайтесь.

Расспрашивать я не стал, и мы с Брызгаловым, взяв парашюты, направились к «У-2».

В последний раз я поднимался на «У-2» с аэроклубовского аэродрома в Шостке. Нахлынули воспоминания...

Я летел на малой высоте, как говорится, прижимаясь к складкам местности – по оврагам, между холмами. Следовало быть начеку: могли подкрасться немецкие охотники. Пролетая над знакомым аэродромом в Бельцах, я заметил на стоянке, в стороне от других, новенький «Лавочкин», блестевший в лучах солнца.

Мне сказали, что у нового самолета меня ждет офицер штаба нашего авиасоединения. Мы с Брызгаловым быстро зашагали к самолету. Около него стояли летчики и военные корреспонденты. Пожав мне руку, офицер штаба сказал, что самолет построен на трудовые сбережения старика колхозника – пчеловода Василия Викторовича Конева из колхоза «Большевик», Бударинского района, Сталинградской области. Он внес свои трудовые сбережения в фонд Советской Армии и попросил построить самолет имени Героя Советского Союза Конева. Подполковник Конев, племянник

Василия Викторовича, пал смертью храбрых в неравном бою в начале войны. Просьба советского патриота выполнена.

Офицер вынул из планшета письмо.

Василий Викторович Конев просил летчика, которому будет передан самолет, беспощадно мстить фашистам за смерть героя Конева, бить врага вплоть до нашей окончательной победы.

Я был несказанно взволнован, когда представитель штаба сказал, что командование нашего авиасоединения, в распоряжение которого прислана машина, решило передать ее мне.

Мы обошли «Лавочкин» – отличный самолет облегченного типа, за номером 14. Еще издали виднелись надписи, выведенные белым с красной окантовкой: на левом борту – «Имени Героя Советского Союза подполковника Конева Н.», на правом—«От колхозника Конева Василия Викторовича».

Когда я приземлился на нашем аэродроме, летчики и техники окружили самолет.

– Теперь-то мы ваш «Лавочкин» везде увидим, товарищ командир. Не спутаем с другим, – говорили ребята из моей эскадрильи.

Они были правы. Не только наши летчики, но и немцы сразу замечали самолеты ведущих с подобными надписями и старались сбить. Поэтому и я, и летчики эскадрильи теперь должны были действовать в бою еще продуманнее и решительнее, быть еще осмотрительнее.

То же самое сказал и командир, когда я по всем правилам доложил, что пригнал самолет.

– На этой машине благородные надписи, зовущие к подвигу, – продолжал он. – А вот по данным разведки стало известно, что на нашем участке появились фашистские охотники на самолетах, разрисованных черепами и костями, драконами и прочими эмблемами в эдаком же роде. Таких самолетов мы еще не встречали. Известно, что на них летают асы, сбившие немало наших самолетов и самолетов союзников. В бой охотники активно не вступают, действуют со стороны солнца, как правило – атакуют сзади сверху. Особенно выделяется одна пара – с черепами и костями на фюзеляже. Надо наказать асов, сбив хотя бы одного. Другим комэскам я уже поставил задачу отучить разбойников залетать в наше расположение. Ставлю ее и перед вами. Договоритесь с Евстигнеевым, как будете действовать: вам предстоит вылетать вместе.

С асами мы уже встречались не раз. Но теперь мне предстояло действовать еще внимательнее, еще точнее – промаха не давать.

К самолету, к каждому прибору и винтику, я всегда относился любовно и бережно. А сейчас чувствовал особенную ответственность за новую машину: ведь я знал, что рабочие и конструкторы будут следить за боевой работой машины, сделанной ими по заказу колхозника-патриота. А как он и его односельчане будут ждать от меня писем с рассказами о боях!

И я тут же, не откладывая, написал Коневу, что командование доверило мне отличную машину. Сообщив, что на моем счету сейчас тридцать семь сбитых вражеских самолетов, я обещал увеличить боевой счет в память о советских людях, убитых и замученных немецко-фашистскими захватчиками, обещал бить врага, как велит мне долг перед Родиной.

С рассветом я у нового самолета. Виктор Иванов уже осмотрел его и коротко доложил:

– Аппарат отличный, товарищ командир.

Мы еще раз вместе осмотрели его – ведь к старому я привык, уже знал все его особенности. Надо было познакомиться с новым. Образец один и тот же, но у каждой машины есть свои особенности. Долго я облетывал новый самолет в то утро и остался им очень доволен.

К полудню мы с Кириллом Евстигнеевым вылетели по приказу командира в район боевых действий: он – с шестеркой в ударной группе, я – с четверкой в прикрывающей.

Вскоре со стороны Ясс появилось около двенадцати вражеских истребителей. Заметив нас, враг стал уклоняться от боя. Евстигнеев погнался за ними, а я все внимание сосредоточил на задней полусфере. Замечаю: со стороны солнца приближаются две точки. Охотники! Надо действовать немедленно.

Командую:

– Разворот на сто восемьдесят градусов!

Ведущий вражеской пары лобовой атаки не принимает. Разворотом уходит вверх – на солнце. Ведомый же, очевидно, не успевает повторить маневр ведущего. Он с опозданием начинает боевой разворот у меня перед носом. Вот он поворачивается боком, и я отчетливо вижу черепа на фюзеляже. Важная, видно, птица! И ас допускает роковую для себя ошибку: опоздав с разворотом, подставляет брюхо под огонь моих пушек. Длинная очередь – и ведущему пришлось улететь одному: ведомый камнем рухнул вниз.

Отогнав группу истребителей, ко мне приблизился со своей шестеркой Евстигнеев. Мы продолжали вместе прикрывать наши войска. За время, отведенное нам для прикрытия, вражеские самолеты больше не появлялись.

«Не увлекайся сбитым!»

На нашем участке фронта – севернее Ясс – фашистское командование подбрасывало резервы со стороны Бухареста по шоссейной и железной дорогам. Очевидно, гитлеровцы намеревались нанести контрудар в районе Тыргу-Фрумос. Нам было известно, что в этот район они бросили много «Фокке-Вульфов-190».

Теперь при воздушных налетах фашисты предпринимали такой тактический маневр. Вперед выпускали «фоккеров». Сбросив бомбы, они связывали боем наши истребители. Затем прилетали пикирующие бомбардировщики «Юнкерс-87».

Передо мной поставлена задача: с группой в восемь самолетов прикрыть наши наземные войска в районе Тыргу-Фрумос.

У линии фронта мы встретили около тридцати «фоккеров». Часть их без бомб направилась к нам.

Бой принимаю. Его надо провести в быстром темпе: вот-вот появятся «юнкерсы». Враг явно хочет сковать нас боем и захватить господство в высоте. Но это ему не удается. Оно за нами.

Так и есть: спустя несколько минут подходит большая группа «Юнкерсов-87». Но нам уже известен маневр врага, и врасплох он нас не застиг.

Быстро оценив обстановку, передаю команду Паше Брызгалову:

– Прикрой от истребителей!

Врезаюсь в строй «юнкерсов». Я выбрал удачный момент: один «юнкерс» сбит. Остальные переходят в пикирование, неприцельно сбрасывают бомбы и улетают. Главное сделано: мы помешали бомбардировщикам.

Но тут сверху на нас наваливается несколько «фокке-вульфов». Имея запас скорости, быстро набираю высоту и сверху со своей четверкой накидываюсь на врага. Противник удирает. Время прикрытия кончалось – шли последние минуты. Даю команду – собраться. Появляется седьмой самолет – Никитина. Где же Паша? Снова передаю по радио:

– Сбор! Сбор!

Внимательно осматриваю воздушное пространство. Вот где Павел – в стороне Тыргу-Фрумос, выше меня! Гонится за истребителем. Но он попал в переплет: не замечает, что снизу к нему в хвост приближается другой, «Мессершмитт-109». Сомнений нет – охотник.

Спешу на помощь товарищу, но достать огнем «мессера» не могу, нас разделяет слишком большое расстояние. В таких случаях надо выручать словом:

– Паша, сзади «месс»!

Но он продолжал погоню. Вражеский летчик, гнавшийся за Пашей, открыл огонь.

Самолет Брызгалова загорелся. И Паша выбросился с парашютом.

К счастью, ветер нес его на территорию, освобожденную от врага. «Эх, Паша, Паша... Как же ты, такой сильный летчик, маху дал?!» – невольно твердил я, внимательно наблюдая за его приземлением. И горько и досадно было за него. Мы вернулись домой, когда он приземлился.

Только об одном летчики и говорили: «А вдруг Паша ранен? Оказана ли ему помощь?»

Больше всех тревожился Никитин. Он был очень непосредствен и не умел скрывать своих чувств. То и дело он подбегал ко мне:

– Как вы думаете, товарищ командир, Паша уцелел?

Я его успокаивал: ведь Брызгалов приземлился в расположении наших войск. Разумеется, ему сейчас же оказали медицинскую помощь, и он скоро вернется. Но на душе у меня было неспокойно.

Брызгалов и в самом деле вернулся на следующий день. Его привезли на «У-2». Голова у него забинтована. Гимнастерка забрызгана кровью. Глаза грустные, вид унылый.

Мы бросились к нему:

– Да ты ранен, Паша?

Он ответил, морщась от боли:

– Шальная пуля задела подбородок. Пробила мягкую ткань, кость цела.

– И стал отрывисто рассказывать: – Я погнался за немцем – ясно, это был охотник. Во время разворота на солнце потерял его из виду. Слышу команду – собраться. Огляделся: нет ли тут его напарника? И вдруг услышал глухие взрывы. Стреляли по моему самолету. Царапнуло и обожгло подбородок. Не успел я опомниться, как самолет охватило пламя. Пришлось прыгать... Все вспоминались слова Семенова: «Не увлекайся сбитым!»

У Паши сорвался голос. Помолчав, он добавил:

– Машину загубил, чуть жизнью не поплатился. Теперь буду осмотрительнее.

И в самом деле, с того дня наш бесстрашный товарищ стал гораздо осмотрительнее. Он одержал много побед над воздушным врагом и получил звание Героя Советского Союза.

Однажды на рассвете.

По приказу Ставки войска на нашем участке фронта перешли к обороне. После тяжелых наступательных боев надо было привести их в порядок, подтянуть тылы, нуждались в восстановлении дороги. На отдельных участках по-прежнему приходилось отражать контрудары немцев, которые стремились столкнуть нас за Прут. Они подтянули авиацию, усилили военный воздушный флот. Нужно было не только уничтожать противника в воздухе, но и ослабить его ударами по аэродромам.

Как-то под вечер перед полком ставится задача: на рассвете вылететь на сопровождение штурмовиков, которые базируются вместе с нами. Они должны вывести из строя аэродром в районе Роман.

Ведя разведку и прикрывая войска, мы видели, что на этом ближайшем к нам аэродроме сосредоточено большое количество «фокке-вульфов» и «мессершмиттов».

К сопровождению мы готовы всем полком. Поведет нас майор Ольховский. Со своей эскадрильей я должен пойти южнее аэродрома. Наша группа – сковывающая, и нам приказано блокировать аэродром, сбивать вражеские самолеты на взлете, не допускать с юга «мессершмитты». Остальные истребители будут непосредственно прикрывать штурмовиков.

Когда сидишь на аэродроме вместе со штурмовиками, можно хорошо подготовиться к боевому вылету, все предусмотреть до мельчайших деталей. Но на подготовку времени в обрез. Как всегда в таких случаях, мы постарались за ночь предусмотреть все, казалось бы, непредвиденное.

Еще до рассвета, как в тот вылет, когда мы сопровождали «Петляковых» к Днепропетровску, загудели моторы, на взлет пошли «ИЛы», груженные бомбами. Когда оторвался последний, начали взлетать истребители.

В темноте не видно штурмовиков. Летим по курсу, проложенному на земле.

Мы уже за линией фронта. Под нами аэродром. В предрассветных сумерках видно, как засуетились, забегали немцы. Взлетающих самолетов не видно. Передаю кратко:

– Воздух чист.

Штурмовики ринулись в атаку.

Внимательно слежу за воздухом, чтобы не допустить истребителей с юга. А так и подмывает посмотреть на аэродром. Там бушевал огонь – горели самолеты. Взлететь ни одному не удалось.

Появилась группа немецких истребителей: они летели, очевидно, по тревоге с другого аэродрома. Но мы отбили все их атаки, без потерь вернулись домой.

Над территорией, занятой фашистами, далеко от линии фронта, наша группа удерживала господство в высоте, успешно навязывала воздушному противнику свою волю, тактику. Как этот вылет отличался от первого, ког-

да я ворочал головой, думая об одном – как бы не оторваться от ведущего! А тут у меня на все оказалось время: и успевал своевременно оценить обстановку, не упуская инициативы.

Врагу, как выяснилось после, «ИЛы» нанесли значительный урон. На некоторое время активность фашистской авиации снизилась.

В один из тихих дней.

В один из тех дней, когда у нас шли так называемые бои местного значения, я вдруг снова почувствовал стреляющую боль в ухе.

Зайти к полковому врачу не удалось: мы несколько раз вылетали на прикрытие наземных войск, отражавших контрудары немцев. В полете и во время боя боль проходила. Но когда после очередного вылета я вылез из кабины, от боли потемнело в глазах.

С трудом доложив о выполнении задания, я прямо с КП отправился в санчасть. Оказалось – острое воспаление среднего уха.

Полковой врач стал настаивать, чтобы я лег в госпиталь. Но я не соглашался. В это время появился Семенов, обеспокоенный моим состоянием. Он дружески сказал:

– Запускать болезнь нельзя – смотри, оглохнешь. Обстановка не такая уж напряженная, за своих ребят не волнуйся. Подлечись.

Пришлось согласиться, хотя и на несколько дней не хотелось оставлять полк. Вместе со мной в санчасть направили и моего заместителя Павла Брызгалова: рана у него на подбородке все не заживала.

Временно за командира эскадрильи оставался Василий Мухин. Ему случалось водить звено, но групп он еще не водил, и я был неспокоен. Опасался за своих летчиков – дисциплинированных, но очень уж горячих ребят. Поэтому на прощание я напомнил им:

– Не забывайте об осмотрительности. Не допускайте поспешности. Особенно это относится к тебе, Никитин. Держи себя в руках, Миша, не горячись!

Летчики обещали вести себя рассудительно,

В госпитале мы пробыли с неделю. Я уже чувствовал себя хорошо, но меня еще не выписывали, хоть я и не раз просил отпустить меня в часть. Навещали нас с Пашей часто, и мы были в курсе жизни полка. Особенно сложных вылетов не было – в основном разведка.

Как-то вечером, когда мы с Брызгаловым играли в шахматы, в палате неожиданно появился Мухин. У него было такое странное выражение лица, что я сразу почуял недоброе.

– Вася, что случилось?

– Беда, товарищ командир! Я вскочил.

– Ну, что молчишь? Говори быстрее – какая беда?

– Большие потери в эскадрилье. Никитин, Гопкало, Филиппов сбиты...

Ноги у меня подкосились, горло перехватило. Брызгалов, без кровинки в лице, твердил:

– Не может быть, не может быть... Вот что рассказал Василий Мухин:

– В паре с Гопкало мы вылетели на разведку. Район Тыргу-Фрумос – Роман. Все было хорошо. Собрали ценные сведения о движении войск. Но на обратном пути над линией фронта фашисты вдруг открыли силь-

ный зенитный огонь. Снаряд угодил в самолет Гопкало. Это ведь могло случиться с любым летчиком... Мы очень горевали, рвались в бой, чтобы отомстить за Гопкало. Особенно Никитин. Он упросил послать нас на задание. Вылетели звеном: Никитин, Филиппов и я с Мальцевым. Задание сложное: разведать аэродром Роман. В районе аэродрома мы заметили, что взлетают истребители противника. И Никитин вдруг ринулся на врага. А тут на нас сверху сзади навалилось звено истребителей: оказалось, они барражировали над аэродромом. Завязался неравный бой. Немец сзади сверху атаковал Никитина. Я развернулся, чтобы отбить атаку. Но у фашистов было преимущество в количестве и высоте. И мне самому пришлось отбиваться. Я передал по радио: «Сбор!» Никитина и Филиппова не было видно. Мы с Мальцевым еле отбились. Пришлось вернуться на бреющем полете. А ребята так и не вернулись...

Ком подкатил у меня к горлу. Я еле сдерживал рыдания. Но, несмотря на все свое горе, невольно подумал о том, что летчикам в новом составе надо было как следует договориться на земле, быть осмотрительнее в сложной обстановке.

Товарищи – молодые, веселые – стояли перед глазами как живые.

Я немедленно покинул санчасть, наотрез отказавшись от лечения, и возвратился в полк. Брызгалова задержали в санчасти еще на несколько дней.

...На стоянке нет трех самолетов, нет трех наших отважных боевых друзей. Долг эскадрильи теперь – меньшими силами выполнять любую задачу командования.

Севернее Ясс.

С самолета видно было, как по дорогам к линии фронта движется и движется вражеская техника. Снова подтянув резервы, фашистское командование попыталось еще раз нанести контрудар по войскам севернее Ясс. На этом направлении и находился наш аэродром. Опять разгорелись ожесточенные бои на земле и в воздухе. Фашисты вновь стали действовать большими группами самолетов, эшелонированно по высоте. Стараясь добиться успеха, стремились наносить по нашим войскам массированные удары с воздуха. На отражение налетов иногда вылетало по нескольку десятков истребителей из нашего авиакорпуса. Но иногда сил было недостаточно, и к нам с Первого Украинского фронта была брошена авиадивизия дважды Героя Советского Союза гвардии полковника Покрышкина. Она расположилась на аэродроме севернее нашего. Не раз нам пришлось вести совместные бои по отражению больших групп врага.

Однажды у нас приземлилась группа истребителей. И скоро по аэродрому пронеслось:

– Покрышкин! Покрышкин!

Издали я видел, как летчики вылезали из самолетов. Вот и Покрышкин. Я сразу узнал его по портрету. Он снял шлемофон, закурил. К нему подошли Ольховский, Семенов. Все о чем-то оживленно разговаривали.

Вот он какой – замечательный боевой летчик, испытанный авиационный командир! Понравились мне его выправка, быстрые, уверенные движения. Он сразу внушал уважение. Хотелось пожать ему руку, сказать, с каким вниманием мы, и я в частности, следили за воздушными

боями на Кубани, за сообщениями о победах, одержанных им и его товарищами, как тщательно изучали их приемы. Вдруг вспомнилось одно из сообщений Совинформбюро о том, как Покрышкин – тогда капитан – на большой высоте заметил четыре немецких истребителя, вступил с ними в бой и сбил три вражеских самолета. Это было в апреле прошлого года. Думал ли я тогда, что увижу его и даже смогу подойти к нему, пожать руку? Впрочем, подойти я не решался. Мешало то же чувство, которое не позволило в Борисоглебске подойти к Герою Советского Союза Макарову, чей портрет я носил в планшете.

А пока я раздумывал и колебался, Покрышкин подал команду и его летчики быстро разошлись по самолетам. Группа поднялась в воздух. Самолеты построились в боевой порядок и взяли курс на свой аэродром.

Когда я подошел к командиру нашего полка, он сказал, что в районе их аэродрома была гроза и летчики переждали ее у нас.

Я следил за самолетом Покрышкина и думал о его мастерстве, о том, что многому, очень многому можно поучиться у него и его бывалых летчиков – не только личным, но и групповым боям.

...Наш полк получил пополнение, перебазировался к югу, в район Биволари, еще ближе к наземным войскам. «ИЛы» остались в Табэра. Тепло простились мы со штурмовиками и, как водится, повторяли:

– Еще вместе повоюем!

«Страху не поддаваться! Вырваться!»

На рассвете, наспех позавтракав, я уже у своего самолета, Погода ясная, но по небу плывут небольшие разорванные облака. Виктор Иванов, как всегда, хлопочет у машины.

– Все в порядке, товарищ командир! Мотор работает отлично, – докладывает он, поглаживая крыло самолета. – Каждый винтик ощупал. – И добавляет с довольной улыбкой: – Хороший аппарат, товарищ командир!

В то утро я повел большую группу самолетов, в которую входила и эскадрилья Амелина, на прикрытие наземных войск. Над линией фронта встретили около двадцати «Фокке-Вульфов-190». Они пытались связать нас боем. Теперь наверняка появятся пикирующие бомбардировщики. Принимаю решение дать короткий, решительный бой с «фоккерами», используя преимущество в высоте. Атакуем. Но противник боя не принимает и уходит к Яссам. Может быть, у него кончается горючее, а может, это уловка. Слышу по радио:

– Ястребы, ястребы, будьте внимательны! С юга, со стороны солнца, приближается большая группа пикирующих бомбардировщиков.

И я тут же увидел: около тридцати «Юнкерсов-87» под прикрытием «мессершмиттов» направляются к линии фронта со стороны Ясс. К ним присоединяются и «фоккеры», собравшиеся группой. Путь противнику надо преградить немедленно.

Всей группой отходим на территорию, занятую немцами. Оказываемся сзади и выше бомбардировщиков. Их хвост остался неприкрытым, так как истребители выдвинулись вперед. На скорости со стороны солнца атакуем «юнкерсов». Не успеваю переносить огонь с одного самолета на другой: некогда следить, сбил ли, нет ли. Но вот вижу – один «юнкерс»

горит. Его зажег Амелин. Немцы, стараясь облегчить самолеты, стали бросать бомбы на свои же войска. А к Лене сзади снизу уже заходит четверка «мессершмиттов».

Передаю по радио:

– Леня, сзади «мессы»!

Несусь им наперерез. Противник отворачивает. Но успел открыть огонь: самолет Амелина пошел на снижение. Да, так и есть, его подбили... Он передает:

– Выхожу из боя.

Приказываю ведомому прикрыть Амелина, а остальным летчикам – отбивать врага короткими атаками.

Немецкие самолеты начали уклоняться от боя – уходить в южном направлении. Не выдержали нашего натиска. Группу мы прогнали. Ведя бой с истребителями, я напряженно наблюдал за воздушными подходами с юга. И недаром: там появилась новая группа «юнкерсов» под прикрытием «мессерминтов». Тоже самолетов тридцать. Они приближались к линии фронта.

Принимаю решение: частью сил нанести удар по бомбардировщикам, а частью – атаковать истребители. Во главе ударной группы на скорости врезаюсь в бомбардировщики.

Началась воздушная «карусель». Нам удалось расстроить боевой порядок «юнкерсов». Но еще несколько наших самолетов получили повреждения и тоже покинули район боя. Противник, очевидно, по радио вызвал подмогу. Смотрю и глазам не верю: наших самолетов нет. Одни лишь вражеские, и их очень много: вокруг мелькают черные кресты.

Решаю набрать высоту в стороне. Направляюсь к небольшому облаку. Стрелка высотомера показывала 4000 метров. Не успел как следует осмотреться – снова раздалась команда с земли. Слышу голос командира корпуса:

– Ястребы, ястребы, приближается третья группа бомбардировщиков противника! Приказываю сбить ведущего!

Понятно: только так сорвешь налет! Сбить ведущего не просто. Но приказ надо всегда выполнять немедленно, а сейчас тем более. Передаю по радио:

– Понял вас. Иду в атаку.

Решаю атаковать в лоб. Сзади подойти к «юнкерсам» трудно: выше них сзади «мессершмитты».

Внимательно осматриваюсь: главное, чтобы враг не зашел в хвост. Лечу навстречу противнику, маскируясь небольшим облаком. Ведущий – впереди группы. Вижу его отчетливо. Со снижением иду на одну высоту. Бомбардировщики молчат. Отлично знаю уловки противника. Конечно, фашисты уже давно приметили надписи на бортах моего самолета. Выжидают. Но вот мы на одной высоте. Открывать огонь еще рано. Зато мимо меня вдруг полетели десятки трасс. Немцы не выдержали и открыли ураганный огонь.

А мне открывать огонь еще рано. Еще несколько секунд. Раз, два, три – и вот дистанция подходящая, В перекрестье прицела уже четко вижу ведущего. Бью в упор. Впритирку проношусь над ним – он словно нырнул под меня. Теперь надо на встречных курсах проскочить сквозь боевой порядок врага и сразу, с разворотом на 180 градусов, в свое расположение.

Сквозь строй «юнкерсов» я проскочил чудом – ни с одним не столкнулся. Разворачиваюсь на 180 градусов. Беру курс к своим. И тут мимо меня пронеслись «фокке-вульфы». Вот они начали снижаться. Стремительно разворачиваются. Один пристроился к хвосту моего самолета метрах в пятидесяти. Пара прикрывает его сзади. А еще дальше их целый рой – хвост кометы из истребителей. Вот когда они решили взять реванш!

Мне стало страшно: сейчас в упор расстреляют. Передаю по радио:

– Веду бой один. Прошу помощи.

– Крепись! Сейчас наши подойдут, – слышу взволнованный голос Борового.

Напрягаю всю свою волю. Приказываю себе: «Страху не поддаваться! Вырваться!»

Рокот мотора подбадривает. Самообладание ко мне вернулось. Стремительно маневрирую. Проделываю каскад фигур высшего пилотажа. А тем временем ведущий вражеской тройки яростно обстреливает мой самолет.

Теперь все зависит от моего морального состояния, от физической силы и умения пилотировать. Очевидно, силы противника на исходе. Мне тоже приходится нелегко. Но я еще могу продержаться.

«Фокке-вульф» ко мне присосался. Когда немецкий летчик старался упредить меня и выносил нос самолета, я отчетливо видел его голову, шлемофон, даже различал злое, напряженное выражение лица. Много раз трассы проходили совсем рядом. Слышно было, как попадает в хвостовое оперение. Скорее бы боеприпасы у стервятников кончились.

Выжимаю из самолета все, что он может дать. И отрываюсь. Теперь-то вряд ли им удастся сбить меня! Но неприятно, когда за спиной фашисты.

Еще стремительнее бросаю самолет из стороны в сторону. И вдруг гитлеровцы повернули назад – им вдогонку мчались «ЯКи». «Если б вы, друзья, пораньше прилетели... – подумал я—Жаль, не могу к вам присоединиться – стрелка бензомера на красной черте». И я грожу кулаком вслед фашистским самолетам: «Еще встретимся!»

Тревожит мысль о товарищах. Вблизи по-прежнему своих нет. В горле так пересохло, что не могу связаться с ними по радио.

Зато как же я обрадовался, когда, благополучно приземлившись на аэродроме, увидел, что все мои товарищи вернулись домой. И только тут почувствовал, до чего устал. Но надо было доложить командиру о проведенном бое – настоящем боевом крещении самолета. Тревожила мысль: «Сбил ли я ведущего первой группы «юнкерсов»?»

Собравшись с силами, быстро иду на КП мимо большого плаката. На нем крупными красными буквами написаны фамилии многих летчиков нашей части, сообщения о боях, проведенных сегодня, и одержанных победах. Мельком вижу фамилии Амелина, Брызгалова, Евстигнеева, Мухина, свою.

Когда я вошел, Кирилл Евстигнеев заканчивал доклад о результатах боя, проведенного под его командой. Они вели бой с тридцатью восьмью «Юнкерсами-87», предпринявшими налет на боевые порядки наших войск. Группа Евстигнеева рассеяла бомбардировщики противника.

В этом мастерски проведенном воздушном бою наши летчики сбили четыре вражеских самолета. Кирилл сбил два.

Как всегда, сдержанно и скромно рассказал он о победе своей группы. Командир тепло поздравил его. А я, крепко пожав руку старому другу, начал докладывать командиру части о выполнении боевого задания. Сказал, что не уверен, сбит ли ведущий. Ольховский прервал меня:

– Не беспокойтесь, ведущий сбит. Упал невдалеке от наблюдательного пункта и разбился.

При этих словах у меня даже усталость прошла. Вместе с Евстигнеевым мы вышли с КП.

– Да, если потеряешь самообладание, – сказал он, – не спасут ни опыт, ни даже замечательные качества наших самолетов. В сложном бою побеждает воля.

У плаката нас поджидали Амелин с Мухиным. Живы, невредимы верные друзья! Мы пошли вчетвером по аэродрому, делясь впечатлениями о сегодняшних боях.

– Тяжело было выходить из боя, – говорил Леня, – за вас всех тревожился.

– Я тоже за вас тревожился. А за тебя особенно: уж очень много их было, – сказал я.

В тот день выросли личные счета летчиков. А счет полка увеличился до 270 сбитых самолетов.

Вечером командир вызвал меня на КП и прочел письмо колхозника Конева. Вот что писал старик колхозник:

Товарищ командир!

Очень прошу Вас отпустить ко мне капитана Ивана Никитовича Кожедуба хотя бы на один день, конечно если позволит военная обстановка, – в любой день на Ваше усмотрение. Я обниму Ивана Никитовича, как родного сына.

Район приготовил центнер меду для летчиков Вашей части. Урожай в нынешнем году ожидается хороший.

Рад сообщить Вам, что мои сыновья на фронте, и до меня доходят вести, что воюют они неплохо. Жду Вашего ответа, жду Ивана Никитовича в гости. Желаю всем его друзьям боевых успехов и чтобы они с победой вернулись домой. В. В. Конев.

Командир написал ему в ответ теплое письмо, объяснив, что пора у нас горячая и выполнить его просьбу командование сейчас не может.

В тот же вечер я рапортовал колхознику Коневу:

Дорогой Василий Викторович!

Спешу сообщить, что на Вашем самолете я сбил восемь самолетов врага, из них пять хваленых «Фокке-Вульфов-190».

Теперь на моем счету сорок пять сбитых самолетов врага. Позвольте закончить это письмо уверением, что мой боевой счет будет все время расти.

С боевым приветом капитан Кожедуб.

Прощай, родной полк!

В июне у нас наступило временное затишье. Войска готовились к решительным боям.

Мы летали на разведку, изучали по карте район предстоящих боевых

действий, его метеорологические особенности. Изучали способы самолетовождения в горах. И Евстигнеев, и Амелин, и я вводили в строй молодых, недавно прибывших к нам летчиков.

22 июня утром на политинформации парторг капитан Беляев прочел нам специальное сообщение Совинформбюро о военных и политических итогах трех лет Отечественной войны Советского Союза.

В сообщении говорилось, что «военная фашистская машина, огнем и мечом прошедшая по городам и селам десяти свободолюбивых стран, в боях против нашей Родины дала осечку. За время наступательных боев советские войска освободили около полутора миллионов квадратных километров оккупированной врагом территории, продвинулись на запад почти на 2000 километров, вышли большим протяжением фронта к нашим границам и вступили на территорию Румынии».

Здесь, за рубежом, мы, участники боев за освобождение Родины, с особенным волнением, с гордостью за наш народ, наши Вооруженные Силы слушали это сообщение.

Спустя несколько дней началась Белорусская операция войск Первого Прибалтийского, Третьего, Второго и Первого Белорусских фронтов. Наступательные бои вели войска Карельского фронта. События развивались стремительно. А на нашем участке фронта севернее Ясс все еще было затишье.

...Как-то вечером меня вызвал командир. Я сразу заметил, что он озабочен, даже взволнован. Вот что он мне сказал:

– Товарищ капитан, сейчас пришел приказ о вашем немедленном вылете в Москву. В чем дело, точно не знаю. Как будто вас из полка переводят... Завтра утром полетите с Брызгаловым на «ПО-2» в Бельцы. Оттуда – в Москву на транспортном самолете. Командование эскадрильей и ваш самолет пока будут переданы старшему лейтенанту Брызгалову. Постарайтесь вернуться, если будет возможность. Помните: в этом полку вы выросли.

Я не допускал мысли, что меня могут отозвать, перевести в другую часть, на другой фронт. За год и четыре месяца я прошел с полком трудный путь от первого своего боевого вылета до сорок пятого сбитого вражеского самолета, со многими товарищами учился бить врага.

Как и многие однополчане, в полку на фронте я стал членом Коммунистической партии. И Амелин, и Евстигнеев, и я. Все мы пришли в полк в один и тот же день. Сейчас у комэска Евстигнеева на счету сорок восемь сбитых вражеских самолетов. У моего ведомого Мухина, прибывшего к нам лишь год назад, – пятнадцать. И сейчас я думаю об одном: только бы в Москве меня долго не задержали, скорее бы отпустили.

Собираю летчиков эскадрильи. Сообщаю о новости. Все поражены, взволнованы. А я уже временно передаю дела своему заместителю, Павлу Брызгалову.

Смотрю на боевых друзей, и меня охватывает тоскливое чувство, какое испытываешь перед разлукой с родными.

Рано утром, перед тем как улететь в Бельцы, иду прощаться с самолетом имени Конева. Немало сделал я боевых вылетов на могучем послушном истребителе. Не раз вступал в смертельную схватку с фашистами, и он никогда не подводил меня.

Рядом с самолетом стоит мой неутомимый помощник на земле – механик Виктор Иванов.

– Ну, боевой друг, – говорю я, обнимая его, – много на земле тебе пришлось потрудиться! И твою помощь я всегда чувствовал в бою. Береги коня!

– Постараюсь, товарищ командир! А вы уж постарайтесь вернуться, – отвечает Иванов.

Прощаюсь со своей эскадрильей. Иду вместе с летчиками на КП. Около него собрались однополчане. Тут мой фронтовой учитель Семенов, Амелин, Евстигнеев... тут все.

У Васи Мухина лицо растерянное. Он держит меня за руку:

– Батя... неужели нас покидаешь? Беляев говорит мне тихо:

– Скажи всем несколько прощальных слов. Ждут ребята. А я так волнуюсь, что перехватывает горло.

– Друзья, я надеюсь в полк вернуться, – говорю я, поблагодарив за все боевую семью. – Если же мне будет дан приказ служить в другом полку, всегда буду о вас помнить. Всегда мне будет казаться, что крылом к крылу с вами бью врага в воздухе.

Попадаю в крепкие дружеские объятия.

– Пора, – говорит командир.

Обвожу взглядом лица, ставшие мне родными, аэродром, наши боевые самолеты.

Все вместе идем к стоянке «ПО-2». Он готов к полету. Гул мотора заглушает голоса друзей...

6. 12. Молдавские Лядовены помнят подвиг героев.

Есть на севере Молдовы село Лядовены. А в списке советских солдат и офицеров получивших звание Героя Советского Союза по итогам Ясско-Кишинёвской операции есть фамилия лётчика-разведчика, капитана Григория Лядова. И между названием села и фамилией героя есть прямая взаимосвязь. Вернее, сегодня уже села с таким названием нет (в период распада СССР оно было переименовано), но остался Международный аэропорт «Бельцы-Лядовены».

Аэропорт «Бельцы-Лядовены» является одним из двух аэропортов Бельц – города на севере Молдавии, обслуживающих Бельцы и север Молдовы. «Бельцы-Лядовены» находится в 15 км от центра города (9 км от северной городской границы). Это на территории села Корлэтень (ранее село называлось «Лядовены») в Рышканском районе.

Это история о подвиге трёх друзей – однополчан, членов одного авиационного экипажа, из которых двое – Герои Советского Союза, капитаны: штурман-наблюдатель Григорий Лядов (посмертно) и командир – пилот Владимир Завадский. Третьим был стрелок-радист Алексей Филимонов.

31 мая 1944 г. экипаж самолёта Пе-2 511-го отдельного разведывательного авиационного полка 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта в составе: заместитель командира авиаэскадрильи ст. лейтенант Владимир Завадский, штурман звена, лётчик-наблюдатель капитан Григорий Лядов и

стрелок-радист старший сержант Алексей Филимонов после выполнения задания по разведке, на обратном маршруте, перелетев линию фронта в районе Блиндашть (14 км. северо-восточнее Яссы) на высоте 5500 метров внезапно был атакован двумя парами истребителей-охотников Ме-109. После первой атаки самолет Пе-2 был подбит и загорелся. Попытки погасить пламя результата не принесли, поэтому экипаж был вынужден покинуть самолет на парашютах. Лётчик Завадский благополучно приземлился и вернулся в часть. Стрелок-радист старший сержант Филимонов, получивший в воздушном бою осколочное ранение правой руки, при приземлении ушиб спину и правую ногу, был отправлен на лечение в госпиталь. Капитан Лядов, выбросившись на парашюте, был обстрелян истребителем противника, и погиб.



Герой Советского Союза, лётчик-разведчик Лядов Григорий Григорьевич (05.12.1921—31.05.1944) участник Великой отечественной войны с октября 1941 г. Воевал в составе 511-го бомбардировочного авиационного полка, а затем отдельного разведывательного авиаполка. Трагически погиб при выполнении боевого задания на территории Молдавии 31 мая 1944 года.

В том, где и почему сегодня находится могила и памятник лётчика-героя довольно сложно сразу разобраться. Похоронен Лядов был на аэродроме молдавского села Стрымба (юго-западная окраина села), где размещался в ходе подготовки к Ясско-Кишинёвской операции весной и летом 1944 года его родной разведывательный полк. Бюст Лядова установлен в Лядовенах и в его честь назван Международный Аэропорт Бельцы-Лядовены. В его честь названа улица на родине в Красной Слудке. Также в его честь названа улица в пгт Петровка Ивановского района Одесской области, где в советское время долгое время базировался 511-й Ясский орденов А. Невского и Б. Хмельницкого отдельный разведывательный авиационный полк 24 ВА ВГК.

6 мая 1966 года сёла Стрымба и Сингурены были объединены в одно село, получившее название Лядовены в честь похороненного здесь Героя Советского Союза Григория Лядова. Постановлением Верховного Совета Молдавской ССР № 472 от 31.01.1991 село Лядовены разделялось на сёла Сингурены и Стрымба. Этим же постановлением селу Стрымба возвращалось его историческое довоенное наименование Корлэтень. Так получилось, что сегодня памятник Герою находится на территории села Сингурены Рышканского района. В начале войны, на территории села Сингурены был дислоцирован 55-й истребительный авиационный полк 20-й смешанной авиадивизии, переведённый сюда в 1940 году из Кировограда, с аэродромами подскока в Семеновке, Бодурештах и Пырлице. А с апреля 1944 г. здесь и в селе Стрымба базировались другие советские авиационные части 2-го Украинского фронта.

Итак, первый участник этой героической и, одновременно, трагической истории – штурман разведывательного авиационного экипажа Пе-2 511-го орап капитан Григорий Лядов родился 5 декабря 1921 года в селе Красная Слудка (ныне – Добрянский район Пермского края). В 1939 году Лядов был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. В

1940 году он окончил Челябинское военное авиационное училище лётчиков-наблюдателей.

С октября 1941 года – на фронтах Великой Отечественной войны. К апрелю 1944 года капитан Григорий Лядов был старшим лётчиком-наблюдателем 511-го отдельного разведывательного авиаполка. К тому времени он совершил 115 боевых вылетов на дальнюю и ближнюю разведку оборонительных сооружений, скоплений живой силы и боевой техники противника. Особо отличился во время разведки немецкой обороны на западном берегу Днепра перед советским наступлением. Его разведданные, всегда отличались большой точностью. Благодаря ему были, в частности, вскрыты многие позиции немецких и румынских войск. Эти сведения помогли командованию 2-го Украинского фронта подготовить наступательную Ясско-Кишинёвскую операцию. 15.09.44 г. за отличия в Ясско-Кишиневской операции полку было присвоено почетное наименование Ясского.

31 мая 1944 года Лядов погиб в воздушном бою. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» 23-летний капитан Григорий Лядов посмертно был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Также был награждён орденами Ленина, Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени, рядом медалей.

Лядов и его товарищи по экипажу воевали вместе практически всю войну, и неоднократно вылетали на боевые задания. Зимой 1941 года, когда шла битва за Москву, особенно напряженными для Лядова и его друзей-однополчан стал период с 27 ноября по 7 декабря. За эти десять дней Лядов с летчиком Завадским уничтожили около двух десятков автомашин, несколько танков, шесть различных орудий, несколько цистерн с горючим, пулеметным огнем расстреляли несколько десятков вражеских солдат и офицеров. В 1943 году полк, в котором служил Лядов, стал разведывательным. Это была труднейшая работа: под огнем противника и истребителей вскрывать оборону врага. И делал это Григорий превосходно. Добытые им сведения о противнике всегда отличались точностью.



Командир разведывательного экипажа самолёта Пе-2 – Завадский Владимир Георгиевич (13.01.1919 – 20.06.1992) – после окончания Энгельсской военной авиационной школы в 1940 г. был направлен пилотом в 39-й скоростной бомбардировочный авиаполк 10-й смешанной авиадивизии, где и встретил начало Великой Отечественной войны. С сентября 1941 г. сержант Завадский – пилот самолёта Пе-3 в 511-ом скоростном бомбардировочном полку, где летал в одном экипаже со стрелком-бомбардиром сержантом Григорием Лядовым. С мая 1943 г. полк был преобразован в 511-й отдельный разведывательный авиаполк и вошел в состав 5 воздушной армии.

В преддверии Ясско-Кишиневской операции старшему лейтенанту В. Г. Завадскому поручались самые сложные и от-

ветственные задания. Также успешно действовал на ясском направлении и весь 511-й отдельный разведывательный полк. Только в течение июля 1944 года воздушные разведчики произвели фотосъемку свыше 12 000 квадратных километров площади, вскрыв всю оборонительную линию противника в полосе наступления 2-го Украинского фронта и выявив свыше 400 долговременных огневых точек противника. На личном счету старшего лейтенанта В. Г. Завадского к этому времени числилось 115 успешных вылетов на разведку и 10 738 квадратных километров заснятых площадей.

Уже находясь на территории Молдавии, к 01 апреля 1944г. Владимир Завадский был представлен к званию Герой Советского Союза.

08 апреля 1944 г. экипаж в составе: командир экипажа летчик ст.лейтенант Завадский Владимир Георгиевич, штурман капитан Коханюк Степан Иванович и стрелок-радист мл. лейтенант Жуков Степан Иванович при подходе к г. Яссы на высоте 3500м. был атакован двумя парами Ме-109. Первая пара, зайдя сзади слева, открыла огонь с дистанции 600м и закончила на 250м, с левым разворотом пошла на повторную атаку. В этот момент начала атаку вторая пара. Пулеметным огнем штурмана один самолет был сбит и упал в 12км. от Яссы. Первая пара зашла на вторую атаку сзади снизу, при выходе из нее, стрелок-радист Жуков с дистанции 150-200м. поджег Ме-109, который объятый дымом пошел в отвесное пикирование. Оставшиеся истребители прекратили преследование. В воздушном бою летчик Завадский был легко ранен в правое плечо, самолет получил около 80 осколочных и пулевых пробоин.

31 мая 1944 г. экипаж Завадского попал в воздушную засаду немецких мессершмитов и был сбит. Экипаж выбросился на парашютах, Завадский и Филимонов спаслись, а Лядов был убит.

Указом Президиума ВС СССР от 26 октября 1944г. капитанам Завадскому и Лядову были присвоены звания Героев Советского Союза. Всего за годы войны Герой Советского Союза капитан Завадский совершил 142 успешных боевых вылета.



Третий член экипажа, воздушный стрелок-радист, старший сержант Филимонов Алексей Филимонович начал службу в авиации в составе 22-го скоростного бомбардировочного полка в 1940 г. и за участие в советско-финской войне был награждён медалью «За отвагу».

На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1941г. С июня 1943 г. служил в 511-м отдельном разведывательном авиационном полку в составе экипажа Владимира Завадского. В ходе выполнения заданий сбил 2 вражеских истребителя. Кроме своих обязанностей, помогал штурману вскрывать цели на территории противника. Своевременно передавал по радио координаты целей в штаб полка. Был награждён орденами Красного Знамени и Отечественной войны. К началу апреля 1944 г. Алексей Филимонов выполнил 134 боевых вылета, участвовал в 20 воздушных боях, из которых 11- в одиночном полете. 2 апреля представлен к ордену Лени-

на, приказом от 25 апреля 1944 г. награжден вторым орденом Красного Знамени.

31 мая экипаж самолёта Пе-2 511-го орап в составе Завдского, Лядова и Филимонова был атакован двумя парами истребителей Ме-109 и подбит. Стрелок-радист Филимонов, получивший в воздушном бою осколочное ранение правой руки, при приземлении на парашюте ушиб спину и правую ногу, и был отправлен на лечение в госпиталь. Всего ст. сержант Филимонов, назначенный начальником связи эскадрильи, выполнил 153 успешных боевых вылета. 15 мая 1945г. представлен к ордену Отечественной войны I степени, приказом от 16 июня 1945г. был награжден орденом Славы III степени.

Из документов 511-го разведывательного авиаполка. В архиве имеется интересный документ «Тактика воздушного боя наших разведчиков» в котором анализируются различные ошибки советских экипажей, и даются рекомендации лётному составу. В частности, в этом документе рассказывается и о воздушных боя двух экипажей Пе-2 старших лейтенантов Медведева и Завадского, которые произошли 31 мая 1944 года. В обоих случаях на наши самолёты на высоте 5500 – 6000 метров нападали одновременно по две пары немецких истребителей-охотников Ме-109. Одна пара мессершмитов атаковала наш самолёт разведчик сзади снизу, а вторая пара находилась с превышением спереди справа и сбоку. Атаки производились попарно. Огонь мессершмиты открывали с дистанции 500 метров и прекращали на 200 метров. Самолёт Медведева получив повреждения, маневрируя сумел оторваться от преследования противника. Ошибка экипажа – поздно заметили самолёты противника.

В этот же день экипаж старшего лейтенанта Завадского попал в аналогичную засаду, и наш самолёт-разведчик был сбит. По мнению командования «экипаж Завадского был атакован и подожжён истребителями противника вследствие оплошности всех членов экипажа. После перелёта линии фронта, считая, что он находится на своей территории, ослабили внимание по наблюдению за воздухом, тем самым не заметили приближение самолётов противника до момента первой атаки, и смог обнаружить самолёты противника когда загорелась правая плоскость у самолёта. Этот факт разобран со всем составом и даны указания по этому вопросу».

Вот что говорится в истории боевого пути 511-го орап о воздушном бое экипажа Завадского/Лядова/Филимонова 31 мая 1944 г. с немецкими истребителями:

«31 мая 1944 года Григорий Лядов выполнял очередное боевое задание. Уже на обратном маршруте на одинокого советского разведчика напала стая фашистских стервятников. Яростно отбивая со стрелком-радистом их атаки Лядов давал лётчику маневрировать и уводить самолёт на свою территорию, но фашистам всё же удалось поджечь наш самолёт. Экипаж был вынужден покинуть машину и выброситься на парашютах. Григорию Л\ **Лядов//Отчизны верные сыны.— Пермь, 1964. С. 229—231. Лядов Г. Г.//Герои Советского Союза: Краткий биографический справочник: В 2 т.— М., 1988. Т. 2. С. 6: фот. Сквозь зенитный огонь//Золотые Звезды Прикамья. — Пермь, 1988. С. 203—204**

https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=8750.



Штурман Лядов, командир экипажа Завадский и стрелок-радист Филимонов. 1943 г.



Лётчики Потапочкин, Завадский и Лядов



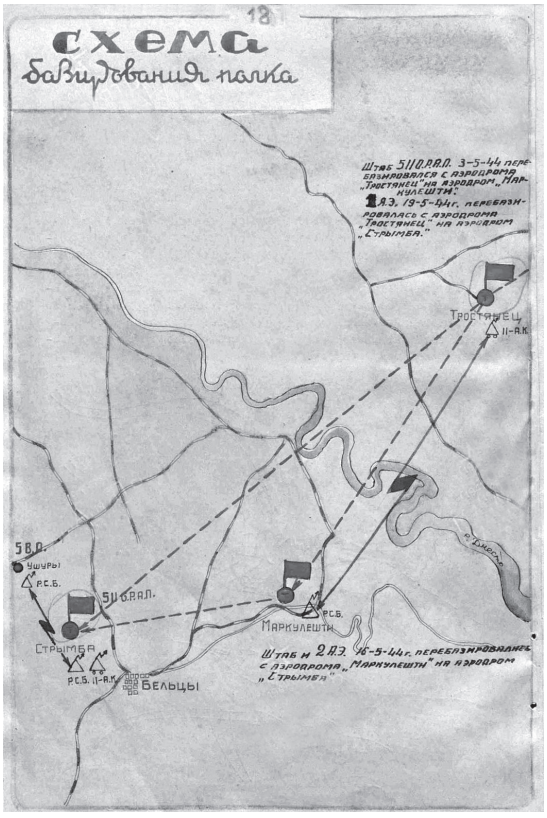
Лядов и Завадский получают задание от командира эскадрильи



Похороны Григория Лядова, июнь 1944 г. аэродром Стримба



Памятник Лядову в молдавских Сингуренах



Схнма базирования 511-го орап

Глава. 7. 17-я Воздушная армия



Судец Владимир Александрович - командующий 17-й воздушной армии



Толмачёв Виктор Николаевич - зам. командующего 17-й возд. армии



Корсаков Николай Михайлович - начальник штаба 17-й воздушной армии



Толстиков Олег Викторович - командир 9-го смешанного авиационного корпуса



Терехов Николай Павлович - командир 136-й штурмовой авиадивизии



Кондратков Артемий Леонтьевич - командир 210-го штурмового авиаполка 136-й шад



Замятин Иван Иосифович - командир 715-го штурмового авиаполка 136-й шад



Шуляков Григорий Иосифович-командир 989-го штурмового авиаполка 136-й шад



Иванов Александр Викторович - командир 306-й штурмовой авиадивизии

Фото командного состава 17-й воздушной армии, командиров корпусов, дивизий и полков



Ананьин Степан Константинович - командир 672-го штурмового авиаполка 306-й шад



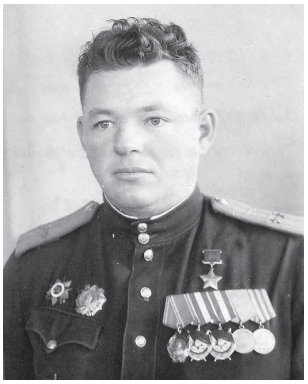
Красночубенко Иван Тимофеевич - командир 951-го штурмового авиаполка 306-й шад



Козлов Иван Никитич - командир 995-го штурмового авиаплка 306-й шад



Шатилин Фёдор Семёнович - командир 295-й истребительной авиадивизии



Онуфриенко Григорий Денисович - Герой Советского Союза, командир 31-го истребительного авиаполка 295-й иад



Дмитриев Михаил Захарович - командир 116-го истребительного авиаполка 295-й иад



Мелентьев Алексей Дмитриевич-командир 164-го истребительного авиаполка 295-й иад



Смирнов Борис Александрович-Герой Советского Союза, командир 288-й истребительной авиадивизии



Смешков Василий Мефодьевич - командир 659-го истребительного авиаполка 288-й иад



Кузин Степан Никифорович - командир 866-го истребительного авиаполка 288-й иад



Марков Алексей Михайлович - командир 897-го истребительного авиаполка 288-й иад



Белицкий Геннадий Иванович - командир 262-й ночной бомбардировочной авиадивизии



Гирин Сергей Васильевич - командир ночного ьомбардировочного авиаполка 262-й нбад



Стяжков Анатолий Васильевич-командир 73-го гвардейского ночного бомбардировочного авиаполка 262-й нбад



Ахматов Алексей Сергеевич - командир 39-го отдельного разведывательного авиаполка



Кожевников Андрей Георгиевич - командир 96-го отдельного корректировочно-разведывательного авиаполка



Малов Иван Иванович - командир 449-го отдельного бомбардировочного авиаполка



Кудряшов Василий Яковлевич - командир 236-й истребительной авиадивизии



Исаенко Николай Фёдорович - командир 611-го иап 236-й иад



Щиров Сергей Сергеевич - командир 267-го истребительного авиаполка 236-й иад



7. 1. Из книги «17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены.

(Москва, Воениздат, 1977. Группа авторов: Скоморохов Н. М., Бурляй Н. Н., Гучок В. М. и др., с. 123 – 150. Сайт «Военная литература»: militera.lib.ru

Книга в сети: http://militera.lib.ru/h/17va/index.html).

От стен Сталинграда и берегов Дона, через Поволжье, Украину, Молдавию, по долинам Дуная, через Балканские горы, до Софии, Белграда, Будапешта и центральной части Альпийских гор – таков славный боевой путь войск Юго-Западного (впоследствии 3-го Украинского) фронта, в состав которого входила и 17-я воздушная армия.

В годы Великой Отечественной войны личный состав этой армии проявил в ожесточенных боях с немецко-фашистскими захватчиками высокую самоотверженность, отвагу и мужество, непреклонную волю к победе. Героизм был массовым явлением.

Всей стране известны имена прославленных летчиков 17-й воздушной армии: дважды Героев Советского Союза В. А. Зайцева, А. И. Колдунова, М. В. Кузнецова, В. И. Попкова, Г. Ф. Сивкова, Н. М. Скоморохова. Более двухсот авиаторов стали Героями Советского Союза, тысячи воинов отмечены высокими правительственными наградами.

Военно-исторический очерк о боевом пути 17-й воздушной армии – это рассказ о мужестве, отваге и высоком мастерстве летчиков, штурманов, стрелков-радистов, инженеров, техников и мотористов, водителей и связистов, которые отдавали все свои силы для достижения победы над врагом.

* * *

... К утру 10 апреля 1944 г. в результате согласованных действий трех армий и партизан, при активной поддержке воздушной армии враг был изгнан из Одессы. В этот день Москва салютовала доблестным войскам 3-го Украинского фронта, освободившим важнейший хозяйственно-политический центр, областной город Украины, первоклассный порт на Черном море.

По одесским мостовым проходили славные конники генерала Плиева. Слезы радости появились на глазах жителей города. А в небе в четком строю пролетали самолеты воздушной армии, в том числе и 9-го Одесского смешанного авиационного корпуса**{53}**, отличившегося в боях при освобождении города.

Продолжая наступление при поддержке авиации, войска фронта 12 апреля овладели Тирасполем, а затем с ходу форсировали Днестр и, захватив плацдармы на противоположном берегу, заняли выгодное положение для последующего наступления с целью освободить Молдавию, а затем подать руку помощи народам Юго-Восточной Европы.

Сокрушительный удар, нанесенный немецко-фашистским войскам на Правобережной Украине, имел важнейшее политическое, военное и экономическое значение. В результате проведенных операций советские войска возвратили Родине металлургию юга, руду Криворожья, плодородные земли между Днепром и Прутом, порты на Черном море – Одессу, Николаев, вызволили из фашистского рабства миллионы людей. Советская Армия вышла к юго-западным границам Советского Союза.

17-я воздушная армия принимала участие в восьми наступательных операциях 3-го Украинского фронта по освобождению Украины.

Славным победам войск фронта, действовавших при активной поддержке авиации, десятки раз салютовала от имени Родины Москва.

9-му смешанному авиационному корпусу, 11 авиационным дивизиям, 13 авиационным частям воздушной армии, отличившимся в боях за освобождение городов и сел Украины, были присвоены почетные наименования Днепропетровских, Павлоградских, Лозовских, Ново-Московских, Запорожских, Криворожских, Никопольских, Нижне-Днепровских, Одесских, Николаевских. Тысячи летчиков, техников, механиков, командиров и политработников за героизм и мужество награждены орденами и медалями, а 48 воздушных бойцов удостоены звания Героя Советского Союза.

В боях за Украину бесстрашно сражались сыновья всех национальностей нашей страны, и в этом еще раз ярко проявилось несокрушимое единство и дружба народов великого Советского Союза, торжество ленинской национальной политики. Украинский народ никогда не забудет их героических подвигов. – **(стр. 123-124).**

Глава 3. Воздушная армия в Ясско-Кишиневской операции. – (стр. 125-150).

Громя врага, Советская Армия неудержимо продвигалась на запад. Войскам 2-го и 3-го Украинских фронтов предстояло разгромить немецко-фашистские полчища на ясско-кишиневском направлении и освобо-

дить молдавский народ от фашистского ига, оказать помощь народам Румынии и Болгарии, а затем – Югославии, Венгрии, Австрии и Чехословакии в восстановлении национальной независимости.

На рубеже Днестра противник создал глубокую и сильно укрепленную систему обороны, сосредоточил группу армий «Южная Украина», насчитывавшую свыше 640 тыс. человек, более 7600 орудий и минометов, свыше 400 танков и штурмовых орудий и 810 боевых самолетов.

Войска 2-го и 3-го Украинских фронтов имели в своем составе 930 тыс. человек, 16 тыс. орудий и минометов, около 1900 танков и самоходных установок, 1760 боевых самолетов**{54}**.

Жизнь на фронте шла своим чередом. В начале августа 1944 г. фронты получили директиву Ставки на подготовку и проведение Ясско-Кишиневской операции.

В соответствии с замыслом операции войска 2-го и 3-го Украинских фронтов должны были прорвать оборону противника северо-западнее Ясс и южнее Тирасполя и развивать наступление по сходящимся к району Хуши, Васлуй направлениям с целью окружения и уничтожения основных сил группы армий «Южная Украина», оборонявшихся в кишиневском выступе.

Планом операции 3-го Украинского фронта предусматривалось использование главных сил 17-й воздушной армии в первый и второй день для поддержки 57, 37 и 46-й армий на участке прорыва обороны и обеспечения ввода в прорыв в полосе действий 37-й и 46-й армий 4-го гвардейского и 7-го механизированных корпусов. В дальнейшем главные силы воздушной армии должны были переключиться на поддержку этих механизированных корпусов, которые получили задачу наступать в стремительном темпе, обходя узлы сопротивления противника, выйти к Пруту и Хуши, соединиться с войсками 2-го Украинского фронта и завершить окружение кишиневской группировки**{55.**

С началом отхода главных сил врага с кишиневского выступа на запад к Пруту воздушная армия должна была действовать по этой группировке и задержать их выход на Прут до подхода наших наземных войск. Кроме того, воздушная армия должна была обеспечить боевые действия 46-й армии на левом крыле фронта по прорыву обороны, окружению и уничтожению 3-й королевской румынской армии.

Готовясь к операции, весь руководящий состав воздушной армии отчетливо представлял себе значение и роль авиации по оказанию действенной помощи наземным войскам в прорыве мощной обороны и обеспечению действий войск в оперативной глубине.

Штабу воздушной армии, штабам соединений и частей необходимо было решить ряд сложных вопросов: доукомплектовать личным составом и боевой техникой соединения и части, организовать с ними учебно-боевую подготовку; в кратчайший срок в условиях боевой обстановки переучить на новую материальную часть две авиационные дивизии; подготовить аэродромную сеть и создать материальные запасы; вести непрерывную разведку на большую глубину; организовать взаимодействие с 5-й воздушной армией 2-го Украинского фронта и авиацией Черноморского

флота; организовать связь и управление и провести ряд других мероприятий с целью обеспечения успешной боевой работы в предстоящей операции. Части, соединения и штабы, используя накопленный опыт, настойчиво и кропотливо готовились к предстоящим боевым действиям.

Исходя из поставленных фронтом задач, штаб 17-й воздушной армии отработал план боевого использования авиации в операции. Детально ее действия были спланированы только на первые три дня, то есть на период прорыва обороны противника и ввода в прорыв двух механизированных корпусов. Дальнейшие действия планировались ориентировочно.

На весь период операции устанавливалось строго централизованное управление авиацией. Это позволяло быстро перенацеливать и массировать действия боевых частей в нужных направлениях.

С летным составом была проведена тренировка по освоению района предстоящих боевых действий, изучению характера обороны противника, тактики действия его авиации. Совместно со штабами общевойсковых соединений и частей был проведен розыгрыш первого этапа операции. Силами двух штурмовых и истребительных авиационных дивизий были проведены авиационные учения над территорией противника в направлениях имитируемых фронтом ложных ударов. На полигонах, специально оборудованных трофейными танками, артиллерией, дзотами и даже паровозами и вагонами, авиационные части отрабатывали тактику действий и наиболее эффективные способы поражения целей.

Были детально разработаны планы взаимодействия с общевойсковыми армиями и механизированными корпусами. Для более тесного взаимодействия наземных войск с авиацией на командных пунктах общевойсковых армий находились командиры штурмовых и истребительных авиационных дивизий, а на командных пунктах стрелковых корпусов первого эшелона – представители от авиационных дивизий со средствами связи. В войсках выделялись сигнальщики для обозначения переднего края. На башни танков и автомашины были нанесены опознавательные знаки. Сигнал «Я свой самолет» был доведен до всего личного состава фронта.

Впервые в истории ВВС Советской Армии за весь прошедший период войны 9-м смешанным авиационным корпусом было проведено массовое перспективное фотографирование обороны противника на всю оперативную глубину**{56}**. Аэрофотосъемка территории, занимаемой противником, не являлась чем-то новым в работе штаба армии. Ее производили и раньше, в основном самолетами Пе-2. Однако качество снимков не удовлетворяло командование. Рационализаторы предложили установить фотокамеры под плоскость штурмовиков Ил-2, так как эти самолеты обладали большей живучестью и могли летать на бреющем полете. Отважные воздушные разведчики сумели заснять на фотопленку сотни километров укрепленных позиций противника по переднему краю и в глубину. Снимки получались настолько четкими, что на них можно было различить фашистских солдат в траншеях.

Боевая деятельность воздушного разведчика – одна из самых трудных и сложных в авиации. Разведчику приходится по нескольку часов одному летать над территорией, занятой противником, подвергаться частому

зенитному обстрелу, отражать атаки истребителей противника. В то же время разведчик должен все видеть и вовремя информировать свой командный пункт.

В эти дни отличился экипаж опытного воздушного разведчика 260-го бомбардировочного авиационного полка старшего лейтенанта В. Хайнова, совершившего уже около 150 боевых вылетов. По два-три раза в день вылетал он на боевые задания. Коммунисту Василию Хайнову командование поручало самые ответственные и трудные задания, и экипаж с честью выполнял их.

Однажды В. Хайнов получил задание установить классификацию судов, находившихся в портах Измаил, Тульча, Браилов, Галац, а также разведать железнодорожные узлы в этом секторе. Данные разведки имели важное значение. Небо было покрыто кучевыми облаками, сильно затруднявшими разведку и особенно фотографирование. Экипаж умело использовал разрывы облаков для просмотра местности. Опытный штурман В. Яковенко зорко наблюдал за всем, что происходило на земле. В порту Браилов экипаж обнаружил 150 судов различных типов, на станциях – до 30 железнодорожных составов, в городе – много автомашин. На аэродроме в Галаце экипаж насчитал до 100 самолетов, в порту – свыше 50 судов, на железнодорожной станции – 15 эшелонов**{57}**.

Систематической разведкой районов сосредоточения резервов, скопления и передвижения войск и техники в основном была вскрыта вся группировка противника. Командиры наземных частей получили отличные фотопланшеты предстоящего пути через оборону противника на ближайшие 10 км. Каждый командир мог видеть поле боя как бы с высоты 300 м. Эти разведданные позволили командованию 3-го Украинского фронта глубже оценить создавшуюся обстановку и принять обоснованное решение на проведение Ясско-Кишиневской операции.

День и ночь трудился инженерно-технический состав, подготавливая авиационную технику к предстоящей операции. Работы было непочатый край. В частности, нужно было поднять с мест вынужденных посадок самолеты, поврежденные в предыдущих боях, перевезти их на аэродромы и отремонтировать, еще и еще раз осмотреть всю авиационную технику и подготовить ее к предстоящим боям. В связи с тем что в ходе готовившейся операции ожидался быстрый аэродромный маневр, следовало подготовить к этому передовые команды, ремонтные средства, необходимое имущество, техников. Ко всем этим вопросам добавился еще один, не последней важности: в частях армии ощущался острый недостаток бензина. Необходимо было выяснить, можно ли вместо отечественного горючего использовать трофейное.

Для решения всех этих проблем в штабе армии был составлен единый план инженерно-авиационного обеспечения операции. Самоотверженным трудом инженеров и техников этот план воплотился в реальность. Положительно был решен и вопрос о применении трофейного бензина.

Большую работу провели инженер-полковник И. А. Платов, инженер-майор Н. И. Алимов, инженер-капитан Б. С. Чубай, майор технической

службы А. Д. Водочкария и многие другие, которые своей умелой организаторской работой способствовали успешному решению боевых задач.

Много сил отдали подготовке к предстоящим боям работники тыла генерал-майор П. М. Ступин, полковник Г. И. Прокопенко, майоры Е. А. Киселев, В. И. Семенов и другие. Они создали необходимые запасы материально-технических средств для боевой деятельности воздушной армии в предстоящей операции.

Политический отдел армии, офицеры политорганов соединений работали непосредственно в частях и подразделениях, помогали командирам, политработникам, партийным и комсомольским организациям в мобилизации личного состава на своевременную и высококачественную подготовку материальной части к боевым действиям.

Предметом особой заботы была работа с молодым пополнением авиаторов: летчиками, штурманами, стрелками-радистами. Их учили ведению воздушного боя, мастерству штурмовых и бомбовых ударов, воспитывали на славных боевых традициях, опыте и героических подвигах однополчан, воинов Советской Армии.

На политических занятиях, политинформациях командиры и политработники разъясняли личному составу руководящую роль Коммунистической партии как организатора и вдохновителя побед советского народа в Великой Отечественной войне, цели и задачи предстоящих боев за пределами Родины, беседовали об интернациональном долге и освободительной миссии Советской Армии.

В агитационно-пропагандистской работе значительное место уделялось вопросам, связанным с предстоящими боевыми действиями на территории иностранных государств. Политотдел армии разработал и разослал в политорганы доклады о военно-политическом и экономическом положении Румынии, Болгарии, Венгрии, Югославии, политике Коммунистической партии и Советского правительства в отношении этих стран.

Повысилась роль командиров-единоначальников в политическом и воинском воспитании подчиненных. Хорошими организаторами и воспитателями личного состава зарекомендовали себя командиры эскадрилий коммунисты Герои Советского Союза майор А. И. Кобелев, капитаны Д. В. Супонин, Н. Е. Платонов, П. Г. Якубовский, а также майор И. И. Кольцов, старший лейтенант М. Н. Ткаченко и многие другие.

Политотдел армии провел совещание начальников политорганов, кустовые семинары заместителей командиров по политической части, парторгов, комсоргов, на которых были проанализированы содержание и действенность проведенной в частях и соединениях партийно-политической работы. На опыте политорганов 136-й штурмовой и 288-й истребительной авиационных дивизий, возглавляемых подполковниками И. С. Правдиным и С. А. Вьюгиным, были даны конкретные рекомендации по проведению политической работы с различными категориями военнослужащих в ходе боевых действий.

Содержание и объем работы по подготовке к новой наступательной операции, проделанной командованием и политотделом армии, коман-

дирами и штабами, политорганами и партийными организациями, всем личным составом, давали право рассчитывать на ее успех.

К назначенному сроку большая и напряженная подготовительная работа завершилась. Авиация 17-й воздушной армии в полной боевой готовности ждала приказа командующего войсками фронта о начале боевых действий.

И вот он отдан.

«Доблестные воины 3-го Украинского фронта! Выполняя наказ Родины, вы неоднократно обращали в позорное бегство ненавистного врага. В прошлых боях за освобождение Украины и Молдавии вы проявили чудеса храбрости и героизма... В тяжелых условиях весенней распутицы нынешнего года вы героически прошли сотни километров, очищая родную советскую землю от немецко-румынских захватчиков. Далеко позади остались Днепр и Буг, Кривой Рог, Никополь, Николаев и Одесса. На ряде участков вами форсирован Днестр. Но еще топчет враг землю Советской Молдавии и Измаильской области. Еще томятся в рабстве сотни тысяч советских людей, ручьями льется невинная кровь женщин, детей и стариков. Они ждут своего освобождения... Приказываю: войскам фронта перейти в решительное наступление»**{58}**.

Ночь выдалась прохладная, под утро выпала обильная роса. Над низинами стлался сизый туман, предвещая ясный, погожий день. Выглянуло солнце. На передовом наблюдательном пункте фронта – напряженная тишина.

Командующий фронтом генерал армии Ф. И. Толбухин, не отрываясь от стереотрубы, спросил:

– Владимир Александрович, а вы не забыли, что сегодня ваш праздник?

– Никак нет, товарищ командующий. Еще вчера мы поздравили весь личный состав с Днем Воздушного флота. А сейчас бомбардировочная и штурмовая авиация уже поднята и следует на выполнение боевого задания, – ответил командующий воздушной армией генерал-полковник авиации В. А. Судец.

– Желаю успехов, – сказал Ф. И. Толбухин.

И вот вздрогнула земля. Разрывы тысяч снарядов и сотен авиационных бомб слились в единый могучий гром. Около двух часов артиллерия и авиация сравнивали с землей оборонительные сооружения гитлеровцев.

«Утром 20 августа на главную полосу обороны врага обрушился страшной силы артиллерийский удар. Главная полоса вражеской обороны подверглась огневому воздействию на всю глубину, то есть на 4 – 6 км. На 3-м Украинском фронте 17-я воздушная армия, которой командовал генерал В. А. Судец, провела авиационную подготовку»**{59}**.

И вот грянуло богатырское «ура». Поднялась в атаку советская пехота. Над боевыми порядками развевались полотнища боевых знамен.

В штабах и на командных пунктах противника прекратилась радио- и проводная связь, боевое управление войсками было парализовано. В стане врага возникла паника и растерянность. Это подтверждали данные наземной и воздушной разведки, показания пленных немецких и румынских

генералов и офицеров. Командующий группой армий «Южная Украина» генерал Г. Фриснер в своих мемуарах об этом крупном сражении писал: «Ни о каком планомерном и упорядоченном руководстве войсками в тех совершенно ненормальных условиях говорить, конечно, не приходилось»**{60}**.

Наступление войск 3-го Украинского фронта развивалось успешно. В этом была немалая заслуга и летчиков воздушной армии.

Генерал-полковник авиации В. А. Судец то и дело связывался по радио с командирами соединений и частей воздушной армии, находившимися на командных пунктах наземных соединений, называл фамилии командиров полков и эскадрилий, вылетавших на выполнение боевых заданий, ставил им дополнительные задачи, перенацеливал на другие объекты в зависимости от обстановки.

Над командным пунктом прошла эскадрилья «ильюшиных» 672-го штурмового авиационного полка, ведомая Героем Советского Союза капитаном Н. Н. Дьяконовым. Летчики вылетели на боевое задание сразу же после митинга, на котором был зачитан приказ Военного совета фронта о начале наступления. На аэродроме развевалось полковое Красное знамя. Весь полк выстроился по команде «Смирно». Знаменосцем был коммунист Н. Н. Дьяконов. В то утро он совершал свой двухсотый боевой вылет.

Подвижная группа 37-й армии на своем пути встретила интенсивный огонь зарытых в землю вражеских танков. Наступление задерживалось. Командующий армией, генерал-лейтенант М. Н. Шарохин попросил поддержки у авиаторов. Группа Ил-2 136-й штурмовой авиационной дивизии, возглавляемая старшим лейтенантом Е. Р. Игнатовым, при помощи радиостанции с передовых позиций наземных войск была наведена на цель. Штурмовики несколько раз атаковали узел сопротивления и подавили его. «Спасибо, соколы, за помощь!»—передал по радио командарм 37-й армии. Для летчиков благодарность с поля боя была самой высокой наградой.

В районе Вишневки советским танкистам преградила путь артиллерия гитлеровцев. В воздух поднялась восьмерка истребителей 31-го истребительного авиационного полка во главе с командиром эскадрильи старшим лейтенантом Н. М. Скомороховым. Летчики сорок минут штурмовали вражеские батареи и заставили их замолчать. В этой операции полк впервые применил тактику блокирования артиллерии противника на переднем крае, штурмовыми действиями заставляя ее прекращать огонь, чем обеспечивал успешное продвижение групп прорыва.

Экипажи бомбардировщиков активно действовали по коммуникациям, крупным железнодорожным узлам и выдвигающимся резервам, проявляя при этом образцы мужества и героизма.

В быстром темпе развивалось наступление войск 3-го Украинского фронта. Смелыми и напористыми действиями пехота и танки сметали все преграды на своем пути. Бои переносились все дальше и дальше на запад. В результате совместных действий наземных войск и авиации оборонительная полоса противника была прорвана, и войска 37, 57 и 46-й армий вышли на рубеж Хаджимус – Ермоклия – Чубручу – Раскаевцы.

В небе Молдавии летчики воздушной армии вновь продемонстрировали высокое боевое мастерство, отвагу и беспредельную любовь к Советской Родине. Как и в небе Сталинграда и Украины, в первых рядах героев воздушных боев находились верные сыны партии Ленина. Своим мужеством и храбростью, своей готовностью пойти на самопожертвование во имя победы над гитлеровской Германией они увлекали всех летчиков, зажигая их сердца жаждой битвы.

Бессмертный подвиг совершил летчик-коммунист Герой Советского Союза П. Н. Зубко. Группа самолетов Ил-2 951-го штурмового авиационного полка под его командованием штурмовала огневые позиции противника в районе аэродрома Манзырь (село Лесное, Таратутинского района, Одесской области). Бесстрашно действовали летчики над целью, сметая с лица земли вражеские заслоны, расчищая путь войскам 37-й армии. Атака следовала за атакой. Бомбы точно ложились в цель. Вражеские зенитные батареи открыли бешеный огонь. Зубко атаковал шестиствольный миномет. Но в этот миг штурмовик резко тряхнуло, и он загорелся. Летчик взмыл вверх, покачал крыльями своего самолета и тут же решительно направил его на врага. Он уничтожил цель ценою своей жизни.

9 мая 1969 г. в селе Лесное состоялось открытие памятника Герою Советского Союза П. Н. Зубко. Его именем названы местная средняя школа и центральная улица села.

Самоотверженно действовала четверка бомбардировщиков, возглавляемая мастером бомбовых ударов Е. Мясниковым, при налете на станцию Кайнари, где стояли вражеские эшелоны с боевой техникой. Над целью самолет ведущего был подбит, а штурман Н. Визир ранен. Но несмотря на это, экипажи успешно выполнили боевое задание и без потерь возвратились на свой аэродром. Командир 449-го бомбардировочного авиационного полка и секретарь партийного бюро поздравили Е. Мясникова с успешным завершением двухсотого боевого вылета и вручили ему два письма: одно от колхозницы Орловской области, адресованное «Самому храброму воину», а другое от счетовода из Пензы, на конверте которого было написано: «Лучшему бойцу».

Теплые встречи и поздравления экипажей, успешно выполнивших боевое задание, стали доброй фронтовой традицией. Партийные и комсомольские активисты, агитаторы, используя различные формы партийно-политической работы, оперативно доводили до личного состава результаты боевых вылетов, делали достоянием всех опыт лучших летчиков, штурманов, стрелков-радистов и тех, кто самоотверженным трудом на земле обеспечил победу в воздухе.

С утра 21 августа бои приняли особенно ожесточенный характер. Противник неоднократно переходил в контратаки, но наступательный порыв советских воинов на земле и в воздухе был неудержим. Прикрываемые истребителями и поддерживаемые штурмовиками, в бой вступили 4-й гвардейский и 7-й механизированные корпуса.

Немецко-фашистское командование предпринимало все меры, чтобы остановить наступление советских войск. Для контрудара во фланг 37-й армии противник выделил 13-ю танковую дивизию. Командующий фрон-

том генерал армии Ф. И. Толбухин поставил 17-й воздушной армии задачу не допустить подхода резервов врага к полю боя.

На разведку колонны танков и мотопехоты в районе Сарата-Галбена вылетели Герои Советского Союза майор Н. Ф. Краснов и капитан В. В. Марков. Несмотря на ураганный огонь зенитной артиллерии и тщательную маскировку гитлеровцами боевой техники, воздушные разведчики обнаружили до 500 танков и автомашин**{61}**.

Группа Ил-2 951-го штурмового авиационного полка, возглавляемая Героем Советского Союза А. И. Кобелевым, обрушила бомбовый удар по врагу. Ведущий группы лично поджег три танка. Следуя примеру командира, лейтенанты И. А. Колесниченко, С. Т. Корпачев, Б. П. Дробынин уничтожили по два танка.

Ведущий шестерки «ильюшиных» Герой Советского Союза капитан Е. А. Середкин заметил в лощине скопление вражеских танков и автомашин и всей группой атаковал их. Старший лейтенант Н. Я. Печников взорвал склад с боеприпасами. Младший лейтенант А. И. Пышкин сжег две автомашины с боеприпасами.

В это же время на другом участке фронта успешно громила врага группа «ильюшиных» во главе со старшим лейтенантом И. П. Демидовым. Возвращаясь на свой аэродром, летчики увидели на земле почти сплошную полосу разрывов. Это стреляли по фашистам артиллеристы и минометчики. Большой урон вражеским войскам нанесла и группа Ил-2, ведомая капитаном А. И. Чухаревым.

По три-четыре боевых вылета совершили в течение дня старший лейтенант Л. А. Касабьян, лейтенанты А. И. Грошев, Н. С. Щепочкин, младший лейтенант М. Н. Ткаченко и многие другие.

Исключительно эффективными были действия летчиков 210-го штурмового авиационного полка. Эскадрилья Г. Ф. Сивкова не раз прорывалась сквозь зенитный огонь и уничтожала артиллерийские батареи и танки врага.

Отважно сражались в воздухе летчики-истребители. Они надежно прикрывали штурмовики и бомбардировщики, вели воздушные бои, успешно выполняли задачи по воздушной разведке.

Старший лейтенант И. Д. Новиков, ведя разведку в районе Ермоклии, обнаружил до 40 фашистских танков. Он сразу же навел на них по радио штурмовики. Решительным ударом часть танков была уничтожена. В очередном вылете Новиков снова обнаружил в районе Опач-Токуза до 50 танков и бронетранспортеров, направлявшихся к участку прорыва. Штурмовики проутюжили вражескую колонну и основательно потрепали ее.

Надежно прикрывали штурмовиков летчики 267-го истребительного авиационного полка. Особенно отличились старший лейтенант В. И. Качалов, лейтенанты Д. Д. Тормахов, О. П. Александровский, младший лейтенант Ф. П. Гаплевский и другие. Когда в воздухе не было фашистских самолетов, истребители снижались до бреющего полета и штурмовали войска и технику противника. Летчики, ведомые капитаном А. П. Поповым, сожгли и повредили шесть вражеских автомашин.

В одном из вылетов группу старшего лейтенанта В. И. Качалова пытались атаковать два ФВ-190. Младший лейтенант Н. Д. Конойко, несколько

дней назад принятый кандидатом в члены ВКП(б), заметив врага, тут же пошел в атаку и меткой очередью сбил один «фокке-вульф». Другой быстро вышел из боя. Это была вторая победа молодого летчика.

В воздушных боях летчики никогда не оставляли попавшего в беду товарища, рисковали жизнью, чтобы спасти его, если надо, прикрыть собой. Однажды шестерка Ла-5 295-й истребительной авиационной дивизии вылетела на сопровождение штурмовиков. Неожиданно снизу слева появились шесть «фокке-вульфов». Советские летчики решительно устремились в атаку. Пары младшего лейтенанта А. Артемова и младшего лейтенанта Давыдова сбили по одному стервятнику, но Давыдов был тяжело ранен, а его самолет получил серьезное повреждение. Превозмогая боль, летчик повел самолет на свой аэродром. Старший лейтенант И. Шпаченко, сбив фашистский самолет и выйдя из атаки, стал сопровождать раненого товарища и прикрывал его до тех пор, пока тот не посадил подбитую машину.

У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить – большая заслуга,
Но друга спасти – это высшая честь.

По такому закону жили и воевали летчики воздушной армии.

Когда морякам Черноморского флота и Дунайской военной флотилии понадобилась помощь, ночные бомбардировщики 262-й бомбардировочной авиационной дивизии подавляли огневые точки и прожекторы противника. Шум моторов маскировал подход десанта и его высадку. Мелкими зажигательными бомбами ночники создавали очаги пожаров, которые служили своеобразными маяками для морских десантников.

К исходу второго дня операции войска фронта прорвали оборону противника и продвинулись на 30 – 40 км, фактически изолировав 6-ю немецкую армию от 3-й румынской.

Подведя боевые итоги дня, командующий фронтом, в частности, докладывал в Ставку: «Четверка истребителей под командованием старшего лейтенанта Константина Черногора, возвращаясь с боевого задания, атаковала четырнадцать вражеских самолетов «фокке-вульф». Комсомолец Чревко первым сбил фашиста. Потом отличился командир группы. Выручая ведомого, он грохнул вторую неприятельскую машину. Третья досталась на долю младшего лейтенанта Бабкова. А сами возвратились без потерь»**{62}.**

Об эффективности ударов советской авиации говорили и пленные гитлеровские офицеры. Приведем лишь один пример: «17-й крепостной батальон был срочно на автомашинах выброшен в район северо-западнее Леонтино с задачей поддержать контратаку 4-го танкового полка 13-й танковой дивизии из района Ермоклия в северо-восточном направлении. Когда батальон занял исходное положение и танки двинулись в атаку, налетели русские самолеты и обработали наступающие танки и пехоту. Большинство танков было подбито, пехота в панике рассеялась, и контратака была сорвана. Командир батальона не смог больше собрать солдат, и с тех пор 17-й крепостной батальон как отдельное подразделение не действовал»**{63}.**

Поздно ночью 21 августа командующий фронтом получил директиву Ставки, в которой указывалось, что главная задача войск 2-го и 3-го Украинских фронтов состоит в том, чтобы объединенными усилиями быстро замкнуть кольцо окружения в районе Хуши, после чего сужать это кольцо с целью уничтожения или пленения кишиневской группировки противника; после ликвидации окруженной группировки развивать наступление в глубь Румынии. Таким образом, Ставка уже нацеливала фронты на дальнейшее выполнение ими интернационального долга.

И снова загремели бои. Войска фронтов начали окружать кишиневскую группировку врага. На левом крыле 3-го Украинского фронта 46-я армия в тесном взаимодействии с моряками Дунайской флотилии прочно прикрывала главные силы от контрудара с юга и одновременно уничтожала войска 3-й румынской армии в низовьях Дуная. Шли горячие бои за Аккерман.

В воздухе не смолкал гул самолетов. Это летчики штурмовали наземные войска противника, вели воздушные бои и зорко наблюдали за полем боя по всей полосе фронта. Все сведения о противнике воздушные разведчики немедленно передавали по радио на командные пункты командующих армиями. Эти данные позволили своевременно принять решение на преследование врага. Штурмовики, бомбардировщики и истребители непрерывно атаковали его колонны, задерживали их отход на запад, разрушали переправы через реки, а также уничтожали живую силу и технику противника, скопившуюся у переправ через реку Прут.

Эскадрилья 995-го штурмового авиационного полка, ведомая ее командиром капитаном А. П. Елдышевым, успешно уничтожала на дорогах фашистские танки и бронетранспортеры. С бреющего полета летчики нанесли удар по голове вражеской колонны в самом узком месте дороги. Движение застопорилось. Еще два захода – и гитлеровцы в панике бросили горящие танки и автомашины. Тут подоспели советские танкисты. Капитан А. Елдышев передал им по радио: «Принимайте по акту отвоевавшихся фашистов».

А в это время 23-летний Герой Советского Союза Г. Ф. Сивков во главе шестерки самолетов «ильюшиных» точными ударами громил вражеский эшелон с боевой техникой на кишиневском железнодорожном узле.

Боевая биография Григория Флегонтовича Сивкова полна примеров мужества, отваги, высокого летного мастерства. Уже на втором году войны он стал ведущим и водил в бой по 6 – 8 самолетов. Вскоре ему доверили еще большие группы, насчитывающие 20 и более штурмовиков. Г. Ф. Сивков храбро сражался над Таманью и Донбассом, над Дунаем и Балатоном. Он всегда был готов на любой подвиг во славу Отчизны. Таким его воспитала Коммунистическая партия, в ряды которой он вступил в грозные годы войны.

За боевые подвиги, мужество и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1944 г. Г. Ф. Сивкову было присвоено звание Героя Советского Союза. Войну он закончил в звании майора и к этому времени был уже штурманом полка. За проявленные в боях мужество и храбрость

в августе 1945 г. Советское правительство наградило Г. Ф. Сивкова второй медалью «Золотая Звезда». На родине героя, в деревне Мартыново на Пермщине, установлен бронзовый бюст отважного летчика.

Ныне кандидат технических наук, доцент генерал-майор авиации Григорий Флегонтович Сивков работает в Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского.

Советская авиация прочно удерживала господство в воздухе. Группа в составе шести Ла-5 под командованием майора Д. С. Кравцова прикрывала наземные войска. В районе Токуза на высоте 2500 м летчики заметили десять ФВ-190, шедших на штурмовку советских войск. «В атаку!»—скомандовал по радио Кравцов.

Увидев краснозвездные истребители, фашистские летчики сбросили бомбы на свои войска и покинули поле боя.

Гитлеровское командование всеми силами старалось приостановить наступление советских войск, вводя в бой резервы танков, авиации и артиллерии. Нужно было не дать вражеской авиации бомбардировать наши войска.

Воздушные разведчики установили, что на румынском аэродроме Лейпциг готовились к вылету немецкие самолеты. На этот аэродром была перенацелена находящаяся в воздухе группа штурмовиков 136-й штурмовой авиационной дивизии, возглавляемая старшим лейтенантом А. Шониным. Прорвавшись сквозь заградительный зенитный огонь, «ильюшины» вышли на цель. Командир группы первым атаковал самолеты, уже выруливше на взлетную полосу. Его примеру последовали ведомые. Аэродром окутался клубами дыма – это горели фашистские самолеты, так и не успевшие подняться в воздух. Патрулировавшая в стороне группа «фокке-вульфов» попыталась атаковать штурмовики. К самолету А. Шонина сзади снизу стал приближаться вражеский истребитель. Заметив его, замыкающий строй пеленга летчик Панов быстро вышел вперед и пулеметно-пушечным огнем отсек «фокке-вульф» от своего командира. Результат штурмовки был таким: пять самолетов уничтожено на аэродроме и один – в воздушном бою. Это была вторая значительная победа группы А. Шонина в одном боевом вылете. Перед этим летчики уничтожили железнодорожный эшелон на участке Березине – Лунга**{64}**.

Верховный Главнокомандующий в своем приказе от 22 августа 1944 г. отмечал: «Войска 3-го Украинского фронта, перейдя в наступление, при поддержке массированных ударов артиллерии и авиации прорвали сильно укрепленную и развитую в глубину оборону противника южнее Бендер и за три дня наступательных боев продвинулись вперед до 70 километров и расширили прорыв до 130 километров по фронту, освободив более 150 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты: Каушаны, Чимишлия, Лейпциг, Тарутино.

В боях при прорыве обороны противника отличились... летчики генерал-полковника авиации Судец, генерал-лейтенанта авиации Толстикова, полковника Иванова, подполковника Шатилина, полковника Смирнова, полковника Ложечникова... **{65}**».

В этот же день вечером Москва салютовала доблестным войскам фронта.

Шел четвертый день операции. Нужно было выиграть время и дать возможность подвижным войскам фронта быстрее замкнуть кольцо окружения, не дать врагу уйти за Прут.

В штабе воздушной армии шла напряженная работа. Планировались боевые действия и перебазирование авиации на новые аэродромы. Решались вопросы восстановления авиационной техники и снабжения горючим, боеприпасами и продовольствием.

Летчики в это время уничтожали боевую технику, живую силу противника и переправы через Прут. Две группы Ил-2 306-й штурмовой авиационной дивизии, ведомые капитанами А. И. Чухаревым и А. П. Елдышевым, атаковали переправы в районе Кагула. Гитлеровцы спешили перебраться на западный берег Прута, где уже скопилось большое количество вражеских войск. Штурмовики уничтожили две переправы и прикрывавшие их зенитные батареи.

На обратном пути летчики обнаружили на железнодорожной станции Злоть вражеские эшелоны с боевой техникой и горючим. Командир принял решение атаковать их. Штурмовики подожгли .два эшелона и взорвали склад боеприпасов.

Без потерь возвратилась и группа Ил-2 под командованием капитана Хороненко. Она разрушила переправу через Прут в районе Фэльчиу и уничтожила вблизи нее около 25 автомашин с пехотой.

Шестерка истребителей 866-го истребительного авиационного полка, прикрывавшая войска с воздуха, встретила группу немецких бомбардировщиков в сопровождении истребителей. Командир эскадрильи А. И. Колдунов, распределив цели, первым пошел в атаку и с дистанции 100 м сбил головной бомбардировщик. Строй вражеских самолетов рассеялся, и они поспешно повернули обратно.

Все устремления командующего войсками 3-го Украинского фронта и его штаба сводились к тому, чтобы как можно скорее выдвинуть армии центра к Пруту в направлении Хуши, создать устойчивый внутренний фронт окружения и развивать наступление в глубь Румынии.

Страх и растерянность охватили вражеские войска. Видя неизбежность окружения, командование группы армий «Южная Украина» предпринимало меры к организованному отводу войск из района юго-западнее Кишинева за Прут. Небольшой румынский город Хуши, расположенный в узле дорог и переправ через Прут, стал своеобразным центром притяжения огромной массы войск воюющих сторон. Стремительное наступление советских войск приводило к тому, что немецко-фашистские войска то и дело попадали в окружение. Образовалось множество больших и малых котлов.

Летчики воздушной армии непрерывно наносили по врагу штурмовые удары и тем самым оказывали большую помощи войскам фронта в замыкании огненного кольца. Так, например, 23 августа четверка «яковлевых», ведомая командиром звена 117-го гвардейского истребительного полка гвардии старшим лейтенантом Н. А. Казанским, четыре раза поднималась в воздух для сопровождения групп Ил-2 306-й штурмовой авиадивизии в районе Хуши, Решешты, Шаптесаты, Котовское на штурмовку войск и тех-

ники противника и переправ через Прут. В общей сложности она пробыла в воздухе пять часов.

Особенно эффективным был вылет группы в район Решешты на штурмовку переправы. Она была полностью снесена. Кроме того, в ее районе летчики уничтожили более 30 автомашин с пехотой. Шквальный зенитный огонь противника не смог воспрепятствовать выполнению боевой задачи. Истребители без потерь вернулись на свой аэродром.

У одного населенного пункта развернулись горячие бои за единственную шоссейную дорогу, по которой гитлеровцы отводили танковые и моторизованные войска. Противник прикрывал отход, опираясь на выгодные рубежи. Командир 210-го штурмового авиационного полка послал на помощь наземным войскам группу штурмовиков под командованием старшего лейтенанта Е. П. Прохорова. «Ильюшины» прошли в стороне от цели, зашли на нее на большой скорости с тыла и нанесли внезапный удар. В результате было подавлено до 20 вражеских орудий.

Победоносный советский флаг уже реял над Бендерами, Аккерманом, Кондратом. Достигли своего апогея бои за Кишинев. А впереди Измаил – город немеркнущей славы русского оружия.

В результате успешного обходного маневра и атаки с фронта советские войска 24 августа освободили столицу Молдавской ССР город Кишинев. Всего четыре дня потребовалось им для полного окружения группировки противника, состоявшей из соединений пяти армейских корпусов 6-й и 8-й немецких армий. Советские летчики непрерывными штурмовыми и бомбардировочными ударами способствовали быстрому уничтожению этой группировки.

Получив задание на очередную штурмовку окруженного противника, Герой Советского Союза капитан Н. Н. Дьяконов повел свою группу к цели. С воздуха летчики заметили, что из окружения прорвалась большая группа вражеских войск. Она двигалась на юго-запад. Оценив обстановку, Дьяконов атаковал противника. Вернувшись с задания, он доложил обо всем командиру полка. Вскоре четыре группы штурмовиков, ведомые Героями Советского Союза капитанами Н. Н. Дьяконовым и Е. А. Середкиным, капитаном Ковязиным и старшим лейтенантом И. А. Солдатовым, настигли фашистские войска. В результате налета было уничтожено до 300 фашистских солдат и офицеров, десятки автомашин и много повозок. Особенно умело действовали летчики А. Н. Удалов, А. И. Пышкин, В. С. Серегин, Г. Г. Черкашин, Н. А. Прибылов и другие.

Не отставали от штурмовиков и летчики 288-й истребительной авиационной дивизии. Наиболее удачно совершали штурмовые атаки по войскам противника летчики 866-го истребительного авиационного полка. Многие из них были удостоены высоких правительственных наград.

В результате успешных боев 5-я ударная и 57-я армии вышли к Сарата-Галбена, отбросив противника в сторону левого фланга 37-й армии, 4-го гвардейского и 7-го механизированных корпусов. Содействуя наземным войскам в разгроме окруженной вражеской группировки воздушная армия вела систематическую разведу и непрерывными штурмовыми и бомбовыми ударами действовала по боевым порядкам противника. Во

второй половине дня 25 августа противнику удалось частью сил прорвать оборону советских войск у Сарата-Галбена и выйти к Пруту у Сарата-Розеш. Благодаря смелым и решительным действиям 64-го стрелкового корпуса, поддержанного авиацией, часть прорвавшихся сил была уничтожена. К исходу дня кольцо окружения значительно сжалось, и противник оказался расчлененным на две группы.

Маршал авиации В. А. Судец вспоминает такой эпизод, происшедший в тот день на командном пункте 4-го гвардейского механизированного корпуса: «К боевым порядкам корпуса по долинам подходило несколько десятков тысяч неорганизованных войск врага, пытавшихся прорваться к Пруту. Командир корпуса генерал Жданов, на командном пункте которого находился командир 288-й истребительной дивизии полковник Б. А. Смирнов, пригласил к стереотрубе одного из пленных немецких генералов, чтобы он осмотрел поле боя и выслал через пленных офицеров приказ о сдаче в плен, дабы прекратить бессмысленное сопротивление и поголовное истребление нашей авиацией, танками и артиллерией отходивших фашистских войск. Генерал от ужаса, происходившего на его глазах, схватился руками за голову и заплакал, но отдать приказ о сдаче в плен отказался. Чем обрек большую часть этих войск на гибель»**{66}**.

Утром 26 августа над полем боя вновь появились советские самолеты. Они волнами накатывались на врага. Мощными бомбоштурмовыми ударами советские летчики уничтожали немецкие колонны, которые скапливались на маршрутах. Гитлеровцы в панике разбегались, прячась в окопах и лесах.

По пять-шесть боевых вылетов в день совершали летчики 306-й штурмовой авиационной дивизии. Только в течение двух дней Герой Советского Союза младший лейтенант А. П. Логвиненко девять раз бомбил вражеские войска в районе Сарата-Галбена.

Разгром кишиневской группировки противника приближался к концу. Значительные силы фашистских войск, окруженные под Кишиневом, разделились на несколько групп, каждая из которых стремилась пробиться на запад. Возникли блуждающие котлы, которые отличались высокой активностью и дерзостью действий. Так, 27 августа, пробиваясь к реке Прут через Сарата-Розеш, один из таких блуждающий котлов сумел потеснить части 4-го гвардейского механизированного корпуса и выйти в район его командного пункта, на котором находился начальник штаба фронта генерал С. С. Бирюзов. Создалось критическое положение. Командир корпуса генерал В. И. Жданов запросил по радио помощь авиации. Заместитель командира 306-й штурмовой авиационной дивизии подполковник А. В. Самохин, находившийся на КП корпуса, через 20 минут навел по радио на вражеские войска группы самолетов, возглавляемые Героями Советского Союза капитанами Н. Н. Дьяконовым, Е. А. Середкиным и майором В. М. Михайловым. Меткими ударами с воздуха летчики отсекли врага от командного пункта, а подоспевшие части корпуса разгромили его. Командир корпуса генерал В. И. Жданов высоко оценил результаты действий летчиков и просил командующего воздушной армией объявить благодарность командиру 306-й штурмовой авиационной дивизии подполковнику А. В. Иванову и всему летному составу вверенной ему дивизии.

В то время когда летчики 9-го смешанного авиационного корпуса отсекали фашистов от командного пункта генерала В. И. Жданова, их командир генерал-лейтенант авиации О. В. Толстиков руководил боем с танками и пехотой противника, вышедшими непосредственно на его командный пункт. Благодаря самоотверженности личного состава 26-го отдельного полка связи управление авиацией не прекращалось ни на минуту.

Наземные войска вели ожесточенные бои с врагом. Кольцо окружения неумолимо сжималось. Летчики с малых высот уничтожали живую силу и технику противника. Они совершали по нескольку боевых вылетов в день, уходя на задание группами по одной-две эскадрильи, а иногда и в составе полка. Порой летчики не успевали произвести посадку, а в полк уже поступал очередной вызов с командного пункта наземной армии. Так, например, было, когда в долине юго-западнее Кишинева скопилось большое количество вражеских войск. На боевое задание полк вылетел в полном составе.

Судьба гитлеровских войск была предрешена. Командующий фронтом обратился к окруженным с ультиматумом, в котором раскрывалась вся безвыходность положения немецких войск и бессмысленность дальнейшего их сопротивления. Вымпел с текстом этого ультиматума был сброшен с самолета в районе расположения командного пункта противника, а также направлен фашистскому командованию через парламентеров и пленных немецких офицеров. «Воздушные парламентеры» в этот день делали по нескольку вылетов на территорию окруженной группировки и разбрасывали листовки. Содержание ультиматума много раз передавалось по радио и через мощные громкоговорящие установки. Однако гуманный шаг командования фронта остался без ответа. Среди гитлеровских офицеров было немало фанатиков, которые предпринимали бессмысленные попытки контратаковать, не заботясь о судьбе своих солдат.

Развивая стремительное наступление, войска фронта при содействии авиации к исходу 27 августа завершили освобождение Молдавии и вышли на Дунай на участке 85 морских миль**{67}** от Сулина до Галаца и тем самым, по существу, выполнили основную задачу, поставленную в Ясско-Кишиневской операции. Государственная граница Союза Советских Социалистических Республик была восстановлена.

Одна из крупных и важных по своему стратегическому и военно-политическому значению Ясско-Кишиневская операция была завершена в течение девяти суток. Советские войска разгромили одну из крупнейших немецко-фашистских группировок, прикрывавшую подступы к Балканам. Создавались условия для освобождения народов стран Юго-Восточной Европы: Румынии, Болгарии, Югославии, а также открывалась возможность протянуть руку помощи Венгрии.

Большой вклад в эту победу внесла советская авиация. Только части 17-й воздушной армии в этой операции уничтожили и повредили 130 танков и самоходных установок, 1900 автомашин и бронетранспортеров, 80 железнодорожных вагонов и 9 паровозов, рассеяли и уничтожили 4700 немецких солдат и офицеров. В воздушных боях наши летчики сбили 33 самолета противника**{68}.**

Успех в воздухе ковался на земле. В изнуряющий летний зной, неред-

ко под огнем противника личный состав инженерно-авиационной службы обслужил 7881 боевой вылет, отремонтировал и восстановил 2823 поврежденных самолета, проявляя при этом самоотверженность и трудовой героизм.

Успешно справился со своими задачами по обеспечению боевых действий и тыл воздушной армии. Труженики тыла работали с полной отдачей сил и высоким сознанием воинского долга, обеспечивая бесперебойную боевую деятельность авиационных частей. В условиях значительного удаления базирования авиации от баз снабжения они обеспечили подвоз 2813 тонн горюче-смазочных материалов, 1463 тонн боеприпасов и большого количества других материальных средств**{69}**. Радиосвязь в воздушной армии на протяжении всего хода операции была настолько устойчивой, что командующий войсками фронта в сложной обстановке боевых действий нередко передавал боевые распоряжения наземным подвижным соединениям и получал от них донесения через командный пункт воздушной армии.

Беспредельная преданность и любовь к социалистической Родине, Коммунистической партии, глубокое сознание личной ответственности за судьбы своего народа, жгучая ненависть к немецко-фашистским захватчикам – вот что было основой высоких морально-боевых качеств, стойкости, беззаветной храбрости, мужества и героизма каждого советского бойца и командира. Родина достойно оценила боевые подвиги своих сыновей и дочерей, наградив их орденами и медалями, присвоив наиболее отличившимся звание Героя Советского Союза. Ряду частей были присвоены почетные наименования: Нижне-Днестровских, Измаильских, Галацких, Кишиневских.

В ходе операции командиры, политорганы, штабы, службы приобрели богатый боевой опыт по обеспечению успешных действий авиации, который был тщательно изучен и применен в последующих боях.

Так закончилась еще одна славная страница в истории 17-й воздушной армии. Впереди предстояли новые бои, новые сражения.

Далеко позади остался Днестр. Под крыльями самолетов – Дунай. Советские летчики с чувством исполненного долга перед Родиной летели на Балканы, чтобы выполнить свой интернациональный долг. Они горели желанием быстрее покончить с германским фашизмом, освободить румынский народ от гитлеровского гнета.

Военные действия были перенесены на территорию Румынии. Советское правительство еще 2 апреля 1944 г. сделало заявление, в котором говорилось: «...Советское Правительство заявляет, что оно не преследует цели приобретения какой-либо части румынской территории или изменения существующего общественного строя Румынии и что вступление советских войск в пределы Румынии диктуется исключительно военной необходимостью и продолжающимся сопротивлением войск противника»**{70}**.

Советское правительство подтвердило свою позицию в новом заявлении, в котором указывалось на необходимость восстановления совместно с румынами независимости Румынии путем ее освобождения от немецко-фашистского ига. Подчеркивалось, что если румынские войска

прекратят военные действия против Советской Армии и обяжутся рука об руку с ней вести освободительную войну против гитлеровцев, то Советская Армия не будет их разоружать и всеми мерами поможет им выполнить эту почетную задачу. Румынский народ с большой радостью, гостеприимством и уважением встретил советских воинов-освободителей и с оружием в руках начал совместно с ними вести борьбу против немецких поработителей за завершение освобождения своей страны и воссоединение с ней северной части Трансильвании. В боях за освобождение Румынии советские воины проявляли высокое мужество и отвагу. Господство в воздухе было на стороне советской авиации. Она прикрывала наземные войска, вела разведку в глубь Болгарии.

Войска фронта, преследуя отступающего врага, овладели Северной Добруджей, восточными районами Валахской равнины и 3 сентября вышли на румыно-болгарскую границу на участке Джурджу – Мангалия. Таким образом, войска фронта вышли на новое стратегическое направление, балканское, и остановились на Дунае в ожидании приказа о дальнейшем наступлении.

Примечания.

{53}Приказом Верховного Главнокомандующего от 10 апреля 1944 г. 9-му смешанному авиационному корпусу было присвоено почетное наименование Одесского.

{54}См. «Военно-исторический журнал», 1969, № 8.

{55}См. «Военно-исторический журнал», 1969, № 8.

{56}См. Действия Военно-Воздушных Сил в Ясско-Кишиневской операции (август 1944 г.). М., Воениздат, 1949, стр. 37.

{57}См. Авиация нашей Родины. М., Воениздат, 1955, стр. 229, 230.

{58}Великий освободительный поход. М., Политиздат, 1970, стр. 123.

{59}Великая Отечественная война Советского Союза. 1941— 1945. Краткая история. Изд. 2-е. М., Воениздат, 1970, стр. 395—396.

{60}Г. Фриснер. Проигранные сражения. М., Воениздат, 1966, стр. 97.

{61}Архив МО СССР, ф. 370, оп. 6548, д. 64, лл. 115, 116.

{62}С. С. Бирюзов. Суровые годы. М., Воениздат, 1966, стр. 377.

{63}Архив МО СССР, ф. 730, оп. 6518, л. 265.

{64}Архив МО СССР, ф. 370, оп. 6518, д. 210, л. 266.

{65}Архив МО СССР, ф. 370, оп. 6518, д. 210, л. 267.

{66}«Военно-исторический журнал», 1969, № 8.

{67}Дунай – единственная река в Европе, измерение которой ведется в обратном направлении, то есть не по течению, а против. Нулевой знак находится на молу в Сулине. Расстояние от Сулина до Галаца обозначается в морских милях, далее вверх по Дунаю – в километрах.

{68}См. Действия Военно-Воздушных Сил в Ясско-Кишиневской операции (август 1944 г.), стр. 105, 106.

{69}Архив МО СССР, ф. 370, оп. 6550, д. 37, лл. 23, 24.

{70}Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Документы и материалы. Т. 2. Госполитиздат, 1946, стр. 105.



Скоморохов Николай Михайлович - девятый по результативности советский асс, маршал авиации

7. 2. Скоморохов Н. М. «Боем живет истребитель».

Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Скоморохов Н.М. Боем живет истребитель. – М.: Воениздат, 1975. с. 159-179.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/skomorohov/index.html

Биографическая справка: Скоморохов Николай Михайлович, родился 19.5.1920 в с. Лапоть, ныне село Белогорское Красноармейского района Саратовской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1943. В действующей армии с ноября 1942. Командир эскадрильи 31-го истребительного авиационного полка (295-я истребительная авиадивизия, 9-й смешанный авиакорпус, 17-я воздушная армия, 3-й Украинский фронт) капитан Скоморохов к концу декабря 1944 совершил 483 боевых вылета, в 104 воздушных боях сбил лично 25 и в составе группы 8 самолетов противника. Звание Героя Советского Союза присвоено 22.02.1945. К марту 1945 капитан Скоморохов, находясь в том же полку, совершил 520 боевых вылетов, в 119 воздушных боях сбил 35 самолетов противника. Награжден второй медалью «Золотая Звезда» 18.8.1945. С 1973 начальник Военно-воздушной академии, доктор военных наук, профессор. Заслуженный военный летчик СССР (1971). Маршал авиации (1981).

В боях за город Будапешт капитан Скоморохов сбил 2 самолёта из «бриллиантовой эскадры» гитлеровских военно-воздушных сил. Неоднократно сбивал по 2 и по 3 вражеских самолёта в одном бою. Всего во время Великой Отечественной войны Скоморохов совершил 605 боевых вылетов, провёл более 130 воздушных боёв, сбил лично 46 фашистских самолётов и 8 самолётов в группе (7/9-й результат в списке советских асов-истребителей), а также уничтожил на земле 3 бомбардировщика противника. Сам Скоморохов ни разу не был ранен, его самолёт не горел, не был сбит. Имел позывной «Скоморох». О нахождении его в небе гитлеровцы предупреждали своих пилотов как о серьёзной опасности.

Глава VIII. На рубеже Днестра.

Начиналось четвертое военное лето...

... Я попал в полк с большими боевыми традициями, это ко многому обязывало. Онуфриенко, Краснова, Горбунова, Кравцова и других летчиков знала вся армия. Об их подвигах рассказывала армейская газета «Защитник Отечества». Я хорошо знал, на что способны эти люди, как много можно у них перенять. Не стесняясь, шел за советами к Горбунову и Кравцову, поучиться боевому мастерству – к Онуфриенко и Краснову. Правда, появилась у меня одна особенность: раньше все, что слышал от бывалых бойцов, брал на вооружение. А сейчас их опыт подвергал критическому анализу, отби-

рал из него только самое полезное, поучительное. Все как бы просеивалось сквозь сито моего собственного опыта. Видимо, наступала та боевая зрелость, когда ты уже способен сам решать, что тебе нужно, а что нет.

Здесь служилось хорошо – не было людей, подобных Ермилову.

Но родной полк, в котором проходило мое бойцовское становление, я не забывал ни на минуту. Каждая его победа радовала, каждая неудача огорчала. Особенно ранило мое сердце сообщение о том, что в тяжелом состоянии отправлен в госпиталь Султан-Галиев. Это было невероятно – такой виртуоз воздушного боя и вдруг попал в беду! Лишь через несколько лет он выздоровел и вернулся в авиацию.

Еще не остыли переживания за Султан-Галиева, как новый удар: погиб командир второй эскадрильи капитан Николай Горбунов.

Над Южной Украиной в полную силу расцвел талант этого крылатого бойца. Казалось, никто не сможет противостоять ему в боевых схватках. Однажды во главе четверки он встретил более двадцати Ю-87 под прикрытием десяти ФВ-190. Стервятникам пришлось спасаться бегством, многие из них так и не вернулись на аэродром. Трех сбил лично Горбунов.

И вот воздушный бой над излучиной Днестра в районе Дубоссар. Двадцать ФВ-190 против восьмерки наших истребителей. Горбунов всей группой ринулся на «фоккеров». Подожгли одного, второго фашиста. И тут сверху свалилась десятка «мессеров». Они подбили ведомого командира третьей эскадрильи Дмитрия Кравцова – младшего лейтенанта Валерия Панютина. Машина вспыхнула, но Валерий стал уходить на свою территорию. «Мессеры» – за ним. Панютин выпрыгнул с парашютом – фашисты открыли огонь. Кравцов не выдержал, бросился на выручку ведомому. Таким образом, одна пара оторвалась от основной группы. Вторая пара, Цыкин – Капустянский, тоже оказалась скованной боем. Образовался смертельный клубок и вокруг третьей пары.

Горбунова прикрывал командир звена лейтенант Владимир Пещеряков. В один из моментов, когда на него и Горбунова обрушили свой огонь сразу два «мессера», он ушел в сторону...

Хоронили мы Николая Ивановича Горбунова, уроженца села Водопьяновка Воронежской области, на кладбище села Грасово Одесской области. В почетном карауле стояли все его боевые друзья. Не было лишь Пещерякова, Совесть терзала его душу не только за капитана Горбунова, но еще и за своего ведомого лейтенанта Валентина Бегуна, которого ранее он потерял, уклоняясь от огня противника.

Всем было ясно, что причина гибели Горбунова и Бегуна – трусость Пещерякова. Такое у нас не прощалось.

Состоялось заседание выездного суда военного трибунала. Первое в моей жизни. Мне поручили выступить на нем общественным обвинителем.

Наверное, мои слова, высказанные от имени всех однополчан, били Пещерякова больше, чем сам приговор. Мы отказывали ему в доверии. Он отступил от военной присяги, за его трусость жизнью своей заплатили два летчика.

Военный трибунал приговорил Пещерякова к семи годам лишения свободы, а позже нашли возможным разрешить ему летать в нашем кор-

пусе в качестве стрелка-радиста. В 1947 году случай свел меня с ним в академии, где он был командиром учебного звена. Кровью искупив свою вину, Пещеряков снова заслужил право быть летчиком.

...Пока мы сражались в воздухе, наземные войска вели активную подготовку к новому наступлению.

Недалеко от аэродрома находился полигон. На нем беспрестанно ревели танковые моторы, столбом стояла пыль. Что там происходит? В один из дней мы посетили полигон и увидели тренировку пехотинцев. Автоматчики, пулеметчики, бронебойщики занимали полигонные траншеи, всевозможные хода сообщения, щели, а затем над их головами шли тяжелые танки.

– Бои предстоят тяжелые, мы психологически закаляем молодых солдат, – пояснил нам командир стрелкового батальона.

Это посещение оставило глубокий след в нашем сознании: мы еще раз убедились, насколько тяжел труд «царицы полей», прониклись еще большим стремлением как можно лучше, активнее обеспечивать боевые действия наземных войск.

Чем ближе дело к Ясско-Кишиневской операции, тем больше внимания к нашей подготовке. Сначала – полеты на освоение района предстоящих боевых действий, изучение характера обороны противника. Затем мы приняли участие в учениях. Далее на специальных полигонах отрабатывали наиболее эффективные способы поражения наземных целей.

Впервые в истории советских ВВС силами нашего корпуса было осуществлено сплошное перспективное фотографирование обороны противника на всю оперативную глубину.

Мы вели усиленные разведывательные полеты. Летчики достигали портов Измаил, Тульча, Браилов, Галац, определяли наличие судов, устанавливали их классификацию, облетали железнодорожные узлы, вели наблюдение аа шоссейными дорогами, засекали места сосредоточения войск и техники противника, скопления его резервов.

Неустанно трудились в эти дни инженеры, техники, механики. Особенно хочется отметить инженера полка старшего техника-лейтенанта И. Мякоту, техников-офицеров И. Кошеленко, В. Лебедева, М. Миранцова, Ф. Ники-фирова, Н. Шкатова, механиков сержантов А. Братцева, В. Геренко, А. Дмитриева, ефрейторов Марию Глазунову, Валентину Смолину, Раису Исайкину, красноармейцев И. Варенникова, Анну Корнилкину, Г. Снидо, Веру Сушеву и многих других, чьи золотые руки снаряжали и готовили в полет наши боевые машины.

Нас неоднократно посещали работники политотдела, выступали с лекциями и беседами. Активно работали партийные и комсомольские организации, пропагандисты и агитаторы.

Лейтенант Прожеев использовал любую возможность, чтобы привести с летчиками, техниками, механиками читку газет, прослушивание сводок Совинформбюро. Лучшие из лучших принимались в партию. Такой чести в нашей эскадрилье удостоились Василий Калашонок и Борис Горьков.

Теперь все чаще и чаще заходила речь об интернациональном долге советского воина-патриота, о нашей освободительной миссии. Мы начали

изучать подготовленные политотделом материалы о военно-политическом и экономическом положении Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии.

Невольно думалось: неужели побываем в этих государствах, принесем им освобождение от фашизма?

В эти же дни произошло одно радостное событие: к нам прибыла делегация из города Новомосковска Днепропетровской области, чтобы вручить самолеты, приобретенные на средства трудящихся. Визит не был случаен: наша 295-я Краснознаменная, ордена Кутузова II степени истребительная авиационная дивизия удостоилась в свое время почетного наименования Новомосковская.

И вот на аэродроме выстроились новенькие боевые самолеты с броской надписью на бортах «Новомосковский колхозник».

Машины вручал лучшим из лучших глава делегации – секретарь городского партийного комитета. Воздушные бойцы, удостоившиеся чести летать на подаренных им самолетах, поклялись, что оправдают доверие народа новыми победами в схватках с ненавистным врагом.

Было приятно сознавать, что волна народного патриотического движения, начатого моим земляком – саратовцем Ферапонтом Головатым, докатилась и до нас, принесла нам также необходимые новенькие самолеты-истребители. Мы знали, что до этого такая же партия боевых машин от комсомольцев Дальстроя была вручена 5-му гвардейскому истребительному полку.

... Знали также, что самолеты, построенные на средства трудящихся Запорожской области, были вручены эскадрилье Героя Советского Союза В. И. Попкова, позже награжденного второй Золотой Звездой.

Мы терпеливо ждали своей очереди.

Но не просто ждали, а старались заслужить столь высокую честь своими делами.

Приезд делегации вылился в большой, светлый праздник.

Утро нового дня, связанное с грустным прощанием с гостями, вернуло нас к обычным боевым будням.

Враг пытался беспрестанно штурмовать с воздуха наши позиции. Он вел разведывательные полеты. В небе то и дело завязывались горячие схватки.

К этому времени в полку произошли некоторые существенные перестановки. Командиром 2-й эскадрильи назначили Дмитрия Кравцова, его заместителем – Олега Смирнова. Третью принял старший лейтенант Петр Якубовский – его разведэскадрилью расформировали, он вернулся в свой родной полк.

Прошел слух, что нашего начальника штаба подполковника Н. М. Сергеева забирают в оперативный отдел армии.

Что ж, Николай Михайлович вполне заслуживал такого выдвижения. Он – старый вояка, дрался еще с басмачами, затем окончил Военную академию имени М. В. Фрунзе. Дело свое знал превосходно. Всегда спокойный, уравновешенный, образцово выполнял возложенные на него разнообразные обязанности. Для полка такой начальник штаба был просто кладом, расставаться с ним никому не хотелось. Но слухи подтвердились.

Сергеев от нас ушел, а на его место назначили моего старого знакомого – майора Г. Горнова.

... Наступившее предгрозовое затишье командование дивизии решило использовать для отдыха летного состава. Был организован пятидневный профилакторий. Там я встретился с Валентином Шевыриным – моим бывшим ведомым.

Приятно было узнать, что он стал настоящим воздушным асом, имеет солидное число сбитых вражеских самолетов. Об одном успешно проведенном им бое молва как-то докатилась даже до нас. Он был тогда ведущим четверки, а сражаться пришлось в общей сложности с пятьюдесятью четырьмя Ю-87. Наша четверка сбила шесть вражеских самолетов, и половину из них сразил Шевырин.

В профилактории нам выпала возможность посетить Одессу.

Мы осмотрели все ее достопримечательности, зашли в оперный театр. Там как раз была репетиция. В пустом зрительном зале занимаем места, наслаждаемся пением настоящих певцов. Антракт. Зажигается свет – мы на виду у артистов. Аплодируем им, а они – нам. Приглашают на сцену. Робея, смущаясь, поднимаемся за кулисы. Через пять минут со всеми перезнакомились, был накрыт не очень богатый стол. Мы поднимали тосты за артистов, они – за нас, за наши боевые награды: у меня на гимнастерке сияли три ордена, у Валентина – два.

Так в хорошей, теплой, сердечной компании за кулисами оперного театра завершился мой второй визит в Одессу. Он и остался в памяти как единственное, связанное с коротким отдыхом, приятное воспоминание за всю войну.

...Наступил День Воздушного Флота СССР. В 1942 году я встречал его еще в глубоком тылу. В 1943 году— в чадном небе Курска и Донбасса. И вот теперь – на подступах к нашей государственной границе.

В тот же день поступил боевой приказ нового командующего войсками фронта генерала армии Ф. И. Толбухина.

Он гласил: «Доблестные воины 3-го Украинского фронта! Выполняя наказ Родины, вы неоднократно обращали в позорное бегство ненавистного врага. В прошлых боях за освобождение Украины вы проявили чудеса храбрости и героизма... В тяжелых условиях весенней распутицы нынешнего года вы героически прошли сотни километров, очищая родную советскую землю от фашистских захватчиков. Далеко позади остались Днепр и Буг, Кривой Рог, Никополь, Николаев, Одесса... Но враг еще топчет землю Советской Молдавии и Измаильской области. Они ждут своего освобождения.

Приказываю войскам фронта перейти в решительное наступление...»

На митинге, воодушевленные призывом командования, мы поклялись не щадить врага, самоотверженными действиями вышибить его с нашей земли.

20 августа ровно в 8.00 вздрогнула земля от разрывов тысяч снарядов и бомб, обрушившихся на передний край обороны противника. Почти два часа наши артиллерия и авиация сокрушали гитлеровские оборонительные укрепления.

И началось долгожданное наступление.

На авиаторов легла задача обеспечить наземным войскам надежное прикрытие, завоевать полное и безраздельное господство в воздухе.

В первый же день наша эскадрилья беспрерывно находилась в небе. За Днестром, над молдавскими полями и виноградниками завязывались горячие схватки, у вражеских летчиков было только два выхода – в землю или восвояси. Почувствовав наше превосходство, враг не оказывал активного сопротивления и урона нам не причинял. И только один нелепый случай привел к гибели Николая Панкова. Случилось это 20 августа, как раз после артиллерийской и авиационной подготовки, густая пыль от которой поднялась на высоту до одного километра. Кирилюк в паре с Панковым пошли в это время на штурмовку. Три захода сделали удачно, а на четвертом неожиданно для себя вскочили в непроницаемое пыльное облако. Кирилюк выбрался из него, а Панков не смог. Позже на этом месте нашли разбившийся Ла-5 и обгоревшего до неузнаваемости летчика. Трудно сказать, что случилось с Панковым. Одно ясно: он сложил свою голову в бою.

Да, первый день Ясско-Кишиневской операций принес нам наряду с новыми победами и траур. Все успели полюбить молодого веселого москвича Колю Панкова, но теперь его не было с нами.

А события между тем развивались.

Опомнившись, враг стал оказывать ожесточенное сопротивление. 13-я танковая дивизия гитлеровцев под молдавским селом Ермоклия предпримет одну за другой бешеные контратаки. Мы пойдем на штурмовку бронированной лавины. Истребители сделают свое дело, помогут пехотинцам устоять против злобного натиска фашистов. Но им, пехотинцам, победа достанется дорогой ценой.

После войны в селе Ермоклия памятник увековечит имена всех воинов, погибших за это село, и славные подвиги Героев Советского Союза А. И. Гусева, К. И. Гуренко, И. П. Маслова. Александр Гусев и Кузьма Гуренко вместе с другими воинами грудью встретили гитлеровские танки. Когда горело уже несколько машин, а отбиваться было нечем, поднялся из окопа с последней гранатой в руке Гусев и бросился под танк. За ним – Гуренко.

А рядом танкист Илья Маслов таранил вражескую машину, Все трое погибли, но силой своего неукротимого духа заставили фашистов отступить.

У этого подвига прекрасное продолжение.

Молодые колхозники села Ермоклии служат теперь в тех самых частях, в которые навечно зачислены погибшие герои. В самой Ермоклии есть улицы Гусева, Гуренко и Маслова.

Молдавия высоко ценит подвиги своих освободителей. Мне было приятно узнать, что документалисты студии «Молдова-фильм» сняли картину «Дочь Волги и Днестра» – об уроженке города Вольска, отважной летчице одного из истребительных полков, действовавших на 3-м Украинском фронте,-Марии Кулькиной. В дни Ясско-Кишиневской операции она вступила над Днестром в неравный бой с группой «мессеров» и геройски погибла. Мы тогда, мало что знали об этой славной дочери России. И вот теперь экран возродил ее жизнь...

...Наступление продолжалось, войска фронта прорвали оборону противника, О том, как действовала в это время авиация, красноречиво свидетельствует следующее показание одного из немецких военнопленных: «Когда наш батальон занял исходное положение в районе Ермоклии и танки двинулись в атаку, на нас обрушились русские самолеты, вывели из строя много людей и боевой техники, практически рассеяли наш батальон, он перестал существовать как таковой».

Немцы предпринимали отчаянные попытки как-то выправить положение. 22 августа они усилили свою авиацию за счет каких-то ресурсов. В воздухе увеличилось число «фоккеров», «мессеров», «юнкерсов». Следовательно, и нам работы прибавилось. Командир 2-й эскадрильи Дмитрий Кравцов, будучи ведущим четверки, столкнулся с большой группой ФВ-190. Он не только не дал им отбомбиться, но лично сам сразил двоих меткими очередями.

Сильно не повезло немецкому бомбардировочному полку на аэродроме в Лейпциге. Он только подготовился к нанесению удара по нашим наступающим войскам, как подвергся внезапной интенсивной штурмовке группой Ил-2, ведомой старшим лейтенантом Александром Шониным. Фашистский аэродром со всей своей техникой был безнадежно выведен из строя.

В эти же дни прославился своими точными штурмовыми ударами по вражеским эшелонам на сильно защищенном средствами ПВО Кишиневском железнодорожном узле 23-летний уроженец деревни Мартыново на Перм-щине Григорий Сивков. Ничто не могло остановить его на пути к цели, помешать выполнить боевую задачу. Впоследствии Григорий Флегонтович станет дважды Героем Советского Союза.

Наше господство в воздухе безраздельно.

Не стоит на месте и полковая жизнь. В это время происходят непонятные перемены в нашем руководстве – майора Н. Краснова переводят на ту же самую должность в 116-й полк. Почему? Толком никто не может объяснить. Но главное вот в чем: Онуфриенко не срабатывается с Горновым, последний слишком властолюбив, ему так и хочется подменить командира, взять все в свои руки. Зато Краснов и Онуфриенко – настоящие боевые побратимы, способные отлично руководить боевым полком.

– Перевод Краснова – дело рук Горнова, – пришли все к заключению. [176]

С появлением Горнова у нас то и дело стали происходить всевозможные трудно объяснимые явления. То пойдет какой-то слушок о ком-либо из командиров, то кого-то своевременно не представят к очередному воинскому званию. Пойдешь к Горнову – он ссылается то на одного, то на другого.

Все это раздражало, вносило в нашу жизнь нервозность. Только через год – весной 1945 года станет все ясно. Время, как пленка, проявляет все.

Итак, вместо Краснова пришел к нам майор И. Петров. Он в первом же бою, встретившись с десятью ФВ-190, сбил двух из них. Ясно: воевать умеет. А будет ли таким же надежным помощником Онуфриенко, каким был Николай Краснов?

...Третий день Ясско-Кишиневской операции. Непрерывные взлеты и посадки. Меня с трудом дождался новый молодой летчик. Я сразу узнал его – Алексей Чебаков, адъютант генерала О. В. Толстикова.

Его появление удивило меня.

– Ты что, летчиком стал? – спросил я.

– Надоело быть адъютантом, долго просил генерала, наконец он отпустил меня на учебу...

– Значит, понял, где тебе быть важнее?

– К настоящему делу потянуло...

– Сейчас дадим тебе самолет, посмотрим, как ты взлетаешь и садишься, а потом решим, что делать дальше.

К сожалению, со взлетом и посадкой у него не ладилось. В воздухе он держался не совсем уверенно. Не могло быть и речи о том, чтобы сразу бросить его в круговерть фронтового молдавского неба.

Высказав все это Чебакову, я тут же с Василием Калашонком отправился к Днестру. Проштурмовали танковую колонну противника, а потом смотрим – на горизонте два «мессера». Честно говоря, я уже соскучился по ним – что-то в последние дни не попадались они мне на глаза.

Даем газ – и к «мессерам». Вот уже нужная дистанция... Целюсь в ведомого, но тот быстро уходит. Передаю Калашонку:

– Займись ведомым, я атакую ведущего. Калашонок погнался за ведомым. Мы с «мессером» остались вдвоем. Неужели струсит, не примет боя? Вижу – [177] уходит с набором высоты. Нет, не тот уже фон-барон пошел, вышибли из него гонористый арийский дух.

Увеличиваю скорость, вот-вот настигну фашиста, а он возьми да и юркни в облака.

Я тоже оказался в них. И тут произошло нечто невероятное: мою машину резко, как на сверхскоростном лифте, понесло вверх, потом точно так же бросило вниз, словно в глубокий колодец. В ушах гудит, от фонаря кабины во все стороны летят искры.

И тут я сообразил, что попал в грозовое облако. Ну, держись, брат! От волнения почувствовал сухость во рту. Ведь я абсолютно беспомощен, моя жизнь всецело в руках грозной слепой стихии. Можно сгореть, взорваться, камнем полететь вниз.

Лучше встретиться с десятком «мессеров», чем пережить такое. В самом тяжелом бою ты сам себе хозяин, а тут – всецело во власти случая.

Мой истребитель – как щепка в море. Он совершенно не повинуется. Я приготовился к самому худшему. Но судьба и на этот раз оказалась благосклонной ко мне. На высоте полутора тысяч метров машина выскочила из облака. Опомнившись, я тут же вывел ее в горизонтальный полет, огляделся и ужаснулся: капот весь во вмятинах, побиты рули, элероны. Крепко поработал град.

С той поры я опасаюсь кучево-дождевых облаков, всегда обхожу их стороной.

На аэродроме меня с распростертыми объятиями встречает Калашонок. Он сразил своего «мессера», видел, как я вскочил в грозовые облака, а куда потом делся – не мог понять.

Пока механики и техники ремонтировали мой Ла-5, пришло распоряжение подавить огонь неприятельской артиллерийской батареи.

Четверкой – Кирилюк, Калашонок, Горьков и я – вылетаем в указанный район. Видим: батарея действительно ведет непрерывный огонь по нашим наступающим подразделениям. С ходу наносим штурмовой удар. Батарея стрельбу прекращает. Отходим в сторону – снова открывает огонь. Все-таки надо заставить ее замолчать. Становимся в круг, ходим над батареей, постреливаем, экономя снаряды, а фашисты в щелях отсиживаются. Тут срабатывает психологический момент; самолеты над головой, [178] – значит, надо спасаться. А нашим пехотинцам это на руку – мы облегчили им продвижение вперед.

С нашей легкой руки такой метод блокировки вражеской артиллерии авиацией распространился по всей армии.

В конце августа наши войска вошли в Кишинев. Большая и сильная группировка противника оказалась в железном кольце. Продолжая громить врага, исключительное боевое мастерство проявили штурмовики, ведомые Героем Советского Союза капитаном Н. Н. Дьяконовым, и истребители, возглавляемые ставшим уже Героем Советского Союза А. И. Колдуновым.

Наш полк в это время перебазировался на полевой аэродром Манзырь. Именно здесь за несколько дней до нашего прилета погиб, повторив подвиг Николая Гастелло, командир эскадрильи штурмовиков Герой Советского Союза П. Зубко. Не желая сдаваться в плен, отважный летчик направил горящую машину прямо на фашистскую артиллерийскую батарею.

Манзырь – это уже Молдавия. Местное население буквально засыпало нас цветами. Мы, летчики, почти не бывали на земле, встречи наши с местными жителями были короткими, но радостными и сердечными.

Семь дней боев – и такой успех! Враг откатывается на запад, открывая нам дорогу на Балканы.

Государственная граница СССР восстановлена.

От нее начинается наш путь через Румынию, Болгарию, Югославию. И надо его пройти...

7. 3. Из книги В. А. Мацуленко «Удар с Днестровского плацдарма». (Мацуленко В. А. Удар с Днестровского плацдарма. Наступление 37-й армии 3-го Украинского фронта в августе 1944 года. М., Воениздат, 1961).

Стр. 40-42. Планирование авиационного обеспечения.

По плану штаба фронта для поддержки наступления войск 37-й армии выделялась 306-я штурмовая авиационная дивизия и 295-я истребительная авиационная дивизия, входившие в состав 17-й воздушной армий.

В период подготовки операции авиация должна была:

– прикрыть группировку войск армии в районе Суклея, Кицканы, Фантына-Маскуй, Слободзея Русская, а также переправы через р. Днестр методом дежурства истребителей на передовых аэродромах;

– вести разведку в полосе армии в направлениях: Каушаны, Чимишлия, Хуши, Ермоклия, Манзырь, Комрат, Леово, Каушаны, Кайнари, Лопушна;

– произвести контрольное фотографирование отдельных объектов



Генерал-лейтенант, профессор Мацуленко Виктор Антонович

полосы обороны противника по заданию штаба армии.

На первом этапе операции для поддерживающей авиации ставились следующие задачи:

– уничтожить, путем штурмовых действий живую силу и технику противника в районе Плоп-Штубей, юго-восточной части Кирнацень, рощи юго-восточнее Кирнацень, Виноградное хозяйство;

– подавить артиллерийские батареи противника в районе Кирнацень, Каушаны-Векь, Ермоклия, Поляска;

– нанести удар по штабам и узлам связи противника в Ермоклия, Волонтировка, Кайнари.

В течение всего первого этапа операции над полем боя должны были непрерывно действовать группы по 8 – 12 штурмовиков с задачей препятствовать подходу резервов противника из района Каушаны-Ноуй, Опач, Манзырь.

На втором этапе операции авиация должна была:

– обеспечить ввод в прорыв 7-го механизированного корпуса;

– прикрыть истребителями и обеспечить непосредственной поддержкой продвижение 7-го механизированного корпуса в глубине обороны противника в направлении Токуз, Чимишлия, Лопушна до выхода его в район Чимишлия, Петрешть, Батырь;

– уничтожать подходящие резервы и отходящие колонны противника в направлениях Салкуца, Опач, Токуз, Чимишлия, Манзырь;

– уничтожать методом свободной охоты резервы и штабные машины противника;

– вести разведку в полосе армии до р. Прут по заявкам штаба армии.

Боевое напряжение авиации предусматривалось следующее. В первый день наступления планировалось совершить истребителями 450 самолето-вылетов, а штурмовиками – 380 самолето-вылетов. Во второй день операции как для истребителей, так и для штурмовиков было запланировано по 300 самолето-вылетов.

Мацуленко Виктор Антонович – генерал-лейтенант, профессор, доктор исторических наук, Институт военной истории министерства обороны СССР, главный редактор Военно-исторического журнала.



Платонов Николай Евгеньевич - 306-я штурмовая авиационная дивизия

7.4. Платонов Н. Е. «Эскадрилья героев». Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Платонов Н.Е. Эскадрилья героев – М., Воениздат, 1962, с. 3-6, 15-28.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/platonov_ne/index.html

Слагаемые успеха.

Сплоченный коллектив 2-й эскадрильи вместе со всем личным составом 951-го штурмового авиационного полка прошел большой боевой путь. Выполняя свой воинский долг перед Родиной, летчики и техники, воздушные стрелки и механики внесли и свою лепту в историческую победу советского народа над немецко-фашистскими захватчиками.

Началось...

День 20 августа 1944 года надолго запомнился всему личному составу 951-го штурмового авиационного полка и его 2-й эскадрильи. Как только солнце поднялось и разогнало предутренний туман, полк был выстроен на окраине аэродрома. Из штаба вынесли святыню части – боевое Красное знамя. Легкий ветер развевал его, и золотом на кумаче горели слова «За нашу Советскую Родину!». Знамя нес командир 1-й эскадрильи Герой Советского Союза майор Петр Зубко. Строй замер по команде «Под Знамя, смирно!». В торжественной тишине раздались слова заместителя командира полка по политической части майора П. И. Иванова:

– Товарищи! Сегодня у нас торжественный день – войска Третьего Украинского фронта совместно со Вторым Украинским фронтом перешли в решительное наступление, чтобы разгромить немецко-фашистские войска в Молдавии, Румынии, Болгарии. В наступательных действиях участвует и наш полк. Умножим славу нашей Советской Армии, будем беспощадно громить врага с воздуха, с честью выполним свой воинский и интернациональный долг!

Первый день наступления всегда самый волнующий. И у бывалых воинов, не говоря уже о молодежи, усиленно бьется сердце. Все готово к вылету. На командном пункте и в экипажах единое нетерпеливое желание – скорее в полет. Уже известно, что наши наземные части прорвали глубоко эшелонированную оборону противника и продвигаются в юго-западном направлении. Задача полка и эскадрильи – по первому сигналу вылететь туда, где пехота встретит наиболее упорное сопротивление, и ударами с воздуха помочь ей сломить врага. По «готовности № 1» экипажи не отходят от самолетов. Все машины полностью заправлены горючим, наготове вооружение.

Первое боевое задание сформулировано коротко: «Штурмовикам в районе деревни Манзырь уничтожить артиллерийские и минометные батареи

и танковый заслон противника, мешающие продвижению наших войск».

Вышестоящий штаб предупредил, что над полем боя стоит сильная дымка, видимость ограниченная, особенно с восточной стороны.

Как в такой метеообстановке быстрее отыскать цели и лучше нанести по ним удар?

Кто-то из летчиков подсказал:

– Выгоднее начать поиск батарей и танков не как обычно, заходя со стороны наших войск, а с территории, занятой противником, с его тыла, где погода несколько лучше.

Предложение летчика было учтено при разработке плана удара, в частности маршрута полета к цели и выбора контрольных ориентиров для выхода на нее.

Прозвучала команда «По самолетам!». Прошли считанные минуты, и вся эскадрилья в боевом порядке шестерок, построенных в правый пеленг, летела к цели. В расчетное время «илы» вышли на заранее намеченный ориентир и с тыла атаковали артиллерийские позиции врага, расположенные на южной окраине деревни Манзырь. Атака была совершенно неожиданной для гитлеровцев. Лишь на втором заходе вражеские зенитчики спохватились и повели яростный огонь. Чтобы сбить им прицел, эскадрилья быстро перестроилась и приняла боевой порядок «правый круг» из одиночных самолетов.

Вторая атака оказалась такой же успешной, как и первая. С воздуха было видно, как беспорядочно металась около своих орудий прислуга. Убегая от бомб, фашистские артиллеристы, как правило, попадали под пулеметно-пушечный огонь штурмовиков. Над позициями врага стоял сплошной дым от рвущихся боеприпасов. Он мешал летчикам точно прицеливаться. Некоторые начали было в поисках целей снижаться до бреющего полета. Пришлось предупредить по радио, что такой риск не нужен, он ведет лишь к неоправданным потерям. Очень хорошо действовали над полем боя наши «юнцы» Алексей Логвиненко и Михаил Рыбак. Они атаковали врага расчетливо, хладнокровно, точно. Даже не верилось, что удар наносят не умудренные опытом воины.

Сброшены последние бомбы. В снарядных ящиках остался только неприкосновенный запас патронов на случай встречи с истребителями противника. Эскадрилья уходит от цели. На смену уже пришла другая группа штурмовиков.

Итоги боевого вылета радовали. Все летчики, в том числе и молодые, успешно справились с первой серьезной боевой задачей. В условиях плохой видимости в районе цели и сильного зенитного огня они умело атаковывали цели, совершали, хотя и не без ошибок, соответствующий противозенитный маневр.

Особенно уверенно и хорошо действовал комсомолец Павел Маракулин. Молодой летчик в боевом вылете строго выдерживал заданные дистанции и интервалы как при полете по маршруту, так и в районе цели, своевременно выполнял все команды ведущего. Строгое выдерживание курса при прицеливании обеспечило точное попадание бомб на позицию фашистской батареи. Успехи младшего лейтенанта отметил сам командир

полка перед строем личного состава. Товарищи тепло поздравили Маракулина с первым поощрением за боевой вылет, комсомольцы посвятили ему специальный боевой листок.

При подведении итогов полета говорили, разумеется, не только об успехах. Детальному разбору были подвергнуты все просчеты и ошибки, допущенные некоторыми летчиками. В частности, младшему лейтенанту Погудину было указано на недостаточную осмотрительность при выруливании на старт. Его «ил» попал колесом в яму и чуть не поломал шасси. Личный состав эскадрильи буквально на руках вынес машину на ровное место. На старте, ожидая очереди на взлет, Погудин резко убрал газ, и на его самолете заглох двигатель. Хорошо, что техники быстро доставили баллон со сжатым воздухом, помогли запустить мотор, и время взлета было выдержано, Естественно, что летчика научили правильно выруливать на старт, грамотно эксплуатировать мотор перед взлетом. В дальнейшем Погудин никогда не повторял подобных ошибок.

В конце дня на аэродроме было получено сообщение, что удары штурмовиков в первый день наступления помогли нашей пехоте быстро преодолеть упорное сопротивление противника и прорвать его глубоко эшелонированную оборону на правом берегу Днестра. За это летчики получили благодарность от командования наземных войск. Но радость победы была омрачена тяжелой утратой: в тот же день, 20 августа 1944 года, погиб Герой Советского Союза майор Петр Наумович Зубко, которого все летчики еще утром видели со святыней части – полковым Знаменем.

Группа, которую вел в бой майор Зубко, тоже действовала по танкам, артиллерийским и минометным батареям, расположенным в районе деревни Манзырь. Обнаружив цели, ведущий скомандовал по радио: «За мной в атаку» – и первым ввел штурмовик в пикирование. Летчики последовали примеру командира. Бомбы ложились точно, сметая с лица земли вражеские орудия, пулеметы. Гитлеровцы мобилизовали все огневые средства для отражения атаки с воздуха. По штурмовикам стреляли из зенитных орудий и пулеметов, ручных пулеметов и даже из минометов. Но этот огневой шквал не испугал Петра Зубко и его ведомых. Они снова и снова наносили по врагу точные удары. Во время очередной атаки в самолет ведущего попал зенитный снаряд. Штурмовик загорелся. Летчик попытался сбить пламя, пикируя до самой земли, не прекращая при этом вести огонь по гитлеровцам. К сожалению, сбить пламя не удалось. Огонь разгорелся, охватил кабину. Можно было отвернуть в сторону и посадить горящий самолет. Но это означало неизбежный плен. Петр Зубко избрал другое решение. Он направил свой охваченный пламенем «ил» прямо на батарею шестиствольных минометов и таранным ударом уничтожил ее вместе с расчетом.

Так геройски погиб Герой Советского Союза Петр Наумович Зубко, любимец всего полка.

Молодые летчики эскадрильи попросили рассказать о П. Н. Зубко. Я поведал им все, что знал об этом замечательном летчике-коммунисте, призвал их служить Родине так, как служил Петр Зубко.

Цель – переправы.

В любом учебнике по тактике авиации можно прочесть, что поражение с воздуха переправ через водные рубежи является одной из наиболее сложных задач. Мосты – цель узкая, попасть в нее очень трудно, а падение бомб в районе цели эффекта не приносит. Добиться же прямого попадания мешают мощные средства ПВО, которые всегда прикрывают переправы.

Именно разрушение переправ стало основной задачей 2-й эскадрильи 951-го штурмового авиаполка в период Ясско-Кишиневской операции.

Противник, стремясь вырваться из окружения, стал отводить свои войска за р. Прут. Ударами по переправам немецко-фашистских войск надо было не дать врагу возможности вырваться из окружения. Конечно, эти удары наносили и многие другие части бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации 2-го и 3-го Украинских фронтов.

Первый вылет 2-я эскадрилья совершила 22 августа. Цель – переправа в районе города Леово, являвшегося в то время ключевым опорным пунктом противника на р. Прут. Эскадрилья летела в колонне шестерок в правом пеленге пар. Это обеспечивало надежное огневое взаимодействие в группах на случай встречи с воздушным противником. Над целью замыкающим парам в шестерках ставилась задача подавлять и уничтожать зенитные огневые точки противника. Полет происходил над пересеченной местностью, профиль его менялся. Прижимаясь к земле, штурмовики скрытно приблизились к объекту атаки, избегнув встреч с вражескими истребителями. Это было очень важно, ибо истребительного прикрытия эскадрилья не имела.

Первую атаку удалось выполнить, практически не встретив серьезного противодействия ни зенитных средств, ни истребителей. Это несколько притупило бдительность летчиков и воздушных стрелков. Они все внимание сконцентрировали на бомбометании по переправе и обстреле врага из пулеметов. Пришлось предупредить экипажи, чтобы они вели себя осмотрительнее. Предупреждение оказалось своевременным. Буквально через две минуты воздушный стрелок ведущей машины доложил, что четверка истребителей противника приближается к переправе.

Летчикам дана команда: – «Орлы», «Орлы», сократить дистанцию, быть внимательнее. В воздухе истребители противника!

Боевой порядок «левый круг» самолетов тут же стал более сомкнутым. Летчики изготовились к встрече с воздушным противником, но их главное внимание по-прежнему приковывала переправа. Уже сделано по четыре захода, а она, как завороженная, цела и невредима. Наши бомбы рвались рядом, поднимая фонтаны воды. Но, ни одна «сотка» прямо в цель не попала. На самолетах группы почти не осталось бомб. Ввел свой «ил» в пике, чтобы сбросить последнюю «сотку» Иван Примакин. В это же мгновение на его штурмовик напал «мессершмитт». Воздушный стрелок «ила» встретил врага длинной очередью крупнокалиберного пулемета. Примакин прицелился очень тщательно. Сброшенная им бомба легла исключительно точно. После ее взрыва вниз по реке поплыли понтоны, доски. Наконец-то удалось «расколдовать» эту переправу.

Задание выполнено, можно возвращаться на свой аэродром. Следует перестроить боевой порядок группы, но делать это рискованно – вражеские истребители висят над эскадрильей. Летчики, используя опыт подобных боев, отходят от цели, не изменяя прежнего боевого порядка «круг», а лишь растянув его в «эллипс». Чтобы быстрее оторваться от истребителей, ведущий подал по радио команду: «Перейти на малую высоту!» Теперь фашистские зенитчики уже не опасны – штурмовики вышли из зоны их огня и стали активнее обороняться от истребителей. Дружным огнем воздушные стрелки и летчики один «мессершмитт» подбили. Оставшиеся стали атаковать с опаской. Последовала команда перестроиться в колонну. Все летчики быстро и точно выполнили маневр. Вскоре «илы» уже шли в колонне двух шестерок и на бреющем полете, используя для маскировок леса и лощины, легко оторвались от истребителей.

Право первым совершить посадку было предоставлено лейтенанту Гладких, так как во время боя воздушный стрелок его самолета сержант Георгий Лисицин был ранен в голову и плечо. После оказания ему первой помощи сержант долго упрашивал, чтобы его не отправляли в госпиталь, а оставили в эскадрилье.

По заведенному правилу в эскадрилье был проведен тщательный разбор и этого полета – разборы были одной из действенных форм учебы, быстрой передачи опыта и предупреждения ошибок. Отметив положительное, выступавшие подвергли товарищеской критике летчиков Одноценова и Погудина. На самолете Одноценова оказался разорванным ствол правой пушки. Летчик старался уверить старшего техника эскадрильи по вооружению Данилу Олифиренко, что это результат попадания в ствол зенитного снаряда противника.

– На войне, конечно, всякое бывает, – ответил ему Олифиренко. – Но случая, о котором вы докладываете, в этом полете не было. Ствол разорвало потому, что при стрельбе вы перегрели пушку. Вот даже следы окалины остались.

Примерно такого же характера ошибку допустил и летчик Погудин. Он настолько форсировал двигатель в полете, что сжег все горючее и после приземления не смог дорулить до стоянки-капонира. Из критики, которой подверглись на разборе, а затем и в боевом листке лейтенанты Одноценов и Погудин, сделали выводы и остальные летчики. Все стали внимательнее относиться к эксплуатации техники в воздухе, старались точнее соблюдать требования инструкции.

Пока шел разбор, техники, механики, мотористы и оружейники успели закончить подготовку самолетов к предстоящему на следующее утро боевому вылету. Это оказалось очень кстати. В эскадрилью неожиданно приехал командир полка. Он сообщил, что гитлеровцы снова навели переправы севернее города Леово. Нужно разбить их, чтобы враг не смог вывести свои части из окружения и уйти на западный берег Прута.

– Сейчас дорога каждая минута. Поэтому вылетать нужно немедленно. Чем скорее мы разобьем вновь наведенные переправы, тем больше гитлеровцев останется в кишиневском «котле», – закончил командир полка.

Задача была предельно ясна. Смущал лишь один вопрос: как молодежь, ни разу не летавшая на Ил-2, в темное время суток справится с полетом на обратном пути, когда наступит полная темнота, и особенно с посадкой. Ведь выполнять ее придется не на стационарном, а на полевом аэродроме, не имеющем никакого оборудования для ночной посадки. Командир полка, видимо, предвидел эти вопросы. Он сообщил, что на аэродроме будут разложены костры в форме буквы «Т», которые послужат ориентиром для привода самолетов на свой аэродром и осветят место приземления. Кроме старых, бывалых летчиков, в боевой полет пошли в качестве ведомых Иван Примакин, Герман Одноценов и Михаил Рыбак – наиболее подготовленные летчики из всего молодого пополнения, которое прибыло в полк.

Быстрый вылет позволил еще засветло долететь до города Леово, севернее которого были обнаружены две новые переправы. Одну – северную – уже «обрабатывала» группа штурмовиков соседнего полка. Удары «илы» наносили из боевого порядка «левый круг» одиночных самолетов.

Ведущий, оценив обстановку, подал по радио команду приготовиться к атаке южной переправы и перевел свой самолет в крутое планирование. Не успела группа закончить первую атаку, которая выполнялась под углом 25-30° с высоты 800 метров, как переправа исчезла. Что такое? Ведь прямых попаданий не было. Некоторые летчики не успели сбросить даже по одной бомбе.

Быстрее всех нашел ответ заместитель командира эскадрильи Головко.

– Немцы развели переправу, – доложил он ведущему.

Действительно, при внимательном просмотре берегов можно было без труда обнаружить приткнувшиеся к ним покрытые деревянным настилом понтоны. Сразу ведомым последовал приказ: – Наносить удар по понтонам, уничтожать только что переправившуюся технику.

Вспомнился случай с атакой немецкой переправы в нижнем течении Днепра. Нам, группе штурмовиков, вылетавших для удара, точно указали место, где наведен мост. Однако никаких его признаков обнаружить не удалось. Внимание ведущего привлекли два черных пятна посредине реки. Снизившись, он установил, что это ползут, прямо по воде, немецкие танки.

«Что за чертовщина? – подумал ведущий. – Неужели такие крупные амфибии появились?» Тщательно прицелившись, он сбросил две 100-килограммовые бомбы. После их взрыва танки медленно погрузились в воду, а на поверхность реки всплыли остатки понтонов, бревна, доски. Стало ясно, что немцы в целях маскировки просто притопили понтонный мост...

«Илы» вновь пошли в атаку. Гитлеровцы до предела усилили зенитный огонь. Шапки разрывов возникали впереди, сзади, слева, справа от самолетов. Но, ни один летчик не отвернул от цели. Вскоре по воде поплыли разбитые понтоны, на земле горели танки и автомашины.

Боеприпасы подходили к концу. Быстро приближалась темнота. Пора домой. И как раз в это время «помощник по ПВО» стрелок Миньков доложил:

– Товарищ командир, сверху сзади два истребителя противника.

Ведущий передал по радио ведомым: – Истребители противника! Сократите дистанции, будьте внимательны! Переходим на бреющий, идем домой...

«Мессершмитты» ринулись на чуть приотставший штурмовик Германа Одноценова. Не сразу увидел противника летчик. Прозевал опасность и воздушный стрелок, увлекшийся стрельбой по наземным целям. На выручку зазевавшемуся экипажу пришлось идти ведущему группы. Резко развернув самолет в сторону противника, он прервал их атаку. В дальнейшем летчики и воздушные стрелки были уже настороже и довольно легко пресекали все попытки врага атаковать группу.

Штурмовики летели на восток, где уже наступала ночь. Было видно, как из патрубков двигателей вылетали огненные выхлопы. Но вот на темной земле показались яркие желтые пятна. Это были костры, зажженные на аэродроме. Они были выложены в форме буквы «Т». Самолеты начали заходить на посадку. Немало поволновались в эти минуты и те, кто находился в воздухе, и те, кто встречал «илы» на земле. К счастью, первый ночной вылет эскадрильи прошел успешно. Все летчики, в том числе молодежь, хорошо произвели посадку. Экзамен был выдержан с честью...

Нанося перед боевым вылетом на свои карты обстановку на фронте, летчики видели, как стремительно наступали советские войска. Линия фронта с каждым днем отодвигалась все дальше на запад. Многие населенные пункты, за которые цеплялись гитлеровцы и где их сегодня штурмовали с воздуха, завтра оказывались уже довольно глубоко в тылу. Скромно, по-фронтовому отметила эскадрилья освобождение Кишинева, занятие Ясс, позади остался Днестр. Но боевая нагрузка штурмовиков не снизилась. Нужно было, как и прежде, активно помогать нашей славной пехоте добивать остатки немецко-фашистской группировки «Южная Украина». Успешно выполнив задания по разрушению вражеских переправ, 2-я эскадрилья вновь перенесла свои действия «на сушу». Скопления вражеских войск в населенных пунктах, лесах, горах и на дорогах, их танки, артиллерия и минометы на поле боя опять стали основными объектами ударов штурмовиков.

Воздушные разведчики, возглавляемые командиром эскадрильи капитаном Якубовским, доложили, что около населенного пункта Кайнари движется большая колонна немцев. Эскадрилье уже не раз приходилось летать по «адресам», которые давали воздушные разведчики, и надо сказать, что они никогда не ошибались в определении характера и места целей.

Однако, пока разведдонесение от корпуса дошло в виде боевой задачи до эскадрильи, прошло некоторое время. Вражеская колонна, естественно, находилась уже не там, где ее обнаружили воздушные разведчики. Предстояло отыскать колонну на местности, изобилующей глубокими оврагами и лощинами, среди садов и виноградников. Осложняла поиск сильная дымка, о которой сообщали разведчики.

Для удара по колонне была выделена группа штурмовиков. Ее повел в бой заместитель командира эскадрильи Павел Головко. Чтобы добиться внезапности первого удара, ведущий сразу после взлета и сбора уменьшил

высоту. Близ железнодорожной станции Раздельная штурмовиков встретили истребители прикрытия. Они уже знали о замысле Головко и тоже снизились до бреющего полета, заняв свое место в общем боевом порядке. Он выглядел так: «илы» следовали в строю правого пеленга звеньев, разомкнутых в глубину на дистанцию 250-300 метров и с интервалом 25-50 метров. Пары истребителей летели на флангах, имея превышение над «илами» в 25-50 метров, а интервал 100-150 метров. Такой боевой порядок обеспечивал штурмовикам и истребителям свободу маневра на маршруте, внезапный выход на цель и ее атаку. Недостаток такого боевого порядка состоял в том, что при полете на малой высоте отыскать маскирующуюся в складках пересеченной местности колонну было очень трудно. Ведущий знал об этом, но увеличивать высоту не стал, чтобы не дать врагу первому обнаружить советские самолеты.

Миновав линию фронта, группа вышла в район цели. Но, ни один летчик пока не докладывал о том, что он обнаружил колонну, хотя по всем расчетам она уже должна была находиться под самолетами. Врага обнаружили в глубокой долине, когда штурмовики пересекли возвышенность, закрывающую долину с востока. Фашисты были уверены, что при такой дымке советская авиация не обнаружит колонну, и продолжали движение в западном направлении. Оценив обстановку, ведущий подал команду:

– Атаку начинаем с головы колонны.

Набрав 350-400 метров высоты, Головко первым перевел свой самолет в пикирование, нацеливаясь на головные автомашины. Звенья последовали примеру ведущего. С первого захода летчики реактивными снарядами и огнем пулеметов и пушек подожгли несколько автомашин, бронетранспортеров и повозок, двигавшихся в голове колонны. Ее движение застопорилось. «Илы» пошли на второй заход, чтобы ударить по врагу бомбами. Фашисты открыли по самолетам мощный огонь. К «илам» потянулись цветные трассы. Специально выделенные экипажи вступили в бой с зенитными огневыми точками врага и часть из них подавили.

Выполнив команду «Перевести прицелы в положение для бомбометания», летчики довольно удачно сбросили во втором заходе свой бомбовый груз. Число горящих автомашин и бронетранспортеров, разбитых и перевернутых повозок сразу возросло. За вторым последовал третий и четвертый заходы. После бомбометания «илы» с малой высоты уничтожали боевую технику противника, расстреливали его живую силу. Боевой порядок «круг пар», на увеличенных дистанциях и интервалах друг от друга, позволял каждому летчику самостоятельно выбирать цели и уничтожать их.

Истребители прикрытия, подавляя оживавшие зенитные точки врага, помогали штурмовикам громить колонну. Выполнив задание, вся группа благополучно возвратилась на свой аэродром.

Платонов Николай Евгеньевич – Герой Советского Союза, лётчик-штурмовик. На фронте с августа 1943 г. Звание Героя Советского Союза присвоено 2-го августа 1944 г. К концу войны командир эскадрильи. В 1955 окончил Военно-воздушную академию. Начальник кафедры академии, генерал-майор авиации (1978), доктор исторических наук.

2-я эскадрилья 951-го Нижнеднестровского Краснознаменного орде-

на Суворова штурмового авиационного полка начала свой боевой путь в битве под Курском и завершила в Австрии. За героизм, мужество и отвагу весь личный состав эскадрильи удостоился высоких правительственных наград, а шесть ее летчиков – звания Героя Советского Союза.



Трушин Иван Павлович

7.5. Из книги Владимира Трушина «Полёты в бессмертие. Хроника 659-ого истребительного авиационного полка» о своём отце, летчике 288-й истребительной авиадивизии Трушине Иване Павловиче.

Цель проекта – восстановить историческую память о летчиках 659-го истребительного авиационного Галацкого Краснознамённого ордена Кутузова 3 степени полка, героически защитивших нашу Родину и освободивших мир от фашизма на фронтах Великой Отечественной войны 1941-1945 годов.

В ЦАМО находится на хранении 36 архивных дел полка. За всю историю, со дня формирования и до окончания войны найдены имена 352-х военнослужащих полка. Из них погибли, не вернулись в полк с боевого задания 52 человека, в основном – лётчики.

За 1284 дня (8 ноября 1941 – 14 мая 1945) на Калининском, Северо-Западном, Сталинградском, Юго-Западном и 3-м Украинском фронтах Великой Отечественной войны полк совершил 9770 боевых вылетов, сбил 372 самолёта противника.

...Выдалась свободная между боями минута. Групповое фото на память. Лётчики дежурной смены в готовности №1, чтобы выглядеть молодцевато, показать награды, расстегнули комбинезоны, уселись. Подошли оказавшиеся рядом однополчане. Я рассматриваю доставшуюся мне от отца фронтовую фотографию его боевых друзей. Какие же они были молодые и светлые! Это они завоёвывали Победу на фронтах Великой Отечественной войны 1941; 1945 гг., не задумываясь о свершаемом великом подвиге.

На фото сидят слева: Трушин Иван Павлович 1918, Никитин Семён Никитович 1921, неизвестный. Стоят слева: Павловский Илья Михайлович 1923, будущий ГСС, Копиченко Андрей Антонович 1920, Анохин Борис Иванович 1923.

Выписка из наградного листа лейтенанта Трушина Ивана Павловича командира звена 659 ИАП от 17 мая 1944 года:

«Участвуя в Отечественной войне в составе 659 ИАП за период с 14 августа 1943 года по настоящее время лично произвёл 62 успешных боевых вылета на прикрытие наземных войск, сопровождение штурмовиков и разведку. В проведённых воздушных боях сбил лично 1 самолёт противника.

Мужественный, смелый лётчик – истребитель всегда готов на выполнение любого задания командования. Горит желанием скорее разбить ненавистных захватчиков.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, произведённые 62 успешных боевых вылета, сбитый лично 1 самолёт противника, смелость и мужество, проявленное в воздушных боях, достоин правительственной награды – ордена Красное Знамя».

Одним из напряжённых боевых дней Яссо-Кишиневская операция (20 – 29 августа 1944 года) пришёлся на 24 августа. Из Журнала боевых действий 288 ИАД: «…12:00-13:40 4 ЯК, ведущий командир звена ст. лейтенант Трушин, вылетали на сопровождение 8 Б-3. В районе Волонтировка на маршруте к цели на Н=3000м, при переходе слева направо ведомый мл. лейтенант Семикин снизу сзади задел самолёт своего ведущего ст. лейтенанта Трушина и винтом обрубил хвостовое оперенье. На Н=1500мст. лейтенант Трушин выбросился с парашютом, мл. лейтенант Семикин выбросился с парашютом на Н=2000м, оба лётчика приземлились 4-5 км. восточнее Волонтировка.

Выписка из наградного листа ст. лейтенанта Трушина Ивана Павловича командира звена 659 ИАП от 28 августа 1944 года:

«Участвуя в операции по прорыву линии обороны противника в районе нижнего течения р. Днестр, проявил себя мужественным, бесстрашным лётчиком-истребителем неутомимым разведчиком, способным выполнить любое задание, поставленное командованием. В период операции произвёл 14 успешных боевых вылетов на разведку войск противника, из них со штурмовкой – 8, уничтожив до 6 автомашин противника.

За успешное ведение разведки в период операции и добытые при этом важные сведения, произведённые 27 успешных боевых вылетов, из них 14 на разведку войск и аэродромов противника, проведённые 8 штурмовок и уничтожение 6 автомашин противника, достоин правительственной награды- ордена «Красное Знамя».

Фраза из наградного листа – «Неутомимым разведчиком» скрывает факт, собственно, за что именно отец был награждён орденом «Красного Знамени». Из рассказа отца следовало, что, выполняя разведывательный полёт, он обнаружил в одной из балок скопление до 20 немецких танков. Связавшись по рации с командованием и доложив обстановку, он, корректируя огонь артиллерии, сопровождал уничтожение этой группы танков.

https://proza.ru/2020/04/18/1577.

Отрывок из хроники 659-го ИАП «Полёты в бессмертие».

Яссо-Кишиневская операция (20-29 августа 1944 года.

По состоянию на 1 августа 1944 года противник частями 44-ой, 52-ой, 30-го армейских корпусов, входящих в состав 6 армии и 4-го и 3-го армейских корпусов (румын) входящих в состав 3-ей армии, при поддержке частей 47 танкового корпуса (3-ей и 13-ой танковых дивизий) продолжали оборонять занимаемые рубежи.

Перед 3-м Украинским фронтом и левым флангом 2-го Украинского фронта продолжали действовать 4 Воздушный флот Германии (части



Лётчики 659-го иап 288 иад

1 авиакорпуса), румынский авиакорпус и части немецкой оперативной группы «Зюйд-Ост», общим составом до 750-ти боевых самолетов.

Август был насыщен мероприятиями по подготовке к предстоящей операции освобождения Молдавии и переносу боевых действий за границу СССР.

Боевая работа велась в соответствии с заданиями командира дивизии: дежурство экипажей на аэродромах, готовность действовать в дневное и ночное время по прикрытию аэродромного узла дивизии и железнодорожных станций Кучурга и Раздельная, на которые продолжают прибывать наши войска. Полк совершил 16 разведывательных самолётовылетов. Встреч с противником не произошло. Были возобновлены прерванные 20 июля УТП, к 20 августа проведено 125 учебных полётов.

Командир и начальник штаба дивизии изыскали возможность с 3 по 12 августа побывать в доме отдыха 17-ой ВА «Холодная балка».

С лётным составом, кроме плановых полковых занятий, проведены занятия на тему:

– «Методика подготовки молодого лётного состава к боевым действиям и правила ведения полётных документов»;

– «Скрытое управление войсками и пользование переговорными таблицами дивизии»;

– «Организация и действия МК в наступательной операции».

Продолжается подготовка штабов 288 ИАД и 4-го гвардейского мотострелкового корпуса к совместным действиям на поле боя. «На аэродроме Раздельная командование 4 Гв. МК знакомилось с матчастью самолётов и их тактико-техническими данными, состоящими на вооружении 17 ВА».

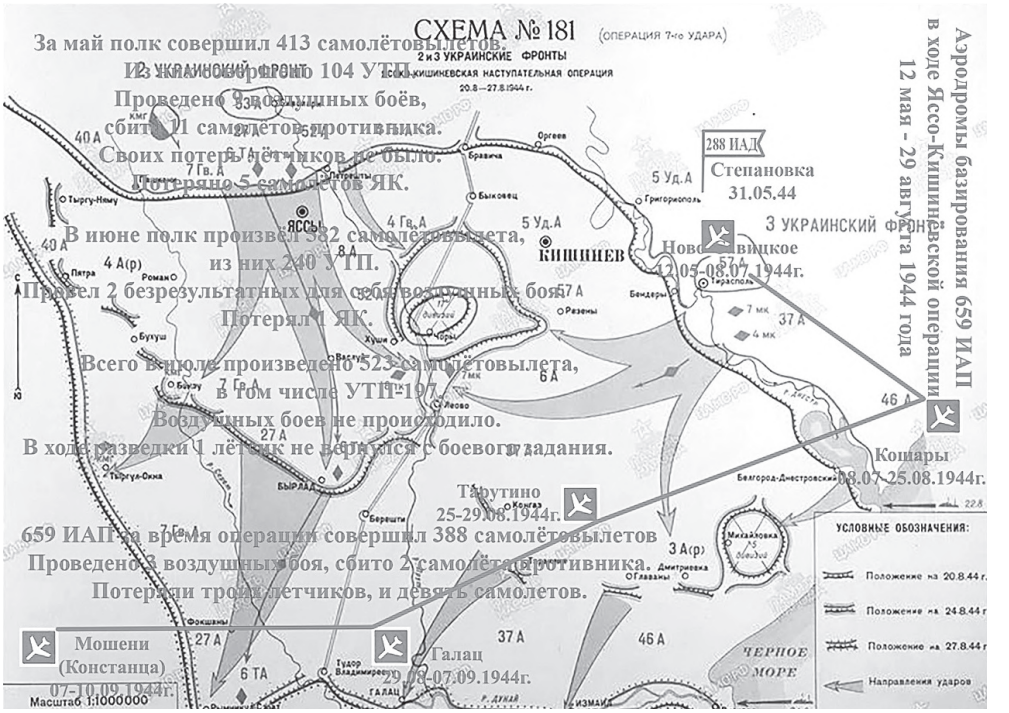
«Командир и начальник штаба дивизии 16 августа выезжали на рекогносцировку местности на участке фронта 46 Армии в районе Чобручи».

17 августа «Проведена дивизионная двухстепенная односторонняя военная игра по скрытому управлению с использованием проводных и радиосредств связи».

18 августа «Командир дивизии провёл проигрыш по плану боевых действий с командирами и начальниками штабов полков».

«Командир и начальник штаба дивизии выезжали в 4 Гв. МК для увязки вопросов взаимодействия в предстоящей наступательной операции».

19 августа оперативная группа дивизии, во главе с заместителем командира дивизии подполковником Каминским выехали на аэродром Ново-Савицкое для организации управления частями дивизии.



Деятельность 659-го иап летом 1944 года

Полки дивизии, которым вменена поддержка с воздуха во время наступательной операции, перебазировались на аэродромы, максимально приближённые к позициям 4-го гвардейского механизированного корпуса, в частности, все авиаэскадрильи 659 ИАП 19 августа собрались на аэродроме Кошары. В дивизии 88 боеготовых экипажей.

Погода в день начала Яссо-Кишиневской наступательной операции выдалась относительно пригодной для полётов: облачность 5-10 баллов, многоярусная, Н=800-2000 метров, временами проходящие дожди, видимость 6-10 км.

Для дивизии в целом и для 659 ИАП, в частности, напряжёнными для операции были первые пять дней. Уже 25 августа после того, как вражеские войска были окружены в районе Котовское, дивизия получила указание: «Прикрытие подвижных групп 7 МК и 4 Гв.МК прекратить».

Из Оперативной сводки штаба 659 ИАП Кошары 23.08.1944 года:

«659 ИАП 38 самолетами ЯК произвел 78 с\в, налет 99.30, из них:

Прикрытие наземных войск 63 с\в, налет 86.45,

Разведка войск противника 10 с\в, налет 12.10,

Спец. Задание 2 с\в, налет 0.10, Учебно-тренировочные полеты 3с\в, налет 0.25.

Штурмовыми действиями уничтожено и повреждено: до 10 автомашин, убито и рассеяно до 10 человек живой силы противника.

Расход боеприпасов ШВАК-2902, ВС-5140.

Свои потери: 2 ЯК, летчики мл. лейтенанты Морозов И. и Локтев не вернулись с боевых заданий.

2 ЯК, летчики мл, л-ты Смирнов и Столяров при посадке на аэродром подломили шасси самолетов, Летчики не пострадали».

Летчик лейтенант Локтев Михаил Иванович. Родился в с. Мыт Пастяковского района Ивановской области в 1919 году. В 1935 году он поступает в Тамбовское лётное училище гражданской авиации.

В Красную Армию попал по отзыву из ГВФ Командующим фронтом генерал-полковником Ватутиным 12.12. 1942 года и назначается пилотом 595-й Отдельной Армейской Авиационной Эскадрильи 12-й армии. Затем исполнял обязанности командира звена. В 659 ИАП с 19.07.1944 года.

Из представления к награждению орденом «Отечественной войны» 2 ст. от 5 ноября 1943 года: «Имеет 180 вылетов с налетом 335 часов. За период работы зимой награжден орденом «Красной звезды». Летом в период наступательных действий Красной Армии выполнял задания по разведке войск противника днем на самолете У-2, разведке своих войск и вручение боевых приказов наступающим частям». Награжден орденами: «Красного Знамени»- 18.07.1943 и «Отечественной войны» 2 ст.- 03.01.1944 г.

Не вернулся с боевого задания при вылете в район Комрат 23.08.1944 года.

Одним из напряжённых боевых дней пришёлся на 24 августа. Из Журнала боевых действий 288 ИАД: «Не вернувшийся с боевого задания 23.08.44 г. лётчик мл. лейтенант Морозов Н. находится в госпитале. Самолёт зажжён в воздухе, лётчик ранен, спасся с парашютом.

8:40-10:00 Н=3500м. 4 ЯК ведущий командир АЭ ст. лейтенант Капиченко, прикрывали наземные войск в районе Комрат, Бороганы, Вишенька. Перед уходом из района прикрытия с Н=1200м до 1000м двумя заходами обстреляли автомашины противника в п. Гонесены, но результатов не наблюдали. На втором заходе на пикировании 4 ЯК с кабрирования были атакованы двумя МЕ-109, которые после первой атаки разворотом ушли в сторону солнца. На обратном маршруте в районе Камрат на Н=700м были атакованы сверху 4-мя МЕ-109. При наборе высоты нашими истребителями 2 МЕ-109 зашли в хвост самолёта мл. лейтенанта Шарандина и с малой дистанции сбили его, лётчик выпрыгнул с парашютом. При отсечении МЕ-109 от мл. лейтенанта Шарандина ст. лейтенант Копиченко атакой снизу сзади, сбил 1 МЕ-109, самолёт противника беспорядочно теряя высоту, упал в 2 км. ю-з Башкалия, подтверждают участники воздушного боя.

12:00-13:40 4 ЯК, ведущий командир звена ст. лейтенант Трушин, вылетали на сопровождение 8 Б-3. В районе Волонтировка на маршруте к цели на Н=3000м, при переходе слева направо ведомый мл. лейтенант Семикин снизу сзади задел самолёт своего ведущего ст. лейтенанта Трушина и винтом обрубил хвостовое оперенье. На Н=1500мст. лейтенант Трушин выбросился с парашютом, мл. лейтенант Семикин выбросился с парашютом на Н=2000м, оба лётчика приземлились 4-5 км. восточнее Волонтировка.

В 13:10 из-за неисправности мат. части возвратился мл. лейтенант Лукин и его ведомый лейтенант Никитин».

659 ИАП за время операции совершил 388 самолётовылетов: на прикрытие наземных войск -233, на сопровождение бомбардировщиков -37, на штурмовку войск противника – 60, произведено 32 самолётовылета на разведку и проведено 3 УТП.

Использован тактический приём гарантированного прикрытия наземных войск с воздуха методом воздушного патрулирования района со сменой патрульных самолётов в воздухе.

Проведено 3 воздушных боя, сбито 2 самолёта противника:

1. Лейтенант Копиченко А.А. 1920, сбил самолёт противника 24.08.44.

2. Капитан Фролов А.П. 1921, сбил самолёт противника 21.08.42.

Потеряли:

1. Мл. лейтенанта Евсеева Бориса Федоровича1923, погиб в воздушном бою 21.08.44.

2. Лейтенанта Локтева Михаила Ивановича1919, не вернулся с боевого задания 23.08.44.

3. Мл. лейтенанта Шарадина Ивана Васильевича 1915, погиб в воздушном бою 24.08.44.

В воздушных боях потеряли 4 самолёта, ещё 5 самолётов были разбиты в результате человеческого фактора.

Младший лейтенант Евсеев Борис Федорович, родился в деревне Ченцово, Можайского района Московской области 14 января 1923 года. Призван Краснопресненским РВК г. Москвы. Член ВКП (б) с 1939 года. Образование: Общее – 7 классов в 1938 году; Военное- Черниговская военная школа пилотов 22.02.1941- 18.10.1943г.г. В Красной Армии с 14 февраля 1941года. Прибыл в полк 08.12.1943г. Погиб воздушном бою 21.08.44.

К исходу 29 августа управление дивизии, 659 и 897 ИАП находились на аэродроме Галац, 866 ИАП – на аэродроме Кишмеле.

Разное. Из Исторического формуляра полка: «Отличившемуся в боях с немецкими захватчиками за освобождение города Галац в составе 288-ой Павлодарской Краснознамённой ордена Суворова дивизии 17 Воздушной армии 3-го Украинского фронта, приказом Верховного Главнокомандующего от 9 сентября 1944 года № 0305 659-му истребительному авиационному полку присвоено наименование «Галацкий».

Август оказался знаменательным для страны – наши война пересекла границу СССР. Румыны «передумали» воевать против нашей страны и обернули оружие против Германии. 31 августа советские войска заняли Бухарест.

«Перед 3 Украинским фронтом и правым флангом 2 Украинского фронта продолжает действовать 4 Воздушный флот Германии (части 1 авиакорпуса), румынский авиакорпус и части немецкой оперативной группы «Зюйд-Ост», в общем составе 750 самолётов».

https://vk.com/wall421363124_9



Кулькина Мария Ивановна

7. 6. Долина Марии Кулькиной. История женщины-истребителя и воздушного боя над Днестром.

Младший лейтенант Кулькина Мария Ивановна 1919 г.р. Лётчик, командир звена связи управления 267-го истребительного авиаполка, 236-й истребительной Львовской Краснознаменной авиационной дивизии, 17-й воздушной армии. Погибла в воздушном бою у села Дороцкое Григориопольского района 20 мая 1944 года.

Самолёт и останки лётчицы были обнаружены в июле 1972 года и перезахоронены на «Кургане Славы» у Дубоссар в августе того же года.

За образцовое выполнение заданий, младший лейтенант Мария Кулькина награждена орденом «Красная звезда». – **(http://www.dubossary.ru/news-10523).**

Недалеко от Дубоссар есть живописное место, зовущееся долиной Марии. До 1972 года оно звалось Тамашлык, ещё со времён, когда здесь протекала пересохшая давно одноимённая речка. В 1972 году поисковиками под руководством ветерана Великой Отечественной войны, лётчика-штурмовика, полковника в отставке Евгения Красовского из под земли был извлечён истребитель Як-1Б. На нём 20 мая 1944 года погибла младший лейтенант Мария Ивановна Кулькина. Кроме долины у Днестра её имя носит и Дубоссарская гимназия № 1.

«В тыловых порядках полка наши офицеры раненые лежали, так я ходил им денежные аттестаты вручать. В небе тихо. Ни привычного гула самолётов – они последние дни беспрестанно висели в воздухе, ни шрапнельных разрывов. Вдруг вижу – наш истребитель, «Як». Я почему-то на него внимание обратил – чересчур натужно тянул, вроде как подбитый. Может, лётчик ранен? Ещё подумалось: хорошо – в небе пустынно, фрицев нет, глядишь, и дотянет. И тут, откуда ни возьмись – два «мессера»! Один сверкнул стрелой на солнце, ушёл вверх, развернулся и, пронзительно звеня, зашёл ястребку в хвост. Послышалась короткая трескотня пулемётов. «Як» клюнул носом, стремительно стал падать...», – так рассказывал о том бое Евгению Красовскому очевидец, служивший начальником финансовой части 149-го гвардейского стрелкового полка Пётр Иванович Сапронов. Его воспоминания привёл в своей книге, посвящённой Марии Кулькиной, «Её звали Мария» Яков Гуревич.

Поиски женщины-истребителя.

Пётр Сапронов вспоминал, как самолёт целиком ушёл в раскисшую от обильных дождей мягкую почву (впоследствии он будет извлечён с глубины 12 метров), как на место падения приехали лётчики и что говорили именно о женщине-истребителе. Несмотря на то, что собеседник полковника в отставке Красовского сам был очевидцем падения самолёта, но за-

меры магнитометром (в поиске истребителя самое активное участие приняли геофизики из Академии наук МССР) ничего не дали.

Позже Евгения Красовского судьба сведёт с бывшим начальником штаба 267-го Краснознамённого ордена Суворова Нижнеднестровского истребительного полка Владимиром Прохоровичем Вольским. От него-то он и узнает имя лётчицы – Мария Кулькина.

Архивные данные поначалу введут его в некоторое замешательство. Населённого пункта Красный Молдаванец, указанного в архивных справках как место гибели Марии Кулькиной, на картах той поры не существовало.

Потом окажется, что до войны так звалось село Погребя. Кстати, за несколько лет до обнаружения самолёта невдалеке от места его падения со дна Днестра под руководством всё того же Евгения Ивановича Красовского был поднят танк Т-34-85, который ныне стоит на постаменте у автотрассы, соединяющей Дубоссары с Тирасполем. У его подножия в 1972 году были захоронены останки Марии Кулькиной. В поисках и подъёме танка активное участие принимали местные жители – механизаторы колхоза «Фруктовый Донбасс». Они же помогли и с примерным местом падения самолёта. Точное, с помощью магнитометра, определили геофизики. Заводской номер истребителя, а также фрагменты документов развеяли последние сомнения в том, что здесь погибла лётчик-истребитель Мария Ивановна Кулькина.

Отомстить за мужа.

Родилась Мария Кулькина в г. Вольске (ныне Саратовской области) 25 декабря 1919 года в семье Ивана Алексеевича и Антонины Ивановны Кулькиных. В семье было пятеро детей, Мария была третьим ребёнком.

В 1925 году пошла в 1-й класс начальной школы города Вольска. Окончив начальную школу, перешла учиться в Вольскую среднюю школу № 1. Была пионеркой, училась на хорошо и отлично, занималась спортом. Увлекалась она также и стрельбой. Одной из первых выполнила нормативы и получила значок «Ворошиловский стрелок».

До 9 класса Мария училась в городе Вольске. Здесь в 1934 году стала комсомолкой. В том же году семья Кулькиных, в связи с переменой места работы отца, переехала в город Темир Актюбинской области Казахской ССР.

По настоянию матери, в 1935 году, Мария успешно сдав вступительные экзамены, была принята на 1-й курс Саратовского медицинского института. Одновременно с посещением занятий в мединституте она стала посещать занятия в Саратовском аэроклубе. Затем, бросив институт, она заканчивает аэроклуб и получает направление в Батайское лётное училище.

В 1936 году Мария стала курсантом Батайской лётной школы Гражданской авиации имени Баранова. В 1937 году она вышла замуж за лётчика-инструктора этой авиашколы Сергея Псарева. По окончании авиашколы Марию и Сергея направляют в город Тбилиси в Грузинское отделение Гражданского Воздушного флота в качестве лётчиков.

С началом Великой Отечественной войны Сергей стал военным лётчиком. 28 февраля 1942 года он погиб в воздушном бою. Мария добивается



Мария Кулькина с первым мужем Сергеем Псарёвым



Мария Кулькина с командиром эскадрильи и вторым мужем Юрием Антиповым

отправки в действующую армию. 12 декабря 1942 года её призвали в ряды Красной Армии и 8 февраля 1943 года назначили пилотом 145-й отдельной эскадрильи связи Закавказского фронта.

Начиная с 26 мая 1943 года Мария Кулькина участвует в боях на Северо-Кавказском и Южном фронтах. С 26 мая по 25 сентября 1943 года она произвела 523 вылета с общим налётом 200 часов по обеспечению работоспособности частей дивизии. Делала по 12-15 вылетов в день. В сентябре 1943 года была награждена орденом Красной Звезды.

В декабре 1943 года был подписан приказ о переводе младшего лейтенанта М. И. Кулькиной в 267-й истребительный авиационный полк, к подполковнику И. И. Аритову. Кулькина летала в эскадрильи капитана Ю. Т. Антипова, позже они стали мужем и женой. С апреля 1944 года капитан Антипов постоянно летал в паре с Марией, которая надёжно прикрывала мужа.

Погибла 20 мая 1944 года в одном из воздушных боёв в Молдавии на шерпенском плацдарме. Самолёт упал на территории врага и разыскать самолёт отважной летчицы долго не могли. Самолёт был обнаружен в долине Тамашлык и поднят с глубины в двенадцать метров лишь 28 лет спустя, в 1972 году. Нашли «Як» Марии «красные следопыты» Дубоссарского района поисковой группы под руководством полковника Е. И. Красовского.

Последний бой Марии Кулькиной.

Из книги воспоминаний известного лётчика – истребителя

Николая Фёдоровича Исаенко – «Вижу противника !» – (На момент описываемы в книге событий майор Исаенко был штурманом 236-й истребительной авиационной дивизии 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта).

...Декабрь 1943 года. Он остался в памяти ещё и событием, совершившимся во фронтовой судьбе одного замечательного человека, служив-



Место гибели Марии Кулькиной

шего в нашей дивизии. Я имею в виду Младшего лейтенанта Марию Ивановну Кулькину, лётчика из звена связи управления дивизии.

Круглолицая, веселая девушка, уроженка города Вольска Саратовской области, перед войной училась в Саратовском медицинском институте, но не меньше, чем медицина, влекло её небо. Неплохая спортсменка, Мария вступила в аэроклуб, научилась летать, а когда враг приблизился к берегам родной Волги, добилась отправки на фронт. Зачисленная в состав 236-й истребительной авиационной дивизии, она не скрывала, что мечтает стать лётчиком – истребителем, не раз подавала рапорты командованию с просьбой перевести её из звена связи в какой – нибудь полк, доверить ей истребитель, но командование рапорты Кулькиной отклоняло: профессия истребителя считалась не женской.

Кулькина горячо доказывала, что мужчины неправы: девушки летают на бомбардировщиках, доказали, что могут летать на штурмовиках, докажут, что способны драться и на истребителях. Майора С. С. Щирова и меня Кулькина не раз просила замолвить слово перед комдивом. И со временем, понаблюдав за девушкой в боевой обстановке, убедившись, что Кулькина исключительно дисциплинированна, смела, знает технику, обладает неплохой реакцией и осмотрительностью в воздухе, я стал склоняться к мысли, что ей можно доверить истребитель.

Сергей Сергеевич Щиров пришёл к такому же выводу. А в декабре согласился с нами и полковник Кудряшов. Он подписал приказ о переводе младшего лейтенанта М. И. Кулькиной в 267-й истребительный авиационный полк, к подполковнику И. И. Аритову. Как радовалась Мария Ивановна, каким счастьем светились её серые глаза! Как быстро она собралась лететь в боевую часть!

С Иваном Ивановичем Аритовым, разумеется, в управлении дивизии состоялся особый разговор. Мы просили его прикрепить к Марии Кулькиной опытного лётчика, лично проследить за тем, как девушка освоит Як-1, просили вводить её в строй постепенно. Аритов в точности выполнил просьбу командования дивизии. Обучал Марию Кулькину полётам на Як-1 и боевому применению этой машины опытнейший лётчик, строгий учитель и экзаменатор – заместитель командира 1-й эскадрильи капитан Д. Д. Тормахов. Лишь после того, как младший лейтенант Кулькина хорошо освоила Як-1, выполнила множество тренировочных полётов в составе пары и группы, её начали посылать на боевые задания: сначала – простые, не связанные с большим риском, затем – сложные.

Исполнение профессиональной мечты совпало у Марии Кулькиной с исполнением личной. Она полюбила командира эскадрильи капитана Ю. Т. Антипова, который сам уже был влюблён в неё, они стали мужем и женой и, насколько мне известно, единственной в советской авиации семейной парой истребителей. С апреля 1944 года капитан Антипов постоянно летал в паре с Марией, которая надёжно прикрывала мужа. Супружеской чете по – доброму завидовали, любовались ими.

...С утра 20 мая я находился на выездном пункте управления 8-й Гвардейской армии генерал – полковника В. И. Чуйкова. Командир дивизии приказал мне руководить действиями истребителей, прикрывающих наши войска на шерпенском плацдарме.

Примерно в полдень над нами появилась восьмёрка «Яков», которую вёл капитан Юрий Тихонович Антипов. Ведомой у него была младший лейтенант Мария Ивановна Кулькина. С ними летели ещё три пары. Антипов установил со мной связь. Сообщил, что видит приближающуюся к населённому пункту Кошница группу из 12 «Фоккеров», идёт в атаку.

Мы наблюдали, как «Яки» стремительно бросились на врага. «Фокке-ры» не дотянули до позиций наших войск, торопливо сбрасывали бомбы куда попало. Задымил один, окутался пламенем другой, развалился в воздухе третий вражеский самолёт...

Выскочившие из облаков два Ме-109 рыскнули к самолёту Антипова. Я предупредил капитана о появлении врага. Меня услышал не только он. Услышала и Мария Кулькина. Не медля, не колеблясь, бросилась она на врагов, открыла огонь, и «Мессеры» тотчас отвернули, взмыли. Антипов был спасен. А в хвост истребителя Марии Кулькиной вышла новая пара «Мессеров», так же неожиданно выскочившая из облаков, как и первая.



Торжественное перезахоронение Марии Кулькиной, 1972



Курган Славы, шоссе Дубоссары-Григориополь

Прикрыть Марию никто из лётчиков группы не мог: они только – только выходили из атаки на «Фоккеров», находились ниже «Мессеров», уступали им в скорости. И противник сделал своё чёрное дело: залпом из пушек и пулемётов ведущий Ме-109 поджёг машину Марии.

Самое горькое, что можно испытать на войне, это ощущение полной беспомощности, полной невозможности помочь попавшему в беду другу. До боли в пальцах стискивал я бесполезный микрофон. В моих наушниках слышался сначала тревожный, потом злой, потом отчаянный, повысившийся до крика голос Антипова:

– Маша, прыгай!.. Под тобой свои!.. Прыгай, Маша!

Но Мария его не слышала. Может, была тяжело ранена, может, убита наповал: её самолет падал, совершенно неуправляемый. С ВПУ мы видели, как он врезался в землю...

Разыскать самолёт отважной лётчицы мы тогда не могли: он упал на территории, занимаемой врагом. Самолёт был обнаружен в долине Тамашлык и поднят с глубины в 12 метров лишь много лет спустя, в 1972 году. Нашли «Як» Марии «красные следопыты» Дубоссарского района. Прах Марии Ивановны Кулькиной захоронен на кургане Славы.

Долина Тамашлык решением исполкома Дубоссарского районного Совета народных депутатов переименована в Долину Марии. Именем Кулькиной названа одна из школ в городе Дубоссары и школа в городе Вольске, где училась Маша. Перед этой школой установлен бюст лётчицы. Глаза ее устремлены в небо – высокое, светлое, прекрасное небо Родины, за которую Маша отдала жизнь...

Сражение за Шерпены.

Это был один из эпизодов драматических событий, развернувшихся в районе Шерпенского плацдарма в мае 1944 года. Одесская наступательная

операция завершилась 12 апреля того же года освобождением Тирасполя и выходом советских войск к Днестру. Красной армии удалось закрепиться на некоторых плацдармах на правом берегу. Один из них был в районе Шерпен.

В мае 1944 года отсюда командование 3-го Украинского фронта планировало операцию по освобождению Кишинёва. Для этого на плацдарм перебросили крупные силы. Сюда направили 8-ю гвардейскую армию Чуйкова.

Но вместо наступления Чуйкову пришлось обороняться. Причём было почти как в Сталинграде. Немцы тоже понимали, насколько опасен для них Шерпенский плацдарм, и бросили на его ликвидацию огромные силы. В своей книге «От Сталинграда до Берлина» Чуйков подробно описывает сражения за село Пугачены и переправы через Днестр. Только на одну из атак немцы выделили 50 танков и самоходных орудий при поддержке 40 бомбардировщиков. Бои продолжались более 10 дней – с 10 по 23 мая. Но, несмотря на бронетанковый прессинг вермахта, Красная армия сумела отстоять плацдарм.

Командный пункт Чуйкова находился на самом большом кургане в регионе – на южной окраине села Бутор. Отсюда генерал наблюдал и за последним воздушным боем военной лётчицы Марии Кулькиной, в честь которой переименована долина Тамашлык. Прах Марии Ивановны Кулькиной захоронен на кургане Славы города Дубоссары, на том самом кургане, откуда 20 мая 1944 года генерал-полковник Чуйков руководил боем.



Исаенко Николай Фёдорович - командир 611-го иап 236-й истребительной авиадивизии

7. 7. Николай Исаенко «Вижу противника!»

(Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Исаенко Н.Ф. Вижу противника! – К.: Политиздат, 1981.

Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/isaenko/index.html).

Исаенко Николай Фёдорович – полковник в отставке, бывший командир 611-го Перемышльского Краснознаменного, ордена Суворова истребительного авиационного полка 236-й истребительной авиадивизии. Награждён орденом Ленина, 4-мя орденами Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны и 3-мя орденами Красной Звезды. Сбил 16 самолётов противника.

… **Незабываемый август**

Утром 6 августа 1944 года в штаб полка, располагавшийся в селе Дулибы, поступил приказ командира 236-й ИАД полковника Кудряшова о перебазировании на 3-й Украинский фронт. Нас возвращали в 17-ю ВА генерал-лейтенанта В. А. Судца. Полку предстояло участие в Ясско-Кишиневской операции.

В Дулибы, впервые за время действий полка на 1-м Украинском фронте, По-2 доставил почту. Не было никого, кто бы остался равнодушным к этому событию. Летчики, техники, механики, оружейники, связисты, которые соскучились по газетам и трепетно ждали весточек от родных и близких с разных уголков Отчизны, тут же обступили почтальона.

... Этим эпизодом и завершилось наше пребывание в Дулибах. К утру 9 августа весь летный состав и передовая команда техсостава 611-го ИАП приземлились на аэродроме Цебриково, на том самом аэродроме вблизи Одессы, откуда мы вылетали на 1-й Украинский фронт.

По замыслу Ставки Верховного Главнокомандования к осуществлению Ясско-Кишиневской операции привлекались войска 2-го и 3-го Украинских фронтов, Черноморский флот и Дунайская военная флотилия. В ходе операции советским войскам надлежало окружить и разгромить в районе Яссы – Кишинев группу вражеских армий «Южная Украина», вывести из войны на стороне фашистской Германии королевскую Румынию и царскую Болгарию.

Группа фашистских армий «Южная Украина» к августу 1944-года упорно удерживала так называемый ясско-кишиневский выступ, прикрывающий путь в глубь Румынии и далее на Балканы. Левый фланг противника упирался в горный массив Карпат, правый – в Черное море. Противник оборудовал три оборонительных полосы, их заняли 47 пехотных и артиллерийских дивизий и 5 пехотных бригад. Наземные войска врага прикрывали соединения 4-го воздушного флота люфтваффе и румынский авиационный корпус. Взломать такую оборону, окружить и разгромить столь сильного врага было очень непростым делом. Поэтому подготовка к Ясско-Кишиневской операции проходила в обстановке глубокой секретности. Даже мы, летчики, непрерывно выполнявшие с 10 августа разведывательные полеты, не могли определить, где будет нанесен решительный удар.

Мы наблюдали с воздуха большие контингенты собственных войск южнее Тирасполя и в районе озера Ботно, то есть там, где их не было до нашего отлета на 1-й Украинский, видели, что в районах Рымаровки, Григориополя и Ташлыка с утра до вечера пылят грузовые автомобили, передвигаются войска, возникают новые макеты танков и артиллерийских орудий, видели много такого, что, несомненно, могли видеть и вражеские летчики, и... ничего не могли определить.

Лишь один пилот нашего полка точно определил в середине августа одно из направлений главного удара советских войск. Но ведь этим пилотом был Батаров! Помню, возвратясь из очередного разведывательного полета в районы Чимишлии, Тараклии и Каушан и оставшись наедине со мной, Батаров обвел острием карандаша район западнее Слободзеи:

– Начнется здесь, товарищ майор.

– Как вы оказались в районе Слободзеи? Кто вас посылал на тамошний плацдарм?

– Никто не посылал. При возвращении пересек там линию фронта. Я встревожился:

– Говорили кому-нибудь об увиденном?

– Никому, товарищ майор!

– А ваш ведомый?

– Он ничего не заметил.

Я предупредил Батарова о необходимости молчать об увиденном, запретил ему впредь пересекать линию фронта вблизи Слободзеи, сообщил о наблюдениях Батарова командиру дивизии: мало ли что, а вдруг наш разведчик не ошибся? Ведь увидеть то, что увидел он, могли и гитлеровцы.

Батаров не ошибся, но вражеские летчики не сумели заметить то, что заметил он. Во всяком случае, удар с плацдарма западнее Слободзеи враг прозевал. Противник вообще ошибся в определении замыслов советского командования: ожидал наступления на Кишинев, а фашистская оборона была прорвана северо-западнее Ясс и южнее Бендер.

...Приземлившись в Цебриково, полк получил от командира дивизии задачу быть готовым к 18 августа сопровождать штурмовики 305-й ШАД, входящей в состав 9-го ШАК, а также проводить разведку войск и техники противника.

Для этого требовалось срочно восстановить и отремонтировать материальную часть.

В боях на 1-м Украинском фронте из-за сильного зенитного огня противника, крайне тяжелых условий эксплуатации самолетов на полевых аэродромах, а также из-за сложности с материально-техническим обеспечением частей, временно приданных 2-й ВА, материальная часть полка изрядно поизносилась. Случалось, к концу боевого дня в строю оставалось всего 15-16 истребителей.

Звонит, бывало, командир дивизии:

– Доложите боеготовность!

А что докладывать, если 12 самолетов стоят без хвостовых колес, поскольку камер для них нет; если на двух самолетах необходимо менять моторы, один стоит без обшивки фюзеляжа, у другого поврежден -центроплан, а у третьего пробиты кок и лопасть винта?!

... Вечером 16 августа прибыл долгожданный железнодорожный эшелон с техсоставом. Мы, было обрадовались: наконец-то спадет «ремонтное» напряжение! Но радость оказалась кратковременной. Буквально через час на аэродроме Цебриково приземлился самолет командира дивизии. До захода солнца оставалось минут десять. Направляясь к УТ-1 полковника Кудряшова, я прикидывал, где лучше устроить комдива на ночь, но комдив вылез из кабины, не заглушив мотор. Нетерпеливо выслушав доклад, потребовал:

– Дайте вашу карту.

Я раскрыл планшет. Должен отметить, что аэродром Цебриково находился в шестидесяти километрах от линии фронта. На таком расстоянии от нее базируются лишь штурмовики. Истребителям необходимо быть намного ближе.

Кудряшов указал на карте полевой аэродром возле хутора Важный:

– Завтра к двенадцати ноль-ноль полк должен быть перебазирован сюда. Для передовой команды техников выделяются на один рейс транспортный самолет и три грузовика. Есть вопросы?

Вопросов имелось множество, тем более, что в последнее время мы

виделись с командиром дивизии крайне редко, но, уловив нетерпение Кудряшова, я ответил, что вопросов нет.

– Тогда выполняйте приказ,— сказал комдив.— И учтите, что на разведку с аэродрома Важный придется делать по десять – двенадцать вылетов в день.

Спустя несколько минут самолет Кудряшова скрылся из виду. Я медленно вернулся на КП. Что такое один рейс Ли-2 и один рейс трех грузовиков? Капли в море! Большинству авиаспециалистов опять придется добираться до нового аэродрома на «попутных» или на своих двоих! А Важный не под боком, до него по дорогам 70 километров. Значит, в начале боевых действий рискуем остаться без многих механиков, мотористов и оружейниц! Справимся ли?

На КП находились майоры Морозов, Куксин, Фейгин, капитаны Чурилин, Волков, Батаров, инженер-майор Перминов.

– Срочно готовьтесь к перебазированию,— сказал я. – Учтите, новое место необжито. Посадочная полоса минимальных размеров с препятствиями на границах.

Утром 17 августа провели митинг, разъяснили людям задачи полка в предстоящих боях за освобождение Измаильской области Украины и Советской Молдавии.

Парторг полка капитан Греков говорил, что в ходе предстоящей операции наши войска начнут освобождение народов Восточной Европы от гитлеризма и продажных буржуазных правительств, пошедших на сговор с фашистской Германией.

Комсорг полка техник-лейтенант Филиппов призвал личный состав точно выполнять требования командования, отдать все силы делу разгрома гитлеровцев и их сообщников. Выступавшие на митинге летчики клялись, что будут сражаться беззаветно, не уронят чести полка и дивизии, чести воинов Красной Армии.

Времени для подготовки митинга у нас, по существу, не было, тем не менее он прошел организованно и эмоционально, вдохновил людей.

После митинга я отдал приказ на перебазирование, и к 12.00 все самолеты полка и механики, прибывшие на Ли-2, находились па травяном поле близ хутора Важный, приспособленном под полевой аэродром. Несколько позже прибыла сюда передовая команда технического состава на двух «зисах».

В 22 часа 19 августа поступил приказ на ведение боевых действий в течение следующего дня. Полку предстояло прикрывать вылеты штурмовиков. И столь велико было количество этих вылетов, что сомнений не осталось: начинаем!

Шесть часов утра. Яркое солнце, полное безветрие, обещающие зной. И глубокая тишина.

Вот-вот содрогнется от залпа тысяч орудий земля, вот-вот докатится до аэродрома артиллерийский гром передовой, вот-вот покажутся штурмовики, майор Морозов выстрелит в небо зеленой ракетой, взревут моторы наших истребителей, и пара за парой, четверка за четверкой самолеты эскадрилий начнут выруливать на старт и уноситься ввысь... Вот-вот. Но

пока тихо. Только жаворонок, набрав «горками» высоту, зависает и начинает звонкую трель, да чего-то пугается и, спикировав, прячется в неподвижной, еще мокрой от росы траве.

Глубокая тишина. Мы стоим на аэродроме и чутко вслушиваемся в нее: капитан Батаров – без привычной улыбки; капитан Чурилин – крепко сжав губы и сведя к переносице черные брови; капитан Волков – щуря глаза. Как струна натянут экспансивный лейтенант Липо Маркарьян. Широко развел плечи, набычился с высоты двухметрового роста лейтенант Павел Беляев. Не рассуждают многословно, вопреки привычке, старший лейтенант Королев и его механик Анатолий Каменчук.

Мы вслушиваемся в тишину. Глядим на запад. Ждем артподготовки. Последние минуты перед боем, в котором может случиться непредвиденное.

Внезапно до слуха доходит слабый, еле различимый гул. Он доносится с востока. Поворачиваю голову в ту сторону. Как по команде, поворачивают головы и другие летчики. А гул все слышней, все явственней, все мощней, теперь это даже не гул, а оглушительный рев многих сотен моторов.

Первыми показываются армады бомбардировщиков. За последней, с минутным интервалом, появляются штурмовики. Зеленая ракета над КП полка взметывается как-то торопливо, словно боясь опоздать. Она не успевает догореть, еще брызжет сноп искр, как на старт выруливают шесть «яков». Шестерку поведет командир 1-й эскадрильи Волков.

Через десять секунд слышим по радио голос ведущего группы штурмовиков:

– «Ласточки», я «дрозд»- восемнадцать! Дайте «крышу»!

Ещё через двадцать секунд «илы» проносятся над нашим аэродромом. Ведущий повторяет просьбу, покачивая машину с крыла на крыло. Группа Волкова взлетает, с ходу занимая свое место в общем боевом порядке. Обычного круга над аэродромом «илы», как обусловлено, не делают. Они прямиком следуют к цели. А цель у них – передний край противника южнее Бендер, в районе Хаджимус— Киркенешти.

Мы еще видим штурмовики и истребители, но рев их моторов вдруг исчезает, потонув в другом, давящем реве – в реве начавшейся артподготовки, слившимся с ревом бомбового удара. Все дальнейшее происходит на фоне неослабевающего грохота. Вздрагивает почва. Группа за группой проходят над нашим аэродромом «илы». За ними взлетают сначала четверка «яков» замечательного мастера воздушного боя Чурилина, затем – группы истребителей под командованием Клепко, Королева, Черногора, Маркарьяна, Рыжова... Все идет, словно по отработанному сценарию. Бомбардировщики, штурмовики и истребители действуют, как единый, хорошо собранный и на совесть отрегулированный механизм. Волна за волной накатываются они на передний край врага.

Около 10 часов звонок из штаба армии.

– Пошлите группу разведчиков в район Григорьевки, Салкуца, Каушан.

– Слушаюсь. Можно узнать, как на переднем?

– Прорвали!

Поднимаются разведчики. Первый вылет, в паре с Шуваловым, производит Батаров. От его-то глаз не укроется ни одно скопление передвигающихся войск противника!

На часах— 12.00. Эскадрильи начали повторные вылеты. Напряжение не спадает. И вдруг – «осечка». Очередная группа штурмовиков приближается к Важному, с КП взлетела ракета, а два самолета из четырех, которым следует идти на прикрытие, еще заправляются горючим.

Решение приходит мгновенно: «Лететь самому!»

Бегу к «яку», запускаю мотор. Краем глаза вижу: мой ведомый, штурман полка капитан Оськин, все понял, он тоже в кабине и уже запустил мотор.

– Клепко! – окликаю по радио командира звена.— Выруливай со мной и Оськиным.

Клепко и его ведомый младший лейтенант Бабков четко выполняют приказ.

Показываются штурмовики. Их восемь. Взлетаем. Клепко с ведомым идут в группе непосредственного прикрытия, мы с Оськиным поднимаемся на 600 метров выше, чтобы прикрыть «илы», Клепко и Бабкова. От сердца отлегло: не сорвали вылет!

Штурмовики пересекают Днестр в районе населенного пункта Глинное на высоте всего 200 метров, и, точно в стену, врезаются в бурое месиво из земли и отходов взрывчатки, висящее над полем боя. Дым поднимается так высоко, что даже в кабинах истребителей ощущается удушливый, кислый запах. Каково же стрелкам, танкистам, артиллеристам?!

Нам понадобилось почти две минуты, чтобы пробить бурое месиво. Вышли из него только вблизи Каушан. Здесь встретили заградительный огонь зенитной артиллерии врага. Прошли и сквозь разрывы зенитных снарядов. Цель находилась западнее Каушан, в лесопосадке и русле высохшей речушки, Штурмовики быстро обнаружили рассредоточенные там фашистские танки и бронетранспортеры, построились на высоте 500 метров в круг и деловито, без спешки и без промаха, словно птицы, обнаружившие личинки вредоносных жуков, принялись «клевать» стальные коробки с крестами на бортах и башнях.

Я внимательно осматривался, чтобы не пропустить момент появления вражеских истребителей, но видел только наши самолеты. И там, и тут плыли, стаи бомбардировщиков и штурмовиков, стрижами проносились «яки» и «лавочкины». Фашистских самолетов не было. Их словно корова языком слизнула! Невольно подумалось: предполагал ли враг, что на его голову обрушится удар такой силы?

... Около 15 часов прибыли остатки полка из Цебрикова. В запыленных под вещмешками людях трудно было признать обычно аккуратных, щеголявших выправкой механиков и мотористов.

– Товарищ майор, группа прибыла из Цебриково без происшествий! – доложил техник-лейтенант И. С. Филиппов.

– Это хорошо, а у нас, кажется, без происшествия не обойдется! – громко, чтобы все слышали, ответил я.— Вылет срываем!

Подошел ко вновь прибывшим, поздоровался. Ответили дружно, громко.

– Больных нет?

– Нет, товарищ майор! – за всех ответил Филипппов.— Просим разрешения приступить к работе!

Люди очень устали, даже умыться не успели, но краем глаза каждый тревожно поглядывал на летное поле, отыскивал свой самолет и своего летчика.

– Спасибо за то, что просите работу! – сказал я.— Спасибо, товарищи! Я распоряжусь, обед привезут прямо на аэродром. А сейчас— к самолетам!

Появление основной группы технического состава полка на новом аэродроме в самый напряженный; критический момент не было случайностью. Позже, на досуге И. С. Филиппов, Н. В. Калюжный, А. И. Никишин и другие механики рассказывали, что на марше предельно сокращали время отдыха, старались поддерживать постоянный, достаточно высокий темп ходьбы, чтобы прийти на хутор Важный как можно скорее. Они догадывались, что начало Ясско-Кишиневской операции не за горами, хотели поспеть к ее началу.

Нужно ли говорить, как выручили они полк в первый же день боев?

Утром 21 августа боевое напряжение не уменьшилось, а возросло. Количество групп штурмовиков, направляемых на уничтожение живой силы и техники врага, увеличилось. При этом, естественно, увеличилось количество вылетов истребителей сопровождения.

Основной удар штурмовики наносили по танкам и другой технике противника, действующего в районе Каушан. Тамошнюю группировку гитлеровцев эскадрилья Батарова обнаружила накануне, во время ее выдвижения из района Чимишлии. Удар по этой группировке, нанесенный штурмовиками в первый день операции, желаемых результатов не принес: группировка уцелела, теперь ее приходилось добивать в ходе начавшегося встречного боя восточнее Каушан. Штурмовикам и истребителям сопровождения «работать» стало намного трудней; следовало исключить возможность удара по своим войскам.

Хорошо еще, что в тот день не увеличилось количество вылетов на разведку, и мы смогли привлекать 2-ю эскадрилью к сопровождению штурмовиков чаще, чем это было 20 числа.

На поддержку частей, попытавшихся контратаковать советские войска из района Каушаны – Ермоклия, фашистское командование бросило 21 августа самолеты ФВ-190, прикрытые немногочисленными группами Ме-109. Следует сказать, что на участке южнее Бендер противник в ходе операции так и не сумел нарастить силы истребителей Ме-109. Основная масса их оказалась скованной в районе Ясс, где с «мессерами» вели беспощадную борьбу летчики 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. Тем не менее, летчики «мессеров» и в районе южнее Бендер попытались действовать в привычном для них «ключе»: нападать на «илы» в момент отхода штурмовиков от цели и вступать в схватки с нашими истребителями. Мы быстро отбили у гитлеровцев охоту «активничать», заставили их поджать хвост.

Во второй половине дня четверо истребителей 611-го ИАП сопровождали группу штурмовиков, уничтожавших танки врага вблизи Ермоклии.

Ведущим четверки был старший лейтенант К. Л. Черногор. Ведомым у него летел младший лейтенант Г. П. Черевко. Ведущим второй пары был младший лейтенант А. В. Бабков, а ведомым – младший лейтенант П. Я. Дымов.

Возвращаясь с задания, истребители встретили на пересекающихся курсах 14 «фоккеров». Самолеты противника шли выше наших штурмовиков, летевших на бреющем, но ниже «яков».

Младший лейтенант Черевко с комсомольским задором атаковал левофланговый ФВ-190 и сбил его в первой же атаке. Следом за Черевко пошел в атаку Черногор. Он поджег второй ФВ-190. В этот самый момент младший лейтенант Бабков снизу атаковал замыкающий ФВ-190. От длинной очереди пулеметов «яка» замыкающий «фоккер» взорвался в воздухе.

Действия группы Черногора облегчались отсутствием «мессершмиттов», а вот группа капитана Чурилина вступила в бой с ФВ-190 и с Ме-109 и, как всегда, вышла победительницей. Чурилин обладал твердым характером и боевым мастерством. Я уже писал о нем, но не могу не вспомнить снова. Молчаливый, легковоспламеняющийся, он ненавидел гитлеровцев ненавистью, которой хватило бы на десятерых бойцов. Чурилин постоянно рвался в бой. Пребывание на земле было для него мучением. Лишь огромная сила воли позволяла капитану при сопровождении штурмовиков удерживаться от немедленной атаки обнаруженных истребителей врага. Но уж если противник лез на рожон – минуты его жизни были сочтены. Верный принципу: «Ищи противника, первым замечай и первым атакуй!», Чурилин нападал молниеносно, неожиданно и неотвратимо.

В тот день группа, ведомая Чурилиным, встретила 16 ФВ-190, прикрытых четырьмя Ме-109. Четверка Чурилина сначала сбила два «мессера», затем уничтожила три «фоккера», а остальные обратила в бегство. У Чурилина не получил повреждения ни один «як»!

21 августа удалось выполнить два боевых полета и мне. Первый – утром, на сопровождение штурмовиков, второй – к вечеру, на разведку. О втором вылете хочется рассказать подробней.

Командир дивизии поставил задачу разведать движение войск противника на дорогах Лесное – Тарутино и Лесное – Комрат. Все летчики полка ко времени получения приказа уже сделали по два «боевых вылета, один вылет был только у меня и моего постоянного ведомого капитана Оськина. С ним и пошли мы на задание.

Глазам открылась картина беспорядочного отступления и отчаянного метания врага.

Ошеломленные нашим наступлением, находившиеся явно в состоянии шока, наверняка утратившие связь и реальное представление о происходящем, отступающие войска противника двигались навстречу друг другу: одни – из Лесного в направлении на Тарутино, другие – из Комрата, тоже в направлении на Тарутино. Легковые и грузовые автомашины, штабные автобусы, танки, бронетранспортеры с пехотой, конные упряжки, артиллерия, пехотинцы – все это в беспорядке текло, где дорогами, а где по бездорожью, по полям и оврагам, в глубину мешка, который собиралось затянуть советское командование.

Передав данные разведки на КП 17-й ВА и пользуясь отсутствием воздушного противника, мы с капитаном Оськиным решили в ходе полета штурмовать технику противника. Выбор был большой! Восточнее высоты 194,0 пытался одолеть крутой склон оврага штабной автобус гитлеровцев. Солдат и ефрейторов в таких не возили.

– Прикрой, атакую! – сказал я Оськину. Первые пушечные снаряды легли у передних колес автобуса, следующие врезались в салон. Задымив, автобус покатился вниз, столкнулся с идущим грузовиком, опрокинулся, грузовик загорелся...

– Разрешите атаковать бензовоз? – спросил Оськин.

– Добро, прикрою!

Оськин атаковал бензовоз, пытавшийся укрыться в овраге. Сначала снаряды и пули угодили в мотор машины, и та развернулась поперек дороги, а следующая очередь пуль и снарядов пришлась точно в цистерну. В момент взрыва Оськина угораздило оказаться строго над бензовозом. «Як» капитана подбросило, самолет «клюнул» носом, потерял скорость, стал плохо слушаться рулей, однако Оськину удалось справиться с машиной. Следуя вдоль шоссе, мы уничтожили еще по одному вражескому автомобилю.

Удар по целям, обнаруженным нами с Оськиным, наносили две группы «илов» 136-й ШАД. Сопровождали их две четверки Як-1 нашего полка. По самым скромным данным, штурмовики уничтожили и сожгли 10 танков, 12 бронетранспортеров, 8 грузовых и легковых автомобилей противника, до 15 повозок, уничтожили до 200 гитлеровских пехотинцев, рассеяли полк королевских румынских войск.

Кульминационным днем в ходе Ясско-Кишиневской операции стало 22 августа. В этот день 611-й ИАП совершил свыше 100 боевых вылетов и в каждом вел бои с истребителями врага.

Ведущий группы лейтенант В. П. Рыжов с ведомым младшим лейтенантом А. А. Алешкиным и ведущий пары лейтенант П. А. Гришин с ведомым младшим лейтенантом Н. В. Пахомовым, сопровождая 8 «илов» в район Малул-Маре, обнаружили при подходе к цели десять ФВ-190.

Самолеты противника находились выше наших истребителей, маскировались облачностью и, как только штурмовики начали обрабатывать войска врага, попытались прорваться к «илам». Четыре попытки «фоккеров» отбили Рыжов и Алешкин, но в пятой попытке паре ФВ-190 удалось прорваться к штурмовикам. Однако здесь их атаковали Гришин с Пахомовым. Гришин тремя снарядами сбил ведущего ФВ-190. Противник немедленно покинул поле боя, исчез в западном направлении. Кстати сказать, летали гитлеровцы 22 августа исключительно с аэродромов, расположенных на территории Румынии: на молдавской земле места для фашистских аэродромов уже не оставалось.

Наше господство в воздухе было безраздельным. Но не все проходило гладко. Противник огрызался, использовал каждую нашу ошибку. Поэтому 22 августа мы потеряли двух летчиков. Случилось это так.

Во втором вылете на сопровождение штурмовиков ведущий четверки наших истребителей старший лейтенант Черного в азарте боя забыл, что

его Як-9Т развивает при пикировании скорость гораздо больше, чем самолет его ведомого Як-1. Старший лейтенант резко спикировал в «окно», в котором заметил «мессер», и ведомый младший лейтенант Бабков отстал от Як-9Т еще за облаками. Больше Бабкова никто не видел. Нет сомнений, что младшего лейтенанта сбили «мессеры». А ведь на счету Бабкова было уже несколько сбитых вражеских самолетов, боевую летную жизнь он начинал хорошо, ярко!

Не повезло и младшему лейтенанту А. Р. Рзаеву, ведомому старшего лейтенанта Королева. Группа Королева из четырех Як-1 при сопровождении десяти «илов» в район Чимишлии не уделила должного внимания одинокому ФВ-190, обнаруженному в разрыве облаков. Все внимание летчиков с начала штурмовки было приковано к сильно растянувшимся над целью «илам». Этим и воспользовался одиночный «фоккер»: атаковал из-за облаков самолет Рзаева, ослабившего, видимо, наблюдение за хвостом истребителя, и поджег его. Старший лейтенант Королев не успел развернуться и отразить нападение противника: фашист немедленно убрался в облака.

Увидев, что горящий самолет Рзаева резко пошел на снижение, и убедившись, что младший лейтенант не отвечает на вызовы, наши летчики сочли Абаса Рзаева погибшим. К счастью, они ошиблись. На горящем самолете Рзаев сумел произвести посадку на западной окраине селения Тараклия, в расположении советских войск. Он успел выбраться из кабины и откатиться по земле на десяток метров от самолета прежде, чем тот взорвался. Рзаев получил тяжелые ожоги лица, рук и спины, кроме того, он был тяжело ранен в левую руку, которую пришлось ампутировать, но остался жив. Рзаева подобрали и отправили в госпиталь танкисты из 4-го гвардейского механизированного корпуса.

На состоявшемся вечером разборе боевых вылетов мы проанализировали случившееся, установили причины понесенных потерь. Старшие лейтенанты Черногор и Королев сидели, низко опустив головы. Оба тяжело переживали потерю ведомых.

Мы еще продолжали разбор боевых вылетов, когда прибежал начальник связи полка капитан В. К. Семин. В поднятой руке капитана белел лист бумаги – запись сообщения Совинформбюро. В нем говорилось, что войска 3-го Украинского фронта прорвали сильно укрепленную, развитую в глубину оборону противника в районе Бендер, за три дня боев расширили прорыв до 130 километров по фронту, продвинулись вперед до 70 километров, освободили более 150 населенных пунктов.

В числе частей и соединений 3-го Украинского фронта, отличившихся в боях, Совинформбюро упоминало и летчиков генерала В. А. Судца.

От сознания того, что о нас помнит Москва, было радостно на душе.

23 августа войска 3-го Украинского фронта под командованием Маршала Советского Союза Ф. И. Толбухина перерезали пути отхода 6-й фашистской армии за Прут, а на следующий день завершили окружение ясско-кишиневской группировки противника в составе пяти армейских корпусов.

Авиации противника с 23 числа в воздухе уже не было: лишившись аэродромов на территории Молдавии, потеряв огромное количество бом-

бардировщиков и истребителей, вынужденный перекидывать поредевшие силы люфтваффе с одного фронта на другой, противник фактически оставил свои окруженные части и соединения на произвол судьбы... Нам приказали в отсутствие воздушного врага не только сопровождать «илы», но и штурмовать вместе с ними наземные войска гитлеровцев.

Мы штурмовали фашистов в районах Леово и Комрат, в районах высоты 349,0, Бачой и Котовское. Специальный вылет на штурмовку железнодорожного узла Кишинева выполнила эскадрилья капитана Чурилина. На путях были уничтожены паровоз и четыре вагона с боеприпасами.

Помню и другой вылет эскадрильи Чурилина, тот, в котором участвовали мы с капитаном Оськиным. Северо-западнее села Бачой эскадрилья штурмовала засевшие в оврагах части врага. Произвели четыре захода, сделали минимум сорок прицельных залпов и очередей. Видели, как рвутся в машинах и повозках врага боеприпасы. Видели, как давят друг друга, мечутся в гуще обезумевших людей кони. Каждый летчик был предупрежден: если противник выкинет белые флаги – огонь прекратить. Но гитлеровцы белых флагов не выкинули. А врага, если он не сдается, уничтожают! Жалости к сопротивлявшейся фашистской армии никто из нас не испытывал. Мы помнили, как истерзана гитлеровской ордой родная страна!

Скопление гитлеровских войск за селом Бачой было огромным. Такого я прежде не видел. Поэтому вслед за эскадрильей Чурилина врага штурмовали в этом районе эскадрильи Батарова и Волкова. Они нанесли фашистам огромный урон в живой силе и технике, подавили противника морально.

Во второй половине дня 24 августа, возвратись из разведки, капитан Батаров крикнул встречавшим товарищам:

– Хлопцы, Кишинев-то уже наш!

В воскресенье 27 августа, в день освобождения Галаца, Фокшан, Рымникула и Тулчи, в день полного очищения земли Советской Молдавии от гитлеровцев и их пособников, штурман 611-го ИАП капитан Оськин был срочно вызван в штаб дивизии. Оттуда он вернулся с картами Болгарии и Румынии.

Все было ясно. Понимая, что скоро поступит приказ об очередном перебазировании, мы принялись восстанавливать и ремонтировать материальную часть. Возможность для этого была: полк хотя и сопровождал штурмовики 136-й ШАД, добивавшие противника, но напряжение спало, интенсивность вылетов стала не той.

Можно было подвести кое-какие итоги. За 7 дней, с 22 по 29 августа 1944 года, полк совершил 512 боевых вылетов, проводил до цели 130 групп штурмовиков, не позволил вражеским истребителям ни разу приблизиться к «илам» для атаки. Кроме этого, полк совершил 76 вылетов на разведку войск и техники противника, произвел 40 вылетов на самостоятельную штурмовку врага, уничтожив при этом 97 автомашин, 47 повозок с боеприпасами и имуществом, 2 штабных автобуса, 4 бензовоза, паровоз, 4 вагона с боеприпасами, 2 батареи зенитной артиллерии, 350 солдат и офицеров. В воздушных боях полк сбил 10 вражеских самолетов из тех 33-х, которые были уничтожены летчиками 17-й ВА в ходе Ясско-Кишиневской операции.

Ратный труд воинов 611-го ИАП высоко оценен Верховным Главнокомандующим советских войск. Его приказами личному составу 611-го ИАП были объявлены благодарности за овладение Каушанами – Тарутиным, за взятие Измаила, за взятие Браилова и за овладение городом и портом Констанца. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 сентября 1944 года 611-й Перемышльский истребительный авиационный полк за образцовое выполнение заданий командования, за овладение городами Браилов и Констанца и проявленные при этом доблесть и мужество был награжден орденом Суворова 3-й степени.



Судец Владимир Александрович - командующий 17-й воздушной армии

7. 8. Судеец В. А. В небе Молдавии.

В сб. В боях за Молдавию. Книга 3 (Коллектив авторов).

Судец Владимир Александрович (10(23).10.1904 – 06.05.1981) – советский военачальник, маршал авиации (1955), Герой Советского Союза (28.04.1945), Народный Герой Югославии (1964), Герой МНР (1971), почетный гражданин города Тирасполя. Великую Отечественную войну полковник Судеец встретил в должности командира 4-го дальнебомбардировочного авиационного корпуса, который поддерживал войска Юго-Западного и Южного фронтов, наносил удары по аэродромам противника, его танковым группировкам, артиллерии, железнодорожным эшелонам, переправам и мостам, нефтедобывающим и нефтеперерабатывающим комплексам в районе г. Плоешти (Румыния). С марта 1943 года по 2 апреля 1946 года командовал 17-й воздушной армией, которая принимала участие во многих стратегических операциях, в том числе, и в Ясско-Кишинёвской. После войны – командующий дальней авиацией ВВС СССР (1955—1962), Главнокомандующий Войсками ПВО СССР – заместитель министра обороны СССР (1962—1966).

... В это погожее августовское утро 1944 года только начинало светать. Легкий туман клубился по долине Днестра. Стояла удивительная тишина. В природе все как бы замерло в ожидании чего-то значительного. Обычно так бывает перед бурей. Вот из-за леса скользнули первые солнечные лучи. Туман, клубясь, словно таял и через час-полтора совершенно исчез.

Начиналось прекрасное согретое солнечной теплотой, тихое южное утро.

Часовая стрелка подошла к долгожданной цифре «8». В этот миг тишину разорвал грохот тысяч орудий. Над командным пунктом фронта пронеслись быстрокрылые истребители, в четком строю прошли эскадрильи и полки «летающих танков» – самолетов «ИЛ-2».

Наш сосед справа, 2-й Украинский фронт, после артиллерийской подготовки в 7 часов 40 минут уже начал наступление.

Так, четверть века тому назад, 20 августа 1944 года, началась одна из крупнейших и важнейших в стратегическом и военно-политическом отношениях боевая операция периода Великой Отечественной войны, вошедшая в историю под названием Ясско-Кишиневской. В памяти советского народа никогда не померкнут картины этого огромного по своему размаху и значению гигантского сражения, которое явилось классическим примером осуществления тактического и оперативного взаимодействия крупных общевойсковых, механизированных, танковых, артиллерийских и авиационных соединений и объединений двух фронтов с участием Черноморского флота и Дунайской военной флотилии при прорыве заранее подготовленной мощной обороны, разгрома, окружения и уничтожения крупных сил противника.

...Весной 1944 года после разгрома немецко-фашистских войск на Правобережной Украине войска Советской Армии вступили в Северную Румынию и восточную Молдавию, и перешли к обороне на рубеже города Пашканы, севернее Ясс и Унген, Дубоссар и далее по левому берегу Днестра до Черного моря. На западном берегу Днестра наши войска захватили несколько плацдармов.

Немецко-фашистское командование придавало важное значение этому участку советско-германского фронта, так как он являлся опорой его южного крыла и прикрывал выход на Балканы. Территория Румынии, Венгрии и Болгарии, тогдашних союзников гитлеровской Германии, являлась военной и продовольственной базой антисоветского военного блока. В Румынии и Венгрии имелись крупные районы добычи нефти, питавшие гитлеровские войска горючим, а в Венгрии и крупные военно-промышленные предприятия. Весной гитлеровское командование провело ряд мощных контрударов крупными силами танков и авиации, пытаясь ликвидировать наши плацдармы. Противник в ходе боевых действий понес большие потери, но овладеть нашими плацдармами не смог.

К началу Ясско-Кишиневской операции немцы и румыны имели на этом направлении крупную группировку войск в составе 6-й и 8-й немецких, 3-й и 4-й румынских армий, 4-го воздушного флота немцев и авиационного корпуса румын, входивших в немецкую группу армий «Южная Украина» под командованием генерал-полковника Фриснера, общей численностью более 640 тысяч человек боевого состава.

В Ясско-Кишиневской операции совместно с войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов, Черноморским флотом и Дунайской военной флотилией активное участие принимала авиация наших двух воздушных армий. Это 5-я воздушная армия под командованием генерал-полковника авиации С. К. Горюнова, входившая в состав 2-го Украинского фронта, и 17-я воздушная армия под моим командованием, входившая в состав 3-го Украинского фронта. В боевом составе имелось: в 17-й армии—1037 и в 5-й армии – 915 боевых самолетов. Боевые действия фронтов поддерживала и авиация дальнего действия под командованием маршала авиации А. Е. Голованова и авиация Черноморского флота, которую возглавил гене-

рал-лейтенант В. В. Ермаченков. После выхода советских войск на Днестр в мае 1944 года авиация наших фронтов провела воздушную операцию по аэродромам противника и нанесла ему серьезный урон. После наших ударов основная часть вражеской авиации была передислоцирована на тыловые аэродромы в районы Галаца, Бухареста, Констанцы и на аэродромы Болгарии.

Весной и летом 1944 года в районе Ясс и над днестровскими плацдармами у Тирасполя, Бендер и восточнее Кишинева происходили ожесточенные воздушные бои. Все попытки авиации противника нанести удары по нашим наземным войскам и аэродромам завершались тяжелыми потерями для врага.

Когда 2 августа 1944 года была получена директива Ставки Верховного Главнокомандования о подготовке к Ясско-Кишиневской операции, командование, штаб и политорганы нашей воздушной армии развернули напряженную работу в соединениях и частях к предстоящим боевым действиям. В этот период предстояло решить ряд важных и сложных вопросов. Еще с весны была организована напряженная учебно-боевая подготовка личного состава частей и соединений. На полигонах, специально оборудованных на приднестровских равнинах трофейными танками, орудиями, дзотами и даже паровозами и вагонами, авиационные части настойчиво отрабатывали тактику действий и способы поражения боевой техники противника. Для этой цели проводились и специальные учения, где наши воздушные снайперы показывали всему летному составу и общевойсковым командирам эффективность пушечного огня наших истребителей и штурмовиков, а также эффективность действия специальных противотанковых бомб и реактивных снарядов. Эта учеба принесла хорошие результаты в ходе операции. Все наши истребители не только вели воздушные бои, но и штурмовали отходившие колонны фашистских войск. Вот так огневым – пушечным, пулеметным и бомбовым шквалом провожали наши летчики гитлеровских захватчиков с родной советской земли в августе.

Большая работа была проведена по переучиванию личного состава на новой материальной части. На пополнение воздушной армии в июле прибыли две дивизии ночных бомбардировщиков на самолетах ПО-2, с летным составом, имевшим большой боевой опыт. Мы особой нужды в такого рода авиации не имели, а штурмовых частей нам недоставало. С согласия командующего фронтом я обратился к командованию ВВС Советской Армии с просьбой разрешить переучить и перевооружить прибывшие дивизии на самолеты-штурмовики ИЛ-2, имевшиеся у нас в резерве в достаточном количестве. Просьба наша была удовлетворена. В течение месяца мы успешно выполнили эту задачу. Переучивание проходило в условиях фронтовой обстановки. Полигоном для стрельб, бомбометаний и отработки тактики действий стали объекты на территории противника. Эта учеба дала прекрасные результаты. В ходе последующих боев летчики этих двух дивизий мало чем отличались от наших штурмовиков-ветеранов.

В период подготовки операции большое внимание уделялось воздушной разведке. Кроме разведывательных частей днем и ночью разведку

вели все самолеты, совершавшие боевые вылеты. Результаты воздушной разведки тщательно анализировались, сопоставлялись с данными войсковой, артиллерийской, агентурной, радиотехнической разведки и с донесениями молдавских партизан.

Особенно широко проводилась авиационная фоторазведка. В течение полутора месяцев несколько раз была сфотографирована вся глубина обороны противника от Днестра до Прута. Эту большую и ответственную работу с честью выполняли летчики 39-го разведывательного полка, истребители и штурмовики.

В результате мы знали местонахождение каждого войскового штаба противника, каждой его артиллерийской батареи. Внимательно следили авиационные штабы за вражескими аэродромами, железнодорожными станциями, резервами и другими объектами противника, имеющими важное значение, особенно за группировками танков и артиллерии.

За несколько дней до начала боевых действий штабы фронта, общевойсковых армий и механизированных корпусов были обеспечены картами с подробной дислокацией войск противника. Все цели были подтверждены фотопланшетами и фотоснимками.

Танкисты просили авиаторов дать как можно больше данных о противнике в глубине обороны, о состоянии маршрутов предстоящего наступления и неоднократно высказывали пожелание иметь у себя в войсках перспективные фотоснимки маршрутов и узлов обороны врага. Вскоре инженеры и техники 9-го авиационного корпуса генерала О. В. Толстикова оборудовали несколько самолетов ИЛ-2 фотоустановками, позволявшими перспективно фотографировать местность на бреющем полете. Одну из первых маршрутных съемок я показал генералам Ф. И. Толбухину, С. С. Бирюзову, М. И. Неделину и командирам механизированных корпусов Ф. Г. Каткову и В. И. Жданову. Вспоминаю, какой восторг вызвало это у танкистов, общевойсковых и артиллерийских начальников. Командующий фронтом предложил тогда снабдить такими фото-планшетами не только танкистов, но и командиров общевойсковых соединений и частей, действовавших на главном направлении. Это указание было выполнено. Нас потом сердечно благодарили наши боевые друзья. Ведь это облегчило им выполнение боевых задач по разгрому врага, спасло много жизней наших воинов.

В Ясско-Кишиневской операции был впервые составлен единый план артиллерийского и авиационного обеспечения боевых действий наземных войск при прорыве обороны противника и в оперативной глубине. Это дало большой боевой эффект, так как в ходе сражения не потребовалось дополнительных согласований действий авиации и артиллерии в динамике боя и позволяло немедленно реагировать на изменение в обстановке и наносить противнику без промедления тяжелые потери. В первый раз в общевойсковые армии и механизированные корпуса были выделены специальные рации с авиационными офицерами-разведчиками для приема особо важных донесений непосредственно с воздуха от самолетов-разведчиков, которые позволяли без потери времени ставить им задачи в воздухе. Мероприятие это себя полностью оправдало и применялось во всех боевых операциях до конца войны.

Для обеспечения точного выхода самолетов на цели были организованы и оборудованы контрольно-опознавательные пункты с радиосвязью и зрительными сигналами. То же было сделано и в первых эшелонах наземных войск. В механизированные соединения были выделены группы офицеров от поддерживающих их авиационных соединений во главе с командирами дивизий или их заместителями с радиостанциями. В войсках, на башнях наших танков и на автомашинах наносились опознавательные знаки для того, чтобы летчики с воздуха могли легко отличить свои войска.

В проведении оперативной маскировки важную роль сыграли и мероприятия, организованные нашей воздушной армией. На кишиневском направлении по указанию фронта имитировалось крупное сосредоточение войск, строились ложные аэродромы, которые обрудовались макетами самолетов. Часть боевой авиации базировалась на этом направлении. В воздухе в дневное время над ложными районами сосредоточения патрулировали наши истребители. За два дня до начала операции из района ложного сосредоточения войск 5-й ударной, а также в полосе 46-й армий, которыми командовали генералы Н. Э. Берзарин и И. Т. Шлемин, была проведена ночью разведка боем усиленными батальонами при поддержке ночной, а с наступлением рассвета и штурмовой авиации. Противник окончательно уверовал, что именно здесь, в направлении Кишинева, будет нанесен нашим фронтом главный удар. В течение ряда дней противник вел интенсивную воздушную разведку этих районов, куда мы его сознательно допускали.

Вечером 19 августа я перелетел на передовой аэродром, с наступлением темноты переправился через Днестр и прибыл на командный пункт фронта, находившийся на плацдарме в Кицканском монастыре, расположенном неподалеку от правого берега Днестра.

... Поздно вечером командующий фронтом генерал армии Ф. И. Толбухин заслушал еще раз мой доклад о готовности /воздушной армии к предстоящей операции. Командующий предупредил о моей особой личной ответственности, чтобы авиационная разведка не пропустила начала отхода немецко-фашистских войск из кишиневского выступа, где, находились главные силы 6-й немецкой армии.

Об этом напомнил мне на заседании Военного Совета фронта перед началом операции и представитель Ставки Верховного Главнокомандования маршал Советского Союза С. К. Тимошенко.

Утром 20 августа началось наступление наших войск. События развивались точно по плану. За один час сорок пять минут до начала атаки пехоты наша артиллерия и авиация нанесли мощные удары по переднему краю и в тактической глубине вражеской обороны, которые затем переросли в непрерывное сопровождение огнем артиллерии и авиации, наступающие войска 57-й, 37-й и 46-й армий. В тот день Советская страна первый раз за годы войны праздновала день авиации. Это событие еще больше воодушевило личный состав наших авиационных частей на боевые подвиги во славу Родины. Группы штурмовиков, сменяя друг друга, буквально «висели» над полем боя, подавляя и уничтожая бомбовыми

и штурмовыми ударами предназначенные им по плану цели. В воздухе беспрерывно барражировали группы истребителей, надежно прикрывая главную группировку войск фронта. И в течение дня авиация противника не нанесла ни одного удара по нашим наступающим войскам.

Наши наземные войска мощными ударами прорвали оборону противника и ко второй половине первого дня наступления продвинулись в глубину вражеской обороны до 15 километров. Создавалась выгодная обстановка, и командование фронта приняло решение: с рассвета 21 августа ввести в прорыв 4-й гвардейский и 7-й механизированные корпуса.

Командующий фронтом поставил передо мной задачу – с утра сосредоточить основные силы воздушной армии на обеспечение ввода в прорыв механизированных корпусов в полосах наступления 37-й и 46-й армий, и их действий в глубине вражеской обороны, а также не допускать подхода резервов противника к участкам прорыва, вести непрерывную воздушную разведку кишиневской группировки противника, которая во избежание опасности окружения могла начать отход на запад к реке Прут прежде, чем туда выйдут наши механизированные войска. Но, ни в ночь на 21 августа, ни утром никаких признаков отхода кишиневской группировки установлено не было. Противник все еще продолжал считать, что в районе Тирасполя, Бендер и Аккермана проводятся демонстративные действия и ожидал главный удар наших войск в направлении на Кишинев...

Мощные удары советской авиации враг почувствовал в первый же день нашего наступления. Вот что сообщил один из захваченных в плен гитлеровских вояк: «2-й батальон оборонялся на участке северо-западнее Леонтина. Утром 20 августа одновременно началась артподготовка и обработка переднего края русской авиацией. Передний край нашей обороны буквально утюжился низколетящими русскими самолетами, которые действовали вдоль линии фронта и промежуточных рубежей в глубине обороны. Когда русская пехота появилась в расположении батальона, мы начали отходить, но русская авиация не дала возможности произвести организованный отход и батальон был почти полностью уничтожен и перестал существовать». Большинство немецких штабов и их средства управления были разгромлены с воздуха в первые же часы операции. А уцелевшие штабы вынуждены передислоцироваться. В штабах и на командных пунктах противника нарушилась радио- и проводная связь. Это подтверждалось данными войсковой разведки, а также показаниями пленных немецких генералов и офицеров.

В те дни отвагу, смелость и героизм проявлял весь личный состав частей и соединений нашей воздушной армии. Группы штурмовиков, как правило, находились над целью до 15–20 минут, производя по 5–8 заходов.

Бомбометание и огонь ракетного и пушечно-пулеметного вооружения были высокодейственными. Впервые за время войны в этой операции истребители наряду с выполнением своих основных задач по прикрытию сухопутных войск и сопровождению штурмовиков и бомбардировщиков широко использовались для действий непосредственно по наземным целям.

Всего за первый день операции авиация фронта произвела свыше 1600 боевых вылетов. Более 1500 вылетов совершила и 5-я воздушная армия, поддерживая войска 2-го Украинского фронта.

С утра 21 августа наши летчики обеспечивали действия вошедших в прорыв механизированных корпусов генералов Каткова и Жданова. Содействуя быстрому их продвижению вперед, авиаторы наносили удары по огневым точкам, танкам, артиллерии и живой силе противника и подходившим его резервам.

Стремясь задержать наступление наших войск, противник с утра 21 августа стал выдвигать к месту прорыва 37-й армии резервы – танковые и пехотные части. Но этот маневр не ускользнул от глаз воздушной разведки. Уже в 9 часов 40 минут летчик-истребитель 288-й дивизии старший лейтенант Новиков, вылетев на разведку на самолете «ЯК-7», в районе Ермоклии обнаружил до 40 танков 13-й немецкой танковой дивизии, выдвигавшихся навстречу нашим войскам. Вызванные по радио штурмовики нанесли мощные удары по танковой колонне врага. Часть танков была уничтожена штурмовиками, а остальные – артиллерией. Путь нашим войскам на запад был расчищен.

Во второй половине дня Новиков в районе Опач, Токуз обнаружил еще до 50 танков и бронетранспортеров противника, направлявшихся к району прорыва. В воздух поднялись наши штурмовики и бомбардировщики. Новиков навел их на цель. Ударами с воздуха и эта танковая группировка немцев была разгромлена. Славный воздушный следопыт Новиков героически погиб при выполнении боевого задания 23 августа юго-западнее Кишинева.

Летчики продолжали непрерывно наблюдать за кишиневской группировкой противника, но никаких признаков к ее отходу не было.

22 августа воздушная армия продолжала вести поддержку наступавших войск. Удары по врагу были меткими и сокрушительными. В тот день три эскадрильи «ильюшиных» под командованием Героя Советского Союза майора Михайлова и капитанов Дьяконова и Середкина, штурмовали отходившие войска противника в районе Тараклии и железнодорожные эшелоны на участке Кайнары – Карбуна. В результате смелых действий штурмовиков были уничтожены 35 автомашин с солдатами и офицерами, 2 паровоза, сожжено два железнодорожных эшелона с боевой техникой. Кроме того, в Тараклии был взорван крупный склад с боеприпасами.

В то же время на другом участке 5 фашистских танков, 31 автомашину с пехотой уничтожили летчики-штурмовики двух эскадрилий, которые возглавляли капитан Елдышев и старший лейтенант Демидов. Действуя по скоплению войск противника в районе Бахмутка – Троица, эти летчики также взорвали крупный склад с горюче-смазочными материалами.

В тот же день прямым попаданием бомб и штурмовыми ударами были выведены из строя зенитные батареи противника, расположенные в районе железнодорожной станции Бессарабка.

К исходу 22-го наши механизированные корпуса достигли района Гура-Галбена, Комрат, а главные силы фронта вышли на рубеж Тараклия – Чадыр-Лунга, прорвав, таким образом, оборону противника на глубину до 70 километров. Подвижные соединения обоих фронтов стремительно

продвигались навстречу друг другу. Еще сутки – двое, и произойдет встреча войск 2-го и 3-го Украинских фронтов на Пруте, завершится окружение кишиневской группировки врага. Стало очевидным, что противник в течение ночи предпримет попытку оторваться от наших войск на кишиневском направлении. Около часа ночи 23 августа было получено первое донесение наших воздушных разведчиков о начале отхода войск противника из кишиневского выступа. Это сообщили ночные самолеты-разведчики 262-й авиадивизии. Данные воздушной разведки подтвердила и наземная разведка. В связи с этим командующий фронтом приказал мне с рассветом бросить основные силы воздушной армии для ударов по отходящему врагу. В это время 5-я ударная армия, которой командовал генерал-лейтенант Н. Э. Берзарин, перейдя в наступление, начала преследование противника и утром 24 августа освободила столицу Молдавии город Кишинев.

В течение трех суток штурмовики, бомбардировщики и истребители совершили по врагу более 2 тысяч боевых вылетов. Удары наносились с запада по головам отходивших от Кишинева крупным колоннам войск. Нам нужно было задержать отход войск противника, выиграть время, чтобы дать возможность подвижным войскам и главным силам 37-й, 57-й и 5-й ударной армий надежно замкнуть кольцо окружения.

Наши летчики действовали с большим напряжением, уничтожая боевую технику противника, его живую силу и переправы через Прут. 23 августа эскадрилья в составе 11 штурмовиков под командованием капитана Хороненко получила боевую задачу – разрушить вражескую переправу через реку Прут в районе Фельчиу. Метким бомбовым ударом летчики разрушили мост и вблизи него уничтожили большую колонну автомашин с солдатами и офицерами.

В этот же день две эскадрильи штурмовиков, ведомые капитанами Елдышевым и Чухаревым, атаковали переправы противника в районе Кагула. Летчики на бреющем полете, точно сбрасывая бомбы, разрушили обе переправы и уничтожили зенитные батареи, прикрывавшие их. Возвращаясь домой, штурмовики на станции Злоть подожгли два железнодорожных эшелона и взорвали склад боеприпасов. Несмотря на сильный огонь вражеской зенитной артиллерии, все наши самолеты без потерь вернулись на свой аэродром. Ударами бомбардировщиков был разрушен железнодорожный мост у Кагула. Успешно уничтожали переправы через Прут и летчики авиации дальнего действия.

24 августа на рубеже Леушены – Леово механизированные войска нашего фронта вошли в соприкосновение с передовыми частями 2-го Украинского фронта, а на следующий день и с основными силами этого фронта. Южнее главные силы 3-го Украинского фронта вышли к Пруту на участке Леово – Кагул. Пути отхода дивизиям противника на запад и юго-запад за реку Прут были отрезаны. Кольцо окружения основной кишиневской группировки, где находились основные силы 6-й немецкой армии, плотно замкнулось. В советском «котле» оказались 18 немецких дивизий. Войска нашего фронта во взаимодействии с войсками 2-го Украинского фронта приступили к расчленению и уничтожению окруженных войск противника.

Свергнув клику Антонеску, 25 августа новое правительство Румынии объявило войну гитлеровской Германии.

В быстрой ликвидации окруженной группировки противника важную роль сыграли активные действия нашей воздушной армии. В тесном взаимодействии с наземными войсками, сжимавшими стальное кольцо, штурмовики, бомбардировщики, ночники и истребители бомбили и штурмовали крупные скопления войск противника, нанося ему тяжелые потери в живой силе и технике. Под ударами нашей авиации противник был «спешен», потерял боевую технику и автотранспорт, его боевые порядки были расстроены и сломлена воля к сопротивлению. Лучшим доказательством успешных действий нашей авиации служит признание самого противника. Вот что показал захваченный в плен командир одной немецкой пехотной дивизии.

«К 24.00 25 августа в Гура-Галбенэ сконцентрировались части 320-й, 302-й и 384-й пехотных дивизий. При поддержке штурмовых орудий колонна двигалась на Сарата-Галбенэ с задачей в ночных атаках пробивать заслоны русских. Но так как колонны в пути следования натыкались на сопротивление, головные отряды достигли Сарата-Галбенэ лишь к рассвету 26 августа. Здесь колонна и все силы окруженной группировки подверглись сильной атаке с воздуха и артобстрелу с холмов. Русская авиация, безраздельно господствуя в воздухе, непрерывно бомбардировала и штурмовала колонну. Штурмовики разгоняли пехоту и автомашины по полям, сеяли панику и заставили колонну рассеяться по окружающим балкам, оврагам и посадкам. Отдельные группы начали действовать самостоятельно, пытаясь пробиться на юго-запад к Леово. Другие, попав в балки западнее Сарата-Галбенэ, пытались пробиться на юг, но опять попадали под сильное воздействие русской авиации и, неся большие потери, будучи деморализованы, были захвачены в плен».

Такая же участь в этот день постигла и десятитысячную группировку из остатков 257-й, 306-й, 320-й, 335-й и 384-й пехотных дивизий врага у Комрата и Сагайдака. Они были разгромлены ударами авиации и позднее пленены.

Летчики нашей воздушной армии только за первые семь дней операции совершили до 8 тысяч боевых самолето-вылетов по войскам противника, из них около 6 тысяч вылетов было произведено по окруженным вражеским группировкам. За это же время летчики 5-й воздушной армии также совершили около 6 тысяч вылетов. Наша авиация буквально «висела» в те дни над головами обреченных немецко-фашистских войск, нанося им огромные потери...

Командование группы армий «Южная Украина» в журнале боевых действий записало в первые дни операции характеристику действий нашей авиации: «Неслыханно сильным является вражеский воздушный флот. Он делает все, что он хочет».

Глава. 8. Действия авиации Черноморского флота.

Фото командного состава авиации флота, командиров корпусов, дивизий и полков



Ермаченков Василий Васильевич - Командующий ВВС Черноморского флота



Канарёв -командир 2-й гвардейской минно-торпедной авиадивизии



Буркин Михаил Иванович - командир 5-го гвардейского минно-торпедного авиаполка 2-й мтад



Мусатов Николай Алексеевич - командир 13-го гвардейского морского разведывательного авиаполка 2-й мтад



Денисов Константин Дмитриевич - командир 11-го гвардейского истребительного авиаполка 2-й мтад



Любимов Иван Степанович - командир 4-й истребительной авиадивизии



Малинов Константин Павлович - командир 3-го истребительного авиаполка 4-й иад ВВС ВМФ



Авдеев Михаил Васильевич - командир 6-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС ВМФ



Янковский Владимир Михайлович - командир 7-го истребительного авиаполка 4-й иад ВВС ВМФ



Алексеев Константин Степанович - командир 25-го истребительного авиаполка 4-й иап ВВС ВМФ



Щербаков Николай Тимофеевич - командир 62-го истребительного авиаполка 4-й иад



Корзунов Иван Егорович - командир 13-й авиационной дивизии пикирующих бомбардировщиков



Цецорин Алексей Петрович - командир 29-го бомбардировочного авиаполка 13-й адпб



Кирьянов Степан Степанович - командир 40-го бомбрдировочного авиаполка 13-й адпб



Нихамин Давид Ефимович - командир 43-го истребительного авиаполка 13-й адпб

8. 1. Действия ВВС Черноморского флота СССР в 1941 и 1944 годах. (Источник и подробности: http://www.airaces.ru/stati/vvs-chernomorskogo-flota-sssr-v-gody-vojjny.html).

В планах немецко-фашистского командования важное значение придавалось южному стратегическому направлению советско-германского фронта. Гитлеровцы рассчитывали мощными ударами в направлении Киева и Донбасса сломить сопротивление советских войск, развить стремительное наступление в сторону Крыма и Кавказа, блокировать в базах Черноморский флот и ударами с воздуха уничтожить наши боевые корабли.

Захватчики заблаговременно развернули и бросили в наступление крупные силы группы армий «Юг» в составе 80 дивизий и бригад при 1000 танков и 1200 самолетов.

Этим силам на южном стратегическом направлении противостояли советские войска 5, 6, 12 и 26-й армий Юго-Западного, 18-я и 9-я армии Южного фронтов и Черноморский флот, которые по численности войск, орудий и минометов уступали врагу в два раза. По числу самолетов воюющие стороны почти не уступали друг другу, но наши самолеты на 75% были устаревших типов.

К началу войны гитлеровцы не имели своих морских сил на Черном море и рассчитывали на использование румынского королевского флота.

Главной ударной силой противника на Черноморском театре военных действий являлись 4-й воздушный флот, насчитывавший 450 самолетов, и ВВС Румынии – около 750 самолетов, которые в основном и должны были определить, по их мнению, характер боевых действий на море.

Составной частью Черноморского флота были его военно-воздушные силы. ВВС Черноморского флота (командующий генерал-майор авиации В. А. Русаков, с 14.11.1941 г. – генерал майор авиации Н. А. Остряков, с 24.4.1942 г. – генерал-майор авиации В. В. Ермаченков; военный комиссар – бригадный комиссар М. Г. Степаненко, с 22.11 1942 г. – бригадный комиссар Н. В. Кузенко, с 22.10 1943 г. – генерал-майор авиации Л. Н. Пурник; начальник штаба полковник В. Н. Калмыков, с 1943 г. – генерал-майор авиации Б. Л. Петров) вступили в войну, имея в своем составе две авиабригады (63-ю бомбардировочную и 62-ю истребительную), 119-й морской разведывательный авиаполк, десять отдельных авиаэскадрилий, два авиаотряда и пять авиабаз. В стадии формирования находились 3-й учебный резервный авиаполк, 68-й авиаполк, две авиаэскадрильи 8-го и 9-го авиаполков. Всего было 636 самолетов. Значительная часть боевых экипажей была укомплектована опытным летным составом, способным к ведению воздушного боя и нанесению торпедных ударов как днем, так и ночью.

(Иванов П. Н. Крылья над морем. – М.: Воениздат, 1973. Глава 5. Над Черным и Азовским морями.- http://militera.lib.ru/h/ivanov_pn/05.html).

К началу Великой Отечественной войны ВВС Черноморского флота представляли собой внушительную силу:

– две авиабригады (62-я ИАБ и 63-я БАБ);

– семь авиаполков (8-й ИАП, 9-й ИАП, 32-й ИАП, 40-й БАП, 2-й МТАП, 119-й МРАП, 3-й УРАЛ);

– 11 эскадрилий (16-я ОМРАЭ, 45-я ОМРАЭ, 60-я ОМРАЭ, 80-я ОМРАЭ, 82-я ОМРАЭ, 83-я ОМРАЭ, 70-я ОКОРАЭ, 78-я ОСБАЭ, 93-я ОИАЭ, 96-я ОИАЭ);

– три авиаотряда (18-й ОТАО, 96-й ОМРАО и Отряд корабельной авиации).

Кроме того, продолжалось формирование 8-го ИАП и 9-го ИАП.

Всего в составе лётных частей было 632 боевых самолёта, из них 136 бомбардировщиков (61 ДБ-3ф и 75 СБ), 346 истребителей (И-16, И-153, И-15бис, МиГ-3) и 150 разведчиков (139 МБР-2, 11 ГСТ) (1). Кроме того, имелось ещё 165 транспортных и учебных самолётов.

В книге А. Платонова «Борьба за господство на Чёрном море» (М.: Вече, 2010, с. 325) даны несколько другие цифры состава ВВС ЧФ по состоянию на 1 июня 1941 г.: всего 827 самолётов, в т.ч. бомбардировщиков – 143, торпедоносцев – 36, истребителей – 314, гидросамолётов – 162, транспортных и учебных – 172.

Для базирования авиации располагала 61 сухопутным аэродромом и 15 гидроаэродромами. В том числе: в Крыму – 23 сухопутных и 7 гидроаэродромов; в Бессарабии – 9 сухопутных; на Украине – 21 сухопутный и 5 гидроаэродромов; на Кавказе – 8 сухопутных и 3 гидроаэродрома. Большинство сухопутных аэродромов представляли собой всего лишь относительно ровные площадки, без какой-либо аэродромной инфраструктуры. Только один сухопутный аэродром – Сарабуз, имел твёрдое покрытие.

Перед ВВС ЧФ в предстоящей войне были поставлены следующие задачи:

– наносить бомбовые и торпедные удары по кораблям и судам противника в море, как самостоятельно, так и во взаимодействии с надводными кораблями;

– наносить бомбовые удары по портам и ВМБ, а также по кораблям и судам в них: днём – в составе полка, ночью – небольшими группами и одиночно;

– ставить активные минные заграждения небольшими группами самолётов и одиночно;

– прикрывать свои военно-морские базы и аэродромы, а также корабли и суда в прибрежных районах;

– вести воздушную разведку кораблей в море и слабо прикрытых военных объектов на суше.

Приказ на начало активных боевых действий против Румынии черноморская авиация получила только к исходу дня 22 июня. До этого момента её истребительная авиация отражала налёты немецких и румынских бомбардировщиков на свои базы.

С первых дней войны Авиация Черноморского флота СССР включилась в боевую работу. Так как реальных целей на море для неё не было, то все силы были брошены на сухопутный фронт: Уже на исходе первого дня, в 23.00 самолёты 2-го МТАП и 40-го БАП ВВС ЧФ произвели налёты на Констанцу (3 ДБ-3 и 4 СБ), а также на Сулину (2 СБ). Спустя несколько часов Авиация ЧФ нанесла ещё три удара по ВМБ Констанца: первый – составом 33 ДБ-3 и 27 СБ, второй – 7 ДБ-3, и третий – 9 ДБ-3, а также удар

по Сулине составом 6 СБ. От огня зенитной артиллерии и истребителей противника было потеряно 8 ДБ-3 и 8 СБ. Утром 24 июня ВВС ЧФ 14 ДБ-3 и 18 СБ, а вечером – 2 ДБ-3, бомбили Констанцу. Самолёты 96-й ОИАЭ Дунайской флотилии в этот день бомбили румынские порты на Дунае.

В связи с общим неблагоприятным развитием обстановки на Южном фронте и отступлением советских войск, в июне-ноябре 1941 г. силы ВВС флота были вынуждены оставить аэродромы под Одессой и Измаилом. Сначала авиационные части перелетели в район Крымского полуострова, а затем, с потерей Крыма, – на Черноморское побережье Кавказа.

За время войны черноморская авиация претерпевала многочисленные структурные изменения: было расформировано большинство отдельных эскадрилий, с одновременным формированием новых полков.

В июле 1943 г. все авиационные бригады флота были преобразованы в дивизии. Так, 11-я ШАБ стала 11-й ШАД, 62-я ИАБ – 4-й ИАД (3-й , 7-й, 25-й и 62-й ИАП), а 63-й БАБ – 1-й МТАД (36-й МТАП, 5-й гв. МТАП, 40-й БАП). Время от времени в составе 11-й ШАД действовали 11-й гв. ИАП и 9-й ИАП. В это время в составе истребительной авиации флота числилось до 260 самолётов, из которых 190 были новых типов: 22 МиГ-3, 76 ЛаГГ-3, 56 Як-1, 25 Р-39 «Аэрокобра» и 11 Р-40 «Киттихаук».

В октябре 1943 г. черноморская авиация насчитывала уже семь истребительных полков: 6-й гв. ИАП и 11-й гв. ИАП (8-й ИАП и 32-й ИАП были преобразованы в гвардейские части), а также 3-й, 7-й, 9-й, 25-й и 62-й ИАП. В это время штаб ВВС ЧФ размещался в с. Мокапсе (в 20 км от Туапсе).

В ноябре 1943 г. штаб ВВС ЧФ перебазировался в освобождённую советскими войсками Тамань. Тогда же командование Авиации ЧФ приняло решение о перебазировании части сил минно-торпедной, штурмовой и истребительной авиации в Северную Таврию, в район Скадовска. Там из них была сформирована Скадовская авиационная группа, под командованием заместителя начальника штаба ВВС ЧФ полковника В.И.Смирнова. Такая дислокация авиации значительно приближала её к коммуникациям противника в западной части Чёрного моря.

К 19 января 1944 г. ВВС ЧФ базировались на аэродромах Кавказского побережья и в Северной Таврии. В их составе имелось 198 исправных боевых самолётов, в том числе: бомбардировщиков – 18, истребителей – 91, штурмовиков – 39, торпедоносцев – 35, разведчиков – 15. Большая часть штурмовиков и истребителей была сосредоточена на передовых аэродромах: Анапа, Анапская, Витязевская. Она предназначалась для огневой поддержки и прикрытия десанта, уничтожения плавсредств противника в Керченском проливе и на коммуникациях.

К началу апреля 1944 г. Скадовская авиагруппа была расформирована. В это время ситуация в Причерноморье складывалась в нашу пользу. Фронт стремительно продвигался на запад: 26 марта был освобождён Николаев, 30 марта – Очаков, 10 апреля – Одесса, а к 14 апреля советские войска на юге вышли на государственную границу с Румынией. Только южная часть Крымского полуострова с Севастополем оставалась в руках противника.

8 апреля 1944 г. началась Крымская операция, и через месяц, 9 мая Севастополь был освобождён советскими войсками. Практически всё Чёр-

ное море перешло в наши руки. Хотя противник ещё сохранял за собой порты Румынии и Болгарии, но об его активных действиях на море уже не могло идти речи. Авиация ЧФ в середине апреля 1944 г. была перебазирована на аэродромы Крыма и под Одессу.

Активные боевые действия на Чёрном море завершились в конце мая 1944 г., и командование Авиации ВМФ приняло решение об усилении, за счёт ВВС Черноморского Флота других воюющих флотов. В связи с чем, к 1 июня на Балтику была переброшена 11-я ШАД, в составе 8-го гв. ШАП, 47-го ШАП и 9-го ИАП. Следом за ней, в июне 1944 г. в состав 5-й МТАД ВВС СФ был передислоцирован 36-й МТАП. И, наконец, к середине лета 1945 г. ещё два черноморских полка – 43-й ИАП и 2-й УАП, были перебазированы на Дальний Восток, войдя в состав ВВС ТОФ.

2-я гвардейская минно-торпедная авиационная Севастопольская Краснознамённая дивизия имени Героя Советского Союза Н. А. Токарева ВВС Черноморского флота (2-я ГвМТАД ВВС Черноморского флота) – воинское соединение Вооружённых сил СССР во Второй мировой войне.

31 января 1944 года при выполнении боевого вылета погиб командир 1-й МТАД, генерал-майор авиации Н. А. Токарев. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 мая 1944 года его имя было присвоено дивизии, которая с этого времени стала называться 1-я минно-торпедная авиационная дивизия им. Н. А. Токарева.

19.03.1944 года 40-й БАП выделен из состава дивизии и переподчинён в состав вновь сформированной 13-й авиационной дивизии пикирующих бомбардировщиков.

С 1 апреля 1944 г., на основании Приказа командующего ЧФ № 0247, в состав 1-й МТАД был включен 13-й гв. полк ВВС ЧФ на аэродроме Сокологорное. 26 апреля 1944 г. 36-й МТАП, передав свои самолеты 13-му гв. АП, выбыл из состава дивизии, и был направлен на Северный флот. Там он вошёл в состав 5-й МТАД ВВС СФ.

За отвагу, проявленную в боях с немецко-фашистскими захватчиками, за стойкость, мужество, героизм, организованность и высокую дисциплину личного состава Приказом Народного комиссара Военно-морского флота № 203 от 5 мая 1944 года 1-я МТАД преобразована во 2-ю гвардейскую минно-торпедную авиационную дивизию (в/ч 42801). 22.07.1944 года, за мужество и героизм, проявленные при освобождении г. Севастополя, Приказом Верховного Главнокомандующего 2-й гв. МТАД было присвоено почетное наименование «Севастопольская».

Состав дивизии (на 1 июля 1944 г.) – 5-й гв. «Констанцский» МТАП (бывший 2-й МТАП), 13-й гв. краснознамённый «Констанцский» ДБАП (бывш. 119-й РАП), 11-й гв. дважды краснознамённый «Николаевский» ИАП.

20.08.1944 г. 14 Ил-4 5-го гв. МТАП, 18 А-20G «Бостон» 13-го гв. АП и 32 Р-39 «Аэрокобра» 11-го гв. ИАП дивизии приняли участие в воздушной операции по уничтожению сил противника в ВМБ Констанца с аэродрома Саки.

Боевые действия в Великой Отечественной войне 2-я гв. МТАД завершила в сентябре 1944 г. в Крыму на аэродроме Саки, за исключением 11-го гв. ИАП, который базировался в Болгарии на аэродроме Сарафово.



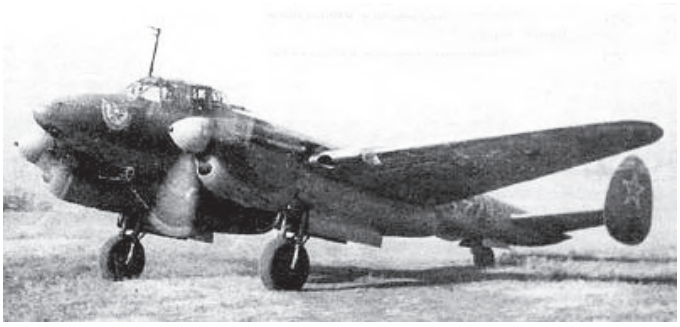
Токарев Николай Александрович имя которого носила 2-я гвардейская мтад



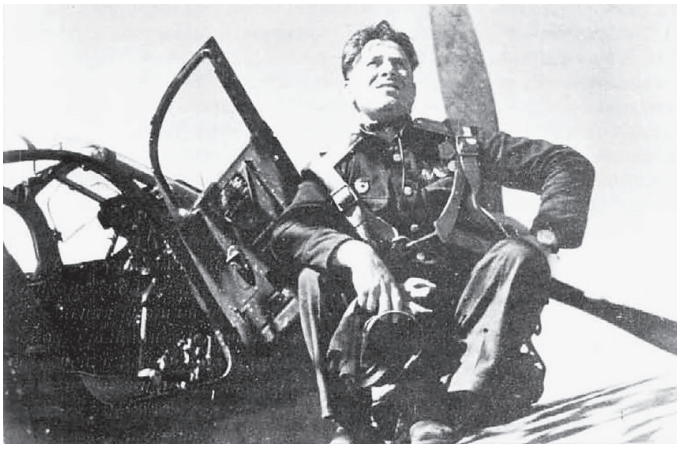
Командир 13-й авиадивизии пикирующих бомбардировщиков ВВС ЧФ подполковник И.Е. Корзунов 1944 г.



Любимов И. С. - Герой Советского Союза, командир 4-й иад ВВС ЧФ



Самолёт Героя Советского Союза И. Е. Коркунова



Командир эскадртльи 11-го иап Д. Е. Нихамин



Лётчики, Герои-черноморцы, 1944 г.



Лётчики 2-й гвардейской мтад получают боевую задачу

С весны 1945 года дивизия стала именоваться «смешанной». Состав на 1 июля 1945 г. 2-й гв. САД (Саки): 5-й гв. МТАП (Сарабуз), 13-й гв. ДБАП (Саки), 11-й гв. ИАП (Саки). На вооружении минно-торпедных полков самолёты Ил-4, Пе-2 и А-20.

На завершающем этапе подготовки Ясско-Кишинёвской наступательной операции советских войск, в середине августа 1944 г. была активизирована деятельность минно-торпедной, бомбардировочной и разведывательной авиации ЧФ на коммуникациях противника Сулина – Констанца – Варна и по дунайским портам Галац и Браила. Одновременно шла подготовка к воздушной операции по уничтожению кораблей противника в ВМБ Констанца.

Совместно с кораблями флота и войсками Красной Армии авиация Черноморского флота принимала участие в освобождении Молдавии, Румынии и Болгарии, нанося удары по вражеским базам и портам на Черном море, по транспортам на Дунае, оказывала содействие нашим войскам, наступавшим на Вену и Братиславу.

В июле 1944 г. на советско-германском фронте сложилась благоприятная обстановка, позволившая приступить к решительному наступлению на ясско-бухарестском направлении. В ходе наступления войска 2-го и 3-го Украинских фронтов при поддержке 5-й и 17-й воздушных армий во взаимодействии с Черноморским флотом и Дунайской флотилией в августе наголову разгромили немецкую группу армий «Южная Украина».

Перед Черноморским флотом стояла задача содействовать войскам 3-го Украинского фронта. От флота требовалось прервать коммуникации врага в море между Бессарабским побережьем, портами Румынии и Болгарии, массированными ударами авиации по базам Констанца и Сулина уничтожить боевые корабли и разрушить портовые сооружения, огнем корабельной артиллерии и высадкой тактических десантов содействовать войскам фронта в окружении и уничтожении аккерманской группировки противника.

В условиях развертывающихся боевых действий на территории Румынии особое значение приобретали удары с воздуха по военно-морской базе Констанца. Противник здесь сосредоточил 116 различных кораблей и транспортов, в том числе крейсер, несколько эскадренных миноносцев и миноносцев. В Констанце находилась база немецких подводных лодок, действовавших на наших коммуникациях в Черном море. Наконец, Констанца являлась базой снабжения вражеского флота и войск, оттуда поддерживалась связь по Дунаю с внутренними районами Румынии.

Констанца была защищена плотным многослойным огнем зенитной артиллерии и прикрывалась истребительной авиацией. В районе базы в радиусе 20 км располагалось до 90 батарей зенитной артиллерии и около 150 зенитных орудий кораблей. На ближних аэродромах находилось несколько групп истребительной авиации численностью свыше 30 самолетов. Вокруг базы было установлено пять радиолокационных станций с дальностью обнаружения самолетов до 150 км. Кроме того, беспрерывное наблюдение за воздухом вели многочисленные посты воздушного наблюдения, оповещения и связи.

Штаб ВВС флота тщательно подготовил и хорошо спланировал серию ударов по вражеской базе. Особое внимание обращалось на организацию боевого управления.

Для выполнения задачи привлекались части 2-й гвардейской минно-торпедной авиадивизии (командир Герой Советского Союза полковник В. П. Канарев), 13-й пикировочной авиадивизии (командир Герой Советского Союза полковник И. Е. Корзунов), 4-я истребительная авиадивизия (командир Герой Советского Союза полковник И. С. Любимов), 23-й штурмовой авиаполк (командир майор И. И. Трушин), 30-й разведывательный авиаполк (командир подполковник Х. А. Рождественский) и 18-я отдельная авиаэскадрилья (командир майор С. П. Крученых). Всего в операции уча-

ствовало 317 самолетов, из них бомбардировщиков – 94, штурмовиков – 29, истребителей – 164 и самолетов разведывательной авиации – 30.

В соответствии с намеченным планом 19 августа 1944 г. 37 Ил-2 23-го штурмового авиаполка под прикрытием 36 ЛаГГ-3 четырьмя группами нанесли бомбоштурмовые удары по плавсредствам в порту Сулина и локационным установкам на острове Фидониси с целью отвлечения внимания противника от готовящегося главного удара по Констанце. В порту Сулина черноморцы уничтожили несколько барж, буксир, разрушили причалы порта, вызвали 2 очага пожара и повредили транспорт, 2 торпедных катера и быстроходную десантную баржу. На острове Фидониси прекратили существование пост наблюдения и связи и радиолокаторная установка.

В ночь на 20 августа на Констанцу было совершено 7 самолето-вылетов с целью разведки системы противовоздушной обороны. В 8 час. 20 мин. 20 августа со стороны моря на Констанцу вышла демонстративная группа в составе 9 А-20Ж 30-го разведывательного авиаполка (ведущий подполковник Х. А. Рождественский, штурман майор Панчишный) в сопровождении 12 истребителей прикрытия «Киттихаук» 7-го истребительного авиаполка (ведущий подполковник В. М. Янковский). Противодействие этой группе противник оказал слабое. Появившиеся одиночные истребители в бой не вступили и ушли в западном направлении.

В 10 час. 42 мин. над базой появилась группа обеспечения главного удара – 9 А-20Ж 13-го гвардейского авиаполка под прикрытием 12 истребителей «Аэрокобра» 11-го гвардейского истребительного авиаполка. Эта группа нанесла бомбардировочный удар по плавбазе подводных лодок, поставила дымзавесу, чем затруднила действия нескольким зенитным батареям врага.

В 9 час. 41 мин. 20 августа со своих аэродромов произвели вылет главные силы 13-й пикировочной авиадивизии во главе с командиром дивизии Героем Советского Союза полковником И. Е. Корзуновым.

Исходный пункт маршрута дивизия прошла в общей колонне. Походный порядок соединения представлял собою колонны бомбардировочных авиационных полков с подразделениями истребителей прикрытия. Полки пикировщиков удерживали дистанцию между собой 1500 – 2000 м.

Первую колонну составлял 40-й авиаполк (ведущий подполковник С. С. Кирьянов). Выше ее на 600 – 800 м шла группа истребителей «расчистки воздушного пространства», ведомая командиром 6-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиаполка полковником М. В. Авдеевым.

Второй колонной шел 29-й авиаполк (ведущий подполковник А. П. Цецорин). Каждую колонну полка замыкали ударные группы истребителей прикрытия.

Управление в полете было строго централизовано. Команды по радио подавались только командирами дивизии и полков.

В 10 час. 52 мин. по сигналу полковника И. Е. Корзунова части авиадивизии начали боевое развертывание. Группа «расчистки» из 9 Як-9 6-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиаполка вышла вперед и за 2 – 3 мин. до подхода бомбардировщиков к цели начала патрулировать над базой на высоте 4000 м. Два Ме-109 пытались атаковать первую

группу подходящих бомбардировщиков, но были отогнаны истребителями Авдеева. При этом один «мессершмитт» был поврежден, а второй, не приняв боя, со снижением ушел в западном направлении.

Удар пикирующих бомбардировщиков производился шестерками с высоты 3000 м при скорости 320 км/час.

В результате удара 60 Пе-2 и 20 А-20Ж по кораблям и плавсредствам противника в порту Констанца были уничтожены миноносец, танкер, 2 подводные лодки, 5 торпедных катеров и 27 различных плавсредств, а также взорван склад горючего, разрушены два здания и ремонтные мастерские и подавлен огонь 6 зенитных орудий. Были повреждены эсминец, вспомогательный крейсер, 3 подводные лодки, транспорт, плавучий док и ряд других судов. От огня зенитной артиллерии врага черноморцы потеряли бомбардировщик Пе-2 и истребитель Як-9.

После Констанцской воздушной операции боевые действия по портам и базам на Черном море прекратились.

22 августа 1944 г. в течение дня 67 Ил-2 23-го штурмового авиаполка под прикрытием 36 ЛаГГ-3 25-го истребительного авиаполка бомбардировали и штурмовали узлы сопротивления, технику и живую силу противника в районе Аккермана, оказывая непосредственную поддержку морским десантникам и войскам 3-го Украинского фронта.

За образцовое выполнение заданий командования, за мужество и героизм, проявленные при освобождении Румынии и Болгарии, 29-му и 43-му авиаполкам присвоено почетное наименование Сулинских; 5, 13, 40-му авиаполкам и 18-й авиаэскадрилье – Констанцских; несколько частей стали Краснознаменными, а 6-й и 11-й гвардейские истребительные авиаполки и 25-й истребительный авиаполк были награждены вторым орденом Красного Знамени.

Последними из черноморских летчиков закончили войну морские разведчики. Они высаживали десант в Варне и Бургасе, прокладывали путь морякам Дунайской флотилии на Дунае, оказывали содействие войскам Красной Армии, наступающим на Вену и Братиславу.

С осени 1944 г. ВВС ЧФ были выведены из боевого состава действующей армии и приступили к боевой подготовке личного состава, оставаясь при этом резервом для авиации действующих флотов. Соединения и части черноморской авиации оказались разбросаны по всей акватории Чёрного моря: от границы с Турцией в Грузии до границы с Турцией в Болгарии. **– (http://militera.lib.ru/h/ivanov_pn/05.html).**

Награды ВВС Черноморского флота.

С июня 1941 г. по сентябрь 1944 г. авиаторы-черноморцы совершили 131 637 боевых вылетов, потопили 345 кораблей и судов, уничтожили 2149 самолётов, совершили 18 таранов, уничтожили 680 танков, 780 орудий, большое количество другой боевой техники, свыше 50 тыс. фашистских солдат и офицеров.

За мужество и героизм 61 лётчику и штурману ВВС ЧФ было присвоено звание Героя Советского Союза. Свыше 10 тыс. человек были удостоены правительственных наград. Удостоены звания гвардейских 6 авиационных частей, 13 частей стали Краснознаменными.

За мужество и героизм, проявленные в боях с фашистской Германией, указами Президиума Верховного Совета СССР, приказами Верховного Главнокомандующего и наркома ВМФ были преобразованы в гвардейские, награждены орденами и удостоены почётных наименований следующие части и соединения Военно-воздушных Сил ЧФ:

Разведывательная авиация:

– 30-й разведывательный авиационный полк был награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Севастопольский»;

– 18-я отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья была награждена орденом Красного Знамени и удостоена почётного наименования «Констанцская».

Минно-торпедная и бомбардировочная авиация:

– 1-я минно-торпедная авиационная дивизия была преобразована во 2-ю гвардейскую минно-торпедную авиационную дивизию и удостоена почётного наименования «Севастопольская »;

– 13-я авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков была удостоена почётного наименования «Севастопольская»;

– 2-й минно-торпедный авиационный полк был преобразован в 5-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк и удостоен почётного наименования «Констанцский»;

– 40-й бомбардировочный авиационный полк был награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Констанцский»;

– 29-му бомбардировочному авиационному полку было присвоено почётное наименование «Сулинский»;

– 36-й минно-торпедный авиационный полк был награждён орденом Красного Знамени;

– 119-й разведывательный авиационный полк был преобразован в 13-й гвардейский авиационный полк, награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Констанцский».

Штурмовая авиация:

– 11-я штурмовая авиационная дивизия (бывш. 11-я ШАБ) была дважды награждена орденом Красного Знамени и удостоена почётного наименования «Новороссийская»;

– 18-й штурмовой авиационный полк (бывш. 46-я ОШАЭ) был преобразован в 8-й гвардейский штурмовой полк и удостоен почётного наименования «Феодосийский»;

– 23-му штурмовому авиационному полку было присвоено почётное наименование «Николаевский»;

– 47-му штурмовому авиационному полку было присвоено почётное наименование «Феодосийский».

Истребительная авиация:

– 7-й истребительный авиационный полк был награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Севастопольский»;

– 8-й истребительный авиационный полк был преобразован в 6-й гвардейский истребительный полк, дважды награждён орденом Красного

Знамени и удостоен почётного наименования «Севастопольский»;

– 9-й истребительный авиационный полк был награждён орденом Красного Знамени;

– 25-й истребительный авиационный полк дважды был награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Керченский»;

– 32-й истребительный авиационный полк был преобразован в 11 -й гвардейский истребительный полк, дважды награждён орденом Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Николаевский».

Источник: Левшов П. В., Болтенков Д. Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910-2010). Справочник. – СПб., Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. – 768 с.



Авдеев Михаил Васильевич - командир 6-го гв. иап ВВС ВМФ

8. 2. Авдеев М. В. У самого Черного моря.

Издание: Авдеев М. В. У самого Черного моря. Книга третья. – М.: ДОСААФ, 1975. с. 137 – 149. -

(http://amyat.narod.ru/memo/avdeev_mv3/index.htm).

Авдеев Михаил Васильевич – советский лётчик-асс истребительной авиации ВВС ВМФ СССР, Герой Советского Союза (14 июня 1942, генерал-майор авиации (6.04.1957). С апреля 1943 по ноябрь 1944 года командовал 6-м гвардейским Севастопольским дважды Краснознамённым истребительным авиационным полком. За время войны Михаил Авдеев совершил более 500 боевых вылетов, провёл 141 воздушный бой, сбив лично 12 самолётов противника и 6 в группе.

Ночью у командира 13-й...

Командир 13-й авиадивизии Корзунов вызвал начальника политотдела полковника Борзенко и инженер-полковника Груздева в два часа ночи.

«С чего это такая спешка! – недоумевал Виктор Груздев, накидывая на плечи кожаную летную куртку. – Кажется, все идет нормально... А, может быть, что-нибудь случилось?.. Тревога уже начала закрадываться в его сердце.

Корзунов, кажется, спать вообще не ложился. Внешне он был прежним: густая копна волос, тонкое немного усталое лицо, глубоко запавшие глаза под густыми бровями. Он ходил взад-вперед по широкой горнице, машинально вертя в руках карандаш и, видимо, что-то мучительно обдумывая.

– По вашему приказанию... – начал было Груздев (Борзенко уже сидел у командира)...

– Отставить, – Корзунов махнул рукой. – Сейчас не до официальностей. Есть дела поважнее.

На столе у Корзунова лежала карта Черного моря.

– Садитесь, орлы! – командир жестом пригласил боевых помощников к карте. – Нужно кое-что обмозговать. И обмозговать серьезно. – Корзунов подошел к двери, поплотнее прикрыл ее и вернулся к столу.

С минуту командир молчал.

– Так вот, братцы, наступил момент, которого мы ждали почти всю войну. В 20-х числах августа 2-й и 3-й Украинские фронты перейдут в наступление. Это не простое наступление. Цели его колоссальны: разгром гитлеровской группировки «Южная Украина», полное освобождение не только Украины, но и Молдавии. И более того – глубинное вторжение в саму Румынию. Нам поручено нанести удары по военным объектам в Сулине и Констанце...

Борзенко и Груздев сидели ошеломленные.

– Но Пе-2 туда и обратно не дотянут, – начал размышлять вслух Груздев. – Горючего не хватит...

То, что они не выражали восторгов по поводу только что услышанного, было естественным: у них был это своего рода «рабочий стиль»: радость – радостью, но нужно сразу, как любил говорить Корзунов, «брать быка за рога» и «обмозговать» дело.

– Ясно, что не дотянут. А нужно, чтобы дотянули. Это уже твоя забота! – Корзунов с улыбкой посмотрел на Груздева.

– Разве что дополнительные бензобаки поставить, – продолжал размышлять Груздев.

– Видишь, ты уже становишься рационализатором. – Корзунов засмеялся. – В общем, задача тебе ясна. Иди, обмозговывай с ребятами. Помни одно – сроки... А мне с комиссаром еще нужно поговорить.

Когда Груздев вышел, Корзунов сел рядом с Борзенко:

– Вот какие дела, комиссар!.. Сам понимаешь – здесь одним бензином не обойдешься. За Груздева я спокоен. Его дьяволы, когда нужно, придумают что угодно. Да и летчики с курса не свернут. Сейчас они, извини за высокопарность, летят на крыльях Победы. Хоть до края света доберутся. – Он помолчал. – Но нам лишних жертв не нужно. Надо, чтобы люди и задание выполнили, и живыми на аэродром вернулись. С атакой Констанцы война не кончается. Нам каждый летчик дорог. По своей линии я уже кое-что наметил. – Корзунов заглянул в блокнот.

– Первое – проведем летно-тактические учения. Второе – каждый летчик должен наизусть знать план Констанцы и Сулины. Третье – разведка: мы до мелочей обязаны знать систему их противовоздушной обороны. Четвертое... – Корзунов перечислял пункт за пунктом, потом вдруг остановился и без всякого перехода сказал:

– Пожалуй, это самое главное наше с тобой партийное поручение, комиссар!.. И не только наше с тобой – каждого. Что думаешь делать?

– Всех политотдельцев завтра же – на аэродром. Чтобы с каждым человеком поговорили...

– Дельно! А кого пошлешь на основные аэродромы?

– Александра Макарова, Михаила Зубкова, Александра Кожевникова... – он долго перечислял имена и фамилии. Характеризовать их не было нужды: Корзунов отлично знал этих замечательных коммунистов. Их слову верили в частях, как слову партии.

В полках проведем партийные и комсомольские собрания...

– Это само-собой, – прервал его вдруг Корзунов. – А что, если еще и нам с тобой выступить с обращением к личному составу.

– Обязательно! – идея Борзенко понравилась. – Пусть до сердца каждого дойдет – в какой большой полет поднимает нас партия!

Армада уходит по старому следу.

В ночь на 20 августа Борзенко не спалось. Еще не взошло солнце, только дальний горизонт в степи полыхнул холодной полоской рассвета. Над землей сизыми хлопьями расползался тяжелый туман. «Э-э, черт! Все равно не засну!» – начальник политотдела поднялся, закурил и вышел на летное поле.

У крайнего Пе-2 заметил группу людей. «Не один я не сплю в эту ночь, – пронеслось в мозгу. – Хотя летчикам мы приказывали спать. Завтра у них тяжелая работа. Что они там делают?»

От фюзеляжа бомбардировщика отошел механик.

«Саша Иванов, – подумал Борзенко. – Точно, он...»

– Как, товарищ полковник? – спросил Иванов и кивнул в сторону самолета.

На борту машины еще не просохла белая масляная краска. «Вперед, за Родину!» – прочитал комиссар.

... Пожалуй, впервые такая армада самолетов – 317 машин – работала по столь жестоко-четкому «графику».

Днем 19 августа содрогнулись от бомбовых ударов Сулина, Констанца и остров Фидониси. Пылали корабли у причалов сулинского порта, сам порт. Не успев взлететь, превратились в груду тлеющего лома «мессеры» на аэродромах, именовавшихся в гитлеровских документах как «щит Констанцы». Взлетели на воздух батареи острова Фидониси.

Фашисты в Сулине и Констанце, когда приблизилась ночь, думали, что эти удары – конец. Но они были только началом... 23-й Николаевский полк сменил 5-й гвардейский.

Командир 5-го гвардейского авиаполка Михаил Буркин через три дня рассказывал мне:

– Представляешь, тезка, что у нас творилось вечером! Честно говоря, работать мы привыкли в основном днем. Летчиков-ночников в полку раздва, и обчелся. А лететь – не ближний свет – в Констанцу. Ну, за «стариков» я был спокоен. Они на своем дальнем бомбардировщике Ил-4 ночью хоть до Америки долетят. И вдруг, представляешь, подходит ко мне вечером молоденький лейтенант Николай Гринин. Есть у нас такой. «Товарищ командир полка! Разрешите обратиться!» – «Разрешаю». – «Позвольте и мне ночью идти на Констанцу?» Обижать парня жалко: вижу, рвется в бой. Но и разрешить боязно: по моим сведениям Гринин ночью не летал. Как можно мягче я все это ему и объясняю. А он мне: «У вас неточные сведения, товарищ комполка». – «Как так?» – «Я на морском бомбардировщике ночью летал». Подумал я, подумал, решил – рискну.

– Ну и как?

– Вчера представил его к ордену Красной Звезды. Отлично поработал парень. Лез в самое пекло, бил хладнокровно, поразил все цели...

... Над Констанцей плыло зарево. Огонь, казалось, испепелит все: и черную южную ночь, и тучи, спустившиеся на город. Горели нефтехранилища, огненный смерч бушевал в порту и на железнодорожных ветках, забитых цистернами с горючим для самолетов и танков.

Метались по городу чины гестапо. Жандармерия пыталась согнать людей на пожар, чтобы хоть как-то приуменьшить размах катастрофически развивающихся событий.

Гитлеровцы даже в кошмарном сне не могли бы предугадать, что принесет им утро 20 августа. Для них это было действительно черное утро.

Едва забрезжил рассвет, над городом появилось десять бомбардировщиков 30-го авиаполка.

«Десять – не сотня!» – с облегчением вздохнули в штабе гитлеровской противовоздушной обороны Констанцы. Здесь не знали, что главной целью десятки было отвлечь внимание на себя.

Летчики мужественно шли на это, принимая на себя огонь всего, что только еще могло стрелять в городе и его окрестностях.

Заговорили сотни зенитных пулеметов и пушек. Из подземных ангаров выползали «мессеры». Муравейник зашевелился.

И тогда с неба пришел страшный, разящий удар, которому никто не мог бы ничего противопоставить.

На зенитные установки, ангары, взлетные полосы, командные пункты, узлы противовоздушной обороны обрушился бомбовый шквал. Его нанес подполковник Н. Мусатов со своими орлами из 13-го гвардейского бомбардировочного.

Помешать подполковнику «пощекотать нервы Гитлеру», как он выразился перед полетом, было довольно трудно: с неба его надежно прикрывали истребители 11-го гвардейского полка. Истребители не подпустили к бомбардировщикам ни одного «мессера».

Здесь наступил и мой час...

Сегодня можно раскрыть то, что когда-то спутало все карты противнику. Собственно, Мусатов и Денисов со своими ребятами только пробивали путь главной армаде возмездия – авиадивизии И. Е. Корзунова: пятьдесят девять Пе-2, сопровождаемые двумя истребительными гвардейскими полками 6-м и 43-м, наносили, по замыслу операции, главный, решающий удар.

Вы заметили, читатель, какими цифрами я уже здесь оперирую? Разве могли мы мечтать хоть о чем-либо подобном в 1941-м или в 1942-м?

Советская страна выковала свои могучие авиационные крылья!

Накануне у меня произошел памятный и радостный для меня разговор с Корзуновым:

– Я веду главные силы удара, – как приказ чеканил Иван Егорович. – В Констанце не заблужусь: как-никак бомбил ее в первые сутки войны.

– Много вас было?

– Что ты? Всего четверка скоростных бомбардировщиков СБ. Да и сам

я был тогда всего командиром звена. Сегодня – другие масштабы. Но в такой сложнейшей операции все нужно рассчитать до мелочей. Ничего не забыть, ничего не упустить. Мы долго колдовали над картами.

– Одним словом, – закончил Корзунов, – распределяем роли так: мою ты знаешь. Твоя же – особая. Ты берешь свой полк. Назовем его «группой расчистки воздуха». Цель – сковать любые силы истребителей противника, если они появятся над Констанцей. Словом – ты головой отвечаешь за каждый Пе-2. Чтобы ни одна сволочь не могла сунуться к бомбардировщикам.

Когда наши «яки» оторвались от аэродрома и взяли курс на Румынию, на душе у меня было тревожно: черт его знает, сколько «мессеров» встретит нас в небе над Констанцей. И как сделать так, чтобы ни один из них не смог дотянуться до машин Корзуноза.

58 Пе-2 должны были работать спокойно. Если слово «спокойно» вообще употребимо применительно к войне...

Я вспомнил тогда другой полет. Трагичный и героический. 1943 год.

Гитлеровцы – на Кубани, на Северном Кавказе.

И вдруг – как часто на войне бывает это «вдруг»! – донесение разведки: в Констанце сосредоточилось множество транспортов и кораблей противника.

Тогда машину на Констанцу вел мой друг – Герой Советского Союза Ефремов.

Я со своими ребятами прикрывал с воздуха его торпедоносцы.

Был солнечный день. В Констанце никому в голову не могло прийти, что над городом могут появиться советские самолеты, И действительно, откуда им появиться?! Советские армии где-то там, на Кавказе...

Удар наносили с бреющего, с 30 метров. Два миноносца сразу пошли ко дну.

Тогда в шлемофонах раздался тихий голос Михаила Бензоношвили:

– Я горю. Прощайте, друзья!

Михаил вывел подбитый зенитками, пылающий самолет из разворота и направил его на бензобаки.

Страшный взрыв даже наши атакующие машины швырнул в сторону.

И еще было в том полете: у штурмана Клюшкина осколком был поврежден правый глаз.

Левой рукой он зажал кровоточащую глазницу, а правой вел штурманскую прокладку.

– И вот – мы шли по старому следу...

Констанца в огне

Пламя и дым закрыли небо Констанцы.

Камнем срывается с неба первая шестерка пикировщиков. Сейчас, конечно, невозможно рассмотреть, кто из знакомых ребят сидит в кабинах. Знаю только – головную машину ведут сам командир полка, мой друг Степан Кирьянов, и штурман Лаврентий Салата.

Но что за цель они выбрали?

Ясно! На водной глади хорошо различим миноносец. Он ведет яростный огонь по пикирующим самолетам. С борта корабля тянутся к маши-

нам красные, зеленые, желтые трассы. В каждой – смерть. Бьет, кажется, даже главный калибр.

Молодец Степан! Ни один самолет из его шестерки с курса не сворачивает. Лезут в самое пекло. Словно застрахованы от лобового удара. Случись попадание – из пике самолет уже не выведешь. Врежешься в воду.

Трудно рассмотреть все сразу, но все же главное видно: вроде бы операция развивается по плану: Пе-2 перестраиваются в колонну шестерки.

Разделяются. Все так и задумано – удар по базе будет нанесен с двух направлений.

Передано своим ребятам по радио:

– Быть особенно внимательными! В таком аду «мессерам» ничего не стоит подкрасться незамеченными...

«Накаркал»! – Прямо из сизой мглы вываливаются четыре немецких истребителя.

– Немцы! – кричу в микрофон, лихорадочно думая, как их не подпустить к пикировщикам. Но уже вижу – реакция ребят молниеносна: четыре «яка» уже отвалили наперерез «мессерам», отсекают от атакующих бомбардировщиков.

– Прикрывай! – кричу ведомому. – Атакую их ведущего...

Знаю – немцы не любят лобовых атак: иду в лоб!

Что-то бьет по плоскости, «як» вздрагивает, а «мессер» в последнюю секунду отваливает.

Только на мгновение вижу в прицеле его брюхо. Рука машинально нажимает гашетку. Ура! Зачадил, подлец!..

Снова бросаю машину в атаку.

Нет, стрелять уже нет необходимости. «Мессер» с ревом удирает с поля боя. Но вряд ли дотянет до своих: слишком густой шлейф дыма тянется за истребителем.

Тревожно оглядываюсь – где же остальные.

Немыслимая карусель в воздухе кончилась.

– Смылись, товарищ командир, – слышу в наушниках насмешливый голос Саши Волкова.

– Куда?

– А бог их знает куда... Совсем смылись. Один, кажется, подбит. Чадил...

– Молодцы, ребята! – и тут же спохватываюсь: сейчас не до похвал. И уже строго добавляю: внимательно следить за воздухом...

Небо над Констанцей было уже целиком нашим. Ни один «мессер» не рискнул больше появиться над городом. Значит, «группа расчистки воздуха» задание выполнила.

На войне случается самое невероятное. Расскажи – не поверят. Но здесь, в Констанце, слишком многие были свидетелями удачи воистину необыкновенной.

Когда я заложил вираж и снова мельком взглянул на миноносец, вначале не понял, что с ним происходит: палуба его была вроде бы цела, а из бортов вылетало пламя.

Только позднее все прояснилось: надо же было случиться такому – бомба попала прямо в трубу эсминца и благополучно «проследовала» в

котельное отделение. Там и взорвалась. Вот почему так необычно чадил этот корабль.

Никто, понятно, на такую «точность» бомбометания не претендовал, но что было, то было.

На крутом повороте снова успеваю мельком взглянуть на бухту. Пламя и дым окутали крейсер «Дачка».

Молодцы ребята! Только позднее, на аэродроме, я узнал, что это была работа пикировщика Анатолия Бриллиантова.

Отбомбившись, пикировщики стали уходить к морю. Но я знал – это еще не конец.

Так и есть. Бросаем истребители в высоту. Видим – к Констанце подходит 29-й авиаполк под командованием Алексея Цецорина.

Сейчас все начнется сначала...

Когда наш полк вышел к морю, сердце сжалось от боли: один из бомбардировщиков Пе-2 судорожно пытался набрать высоту. Но у экипажа, видимо, ничего не получалось. Самолет явно был подбит.

Прошли какие-то секунды и, подняв к небу каскады брызг, Пе-2 сел на воду.

Мы барражировали над местом катастрофы. Вдруг кому-нибудь из экипажа удастся спастись.

И действительно, машина держится на воде, а на крыле ее – люди.

– Следить за воздухом. Не подпускать противника, – приказал я.

А горючего уже оставалось буквально в обрез.

Мы облегченно вздохнули, когда увидели, что ребята успешно добираются до берега.

Вот они укрылись в камышах.

Позднее мы узнали, что летчики благополучно ушли от противника...

К ночи из штаба ВВС ушла в Москву шифровка: «Задание выполнено. Выведен из строя судоремонтный завод. По предварительным данным потоплено свыше тридцати кораблей противника. Сожжены склады боеприпасов и бензохранилища...».

Еще чуть-чуть...

Звонок командующего ВВС Черноморского флота генерала Ермаченкова меня озадачил:

– Михаил Васильевич! К утру 25 августа подготовьте два «яка». Полетим вместе с вами вдвоем на разведку гитлеровских аэродромов, расположенных в Румынии.

Я опешил:

– Как вдвоем, товарищ командующий?! Мы такую разведку и своими силами можем сделать. А лично вам-то зачем лететь? Тем более вдвоем. Нарвемся на «мессера». За себя не беспокоюсь, – тут же уточнил я, – но вы же командующий...

– Хочу все посмотреть сам.

Я действительно волновался. На войне бывает всякое. Не хватало еще, чтобы на моих глазах сбили моего же командующего. Бой есть бой. Тем более, если вдруг нас атакуют, скажем, десяток «мессеров».

– Тогда, может быть, взять группу сопровождения?

– Это ни к чему, – отрезал Ермаченков. – Какая же разведка скопом. Ты еще весь полк подними! А вдвоем все сделаем аккуратно.

Я знал личную храбрость Василия Васильевича, но так и остался при своем мнении: риск неоправдан. Но приказ есть приказ: его нужно выполнять. Двадцать пятого Ермаченков прибыл на аэродром:

– Я буду ведущим. Ты – прикрывающим.

– Может быть, все же возьмем хотя бы шестерку сопровождения, – не унимался я.

– Нет.

– А если – бой.

– А у нас задача иная. Наша цель – разведка. Отобьемся... Дадим полный газ – и домой.

– Ну что же, – вздохнул я, – тогда летим.

– А ты не вздыхай, Михаил Васильевич, – Ермаченков похлопал меня по плечу. – Всю ответственность я беру на себя...

Над линией фронта нас обстреляли. Правда, огонь был не очень сильным и прицельным. Только один раз немного тряхнуло машину командующего.

Что я пережил в этот момент – лучше не вспоминать.

Летим в глубь вражеской территории. До боли в глазах всматриваюсь в небо: не дай бог «мессеры». А я за командующего головой отвечаю. И еще более утверждаюсь в личном мнении: делаем глупость. Чтобы наблюдать за обстановкой в воздухе слева, справа, вверху впереди и сзади по курсу, двух моих глаз явно маловато.

После полета у меня болела шея – извертелся до чертиков.

На солнечной стороне замечаю группу самолетов. Дождались! Хочу уже радировать генералу и облегченно вздыхаю: узнаю «яки». Наверное, из соседнего полка.

На бреющем проходим над аэродромами противника...

Теперь можно возвращаться.

Как мы перелетели линию фронта, как сели – помню смутно: нервы – на пределе. Ни в одном бою такого не чувствовал.

Подходит улыбающийся Ермаченков:

– Я же говорил, что все будет в порядке. Кстати, заметил, – он наклонился ко мне. – Аэродромы-то почти пустые. Значит, немцы стягивают авиацию в Германию... А это что такое? – неожиданно спрашивает генерал, показывая рукой на взлетное поле.

Смотрю – на посадку идут «яки».

– Откуда?

– Не знаю, товарищ генерал... Сейчас спрошу у начальника штаба Локинского.

И тут меня осенило: так вот чьи «яки» я заметил в нашем рейсе на солнечной стороне.

– На какое задание летали?

Ермаченков подходит, хитровато улыбается.

Локинский минуту мнется, потом безнадежно машет рукой:

– Ладно, все равно узнаете... Я слышал, товарищ командир полка, ваш разговор с командующим... И на свою ответственность решил вас под-

страховать. Вы же знаете повадки гитлеровцев: любят нападать из-за угла, скопом на одиночные самолеты... Вот и послал группу сопровождения... Часть первой эскадрильи под командованием капитана Гриба...

Ермаченков побагровел, потом вдруг расхохотался:

– Вот провели, черти! Ну ладно, за заботу спасибо!.. – он крепко пожал руку Локинскому.

24 августа королевская Румыния вышла из фашистского блока. Утром мне стала ясна цель нашей с Ермаченковым разведки: огромные силы нашей авиации готовились перебазироваться на румынские аэродромы.

Удары авиации Черноморского флота сломили основные силы противника на побережье.

Войска 3-го Украинского фронта входили в Румынию. Да румынские солдаты и не хотели воевать с нами.

В те дни начальника штаба Локинского вызвал командующий:

– Настроение в румынских войсках, – сказал он, – в нашу пользу. Попробуйте, используя это обстоятельство, своими силами занять аэропорт Констанцы и аэродром Мамая.



Денисов Константин Дмитриевич - командир 11-го гв. иап ВВС ВМФ

8. 3. Денисов К. Д. «Под нами – Чёрное море».

Сайт «Милитера» («Военная литература»): militera.lib.ru и militera.org

Издание: Денисов К.Д. Под нами – Черное море. – М.: Воениздат, 1989. с. 298 – 312. Книга на сайте: http://militera.lib.ru/memo/russian/denisov/index.html

Денисов Константин Дмитриевич – советский лётчик-асс истребительной авиации и военачальник, Герой Советского Союза (23.10.1942). Генерал-майор авиации (18.02.1958), кандидат военно-морских наук (1953). С октября 1943 года командир 11-го гвардейского истребительного полка ВВС Черноморского флота. Полк под его командованием был дважды награждён орденами Красного Знамени и удостоен почётного наименования «Николаевский». На фронтах Великой Отечественной войны К. Д. Денисов совершил 356 боевых вылетов, в 47 воздушных боях сбил 9 вражеских самолётов лично и 7 в группе.

Глава одиннадцатая. «Победные рубежи черноморцев».

... Погожим летом 1944 года войска 2-го и 3-го Украинских фронтов, а также часть сил Черноморского флота готовились к Ясско-Кишиневской операции. Надо сказать, что в мае и июне враг неоднократно предпринимал попытки восстановить утерянные позиции и ликвидировать занятые войсками 3-го Украинского фронта плацдармы на правом берегу Днестра. Порой там вспыхивали тяжелые бои.

А на Одесском аэроузле шла перегруппировка сил. Убыл на Балтийский флот 9-й истребительный авиаполк, но зато к нам на аэродром Школьный перебазировалась полным составом 13-я дивизия пикирующих бомбардировщиков, а на один из полевых аэродромов – 6-й гвардейский истребительный полк, уже на самолетах Як-9, не только не уступавших по боевым качествам «мессерам» и «фоккерам», но по ряду показателей и превосходивших их. Подчиненные моего друга Михаила Авдеева систематически вылетали на «свободную охоту» и уничтожали одиночные самолеты противника в его тылу.

Тем временем штурмовики 23-го полка под прикрытием истребителей 11-го гвардейского наносили удары по кораблям и различным другим плавсредствам противника в нижнем течении Дуная. Продолжали борьбу и с землечерпалками, но с меньшим успехом из-за очень сильной противовоздушной обороны порта Сулина. Истребителей, правда, там имелось немного, но зато малокалиберной зенитной артиллерии – в изобилии.

– Генерал Ермаченков недоволен, – сказал прибывший на аэроузел помощник командующего по летной подготовке полковник А. В. Долгов. – Вылетов много, а целям и горя мало.

– Штурмовикам сложно к ним прорваться, там зениток, как морковок на грядке, – попытался оправдаться майор И. И. Трушин.

– Вот и давайте вместе с Денисовым подумаем, как преодолеть такой заслон. Задачу-то решать надо, – парировал полковник.

– А что, если использовать истребители для подавления батарей зенитной артиллерии с малой высоты? – предложил я. – И внезапность налета обеспечим, и эффективность может быть высокой.

Этот вариант и обдумали. Наметили одновременный удар несколькими группами с разных высот и направлений.

Первый удар осуществили под вечер 8 августа, когда в воздух поднялись две шестерки Ил-2 и три четверки «кобр». Одну четверку истребителей вел Александр Васильевич Долгов, другую – я. Мы появились над Сулиной за две-три минуты до подхода штурмовиков и были встречены огнем. Вот тогда третья четверка, действуя двумя парами со стороны суши, атаковала с малой высоты пулеметно-пушечным огнем две зенитные батареи. Тут же «подали голос» остальные зенитки, сконцентрировав все внимание на наших юрких, малоуязвимых истребителях. И вдруг со стороны моря на малой высоте появились две шестерки «илов»: одну вел капитан И. К. Давыдов, а другую – лейтенант И. М. Нужин. Шестерка Давыдова сделала горку и с пикирования атаковала две крупные баржи, готовившиеся выйти ночью в море, а шестерка Нужина, применив топмачтовый способ бомбометания, атаковала землечерпалку.

Топмачтовое бомбометание давно было отработано на флоте и широко применялось экипажами штурмовиков и бомбардировщиков Б-3. Самолеты-топмачтовики приближались к кораблю или к транспорту на высоте его мачт и с короткого расстояния сбрасывали бомбу, которая, срикошетировав от воды, врезалась в борт цели.

Атаки штурмовиков оказались успешными: были отмечены прямые попадания в обе баржи и в землечерпалку, а группа самолетов, участво-

вавших в ударе, вернулась без потерь на свой аэродром, о чем полковник Долгов и доложил командующему.

И в дальнейшем, когда менялась тактика действий нашей авиации, результаты были положительными. Опробовали мы и применение «кобр» с бомбами, что для противника явилось полной неожиданностью. Как бы то ни было, но вскоре после визита в Одессу полковника А. В. Долгова ни одна из трех землечерпалок, базировавшихся в порту Сулина, уже не смогла выйти на свою обычную работу.

... В первых числах августа в 11-м гвардейском полку произошло радостное событие. К нам прибыли заместитель командующего ВВС по политчасти генерал-майор авиации Л. Н. Пурник и командир 2-й гвардейской минно-торпедной дивизии Герой Советского Союза полковник В. П. Канарев.

В торжественной обстановке они вручили полку гвардейское Знамя и прикрепили к нему орден Красного Знамени, которого полк удостоился в июле 1944 года. Двойное событие вдохновило личный состав полка на еще более активные боевые действия в предстоящей наступательной операции.

На завершающем этапе подготовки Ясско-Кишиневской наступательной операции активизировалась минно-торпедная, бомбардировочная и разведывательная авиация, действовавшая на коммуникациях Сулина – Констанца – Варна и по портам на Дунае: Галац и Браила. Одновременно шла подготовка к воздушной операции по уничтожению кораблей противника в военно-морской базе Констанца.

В этой крупной операции, проведенной военно-воздушными силами Черноморского флота в период с 20 по 24 августа, участвовало 317 боевых самолетов. Операция была тщательно спланирована и хорошо подготовлена.

...Привычный телефонный звонок. В трубке знакомый голос генерала В. В. Ермаченкова:

– Срочно подготовь две эскадрильи для перелета завтра в Крым. Поведешь сам. Уточнения ранее отработанного задания получишь по прилете.

– Есть, по прилете! Разрешите уточнить: подвесные баки брать?

– Обязательно, но только без горючего. Все!

18 августа две эскадрильи 11-го гвардейского полка перелетели на сакский полевой аэродром. Здесь я узнал, что в день перехода наших сухопутных войск в наступление авиаторам запланировали первый массированный удар по Констанце.

Вечером 19 августа группа штурмовиков 23-го авиаполка нанесла отвлекающий удар по Сулине, а в ночь на 20 августа одиночные бомбардировщики неоднократно вылетали на Констанцу. С рассветом 20 августа провели разведку погоды на маршрутах полета и доразведку цели. Погода стояла хорошая. Разведка установила сосредоточение в базе Констанца свыше 100 различных плавединиц.

Как только сообщили по радио данные разведки, за полтора часа до нанесения удара главными силами начали действовать четырьмя группами 10 А-20ж, имитируя удар по Констанце. Их водил командир 30-го разведывательного полка подполковник Х. А. Рождественский, а прикрывали

демонстративные группы из 15 «киттихауков» 7-го истребительного полка, возглавляемые подполковником В. М. Янковским.

Эти группы неоднократно приближались к Констанце на расстояние до 20 – 30 километров и затем уходили от города в море. Их действия, как накануне и штурмовиков, а ночью бомбардировщиков, имели целью измотать противовоздушную оборону противника, состоявшую из 61 самолета (из них около половины истребители) и десяти зенитных батарей различного калибра, не считая корабельных зениток.

За три минуты до удара 13-й дивизии пикирующих бомбардировщиков вышли на цель 20 бомбардировщиков Б-3 13-го гвардейского полка, возглавляемые подполковником Н. А. Мусатовым. Их прикрывали 24 «эрокобры» под моим командованием. Часть бомбардировщиков нанесла удар по плавбазе, а основные силы сбросили дымовые бомбы, чтобы создать помехи в работе наблюдательных пунктов противника и затруднить ведение огня зенитной артиллерии врага.

Появилась над целью и группа истребителей, во главе с Героем Советского Союза подполковником М. В. Авдеевым, предназначенная для расчистки воздуха. Ими сразу же был сбит один Ме-109. Другие «мессеры» предпочли кружить в стороне.

Один за другим развернулись в колонны шестерок 40-й и 29-й бомбардировочные полки, насчитывавшие 59 Пе-2. Их прикрывали 29 «эрокобр» 43-го и 32 Як-9 6-го гвардейского авиаполков.

Наша группа развернулась над территорией Румынии, взяла курс на Крым, и все мы увидели картину удара бомбардировщиков. Вот вошли в пикирование шестерки майора Степана Кирьянова, вслед за ними – шестерки майора Алексея Цецорина... Летевшие в их составе снайперы бомбовых ударов Александр Сапожников, Анатолий Бриллиантов и другие направили свои самолеты на крейсер. Вскоре вся военно-морская база врага оказалась объятой пламенем и дымом.

Успеху способствовало отлично организованное управление всеми группами. Руководил ими со вспомогательного пункта управления, развернутого севернее Аккермана, генерал-лейтенант авиации В. В. Ермаченков, а непосредственное управление в воздухе осуществлял командир дивизии пикирующих бомбардировщиков Герой Советского Союза полковник И. Е. Корзунов. Со своего самолета Пе-2, находящегося под прикрытием специально выделенной группы истребителей на высоте 4000 метров, он держал непрерывную радиосвязь со всеми ведущими групп, корректировал полет на всех этапах и проведение самого удара.

Отход от цели также прошел организованно, и если мы потеряли 4 самолета из 203, непосредственно атаковавших вражеские объекты, то только в результате массированного огня зенитной артиллерии. Надо сказать, что еще при подготовке к удару многие командиры высказывали сомнение в целесообразности применения дымовых бомб, предлагали вместо них подвесить фугасные и сбросить их на основные объекты. И действительно, не удалось задымить все зенитные батареи противника, разбросанные по большой площади. Жаль, что с нашим мнением командование тогда не согласилось.

Основные силы авиации действовали с одесских аэродромов и осуществляли полет к цели и обратно невдалеке от занимаемого противником побережья. И здесь очень удачно действовали четыре группы штурмовиков 23-го авиаполка, последовательно атаковавшие вражеские радиолокационные установки и посты воздушного наблюдения, расположенные в районе Сулины и на острове Фидониси.

При полете к Констанце со стороны Крыма и на обратном маршруте я и другие ведущие групп выходили на связь с экипажами двухмоторных летающих лодок «Каталина», патрулировавших на малой высоте одиночно в назначенных районах открытого моря. Три самолета этого типа находились в готовности и на аэродроме в Севастопольской бухте. Все они получили задачу спасать экипажи сбитых или вынужденно севших в море вследствие отказа материальной части самолетов. Эта предусмотрительность помогала летчикам одномоторных истребителей действовать увереннее, не опасаясь риска остаться без помощи в море у чужих берегов. И в своих надеждах они не ошиблись.

... Боевая страда авиаторов-черноморцев продолжалась. Через день был повторен массированный удар по Констанце, правда, несколько меньшими силами. К тому же с приближением нашей авиации к цели сильно испортилась погода, что и сказалось на общем результате действий. Тем не менее, понесенные противником потери значительно ослабили его активность на море, он уже не мог оказывать Черноморскому флоту прежнее противодействие.

После второго массированного удара по Констанце истребители нашего полка возвратились не в Крым, а в Одессу. И сразу вместе со штурмовиками всем составом переключились на поддержку войск особой группы 46-й армии, которая вместе с моряками завершала форсирование Днестровского лимана.

В результате успешно начавшейся 20 августа Ясско-Кипшневской операции немецкие и румынские войска в беспорядке отступали, а наши авиационные части громили их тылы и промежуточные рубежи обороны. Некоторые дивизии 29-го румынского корпуса, действовавшие на приморском направлении, по существу, совсем распались. Подтвердил это, в частности, и такой случай.

23 августа я повел шестерку «кобр» с бомбами к основной приморской дороге, идущей на юг в сторону Килии. Увидел внизу на опушке небольшой рощи скопление автомашин и повозок. Истребители развернулись и по моей команде сбросили с пикирования бомбы. Решил на повторном заходе проштурмовать врага с применением пулеметно-пушечного огня.

Но что это? С другой стороны рощи выскочила группа кавалеристов, но вместо того чтобы открыть огонь, всадники размахивали руками, а один из них размахивал шестом с белым полотнищем – вероятно, куском простыни. Мы поняли: кавалеристы сдаются в плен.

Ну и ситуация! Как летчикам пленить кавалеристов? Нашел один выход: снизился до бреющего полета и, покачивая машину с крыла на крыло, показал курс на север. Возвращаясь после выполнения задания, мы уви-

дели передовые части наших войск, пленивших шедшую им навстречу по указанному нами направлению конницу.

30 августа полк собирался перебазироваться под Констанцу. На аэродром Мамайя. Но произошло неожиданное.

Утро выдалось солнечным, безветренным. Я с группой летчиков стоял возле командного пункта, как вдруг увидел: на бреющем полете вышел на аэродром самолет, похожий на Ли-2, только несколько меньшего размера и с румынскими опознавательными знаками на борту. Самолет приземлился на грунтовую часть аэродрома и быстро подрулил к нам.

Нежданный визитер остановился. Заглохли моторы, открылась дверь, и по спущенному небольшому трапу один за другим сошли 9 человек. Семеро из них, в том числе женщина, зашагали к нам.

Мне, начальнику штаба И. Е. Собкину и замполиту А. Ф. Шелехову пришлось вступить в трудные переговоры, ибо прилетевшие не знали русского языка, а мы – румынского. Помог командир экипажа, который, как оказалось, в течение всего периода вражеской оккупации Одессы систематически прилетал в город и, общаясь с русскими, запомнил несколько слов и фраз. Он, помогая жестами, объяснил, что прибыла делегация временного правительства Румынии, которую возглавляет государственный министр и министр юстиции Патрашкану, и что она следует в Москву для ведения переговоров.

Пришлось срочно связаться по телефону со штабом 17-й воздушной армии. Там, оказывается, ждали прилета румынского самолета, но он сел не на обусловленном аэродроме. Мне приказали держать машину и экипаж под охраной до прибытия за делегацией специального самолета.

Прошел час, другой, четвертый, а самолет не появлялся. На запросы по телефону отвечали: «Ждите, скоро будет».

– Что будем делать с гостями? – задал я вопрос замполиту майору А. Ф. Шелехову.

– Если бы я знал, – ответил он и стал рассуждать. – С одной стороны, мы еще с Румынией воюем, значит, они – враги. С другой стороны, это правительственная делегация, которая летит в Москву, надо полагать, на мирные переговоры. Думаю, хотя бы из вежливости, их надо пригласить пообедать.

Пригласили делегацию в столовую, где покормили «чем бог послал». Похоже, неприхотливый обед в столовой нашим гостям пришелся по вкусу.

Наконец самолет прилетел. Однако, прежде чем направить к нему делегацию, мы с инженером В. Г. Попковским решили осмотреть его и ознакомиться с заданием, полученным экипажем.

Все оказалось хорошо, кроме... чистоты и порядка в салоне самолета десантного варианта – с боковыми скамейками вдоль всего фюзеляжа. Пришлось отрулить машину на границу аэродрома и там устроить генеральную приборку. Какой никакой, а все же международный контакт!

Вздохнули облегченно, когда транспортный С-47 с делегацией на борту взлетел и взял курс на Москву. А командир и штурман «визитера» остались временно у нас и, в меру наших иноязычных познаний, знакомили с

брожением в румынской армии, с жизнью и чаяниями румынского народа, не желавшего проливать кровь за бесноватого фюрера...

Наш гвардейский полк благополучно перелетал на аэродром Мамайя. При первой же возможности я с группой летчиков отправился в Констанцу – хотелось своими глазами посмотреть, как выглядит военно-морская база после воздушной операции.

Мы увидели много разрушений, казалось, в базе нет ни одного уцелевшего объекта. Румынские портовики рассказали, а потом и показали нам на месте результаты нашей работы. Сожженные склады, разрушенные мастерские, торчащие из воды, где корма, а где и нос затопленных боевых кораблей и транспортов. Вот подводная лодка, в которую угодила фугасная бомба. Поврежденный корпус субмарины погружен в воду, а на рубке, как бы приткнувшейся к пирсу, чернел нарисованный железный крест. Как нам объяснили, в одну из ночей 1942 года эта лодка проникла в порт Батуми и торпедировала наш крупный транспорт. Действительно, был в Батуми случай торпедной атаки, но лодка на самом деле в порт не прорвалась, а выпущенная из-за его пределов торпеда попала не в транспорт, а в мол. Но вот награду за несостоявшееся отличие все же получила.

Пожалуй, больше всего нас заинтересовал эсминец, оставшийся на плаву. Бомба попала в дымоходный канал его трубы, пролетела в котельное отделение и там взорвалась, причинив кораблю тяжелые повреждения. Вот уж поистине снайперский удар наших пикирующих бомбардировщиков...

На следующий день наш 11-й гвардейский и 25-й истребительные полки получили приказание перебазироваться на аэродром Дежос, что в 40 километрах западнее Констанцы. Здесь были хорошо оборудованные землянки и капониры, но для личного состава двух полков их не хватало. Как старший в гарнизоне, я вызвал мэра города и дал указание подобрать и оборудовать помещения для жилья.

Но недолго нам пришлось быть на румынской земле...

7 сентября 1944 года командующий 3-м Украинским фронтом генерал армии Ф. И. Толбухин обратился с воззванием к болгарскому народу, а в 11.00 8 сентября советские войска перешли румыно-болгарскую границу.

... К исходу 9 сентября полным составом наш гвардейский полк перебазировался на аэродром Сарафово. Начались непривычные в военное время будни, когда вокруг ни стрельбы, ни рвущихся бомб и снарядов, ни рева авиационных моторов – все ушло куда-то в недавнее прошлое.

В один из дней на аэродром Черная гора прибыли член Военного совета Черноморского флота контр-адмирал И. И. Азаров и генерал-майор авиации Б. Л. Петров. Они привезли добрую весть: 11-й гвардейский Краснознаменный Николаевский истребительный авиационный полк награжден вторым орденом Красного Знамени.

В торжественной обстановке к нашему овеянному славой гвардейскому Знамени прикрепили второй боевой орден.

Да, гвардейцы могли законно гордиться своими успехами, завоеванными упорным ратным трудом, мужеством, стойкостью и, прямо скажем, немалой кровью однополчан. Отмечая большое событие в жизни части,

мы снова вспомнили ее прошлое, наш путь в семью гвардейскую. Вспомнить было о чем – ведь 11-й гвардейский больше всех других истребительных полков ВВС Черноморского флота сбил самолетов противника – 304! Из его рядов вышли 10 Героев Советского Союза – шестая часть всех Героев черноморской авиации. Четыре летчика полка таранили самолеты противника, из них младший лейтенант Я. М. Иванов – дважды. Полк стал гвардейским, удостоился двух орденов Красного Знамени и почетного наименования «Николаевский». В нем сроднились в единую боевую семью летчики, техники и механики, научившиеся понимать, поддерживать, выручать друг друга в любой ситуации, отдавать всего себя без остатка делу разгрома ненавистного врага, освобождению народов от фашизма...

Здесь, в Болгарии, для нас война кончилась. Пришел приказ полку вновь перебазироваться на аэродром Сарафово, и там меня сразу «обрадовали»: командование ВВС флота, поблагодарив за службу, объявило приказ о зачислении меня слушателем шестимесячных академических курсов в Ленинграде при Военно-морской академии имени К. Е. Ворошилова.



Черниенко Г. Г.-Герой Советского Союза, уроженец Молдовы

8. 4. Уроженец Молдовы, Герой Советского Союза, майор Черниенко Георгий Георгиевич

Георгий Георгиевич Черниенко (25.12.1907—17.02.1982) – участник Великой Отечественной войны, командир эскадрильи 5-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка, 1-й минно-торпедной авиационной дивизии военно-воздушных сил Черноморского флота, гвардии майор, Герой Советского Союза (1943 г.).

Родился в городе Тирасполе Бессарабской губернии Российской империи в семье рабочего, украинец. Окончив школу-семилетку, пошел работать с отцом на кирпичный завод. Одновременно учился на рабфаке. В 1927 году уехал на Донбасс, работал на шахтах.

В Красной Армии с 1929 года. Службу проходил в зенитном артиллерийском полку, затем поступил в летную школу. В феврале 1932 году окончил 1-ю военную школу пилотов им. Мясникова (г. Севастополь). С июня 1933 года инструктор-пилот, командир звена Ейского военно-морского училища летчиков им. Сталина. С ноября 1939 года продолжил службу в авиации Черноморского флота, в составе 2-го минно-торпедного авиационного полка командиром звена, заместителем командира эскадрильи. В составе этого полка, преобразованного в апреле 1942 года в 5-й гвардейский, встретил Великую Отечественную войну.

Уже в ночь на 23 июня 1941 г. звено капитана Черниенко нанесло первый дар по румынскому порту Констанца. Летчики поднимались в небо



Черниенко Г. Г.-Герой Советского Союза

по 2-4 раза в сутки, нанося бомбовые удары по вражеским колонам, переправам. В мае 1942 года Черниенко был назначен командиром эскадрильи, летал на самолете ДБ-3Ф (Ил-4).

К ноябрю 1942 года эскадрилья под его командованием произвела 487 боевых вылетов, в которых было уничтожено 4 корабля противника, 6 складов с боеприпасами. Не прерывая боевой работы, одновременно летчики эскадрильи переучивали летный состав самолетов МБР-2. Сам капитан Черниенко к тому времени произвел 115 боевых вылетов, из ни 74 в 1942 году. Награжден первым боевым орденом – Красного Знамени (29.01.1942).

Действуя с территории Крымского полуострова, эскадрилья Черниенко участвовала в обороне Севастополя, Одессы. В последнее день обороны Севастополя экипаж Черниенко сопровождал транспорты с защитниками города, сбил вражеский бомбардировщик.

Командир эскадрильи 5-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка (1-я минно-торпедная авиационная дивизия, ВВС Черноморского флота) гвардии майор Георгий Черниенко к июню 1943 года совершил 152 успешных боевых вылета. Вверенная ему авиационная эскадрилья уничтожила 6 транспортных кораблей, 3 самоходные баржи, 7 складов с боеприпасами, 4 железнодорожных узла, 35 самолётов на аэродромах противника, 39 танков, 6 артиллерийских батарей, 2 переправы, около 3000 солдат и офицеров противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1943 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистским захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм гвардии майору Черниенко Георгию Георгиевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1048).

В октябре 1943 года как лучший командир, был назначен инспектором по технике пилотирования 1-й минно-торпедной авиационной дивизии. С февраля 1945 г. и до конца войны – старший инспектор-летчик Военно-воздушных сил Черноморского флота. Всего за время боевых действий произвел 189 боевых вылетов, из них 107 – ночью.

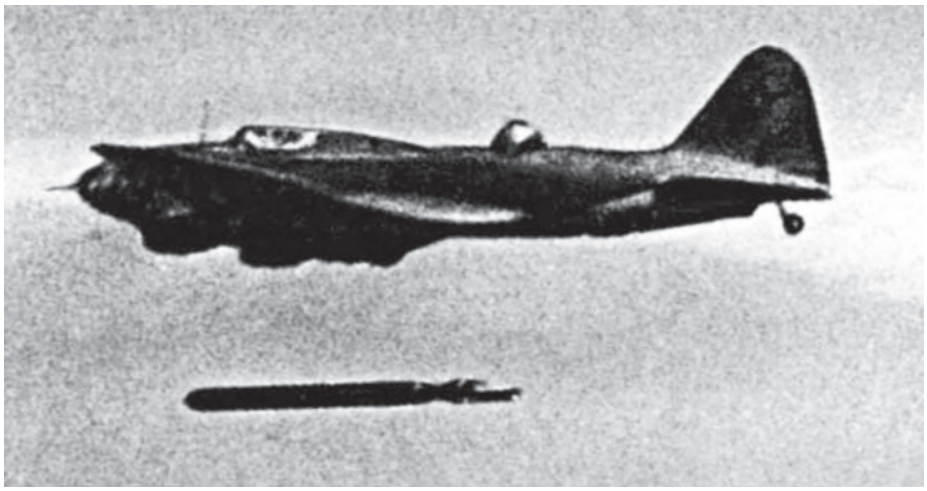
После войны продолжал службу в ВМФ. В июле 1945 году окончил Высшие офицерские курсы ВВС ВМФ. Инспектор-летчик старший летной инспекции Управления ВВС ЧФ (до 1947 г.). Командир эскадрильи штурманского летного центра авиации Военно-морских сил, штурманско-летного центра Высших офицерских летно-тактических курсов авиации ВМС (до конца 1950 г.). С декабря 1950 года на испытательной работе: коман-

дир эскадрильи авиационного полка летных испытаний летной испытательной станции института №15 ВМС (до 1951 г.), командир эскадрильи, летчик-испытатель авиаполка летных испытаний летной станции авиации ВМС (в 1952 г.), 986-го отдельного авиаполка авиации ВМС (бывшего 1890-го ОАП авиации ВМС) (до 1955 г.). В 1955 году по болезни полковник Черниенко уволен в запас.

Жил в городе-герое Одессе. Умер 17 февраля 1982 г. Похоронен на Новогородском (Таировском) кладбище города Одесса. Имя Черниенко увековечено на Мемориале авиаторам-черноморцам в Севастополе, а также установлен бюст на аллее Славы в поселке Вольное Джанкойского района в Крыму. В родном городе Тирасполе его имя увековечено на Мемориальной доске, установленной на здании гимназии, которую он окончил.

Награды: ордена Ленина (1943), Красного Знамени (1942, 1943, 1950), Нахимова 2-й степени (1946), Красной Звезды (1945), медали.

Источник: http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=6427

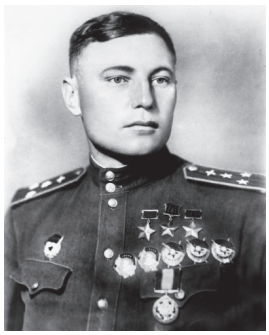


Атака торпедоносца Ил-4. Август 1944 г.



Самолёт Пе-2 ВВС ЧФ с бортовым номером 51

Глава 9. Фотографии Героев Советского Союза воевавших на молдавской земле в марте–августе 1944 года



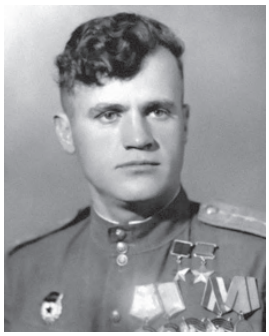
Покрышкин Александр Иванович - первый трижды Герой Советского Союза, третий по результативности советский асс



Кожедуб Иван Никитович - трижды Герой Советского Союза, первый по результативности советский асс



Речкалов Григорий Андреевич - второй по результативности советский асс, 9-я ГИАД



Гулаев Николай Дмитриевич - четвёртый по результативности советский асс, 205-я ИАД



Евстигнеев Кирилл Алексеевич - пятый по результативности советский асс



Глинка Дмитрий Борисович - шестой по результативности советский асс, 9-я ГИАД



Колдунов Александр Иванович - седьмой по результативности советский асс, маршал, 288-я ИАД



Скоморохов Николай Михайлович - девятый по результативности советский асс, маршал, 295-я ИАД



Луганский Сергей Данилович - дважды Герой Советского Союза



Клубов Александр Фёдорович - дважды Герой Советского Союза, 9-я ГИАД



Сивков Григорий Флегонтович - дважды Герой Советского Союза, 136-я ШАД



Плотников Павел Артемьевич - дважды Герой Советского Союза, 1-я гв. БАД



Полбин Иван Семёнович - дважды Герой Советского Союза, 2-й гвардейский БАК



Рязанов Василий Георгиевич - дважды Герой Советского Союза, 1-й гвардейский ШАК



Авдеев Михаил Васильевич - 6-й гв. иап ВВС ВМФ



Аглотков Фёдор Николаевич - 2-я гв. мтад Черноморского флота



Алексеев Константин Степанович - 4-я иад ВВС ВМФ



Бабак Иван Ильич - командир 16 иап 9-й ГИАД



Барченков Даниил Гаврилович - 288-я ИАД



Батаров Михаил Фёдорович - 288-я ИАД



Белкин Александр Никитович - 295-я ИАД



Белозёров Иван Павлович - 6- гв. иап ВВС ЧФ



Блинов Алексей Павлович - 14-я ГИАД



Бобров Владимир Иванович - командир 104-го гвиап 9-я ГвИАД



Бондаренко Василий Ефимович - 9-я ГИАД



Бондарь Александр Алексеевич - 288-я ИАД



Брызгалов Павел Александрович-14-я ГИАД



Буркин Михаил Иванович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



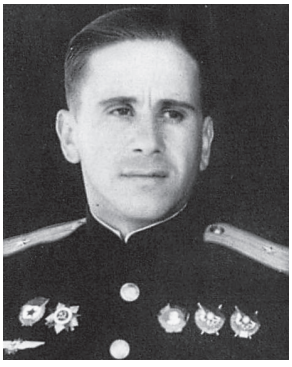
Василевский Егор Васильевич - 13-я гв. ИАД



Вильямсон Александр Александрович - 9-я ГИАД



Вишневецкий Константин Григорьевич - 9-я ГИАД



Войтенко Стефан Ефимович - 6-й гв. иап ВВС ЧФ



Володин Анатолий Иванович - 295-я ИАД



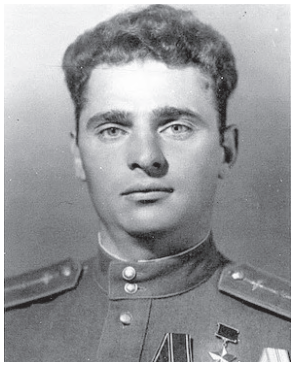
Гирич Андрей Иванович - 279-я ИАД



Глинка Борис Борисович - 9-я ГИАД



Говорунов Николай Михайлович - 306-я ШАД



Голубев Георгий Гордеевич - 9-я ГИАД, ведомый А. Покрышкина



Горбунов Николай Иванович - 295-я ИАД



Горегляд Леонид Иванович - 205-я ИАД



Грошев Анатолий Иванович -306-я ШАД



Гулаев Николай Дмитриевич- четвёртый по результативности советский асс2



Гусаров Николай Михайлович - 279-я ИАД



Гучёк Пётр Иосифович - 9-я ГИАД



Девятаев Михаил Петрович - 9-я ГИАД



Делегей Николай Куприянович - 205-я ИАД



Денисов Константин Дмитриевич - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Дикий Михаил Прокофьевич - 236-я ИАД



Догадайло Алексей Дмитриевич-14-я ГИАД



Долгарёв Павел Михайлович - 295-я ИАД



Долгов Иван Илларионович - 136-я ШАД



Дольников Григорий Устинович - 9-я ГИАД



Драченко Иван Григорьевич - 8-я гв. ШАД 5-й воздушной армии



Дуплий Сергей Прокофьевич - 2-я гв. МТАД ВВС ЧФ



Дьяконов Никита Николаевич - 306-я ШАД



Дьячков Александр Алексеевич - 14-я ГИАД



Егоров Николай Сергеевич - 13-я гв. ИАД



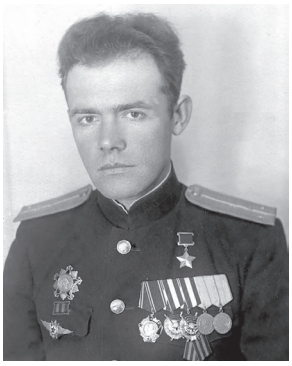
Елдышев Анатолий Петрович - 306-я ШАД



Есауленко Николай Савельевич - 316-я ШАД



Ефимов Пётр Иванович - 304-я ИАД



Жестков Александр Иванович - 2-я гв. МТАД ВВС ЧФ



Жигулёнков Борис Васильевич - 14-я ГИАД



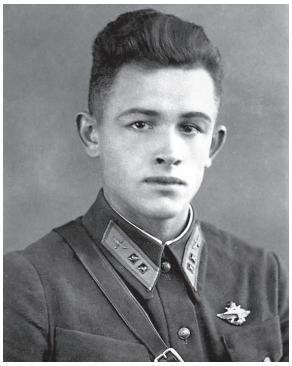
Завадский Владимир Георгиевич - 511-й орап 5-й Воздушной армии



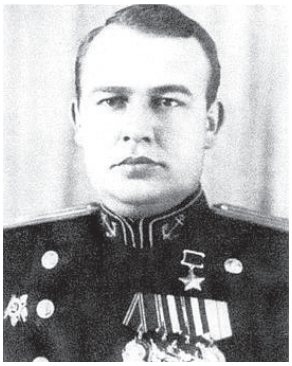
Заевский Виктор Антонович - 312-я ночная БАД



Захаров Виктор Николаевич - 306-я ШАД



Зубко Пётр Наумович - 306-я ШАД



Зюзин Дмитрий Васильевич - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Иевский Анатолий Алексеевич - 136-я ШАД



Исаев Николай Васильевич -9-я ГИАД



Искрин Николай Михайлович - 9-й ГИАП



Канарёв Виктор Павлович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Каравай Павел Петрович - 288-я ИАД



Карпович Викентий Павлович - 9-я ГИАП



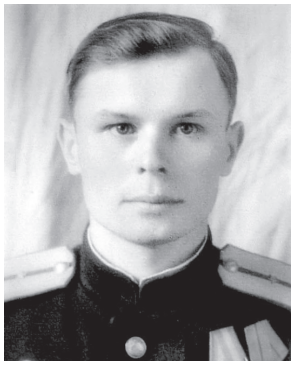
Карпухин Михаил Терентьевич - 306-я ШАД



Кизь Василий Дмитриевич - 262-я ночная БАД



Кирилюк Виктор Васильевич - 295-я ИАД



Кисляк Николай Александрович - 2-я мтад Черноморского флота



Киценко Иван Иванович - 2-я мтад Черноморского флота



Клевцов Иван Васильевич - 7-я гв. ШАД



Кобелев Александр Иванович - 306-я ШАД



Кологривов Михаил Михайлович - 6-й гв. иап ВВС ЧФ



Комельков Михаил Сергеевич - 9-я ГИАД



Коновалов Сергей Иванович - 13-я гв. ИАД



Кононенко Никита Никифорович - 14-я ГИАД



Конюхов Сергей Семёнович - 306-я ШАД



Корзунов Иван Егорович - 13-я адпб ВВС Черноморского флота



Коркоценко Дмитрий Игнатьевич - 231-я ШАД



Кравцов Дмитрий Степанович - 295-я ИАД



Канарёв Виктор Павлович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского фло Красавин Константин Алексеевич - 13-я гв. ИАД та



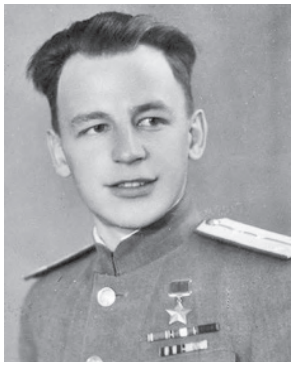
Краснов Николай Фёдорови - 295-я ИАД



Крюков Павел Павлович - 9-я ГИАД, заместитель командира дивизии



Лагунов Николай Иванович - 262-я ночная БАД



Лакатош Владимир Павлович - 312-я ночная БАД



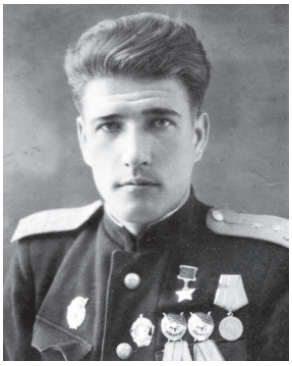
Литвинчук Борис Михайлович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Литвинчук Борис Михайлович - 2-я мтад Черноморского флота



Лиховид Михаил Степанович - 9-я ГИАД



Лобанов Евгений Александрович - 2-я гв. МТАД ВВС ЧФ



Логвиненко Алексей Павлович - 306-я ШАД



Лозовский Виктор Артемьевич - 288-я ИАД



Лозоренко Борис Иванович - 231-я ШАД



Лукьянов Сергей Иванович - 9-я ГИАД



Любимов Иван Степанович - 4-я иад ВВС Черноморского флота



Лядов Григорий Григорьевич - 511-й орап 5-й Воздушной армии



Мальцев Константин Савельевич-14-я ГИАД



Марков Василий Васильевич - 295-я ИАД



Медведев Дмитрий Александрович - 279-й ИАД



Меренков Виктор Алексеевич - 288-я ИАД



Микрюков Виталий Васильевич - 288-я ИАД



Минаков Василий Иванович - 2-я мтад ВВС Черноморского флота



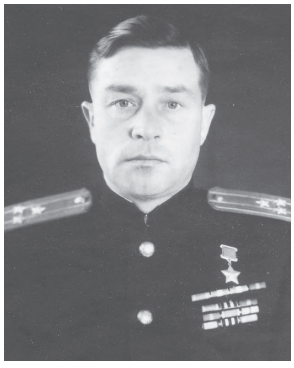
Михайлов Василий Михайлович - 306-я ШАД



Михалёв Василий Павлович-205-я ИАД



Мудрецов Валентин Фёдорович - 14-я ГИАД



Мусатов Николай Алексеевич - 2-я мтад ВВС Черноморского флота



Мухин Анатолий Фёдорович -14-я ГИАД



Наржимский Владимир Александрович - 2 гв. мтад Черноморского флота



Непочелович Иван Борисович - 306-я ШАД



Никитин Михаил Егорович - 7-я гв. ШАД



Носов Савелий Васильевич - 13-я гв. ИАД



Оборин Александр Васильевич - 205-я ИАД



Онискевич Григорий Демьянович - 295-я ИАД



Павлов Иван Михайлович - 316-я ШАД



Павловский Илья Михайлович - 288-я ИАД



Пантелькин Анатолий Александрович - 295-я ИАД



Петров Михаил Георгиевич - 9-я ГИАД, Герой Российской Федерации - 1996 г.



Платонов Николай Евгеньевич - 306-я ШАД



Потапов Пётр Матвеевич - 231-я ШАД



Примакин Иван Васильевич - 306-я ШАД



Прохоров Евгений Петрович - 136-я ШАД



Прошенков Николай Иванович - 304-я ИАД



Редченков Пётр Степанович - 136-я ШАД



Рыбак Михаил Иванович - 306-я ШАД



Рязанцев Алексей Фёдорович-14-я ГИАД



Самоделкин Виктор Михайлович - 7-я гв. ШАД



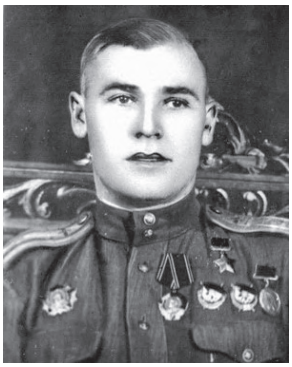
Сергов Алексей Иванович - 205-я ИАД



Серёгин Владимир Сергеевич - 306-я ШАД



Середа Игорь Емельянович - 14-я ГИАД



Середин Владимир Алексеевич - 288-я ИАД



Серёдкин Евгений Александрович - 306-я ШАД



Сидоренко Ростислав Иванович - 288-я ИАД



Смирнов Олег Николаевич - 295-я ИАД



Снесарёв Владимир Семёнович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Солдатов Иван Алексеевич - 306-я ШАД



Стариков Дмитрий Александрович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Старчиков Николай Алексеевич - 9-я ГИАД



Сурнев Николай Григорьевич - 288-я ИАД



Сухов Константин Васильевич - 9-я ГИАД (2)



Сырцов Дмитрий Дмитриевич-288-я ИАД



Тараненко Иван Андреевич - командир 13-й гвардейской ИАД



Тормахов Дмитрий Дмитриевич - 236-я ИАД, Герой России



Трофимов Николай Леонтьевич - 9-я ГИАД



Труд Андрей Иванович - 9-я ГИАД



Утин Александр Васильевич - командир 7-го истребительного авиакорпуса



Фёдоров Аркадий Васильевич - 9-я ГИАД



Феоктистов Сергей Алексеевич - 231-я ШАД



Фигичев Валентин Алексеевич - 205-я ИАД



Филонов Иван Филиппович - 306-я ШАД



Фролов Александр Павлович - 288-я ИАД



Фролов Василий Сергеевич - 136-я ШАД



Царёв Алексей Васильевич - 218-я БАД



Цыкин Михаил Дмитриевич - 295-я ИАД



Чепинога Павел Иосифович - 205-я ИАД



Черкашин Григорий Григорьевич - 306-я ШАД



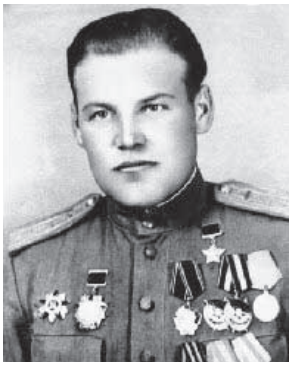
Черниенко Георгий Георгиевич - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Чугунов Виктор Константинович - 288-я ИАД



Чурилин Алексей Павлович - 288-я ИАД



Чухарев Александр Иванович - 306-я ШАД



Шадрин Геннадий Алексеевич - 236-я ИАД



Шаменков Иван Фролович - 13-я гв. ИАД



Шаренко Василий Денисович - 9-я ГИАД



Шевырин Валентин Михайлович - 295-я ИАД



Шикунов Фёдор Иванович - 304-я ИАД - Герой Российской Федерации посмертно



Щербаков Виктор Иванович - 2-я гв. мтад ВВС Черноморского флота



Щиров Сергей Сергеевич - 236-я иад



Якименко Антон Дмитриевич - 13-я гв. ИАД



Якубовский Пётр Григорьевич - 295-я ИАД



Линейка Киттихауков 7-го иап 4-й иад ВВС ВМФ



Личный состав 7-го ИАП ВВС ЧФ - самолеты МиГ-3 и Р40

ЧАСТЬ 3. СВЯТОСЛАВ СЕРЕДА. МГНОВЕНИЕ И ВСЯ ЖИЗНЬ.

Глава 1. Слово об отце…

Памяти Героя Советского Союза, освободителя Молдовы от фашистских оккупантов, лётчика-истребителя Игоря Емельяновича Середы посвящается.

И. Е. Середа – гвардии капитан Советской Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, ученик и боевой друг трижды Героя Советского Союза Ивана Никитовича Кожедуба.

В 1938 году Середа был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. В 1939 году он окончил Иркутское военное авиационно-техническое училище, а в 1943 г. – Вязниковскую военную авиационную школу пилотов. С июля 1941 года на фронтах Великой Отечественной войны в качестве авиационного техника. После окончания авиационного училища, с сентября 1943 года воевал в 240-м истребительном авиационном полку, который впоследствии стал одним из самых знаменитых гвардейских истребительных авиаполков Красной Армии (178-й гвардейский иап).

К концу войны гвардии лейтенант Игорь Середа командовал звеном 178-го гвардейского истребительного авиаполка 14-й гвардейской истребительной авиадивизии 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. К тому времени он совершил 159 боевых вылетов, принял участие в 27 воздушных боях, сбив 17 вражеских самолётов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР 15 мая 1946 года гвардии лейтенант Игорь Середа был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. В 1948 году в звании капитана И. Е. Середа был уволен в запас. Проживал и работал сначала в Унече Брянской области, затем в Кишинёве. Скончался 5 октября 1988 года, похоронен в Кишинёве. И. Е. Середа автор нескольких книг – воспоминаний о войне.

С каждым годом все дальше от нас события Великой Отечественной войны, когда весь народ многонационального государства встал на защиту своей Родины. Когда плечом к плечу сражались русские и молдаване, украинцы и белорусы, грузины и армяне. И сегодня, спустя 77 лет после Победы, нам нельзя забывать те страшные годы и тех людей, которым мы обязаны своим существованием.

В моем семейном архиве награды, фотографии и кинодокументы, книги и статьи, написанные отцом, его незаконченные рукописи, а в памяти – рассказы о войне, о боевых друзьях-летчиках.

Фронтовики не очень любят рассказывать о тех днях, слишком глубокие раны в душе и на теле оставила война.

Уже более 30 лет, как отец ушел из жизни, и не встречает свой главный праздник – День Победы. Спустя годы, я понял и очень сожалею о том, что недостаточно времени проводил с ним вместе, не просил больше и подробнее рассказывать о том страшном времени.

Сколько себя помню, любимым изречением отца были слова – «Береги честь смолоду!». Для него это был не пустой звук – понятие чести, офицерской чести, предопределило его жизнь на войне и в мирное время.

Во время наших нечастых совместных прогулок по Кишиневу, он мог начать рассказ о том, где был аэродром в 44-м году, какой он увидел столицу с воздуха, как с товарищами сбивал вражеские самолеты в окрестностях города. В поездках по республике отец рассказывал, где базировался их авиаполк, где проходил фронт, и куда они вылетали на выполнение боевых заданий. Было видно, как тяжело даются ему эти воспоминания. Отец часто говорил о том, что самое страшное – это война, и она никогда не должна повториться.

Поэтому 9 Мая у него, наверное, как и у других фронтовиков, были три тоста: за Победу, за погибших товарищей и за мирное небо.

Мой отец, Игорь Емельянович Середа, родился 25 августа 1921 года в деревне Новая Злобинка Почепского района Брянской области в семье железнодорожника. Вскоре после его рождения семья переехала в Москву и потом еще несколько раз меняла место жительства. Страна еще не оправилась после Гражданской войны, свирепствовали голод, нищета и разруха, люди кочевали с места на место в поисках работы и пропитания. Своих отцов дети знали по рассказам матерей, фотографиям, да по скупым строкам пожелтевших солдатских писем.

Учиться в школе отец начал в Почепе, а заканчивал школу в районном центре Унеча Брянской области.

Тридцатые годы...

Именно в то суровое время у многих юношей возникла мысль посвятить себя службе в армии, стать мужественными и бесстрашными защитниками Родины. Сотни молодых людей с фабрик и заводов, школ, из городов и сел шли учиться в аэроклубы. По путевке райкома комсомола попал в авиацию и отец, оставив обучение в Ленинградском кораблестроительном институте. Мечта стала осознанным решением.

Выбор пал на Иркутское военное авиационно-техническое училище.

Иркутский военный авиационный инженерный ордена Красной Звезды институт как военно-учебное заведение был основан 1 мая 1931 года приказом N 55 по ВВС РККА.

За годы своего существования он стал подлинной кузницей авиационных инженерно-технических кадров для Вооруженных Сил страны. В стенах института подготовлено свыше 60 тысяч авиационных специалистов.

13 выпускников училища в годы Великой Отечественной войны были удостоены звания Героя Советского Союза: А. П. Рубцов, Н. Д. Миоков, К. В. Новоселов, В. Ф. Дураков, С. Х. Марковцев, М. И. Рыбак, В. А. Земских, А. И. Белоус, И. Е. Середа, И. К. Сачко, М. П. Цисельский – **(сайт ИВАИИ).**

Потянулись месяцы учебы, освоения специальности авиационного техника, специалиста по техническому обслуживанию самолетов. Лекции, конспекты, практические занятия на различных типах самолетов, зачеты, экзамены и, наконец, выпуск с присвоением специальности авиатехника и назначение в 8-й истребительный авиационный полк под командованием майора Якова Архиповича Курбатова.

Война.

В июле 1941 года полк прибыл на фронт из Забайкалья. Командир полка участвовал в воздушных боях, лично водил группы истребителей на боевые задания, одержал несколько побед. В сентябре 1941 г. полк базировался на прифронтовом аэродроме под Вязьмой, и принимал самое активное участие в боевых действиях. По несколько раз в день в небо поднимались по тревоге самолеты-истребители для отражения атак фашистской авиации на Москву. На наш аэродром постоянно совершались налеты, штурмовые и бомбовые удары авиации противника. Воздушные бои с опытными немецкими лётчиками были тяжёлыми, и полк нёс большие потери и в самолётах, и в лётчиках. В одном из таких воздушных боев был смертельно ранен летчик Александр Рябенко, техником самолета которого был мой отец.

Все чаще и больше наши самолеты возвращались на родной аэродром с вырванными бортами, разбитыми приборными досками, исковерканными козырьками. Все больше становилось в полку лётчиков-«безлошадников», потерявших в бою свои самолёты. Часть из них откомандировали в зенитную артиллерию, помогать зенитчикам распознавать типы самолетов, другие были отправлены на переподготовку. В конце сентября поступил приказ о расформировании авиаполка и переброске личного состава в тыл на переформирование.

Вот как о тех днях вспоминал отец:

«С рассветом отправили в полет пригодные самолеты, подожгли неисправные и сели в два транспортных самолета «ТБ-3». Вскоре два громадных тихохода уже висели в воздухе. Не прошло и десяти минут как упругие толчки стали подбрасывать самолет. Где-то рядом рвались зенитные снаряды. Потом обстрел вдруг прекратился: на нас шли в атаку два «Ме-109». Наш штурман обнял турельную установку и скорчился в предсмертной агонии. Толчок о землю – и мы быстро покидаем машину.

«Мессершмитты» делают несколько заходов, расстреливают самолет, но зажечь его им не удается.

По команде пилота бомбардировщика мы заняли боевой рубеж за самолетом. Наше вооружение состояло из пистолетов, винтовок, нескольких гранат...

От шоссейной дороги, из-за леска, послышались шум и крики, к нашему рубежу редкими цепочками двигались гитлеровцы. Их было больше сотни...

Отбита первая атака, но враг лезет снова и снова.

С наступлением темноты удалось покинуть место боя. По территории, занятой противником, предстояло пройти километров сто. Пять суток продолжался этот мучительный путь. Сначала мы шли днем и ночью. Но в

первый же день поняли, что так легко попасть в лапы гитлеровцев. Тогда решили днем отдыхать, отсыпаться, а по ночам двигаться. Десятки раз нас подстерегала смерть.

На пятые сутки мы подошли к линии фронта...».

В дни войны отец не мог довольствоваться тем, что готовил самолеты к боевым вылетам. Его влекло в воздух, в гущу схваток, туда, где непосредственно решался исход сражений. Он подал рапорт командованию с просьбой о переводе его в лётчики. Ему повезло, и поздней осенью 1941 года пришел приказ о направлении его в летную школу.

Сначала обучение проходило под Москвой, но с приближением врага к столице, командование решило перебросить школу под Киров, в глубокий тыл. Снова потянулись месяцы учебы...

В конце октября 1942 года, после завершения основной подготовки, представители летных училищ, как их называли «купцы», отобрали группу для обучения на истребителях, в которую попал и отец.

По приезде на место назначения начальник Вязниковского летного училища сообщил, что в их распоряжении шесть месяцев, за это время они должны стать хорошими летчиками-истребителями.

Освоив «УТИ-4», летчики пересели на истребитель «И-16», которыми и заканчивалась учебная программа. Но, уже перед самой отправкой в запасной авиаполк, в училище поступили новые самолеты-истребители «Ла-5», поэтому пришлось задержаться в училище для освоения новой советской боевой машины.

В конце апреля 1943 года была сформирована часть – истребительный авиаполк, куда наряду с необстрелянными летчиками влились и опытные инструкторы летных училищ, направленные на фронт. В их числе были старшие сержанты Иван Кожедуб, Кирилл Евстигнеев и другие.

Вот как об этом **вспоминает дважды Герой Советского Союза Кирилл Евстигнеев в своей книге «Крылатая гвардия»:**

«16 мая в состав нашей дивизии влился третий истребительный полк под командованием майора Ольховского. Хотя нагрузка в боевой работе при этом не уменьшилась, но настроение явно поднялось. Мы ощутили возрастающую мощь советской авиации. Вера в близкую победу крепла.

В конце мая в полк прибыло пополнение: ребята «как на подбор»— молодые и симпатичные, они окончили летные школы и прошли подготовку в запасных частях, чтобы, попав на фронт, не стать летающей мишенью для противника.

Пилоты В. Мудрецов, Е. Карпов, Я. Резицкий, В. Пронин, Б. Жигуленков, братья Александр и Иван Колесниковы, И. Середа, П. Брызгалов, В. Мухин, В. Погодин, М. Попко укомплектовали полк полностью. Была поставлена задача – подготовить молодежь к боевым действиям, а также для полного использования боевых возможностей самолёта-истребителя, обучить всех летчиков бомбометанию по наземным целям и тактическим приемам уничтожения противника при вылетах пар на свободную охоту.

Специалисты оборудовали вблизи аэродрома полигон: нанесли известью крест и круг, отрыли щели для наблюдения за результатами попа-

даний, и вскоре мы приступили к работе. Одновременно вводили в строй вновь прибывших: ребята летали хорошо, стремились в бой по-юношески легко и азартно. Они знали, что фашистские летчики – опытные асы, отдавали себе отчет, что легких побед ждать нечего и от поражений никто не застрахован.

Стоял период затишья перед Курской битвой. Его необходимо было использовать для повышения боевой подготовки части.

В первом воздушном бою звено, в котором служил отец, сопровождало несколько тяжёлых бомбардировщиков. После выполнения бомбометания на лётчиков свалилась группа «Ме-109», и завязалась воздушная карусель.

Этот бой мог стать для отца последним. В один из моментов он стал отличной мишенью для фашистских летчиков. Но его спас, предупредив по рации, ведущий Евгений Гукалин. Отец выполнил манёвр, выпустил для острастки почти весь боекомплект и стал выходить из боя. Прикрывая его, Гукалин пошёл на хитрость. Он опустил шасси и ... пошёл на посадку на вражеский аэродром. Немецкие зенитные батареи в изумлении замолчали, прекратили огонь – русский лётчик сдаётся в плен. Но когда до земли оставались считанные метры, советский истребитель, вдруг, взвыл мотором, и по опешившим фашистам хлестнули огненные пулемётные струи. В то же время, закончив фотографирование вражеского аэродрома, нажал на пулемётную гашетку и отец. Оба лётчика вернулись на свой аэродром невредимыми.

На Курской дуге полк получил условное название «Группа «Меч». В 1944 году 240-й истребительный авиаполк стал 178-м гвардейским.

Потом были бои в районах Белгорода, Харькова, над Днепром, участие в Корсунь-Шевченковской операции, сражения над Южным Бугом и в небе Молдавии.

Однажды шестёрка наших истребителей вылетела на прикрытие переправ через Южный Буг. Но как только лётчики подлетели к району, отведенному для патрулирования, показалась девятка немецких бомбардировщиков Ю-87. Немцы летели без сопровождения истребителей, думая, что советская истребительная авиация в такую плохую погоду не поднимется со своих аэродромов. Их встретила шестёрка, ведомая Иваном Кожедубом, в которой был и мой отец. Краснозвёздные самолёты врезались в боевой порядок фашистов. Прямо перед самолётом Кожедуба появился «Ю-87». Лётчик быстро зашёл в хвост вражеской машине и открыл огонь. Немец перевернулся и, охваченный пламенем, упал на лесную опушку. Не выдержав боя, «юнкерсы» стали уходить. Но в это время появилась новая девятка «Ю-87». Используя тот же манёвр, Кожедуб опять собрал своих лётчиков в «кулак». «Лавочкины» с бреющего врезались в группу «юнкерсов», навязав им бой, нарушили их боевой порядок. Один самолёт сбил Василий Мухин, второй – отец. В общей сложности гвардейцам удалось сбить в том бою 4 вражеских самолёта.

В составе шестёрки Ла-5 отец вылетел на прикрытие наземных войск. С противником наши лётчики повстречались, едва достигнув района прикрытия. Он первым заметил приближающиеся 12 «ФВ-190». Все шесть са-

молетов «Ла-5» на максимальной скорости обрушились на врага. В прицеле быстро рос силуэт «ФВ-190». Отсчёт коротких секунд атаки завершился дробным ударом пушек. Прошитая меткой очередью, вражеская машина неуклюже накренилась и утонула в трепещущем мареве. Отец резко перевёл свой самолёт в высоту. Там оставался численно превосходящий противник. Часть самолетов врага пустилась наутёк. Однако пять фашистских лётчиков продолжали вести воздушный бой. К ним на помощь подоспели четыре истребителя «Ме-109». Снова завертелась воздушная «карусель». Но вот «клубок» начал разматываться. Одна за другой машины устремились вниз. Отец погнался за четвёркой фашистских машин. Снова послышались пушечные очереди. Один из «мессершмиттов» задымил и, покачиваясь с крыла на крыло, ушёл на свою территорию. За ним потянулись остальные.

В Молдавии авиаполк размещался на аэродроме вблизи города Бельцы. Отсюда вылетали на боевые задания, на разведку, прикрытие своих войск, и сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков. Здесь, в небе Молдавии 5 июня 1944 года Игорь Середа за один день сбил 3 вражеских самолёта. Вылетов в то лето 1944 года было много и разных.

Вот один из эпизодов, рассказанный отцом:

«Лётчик Шпынов, вернувшийся из разведывательного полета, сообщил, что на аэродроме в Кишинёве сосредоточено большое количество фашистских самолётов. Об этом было доложено вышестоящему командованию. После дополнительной разведки мы получили приказ произвести штурмовку вражеского аэродрома. Руководить штурмовой восьмёркой «Ла-5» было поручено мне.

Истребители поднялись в воздух. Впереди шёл Шпынов со своей четвёркой. Чуть выше вёл четвёрку я. Мы шли на бреющем полете, и поэтому скорость казалась огромной. Линию фронта пересекли настолько быстро, что фашистские зенитчики не успели открыть огонь. Пролетев передний край, насыщенный артиллерией врага, набрали высоту. Вдали показался покрытый дымкой Кишинёв. К аэродрому вышли с юго-запада. Гитлеровцы нас не ожидали. «Ю-87» и 2ФВ-190» стояли на аэродроме без всякой маскировки. На краю поля, возле церкви, под деревьями, сосредоточены цистерны с горючим и автомашины.

Первой снизилась прямо над «юнкерсами» и «фоккерами» и пронеслась, поливая их огнём, четвёрка Шпынова. Несколько фашистских самолётов загорелось. Огненные языки опалили лётное поле. Я со своим ведомым Гукалиным появился над аэродромом позже других. Пролетая над морем бушевавшего огня и дыма, в котором метались гитлеровцы, выпустил несколько очередей. За мной неотступно следовал Женя Гукалин, расстреливая в упор спасающихся бегством фашистских головорезов. Набрав высоту, я в последний раз прошёл над аэродромом и сфотографировал плоды работы наших летчиков.

Уже приближаясь к своему аэродрому, мы наткнулись на группу вражеских самолетов.

Меня охватил знакомой азарт боя. Усталости как не бывало. Мысль работала чётко и ясно. Прежде всего – самому зайти со стороны солнца. Оттуда легче атаковать: цель видна хорошо, а ты скрыт от противника.

Манёвр удался. Сразу возникло решение – бить по крайнему в пятёрке. Бросилось в глаза: самолёт выкрашен светло-зелёной краской. Совсем новый. Наверное, из подкрепления. Я пристроился к нему, нажал кнопку управления огнём.

«Хейнкель» завалился и полетел к земле. И в тот же момент я увидел перед собой другой самолёт. От него оторвалась светлая цепочка трассирующих пуль. Я резко кинул свой «ястребок» вправо, сделал боевой разворот и оказался в хвосте стервятника. Опять заработали пушки. Строй самолетов противника был разбит. Беспорядочно сбрасывая бомбы, они повернули назад. Несколько бомб упало на аэродром. Но ущерба это, видимо, не принесло, так как пожара не возникло.

Я пошёл на снижение, и в это время вспыхнули красные ракеты. Товарищи подавали мне какой-то сигнал. Но какой? Радио не работает. Может быть повреждено шасси? Нет, на пульте ярко горят три сигнальные лампочки.

Делать нечего, иду на посадку. Вот сейчас шасси коснется земли. В это время чувствую оглушительный удар и теряю сознание...

Я пришёл в себя в госпитале, на больничной койке. Позднее узнал, что случилось. Немецкая бомба угодила в посадочную площадку. Когда я стал приземляться, товарищи по радио передали, чтобы я сделал круг и садился с убранным шасси. Но сигналов я слышать не мог. Они догадались об этом, лишь, когда я стал приземляться. Вот что означали ракеты. Однако и этого сигнала я не понял и угодил в воронку. Самолет мой скапотировал. Но, видно, родился я под счастливой звездой – отделался ушибами. И вот – лежу в госпитале. Вечером ко мне подошла медсестра:

– К вам в гости.

Спустя несколько минут сестра ввела в палату старика Василия его старуху. Да, это были они, мои квартирные хозяева. Они молча подошли к койке и разом поклонились.

– Тяжело? – тихо спросил старик.

– Ничего... Отлежусь. – Я попытался улыбнуться.

Он долго смотрел на меня и в глазах его я увидел тепло и ласку. Потом взял у старухи какой-то узелок, развязал и протянул его мне.

– Это тебе подарок, – сказал он.

Я увидел лежащие на тряпице плацинды. Они были пышные, румяные, и от них шёл чудесный хлебный запах. Я взглянул на смущённо опустившую глаза старуху и вдруг понял всё. Небольшой мешок на столе... Мука... Единственное их богатство... Сразу стало тяжело дышать, и я невольно отвернулся к окну, чтобы они не увидели моих слёз.

Случалось получать мне разные подарки, но те молдавские плацинды и поныне дороги моему сердцу. Размышляя об этом, я понял, что было это подарком не лично мне. Его принесли простые труженики бойцам Советской Армии, освободившим молдавский народ. Это словно хлеб-соль от всего сердца».

В августе 1944 года началась Ясско-Кишинёвская операция. В одном из вылетов отец в составе группы прикрывал штурмовики «Ил-2» при налёте на станцию Корнешты, где стояли 4 гитлеровских эшелона. Пока штурмо-

вики рвали составы на части, в небе показалось несколько чёрных точек.

«Мессершмитты» начали набирать высоту. Тогда отец выбрал вырвавшуюся вперёд вражескую машину и пошёл на сближение. В прицеле выросло очертание немецкого истребителя. Огненная трасса рубанула по кабине вражеского лётчика, «Мессершмитт», оставляя за собой дымный след, пошёл к земле.

Окруженная в районе Кишинева группировка немцев рвалась на соединение со своими войсками, отступающими из-под Ясс и Тыргу-Фрумос. Вначале их отступление прикрывала немецкая авиация, но вскоре она была подавлена ударами наших истребительных авиационных соединений. Летчикам-истребителям было приказано штурмовать отступающего противника. Режим Антонеску пал, и Румыния 25 августа объявила войну гитлеровской Германии.

Развивая успех, Красная Армия 30 августа овладела городом Плоешты, а на следующий день вступила в столицу Румынии – Бухарест. Новое румынское правительство подписало перемирие с СССР. 31 августа 1944 года 178-й гвардейский истребительный авиаполк прикрывал торжественное вступление советских войск в Бухарест.

В память о тех событиях, в 1969 году Президент Социалистической Румынии Н. Чаушеску наградил отца юбилейной медалью «25-я годовщина освобождения Родины».

Впереди были бои в Венгрии против немецких войск и дивизий венгерского диктатора Хорти. Война подходила к концу. Вот как о тех днях вспоминал друг отца, дважды Герой Советского Союза Кирилл Евстигнеев:

«20 октября войска фронта ворвались в город Дебрецен и полностью освободили его от фашистов. Дебрецен-Ньиредьхазская операция завершилась. Летчики полка выполнили 247 боевых вылетов, из них на прикрытие своих войск – 167, разведку войск противника – 38, штурмовку -12. Уничтожили 24 немецких самолета. Наши потери, не считая самолетов, – три летчика. Среди особо отличившихся – старший лейтенант Б. Жигуленков и лейтенант И. Середа, уничтожившие по три самолета».

Из месяца в месяц росло летное мастерство отца. В боевых донесениях полка появлялись всё новые и новые записи о его победах. Вот лишь некоторые:

«19.10.44. В составе 6 Ла-5 прикрывал наши войска. Встретил 12 ФВ-190 и 8 Ме-109. Внезапной атакой из-за облаков рассеял противника, не дал штурмовать, сбил один ФВ-190».

«19.12.44. Семёрка Ла-5 прикрывала наши войска. Встретила 12 ФВ-190 и «Макки-200», которые хотели штурмовать. Сбил один ФВ-190».

«3.1.45. 10 Ла-5 прикрывали наши войска. Были атакованы 16 Ме-109. Противник наращивал силы до 24 Ме-109. Сбил 2 самолёта».

«19.2.45. В паре встретил группу ФВ-190. Нарушил боевой порядок. Они стали уходить в облака. Середа атаковал пару ФВ-190. Один сбил. Ведомый сбил второго».

К примеру, воздушный бой 3 января 1945 года. Наши летчики, прикрывая войска в районе Шаришан-Бойно, были атакованы двумя восьмерками «мессершмиттов». Завязался один из тех боев, которые со «сто девя-

тыми» всегда проходили трудно. Неожиданно к месту схватки подлетает еще одна восьмерка «мессершмиттов». Гвардейцы, численность которых оказалась в два с половиной раза меньшей, чем у фашистов, не дрогнули, выстояли.

На помощь своим пришли двенадцать летчиков из другой эскадрильи, и бой закончился без потерь с нашей стороны. В этой схватке отличились: Середа, уничтоживший два «шмитта», и его напарник Погодин.

После боев в Венгрии полк перебазировался в Чехословакию, на аэродром под городом Брно. Шли последние недели войны. На стороне советской авиации было полное преимущество. Тем не менее, и в этих последних боях полк терял своих боевых товарищей. Но, видно было, что война идёт к концу.

Из книги Кирилла Евстигнеева «Крылатая гвардия»:

«С 13 марта 1943 года по 9 мая 1945 года нами было совершено 5619 боевых вылетов, проведено несколько сот воздушных боев, сбито 369 вражеских самолетов. Это результат огромных усилий и высокого мастерства летчиков, техников, всего личного состава части, боевой опыт которой настолько возрос, что она вышла из войны способной успешно выполнять самые трудные задачи.

Партия и правительство высоко оценили заслуги полка, наградив его 17 мая еще одним орденом – Красного Знамени. После этого он уже именуется – 178-й гвардейский истребительный Краснознаменный, ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк.

В ходе войны были награждены орденами и медалями многие летчики, техники, авиационные специалисты, работники штаба прославленного полка воздушных бойцов. Десяти летчикам полка присвоено высшее звание Родины – Героя Советского Союза: Н. И. Ольховскому, Ф. Г. Семенову, Б. В. Жигуленкову, А. С. Амелину, В. Ф. Мухину, И. Е. Середе, П. А. Брызгалову, В. Ф. Мудрецеву. Автор этих строк звания Героя удостоен дважды, а Иван Никитович Кожедуб – трижды!»

К концу войны командир звена 178-го гвардейского истребительного авиационного полка 14-й гвардейской истребительной авиационной дивизии 3-го гвардейского истребительного авиационного корпуса 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта гвардии лейтенант И. Е. Середа совершил 159 боевых вылетов, в 27 воздушных боях сбил 17 самолётов противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистским захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм гвардии лейтенанту Середе Игорю Емельяновичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 6666)

Он награждён орденом Ленина (15.05.1946), 3 орденами Красного Знамени (23.07.1944; 26.03.1945; 30.12.1956), орденом Александра Невского (1944), 2 орденами Отечественной войны 1-й степени (10.10.1944; 06.04.1985), орденом Отечественной войны 2-й степени (17.02.1945), многими медалями.

24 июня 1945 года отец в составе сводного полка 2-го Украинского

фронта принимал участие в параде Победы, а на следующий день в Большом Кремлевском дворце состоялся прием в честь участников парада. Затем он вернулся в свой полк, который после войны был расквартирован в Болгарии. Служба продолжалась. Но, по прошествии двух лет по состоянию здоровья отец был демобилизован из армии, и вернулся на родину. Врачи посоветовали сменить климат: нужно переехать на юг – теплый климат, река, обилие зелени успокаивают, может, даже излечивают. Так отец в 50-е годы попал в Кишинев, который во время войны видел только из кабины истребителя, с тех пор Молдавия стала для него родной.

Отец – почётный гражданин города Бельцы, сел Наславча Окницкого района и Косоуцы Сорокского района. Его имя было занесено в Золотую книгу Почёта Молдавской ССР. Активная и плодотворная общественная деятельность в мирное время была отмечена высокой правительственной наградой – орденом Дружбы народов. Долгое время он возглавлял работу Фрунзенского райкома ДОСААФ столицы, выступал на предприятиях, в колхозах и совхозах, в школах и вузах. Отца, без преувеличения, в те годы звали на встречи с молодёжью во все уголки нашей солнечной республики.

В городе Унеча, на школе, в которой отец учился, установлена мемориальная доска, а на Аллее Героев – памятный знак. В Почепе на Аллее Героев установлен бюст. Также мемориальная доска установлена в Кишиневе на доме по адресу: бул. Дечебал (бывш. Тимошенко) 89, в котором он жил с 1975 по 1988 год.

Читая мемуары известных военачальников, ветеранов войны, он стал ловить себя на мысли, что и сам мог бы рассказать людям немало интересного, если не о себе лично, то о лётчиках своего авиаполка. О трижды Герое Советского Союза Иване Кожедубе и дважды Герое Советского Союза Кирилле Евстигнееве. О тех, с кем вылетал на задания, и о тех, что ушли в свой последний полет с взлетных полос прифронтовых аэродромов. Так он начал заниматься литературным трудом, стал писать статьи, очерки и книги. Название одной из них – «От первого мгновенья до последнего» – воспринимается символически. Потому что от первого мгновения до последнего была посвящена небу, родной земле, боевому товариществу вся жизнь Игоря Емельяновича Середы – летчика-истребителя, Героя Советского Союза, моего отца…

Использованная литература:

И. Середа «Группа «Меч». Кишинев, 1961 г.
И. Середа «О вас, боевые друзья», Кишинев, 1983 г.
И. Кожедуб «Верность Отчизне», Москва, 1949 г.
К. Евстигнеев «Крылатая гвардия», Москва, 1984 г.
Я. Гуревич «Для славы мертвых нет», Кишинев, 1987 г.
П. Чубко, Ю. Раханский «Герои», Брянск, 1993 г.
«Герои и подвиги» Выпуск 4, Москва, 1966 г.
«Герои Советского Союза: крат. биогр. словарь» Т. 2, Москва, 1988 г.
«Герои огненных лет» Книга 2, Москва, 1976 г.



Игорь Середа - курсант авиашколы, 1943 г.



Старший лейтенант И. Е. Середа, 1946 г.



И. Е. Середа Памятный знак в городе Унеча на Аллее Героев



И. Н. Кожедуб и И. Е. Середа. Кишинев 1984 г.



И. Н. Кожедуб с супругой Вероникой Николаевной и И. Е. Середа. Кишинев 1984 г



В. Ф. Мухин, А. С. Амелин, А. Ф. Мухин
1956 г.



И. Е Середа, Г. Т. Береговой, А. П. Красилов



К.А. Евстигнеев у именного самолета, на котором до него летал И.Н. Кожедуб



178-й гиап, 1945 г. Болгария, 1945 г.



Глава 2. Из книги Игоря Емельяновича Середы «Мгновение и вся жизнь» – (стр. 101-108, 111-116, 117-120, 126-131).

... Коротки июньские ночи: не успеет померкнуть горизонт на западе, как на востоке уже встаёт румяная, омытая утренней росой молодая заря. С Прута набегает свежий ветерок. Ежась от утренней прохлады, Кожедуб ставит своим орлам боевую задачу. Здесь, на земле нужно договориться о взаимодействии в бою, предусмотреть все варианты воздушной схватки.

Прошло полчаса, и шестёрка самолётов с красными пятиконечными звездами на плоскостях и фюзеляже – в воздухе. Они берут курс на румынский город Тыргу-Фрумос. Далеко внизу виднеются траншеи и ходы сообщения, артиллерийские позиции наших войск. Верхнюю прикрывающую пару ведёт Павел Брызгалов.

Со стороны противника появилась четвёрка «мессершмиттов». Боя они не завязывают, а идут на большой высоте над своей территорией. Но вот два «мессера» с переворота устремились на Брызгалова. Брызгалов развернулся и пошел лоб в лоб. Немцы тотчас взмыли ввысь. В это время другая пара стервятников, пользуясь преимуществом в высоте, также кинулась на машину Брызгалова. Павел услышал сухой треск рвущегося металла и дельта-древесины, грохот... Молниеносная искристо-огненная трасса «мессера» резанула наискось по хвостовому оперению, по мотору. Самолет задымил, потеряв управление.

– Вот же не повезло, – горько подумал Брызгалов, подтягивая ноги на сиденье и готовясь к прыжку с парашютом .

– Паша, прыгай, я прикрою, – передал по радио Кожедуб.

С трудом поворачиваясь в тесной кабине, Брызгалов подобрался и сорвал колпак фонаря. Тонко и пронзительно засвистел воздух. Плотная струя встречного потока ворвалась в кабину и прижала Павла к бронеспинке. Напрягая все силы, он поднялся, повернулся лицом к хвостовому оперению, резко бросил тело через борт кабины. Короткий рывок и лицо обожгло нестерпимой болью -зацепился подбородком за радиоантенну. Неистовая сила кинула Пашу на фюзеляж и резко отбросила от самолета. Навстречу стремительно неслась земля. Рванув кольцо парашюта, он почувствовал, как по спине и затылку, свистя заскользили стропы. Хлопнул открывшийся парашют.

– Жизнь!!!

Ликованием наполнилось все его существо. Под белоснежным куполом парашюта опускался Павел к милой и желанной земле. По лицу струилась кровь, но он почти не чувствовал этого. Он был спасён! Вокруг него кружили, снижаясь по спирали, боевые друзья. Толчок, падение на бок – ветер потащил его по кочкам. Справившись с парашютом, Павел увидел направленное на себя дуло автомата.

– Руки вверх! – скомандовал автоматчик.

Родная русская речь и то, что он приземлился у своих, вызвало улыбку на распухших губах. Подбежало ещё несколько человек.

Товарищи!.. Да ведь это наш лётчик, – закричал офицер.

Брызгалова подняли на руках донесли до ближайшего блиндажа. Там ему сделали перевязку и в машине отправили на аэродром.

На следующий день группа наших самолетов во главе с Амелиным сопровождала два «ила» на разведку вражеского аэродрома. С высоты 800 м штурмовики обнаружили большое скопление авиации противника. «Илы», развернувшись, стали делать повторный заход для фотографирования. В это время с аэродрома поднялась большая группа «мессершмиттов».

– Прикройте! – послышались в наушниках голоса лётчиков- штурмовиков.

Борис Жигуленков, зайдя в хвост «мессеру», кинувшемуся к «илу», зажег его длинной очередью. Над аэродромом Роман завязался упорный воздушный бой. От меткой очереди Амелина загорелся второй фашистский стервятник. Третьего на взлете загнал в землю я. В это время мотор моего самолета начал сдавать. Я снизился и, отворачивая от аэродрома, стал альвеером качать бензин. Перейдя на бреющий полет, взял курс на свою территорию. Оглянувшись, я увидел, как падал горящий «лавочкин». Кто же погиб? – эта мысль не оставляла меня. «Илы», произведя фотографирование, под прикрытием четырех «лавочкиных» с боем уходили домой. Вскоре они догнали мой самолет. Пристроившись, я узнал, что погиб молодой, недавно прибывший к нам в полк летчик Вася Никонов.

Вечером большая группа наших штурмовиков совершила налет на аэродром Роман. Прикрывать их было поручено нашему истребительному полку. Армада советских самолетов закрыла заходящее солнце. «Илы» с ходу отбомбились, стали в круг и начали штурмовать аэродром противника. Ни один гитлеровец не смог подняться в воздух. Самолеты врага пылали на стоянках. Рвались цистерны с горючим. Воздух наполнился огнем и дымом. Зенитки постреляли немного и замолкли, подавленные штурмовиками. Задание командования было выполнено. По пути домой, примерно в километре от аэродрома, сделал вынужденную посадку Миша Попко. Зажигательный снаряд попал в его парашют и запутался в нем. Ткань стала медленно тлеть, но Миша не покинул поле боя.

Парашют постепенно разгорался, от него загорелся и комбинезон.

Попко мужественно переносил боль, однако огонь грозил охватить весь самолет. Пришлось посадить машину на «живот». Попко в горячке выпрыгнул из кабины и тут же упал. Санитарная машина подобрала его в тяжелом состоянии. Шея, спина, ноги были покрыты белыми волдырями. Свыше двух месяцев пролежал Миша в госпитале на животе, не меняя положения. Свой полк он догнал уже в Чехословакии.

Грозный вал наступления подкатывался все ближе к границе Румынии, раньше всего достиг и перешагнул ее в районе Унген и вышел по реке Прут к Штефанештам. Наш аэродром находился рядом с небольшой румынской деревушкой Табера. Было совсем поздно, когда мы улеглись

спать. Сон был короткий и тревожный. Едва рассвело, часовой разбудил летчиков. Летный состав собрался на КП полка.

– Здесь, – сказал подполковник Ольховский, опуская карандаш на карту, – приказано разведать и штурмовать аэродром противника.

– Задание приказываю выполнить вам. – Ольховский повернулся ко мне и продолжил: – Ведомого выберите сами. Лететь через пять минут...

Я смотрел на карту. Красным карандашом был обведен район Кишинева.

...Дрогнули и завертелись все быстрее, поднимая клубы пыли, трехлопастные винты. Совершив разбег, истребители поднялись в воздух. Ведомым у меня был Женя Гукалин. Летим на Кишинев. Забрались высоко. Облачность сгущается, и вот уже под нами молочные клубы. По ним и плывут наши истребители. Если над Кишиневом такая же облачность, нам везет: свалимся как снег на голову и, пока зенитчики фашистов опомнятся, выполним задание. Но чем дальше идем над территорией, занятой врагом, тем все чаще и чаще встречаются «окна». Сквозь их черные шапки нас пытаются настигнуть разрывы зенитных снарядов.

Обогнули Кишинев. Поворачиваем на север. Еще несколько минут, и мы будем над целью.

Облачность кончилась. Показался город, покрытый лиловой дымкой. По спине прошел холодок. Ощущение такое, будто идешь по минному полю. Небо все в гирляндах рвущихся снарядов. Уходим в сторону солнца. Зенитки умолкают. Ни единой вспышки. Ждут, пока приблизимся на верный огонь. Ну и ждите. А может, сейчас взлетают их истребители?

Смотрю внимательно вниз. Маленькие домики на юго-западной окраине примыкают вплотную к аэродрому. Летное поле окантовано редкой, молодой зеленью. «Ю-87» и «ФВ-190». Одни в капонирах, другие без всякой маскировки. Под деревьями возле церкви – цистерны с горючим и автомашины.

Увлекшись рассматриванием аэродрома, я не заметил, как самолет Гукалина круто пошел вниз. Перевожу машину в крутое пикирование. Привычной тяжестью давит бронеспинка, голову вжимает в плечи. Мотор, как и сердце в груди, работает учащенно. Быстро ползет вправо стрелка высотомера. Лезет вверх земля, словно пенка на закипающем молоке. Все отчетливей видны самолеты на стоянке. Молчание зениток все больше тревожит. Почему в воздух не поднимаются истребители? Может быть, перелетели на другой аэродром, оставив для видимости фанерные макеты. Всматриваюсь. Нет, «юнкерсы» и «фоккеры» настоящие. Может, не ждали? А может...

Выводим самолеты из пикирования. Включаю кнопку фотоаппарата и снимаю аэродром. И вдруг... Вокруг наших самолетов повисли сотни черных шапок. С земли потянулись красные пунктиры трасс малокалиберной зенитной артиллерии. Машина вздрагивает от близких разрывов. До кабины доносится запах сгоревшей взрывчатки. Да, в такой переплет мы с Женей попадали редко.

Стрельба прекратилась внезапно, как по команде, В чем дело? С соседних аэродромов вызвали истребителей? До боли в глазах всматриваюсь в небесный купол. Воздух чист. Где Гукалин?

Бросаю машину в пикирование. Осматриваюсь и вижу низко над землей самолет ведомого. Он заходил на посадку, едва не касаясь выпущенными шасси купола церкви. Больно кольнуло сердце. Я не выдержал и закричал по рации:

– Женька! Что ты делаешь?

Сегодня, оглядываясь на прошлое, я все больше утверждаюсь в мысли, что Гукалин ежедневно совершал подвиг подобно Алексею Маресьеву, Захару Сорокину, Леониду Белоусову. Авиаторы знают, как трудно летать на истребителе, не имея кисти левой руки. В совершенстве владея техникой пилотирования, преисполненный ненависти к фашизму, Женя умел, зажав ручку управления между ног, правой рукой поставить на взлете рычаг уборки шасси на «убрано». Он успевал, прибегая к помощи ног и правой руки, выпустить щитки, шасси и сделать все необходимое, чтобы произвести нормальную посадку. Совершив один боевой вылет, он рвался в другой, третий, никогда не жалуясь на усталость. За короткое время он свыше пятидесяти раз поднимался в воздух и сбил шесть самолетов противника.

...Перед самой землей истребитель Гукалина убрал шасси. Взвыл мотор. От носа самолета потянулись шнуры огненных трасс. Заметались в диком испуге фашисты.

Я довернул свой «лавочкин» и нажал кнопку пушек. По аэродрому хлестнул смертоносный свинцовый дождь. Два фашистских самолета загорелись. Гукалин, набрав высоту, сделал заход на бензоцистерны. Языки пламени побежали по летному полю. Сваливаю самолет на крыло и ввожу его в пологое пикирование. В прицеле – стоянка самолетов. Открываю огонь. Приятно щекочет ноздри запах сгоревшего пороха. Беру ручку управления на себя, и «лавочкин» послушно задирает нос – входит в боевой разворот. На летном поле появляется хвост пыли – задумал взлететь какой-то безумец. Вот маленький самолет устремился вперед по взлетной полосе, оторвался от земли и, маскируясь фоном местности, на бреющем полете нырнул в балку.

Как коршун, бросился на него «ястребок» Гукалина. Вспышка огня, и за «Фокке-Вульфом-190» потянулся черный хвост дыма. Стервятник врезался в землю неподалеку от места, где сейчас раскинулись дома совхоза «Гратиешты». А Женин самолет взмыл вверх и пристроился к моей машине.

И вот мы вышли на Кишинёв. О погоне узнаем на подходе к передовой. Кричат по радио наземные станции. В эфире засвистело, завыло. Потом всё стихло, и я услышал голос радистки наземной радиостанции:

– Маленькие, маленькие, южнее, выше вас шестёрка «мессеров».

– Понял, вижу, – ответил я.

От группы отделилась пара «Ме-109» и пошла на нас в атаку.

Резко разворачиваю самолет на сто восемьдесят градусов, иду на лобовую. Женя понимает малейшую эволюцию моей машины.

Завязался тяжёлый неравный бой. В наших боекомплектах оставалось очень мало снарядов. Бензин был на исходе.

Женя бросил машину в сторону и переворотом ушёл вниз. Фашист неотступно следовал за ним.

Миг – и все смешалось в один неумолчный гул, сквозь который то и дело пробивались дробь пушечных очередей, нервные толчки выхлопов.

Бой переходил на вертикали. Экономно расходуем снаряды. Сделав какую-то замысловатую фигуру, Женя оторвался от хвоста «мессера», и вот они уже идут друг на друга в атаку. Дернулись, как в конвульсии, две стальные птицы, и проскочив на огромных встречных скоростях совсем рядом, устремились к земле. «Мессершмитт» врезался в землю.

А Женя?

Его самолет тоже безжизненно кувыркался в воздухе. Но у самой земли Гукалину удалось выровняться. Он пошел бреющим полётом и стал медленно набирать высоту.

– Хорошо, Женя! – невольно вырвалось у меня.

Осмотревшись, я заметил, что, растянувшись, на нас идёт очередная четвёрка. Два самолёта устремились на меня, другая пара – уже близко к Гукалину. Трассирующие снаряды из моих пушек отекают стервятника от самолета ведомого.

Бой проходил на предельных скоростях, в высоком темпе. Мы не думали о победе. Нам хотелось быстрее отвязаться от фашистов, доставить фотопленку с ценными снимками.

Горячим воздухом от мотора жгло ноги. От раскаленной машины несло смесью запахов нагретого масла, эмалита, глицерина. Перчатки мокры от пота. Лобовое стекло забрызгано маслом. Смотри и смотри, чтобы не столкнуться с врагом.

Голос девушки со станции наземного наведения то с лаской, и с восторгом, то с тревогой за нашу жизнь дрожал в наушниках шлемофона. Она тоже переживала все перипетии боя и в волнении, вместо позывного «Маленький», твердила:

– Миленькие! Миленькие! Я – наземная. Продержитесь немного. К вам идет помощь.

– Хорошо, миленькая, держимся, – ответил Женя.

Самолёты вертелись волчком. От мелькания неба и горизонта казалось, что машина стоит неподвижно, а вокруг неё вертится панорама, нарисованная под землю и небо.

Бросив взгляд вправо, я увидел темные черточки. Неужели ещё немцы, – пронеслось в голове. Один, два, три, шесть. Истребители приближаются быстро...

– Да это же наши, «лавочкины»!

Эфир наполняется бурными приветствиями.

Игорь! Уходите. Я прикрою, – звучит в шлемофоне знакомый голос Кирилла Евстигнеева.

Ребята кружат возле нас, машут крыльями. Я узнаю машины Евстигнеева, Тернюка, Мудрецова, Карпова.

– Спасибо, друзья! – отвечаю я.

– Мудрецов, за мной! – чётко звучит команда Кирилла.

... И ещё раз в этот день наши летчики вылетали на боевое задание. Сам командир полка Николай Ольховский повел группу истребителей на перехват «юнкерсов». И снова воздушный бой, тяжёлая схватка с врагом.

Уже издали заметили лётчики на ясном фоне неба темные силуэты вражеских бомбардировщиков. Ольховский первый со своим ведомым

ринулся на врага. Сбросив куда попало бомбы и резко снизившись, «юнкерсы» пытались уйти от советских летчиков, но Ольховский дал очередь по ведущему. Он увидел, как «юнкерс», тяжело перевалившись через крыло и дымясь, пошёл камнем к земле.

– Бей их! – скомандовал по радио Ольховский своему ведомому.

Разламываясь в воздухе на части, падал к земле второй «юнкерс», сбитый напарником командира.

Последующие события развернулись с потрясающий быстротой. Линия фронта. Она резко обозначилась внизу полоской реки. Несколько минут полета, и Ольховский увидел справа, выше себя, «на солнце», как говорят летчики, большую группу вражеских самолетов.

– За мной, в атаку! – услышали гвардейцы голос командира полка.

Развернувшись вправо, стремительно пошли навстречу «фокке-вульфам». Сколько их было, никто не считал. Знали: враг значительно превосходил силами.

Вскоре начался неравный бой; тридцать два «фокке-вульфа» против восьми «лавочкиных». Но это стало известно позже. А пока группы сближались, и когда между ними осталось метров 300 – 400, Брызгалов, посмотрев налево, увидел вражескую пару, незаметно заходившую в хвост командирской машины. Резко развернувшись, Брызгалов пошёл в лобовую на неприятеля, отсекая вражеские самолёты от машины командира, и в тот же момент в хвост его истребителя попыталась зайти другая пара «ФВ-190».

Атаку отбил Василий Мухин. Друг Брызгалова, он не раз выручал в бою своего боевого товарища. И сегодня крепко помог Павлу: один из двух атаковавших Брызгалова «фокке-вульфов» был сбит.

Пока шёл этот короткий бой, Брызгалов продолжал сходиться на лобовых с врагом. Расстояние между истребителями сокращалось с каждой секундой.

Они мчались навстречу друг другу, как два вихря. Еще мгновение – машины столкнутся и в страшной вспышке сгорят. Фашист не выдержал напряжения и отвернул в сторону. Затем оба самолёта одновременно взмыли вверх. Тут-то Брызгалов и увидел, что он отсечен от своих. Резкий бросок вниз – четверка «фокке-вульфов». Рывок вверх – четверка «фокке-вульфов». Рывок вправо – тоже четверка противника. Кольцо сжалось. Оставалось одно: драться до конца.

Брызгалов весь собрался, стиснул зубы. Бой принял стремительный темп. В прицеле все ярче вырисовываются очертания «фокке-вульфа». Всю душу вкладывает Брызгалов в удар и прошивает свинцом фюзеляж вражеского самолета с головы до хвоста. «Фокке-вульф» перевернулся и пошел к земле.

А в это время лётчики во главе с Ольховском дрались с основной группой противника. Яростно нападая, а временами и отбивая атаки, они устремились за отступавшей вражеской группой и вскоре скрылись из виду. Брызгалов остался один.

Положение казалось безвыходным. Брызгалов понял, что обороняться нельзя, надо только наступать. Снова он сходится с врагами и сбивает еще одного...

... Через час командир полка вызвал на командный пункт меня. Там уже были лётчики из эскадрильи Ивана Кожедуба. Командир полка поставил задачу:

– Поднимайте, капитан Кожедуб, восьмёрку истребителей, и чтобы ни одна фашистская бомба на пехотинцев не упала, понятно?

Наша восьмёрка взлетела и взяла курс на Скуляны. Я вел верхнюю, прикрывающую четвёрку в этой группе. Вскоре мы обнаружили четыре девятки бомбардировщиков «Ю-87», которые готовились к бомбежке наших войск. Над ними кружилась десятка «мессершмиттов» прикрытия.

– В атаку! За мной! – прозвучала команда Кожедуба.

Атака была стремительной. Кожедуб сразу же сбил ведущего девятки бомбардировщиков. Строй был нарушен. Прикрывая друг друга, наше восьмёрка сделала быстрый, «через плечо», боевой разворот, и в повторной атаке Женя Гукалин, Василий Мухин и я сбили ещё три «юнкерса».

Со стороны солнца появилась четверка «мессеров». Слышу в наушниках уверенный голос Кожедуба:

– Игорь, свяжи боем истребителей!

Моя четвёрка, рванувшись наперерез, открыла стрельбу короткими очередями – и «мессеры» рассеялись. Идём на врага сверху, быстро сближаемся. Стремительно атакую сзади снизу «мессер». Истребитель вспыхнул и стал падать. Но к хвосту моего самолёта уже пристроился другой «мессершмитт». Женя Гукалин, мой ведомый, нажал на кнопку пушек – и противник отвалил.

– Разворот на сто восемьдесят градусов! – командую я своим летчикам.

Но ведущий вражеской пары лобовой атаки не принимает. Ведомый же, очевидно, не успевает повторить маневр ведущего, он отворачивается боком, и я отчётливо вижу чёрную кошку на фюзеляже. Важная, видно, птица! Опоздав с разворотом, он попадает под огонь моих пушек и – ведущему приходится выходить из боя уже одному.

Воздушный бой скоротечен. Трудно в нём сохранить и хладнокровие, и боезапас. Вот и у нас боекомплект подошёл к концу.

– Молодцы, можете уходить домой, – слышу команду со станции наведения.

И сразу же в воздухе появляется новая группа «лавочкиных». Мы всей восьмёркой возвращаемся домой...

Когда мы произвели посадку и зарулили на стоянки, Борис Жигуленков во главе шестёрки истребителей вылетел прикрывать восьмёрку «илов», шедших на штурмовку вражеских позиций.

Самолёты приближались к цели. Ведущий «илов» запросил по рации станцию наведения и, получив разрешение, дал команду:

– В атаку! За мной!

Его самолёт ринулся в пике. За ведущим по фашистам ударила вся группа. Внизу запылали танки, орудия, автомашины.

«Мессершмитты»! – услышал Жигуленков голос своего заместителя Шпынова. Вражеских самолётов было восемь. Они разделились на две группы. Одна пыталась связать боем «лавочкиных», вторая устремилась к

штурмовикам. Жигуленков приказал Шпынову сопровождать штурмовики, а сам с ведомым Карповым решил задержать противника.

Как смерч, обрушились они на фашистов. Строй вражеской группы сразу же был разомкнут. Прикрывая друг друга, «ястребки» носились между немецкими самолетами, поражая их огнем пушек и пулемётов. Но и на Жигуленкова насели два « мессершмитта». Карпов бросился на выручку. И вот внизу уже догорают обломки самолёта врага. Жигуленков погнался за другим фашистским истребителем. Привычно нажата кнопка пушек, знакомый запах пороха в кабине – и «мессер» задымил.

Тем временем штурмовики выполнили задание и взяли курс на свой аэродром. Пытавшихся было атаковать их фашистских истребителей группа Шпынова встретила огнём, и те повернули назад.

Гитлеровское командование предприняло вторую наступательную операцию в районе севернее Ясс, любой ценой стремясь отбросить наши войска за Прут. Было подтянуто много немецкой, и вся румынская авиация. Даже в плохую погоду большие группы самолёты бомбили наши части.

В один из дней, получив боевое задание, с ударной группой вылетел Кожедуб, с прикрывающий четвёркой – я. На подходе к цели мы по радио получили сообщение, что в этот район идёт большая группа фашистских самолётов. Используя низкую облачность, они хотели подойти незамеченными. Но погода была благоприятной – и для нас не менее, чем для них. Мы решили атаковать противника на малой высоте, с бреющего полета и ринулись на фашистов с двух направлений. Сбив десять бомбардировщиков «Ю-87», мы разрушили боевой строй противника. Гитлеровские лётчики в панике сбросили бомбы на свои войска и стали поспешно уходить. В этом бою мне удалось сбить два самолёта.

С боевого задания я возвращался в приподнятом настроении, чувствуя себя победителем. После болезни будто вновь выросли крылья.

Равномерный гул мотора сменился отрывистым клокотанием – самолёт пошёл на посадку. Подо мной блеснул полноводный Прут, показалось село Биволари. Посадочная полоса. На ярко-зеленом фоне полевого аэродрома выделялись истребители. Последний за день, четвёртый по счёту боевой вылет окончен. И так почти каждый день.

... Говорят, у доброй славы – быстрые крылья. Не знаю, так ли, нет, но слава о наших летчиках быстро летела по всему фронту. Наш истребительный авиаполк получил название «Группа «Меч». Вскоре гвардейское знамя зашумело над нашими головами.

Был ясный июньский день. На зеленом лётном поле выстроился весь личный состав полка.

– Под знамя, смирно! – подаёт команду командир части Герой Советского Союза подполковник Ольховский. Прославленный лётчик Иван Кожедуб в сопровождении Героев Советского Союза Кирилла Евстигнеева и Алексея Амелина выносят полковую святыню – знамя. Командир соединения зачитывает указ о присвоении полку гвардейского звания. Легкий ветерок развевает шёлковое полотнище, на котором золотом вышит портрет любимого Ильича и призывно сияют слова: «За нашу Советскую Родину!»

Обнажив головы, Ольховский и заместитель командира полка по политчасти полковник Косарев опускаются на одно колено, взяв в руки конец знамени, целуют его. В краткой речи командир полка сказал о воинском долге, о преданности Отчизне, о верном и горячем сердце русского воина.

– Мы вступаем в бой под этим священным знаменем, врученным нам партией, народом, чтобы защитить честь, свободу и независимость нашей страны, – сказал Косарев.

Знамя пронесли вдоль замершего строя. Под порывами ветра трепетал кумачовый шелк, на лица знаменосцев падали отсветы пламени.

Гвардейскую славу полк завоевал в тяжёлых изнурительных боях. Ни плотный огневой заслон зенитной артиллерии, ни рои истребителей противника – ничто не останавливало бесстрашных на пути к победе. Рос боевой счет крылатой гвардии. «Ястребки» гвардейской эмблемой на фюзеляже наводили ужас на хваленых асов «третьего рейха» и обращали их в бегство.

... Сверкая на солнце стреловидными крыльями, шестёрка наших истребителей, ведомая Евстигнеевым, в боевом строю взяла курс на Тыргу-Илоаей, в район прорыва войск 2-го Украинского фронта. В солнечном мареве навстречу нам скользили вражеские самолеты. Завязался воздушный бой. Первой же атакой удалось расстроить вражеский боевой порядок. На долю Евстигнеева достался, по-видимому, опытный фашистский лётчик. Кирилл взметнул машину вверх, а затем с переворота, стремительно ринувшись в крутое пике, пошёл в атаку. Гитлеровец уклонился и ловким маневром сам полетел на врага. Противники попеременно атаковали друг друга. С плоскостей самолетов то и дело срывались огненные жгуты. Евстигнееву всё же удалось зайти сзади и открыть огонь с короткой дистанции. Самолёт фашиста, окутанный бесцветным пламенем, рухнул вниз. Не успел он достигнуть земли, а Евстигнеев уже шел на помощь своему ведомому – Мудрецову. Прикрывая Мудрецова и направляя его действия, Кирилл вместе с тем следил, как ведёт бой ведущий верхней пары Амелин.

Вскоре совместными атаками Мудрецова и Евстигнеева был сбит второй самолёт врага. От него отделился чёрный комок. Леша Тернюк дал длинную очередь по раскрывшемуся парашюту. Купол свернулся, превратился в тряпку, и враг стал стремительно падать вниз.

Успешно шли дела и наверху. «Ястребок» Амелина настиг противника. Амелин взял фашиста на прицел, нажал на кнопку пушек, и «фокке-вульф», прочертив огненный след, врезался в землю. В этом бою с превосходящим противником наши летчики сбили восемь самолетов.

На следующее утро, придя на аэродром, мы уже не узнали своих самолетов. Наш полковой художник, мастер по радио Саша Удальцов, с помощью своих друзей нарисовал на фюзеляжах самолетов гвардейские эмблемы. Коки и капоты моторов окрасил в красный цвет. На фюзеляжах многих машин были нарисованы всевозможные драконы. На моей красовался ярко-красный орёл. Его можно было увидеть за сотню метров.

В этот же день мы провожали в другую часть Ивана Никитича Кожедуба. Хорошо потрудился он в нашем полку! В летной книжке его значилось около трехсот боевых вылетов, десятки воздушных боев, сорок девять

сбитых самолетов противника. Жалко было расставаться с ним. Особенно переживали предстоящую разлуку Брызгалов и Мухин – летчики третьей эскадрильи, которой командовал Кожедуб.

Незадолго до своего ухода из нашего полка Кожедуб вылетел на прикрытие наземных войск в район Скуляны-Унгены. Горизонт застилала низкая облачность. Ее тонкая, местами в разрывах пелена медленно переваливалась через холмы и растекалась над балками. Лил холодный дождь.

Кожедуб взвесил все.

– Вести бой парами! Сбор над Унгенами, – отдал он единственно правильное в такую погоду приказание.

«Лавочкины» шли так низко, что едва не касались винтами макушек деревьев. Тучи прижимали их к самой земле. Из мглы выплывали серые чудовища с паучьей свастикой и на бреющем полете выступали в воздушный бой.

– Мухин, за мной! – скомандовал Кожедуб и повел свою машину на «фокке-вульф».

Вражеский самолет снизился к реке, хотел уйти из-под удара, маскируясь на фоне воды. Иван стал его преследовать. Расстояние между самолетами сокращалось. Длинная очередь – и быстрые воды Прута поглотили вражескую машину.

Оглянувшись назад, Кожедуб увидел желтый тупорылый кок и медленно вращающиеся лопасти винта «мессершмитта», присосавшегося к его «лавочкину».

Резко взяв на себя ручку управления, Иван боевым разворотом ушел в облачность. Когда «лавочкин» пробил облака, перед Кожедубом открылась такая картина: в сторону переправы через Прут, под прикрытием, шли эшелоны «юнкерсов». Рядом с Иваном не было боевых друзей. Но он бросил свой самолёт в атаку на пикирующих бомбардировщиков, стиснув до боли зубы, врезался в боевой порядок врага и с первой очереди сбил ведущего девятки. Яркое южное солнце разорвало пелену облачности, и перед ним открылась земля – наши войска двигались к переправе.

– Кожедуб, атакуй всей группой, – передал со станции наведения заместитель командира братской дивизии полковник Боровой.

Кожедуб устремляется в новую атаку. Искусный манёвр и ещё один «лапотник» врезается в землю.

– Где группа? – спрашивает Боровой.

– Не знаю, остался один.

Перед глазами мелькают разрисованные фашистские самолеты. Прилагая нечеловеческие усилия, Кожедуб увертывается от желтококих шакалов.

Вот в прицел попадает «юнкерс», Иван поджигает его и снова бросается в атаку. Силуэт крестоносца приближается, увеличивается в размерах. Кожедуб нажал на кнопку пушек, но выстрела не последовало. Боекомплект иссяк.

«Мессеры» кинулись на безоружного героя...

...А на земле товарищи Кожедуба томились неизвестностью.

Наконец, когда казалось уже, что случилось непоправимое, самолёт Кожедуба вынырнул из-за домов и устало коснулся лётного поля.

– Жив Кожедуб!!!

Спустя минуту ребята душили Ивана в объятиях, невредимого, живого.

Я подумал: сказать ему о мужестве – он только пожмет плечами. Но воспевать его скромность тоже дело ненужное. Он выше этого.

Только неизвестность страшит летчика, а когда он столкнулся с противником, нужно действовать, и забываешь об опасности и смерти...

Кожедуб из числа людей с большим сердцем, с широким кругозором. Быть человеком – для него значит отстаивать завоевания Октября, сознавать, что, выковывая здесь, на фронте, победу над врагом, ты помогаешь возводить величественное здание коммунизма. Борьба Ивана Кожедуба наводила на мысль о том, как далеки от подлинного героизма смельчаки-зубоскалы, играющие в пренебрежение смертью. Он дрался за жизнь, за созидание, за любимую Родину.

... Не успев как следует осмотреться на новом аэродроме, мы получили задание на боевой вылет.

Окруженная в районе Кишинева группировка немцев рвалась на соединение со своими войсками, отступающими из-под Ясс и Тыргу-Фрумос. Вначале отступление прикрывала авиация, но вскоре она была подавлена. Нашим летчикам было приказано штурмовать откатывающегося противника. Враг располагал танками и артиллерией и вел интенсивный огонь по штурмующим самолетам.

Землю бросало в дрожь. Но нам казалось, что теперь она не стонала, а дышала радостью. Бои шли далеко от наших границ. Советские войска несли освобождение народам Европы от фашистского варварства. Солдаты великой армии СССР уже чувствовали дыхание близившейся победы.

Развивая успех, Советская Армия 30 августа овладела городом Плоешты, а на следующий день вступила в столицу Румынии – Бухарест. Фашистское правительство Антонеску было арестовано. Новое румынское правительство подписало перемирие с Советским Союзом, а затем объявило войну Германии. 31 августа наш полк прикрывал торжественное вступление наших войск в Бухарест.

Поднявшись с аэродрома, мы, как на параде, плотным строем пролетаем над историческими местами, где когда-то проходили чудо-богатыри Суворова. В Фокшанах земляные валы вызывали воспоминания о походах славных русских воинов.

– Далеко шагнула вперед наша Отчизна, – говорил, бывало, полковник Косарев. – Техника стала другой. Да и люди, управляющие ею, стали иными.

Теперь мы громили гитлеровцев вместе с румынскими летчиками. Встречаясь в воздухе с «мессершмиттами» и «юнкерсами» с трехцветной румынской эмблемой на фюзеляже, мирно расходимся, приветствуя друг друга покачиванием крыльев. А на земле, после боев, нередко завязываются дружеские беседы. Помню, однажды к нам подошли два румынских летчика. Не замеченные нами, они стали в стороне, в тени огромного ореха. Первым увидел их Вася Мухин. Он доброжелательно предложил:

– Присоединяйтесь к нам.

Румыны поздоровались с каждым за руку и присели на выгоревшую от знойного солнца траву. Мы слушали рассказ Кирилла Евстигнеева о воздушном бое с «мессершмиттами».

– Неподалеку от Клужа, – рассказывал Евстигнеев, – я увидел, как через цепь холмов перевалила группа фашистских самолетов. Солнце слепило глаза. Из-за горизонта наплывали белые, с синеватым отливом облака. Набираем высоту. «Мессершмитты», маскируясь облачностью, начинают атаку. Боевым разворотом пробиваю тучи. «Лавочкины» следуют за мной. Фашисты словно растворились в солнечном мареве, и вдруг как снег на голову на нас сваливаются два стервятника. По рисунку пилотирования можно было понять, что одним из них управлял ас.

– На моторе «мессершмитта» – желтый кок, а на фюзеляже – пиковый туз, пояснил Валя Мудрецов. – Ну и гонялись же мы за ним!

Кирилл Алексеевич курил папиросу за папиросой. Голубой дымок тонкой струйкой плыл вверх и таял где-то в листве раскидистого ореха.

– Опять немец перебросил на наш участок фронта отборных летчиков, – проговорил Мудрецов.

– Да, над Трансильванией летают летчики группы «Удэт», – вмешался в разговор черноглазый уже немолодой румынский летчик со шрамом через всю щеку.

– Старые знакомые, – с брезгливой усмешкой заметил Евстигнеев.

– Мне приходилось с некоторыми из них встречаться, и я лично кое-кого знаю, – румын улыбнулся одними губами, тогда как глаза его были печальными и строгими.

Его волевое лицо говорило о том, что он многое испытал на своем веку. Глубокие морщины избороздили высокий лоб, упрямый подбородок резко выступал вперед. Сомкнутые тонкие губы, мохнатые брови, сросшиеся на переносице, седина в черной смоли волос подчеркивали недюжинную силу характера этого видавшего виды человека.

– Давно летаете? – спросил кто-то из наших летчиков.

– Да, небо стало моим вторым домом, – ответил он, достал сигарету и начал ее разминать.

Евстигнеев протянул пачку «Беломорканала». Румын подсел к Кириллу, взял папиросу и закурил.

– А воевать где приходилось? – поинтересовался Кирилл Алексеевич.

– Судьба бросала меня всюду: воевал в Испании, Франции, Польше. Когда немцы напали на вашу страну – дрался против вас.

Он задумался. Широкий лоб покрылся глубокими морщинами, продольный шрам через правую щеку сделался багровым.

– Обидно было продавать за деньги свою совесть, драться на чужбине, вдали от своей родины. Бывшие наши правители торговали нами, как выгодным товаром...

– И самолеты приходилось сбивать? – спросил Евстигнеев.

– Раз дрался в воздухе, значит и сбивал, и меня сбивали. Вот память об этом, – показал он шрам на щеке. – Да и тело все сшито, переломанные кости еле срослись.

Румын умолк, понурив голову. Потом заговорил снова:

– С советскими летчиками мне приходилось вести самые трудные бои. Вы хорошо владеете машиной, да и самолеты ваши последних выпусков лучше немецких, превосходят их по пилотажным качествам и мощи огня.

Широкая улыбка расплылась по его лицу:

– Теперь вот летаем с одного аэродрома. На фюзеляже и крыльях наших самолетов не свастика, а наша румынская трехцветная эмблема... Можно сказать, теперь я обрел родину.

– Главное – не потерять ее опять, – заметил Евстигнеев.

– Думаем, этого не случится. Слишком дорогой ценой заплачено за все...

Беседа носила дружеский характер. Вспомнили прошедшие бои. Оказалось, что наши новые знакомые вместе с немцами базировались на румынском аэродроме Роман и были свидетелями, а некоторые участниками, воздушного боя над аэродромом, когда мы сбили четыре «мессершмитта» и потеряли Васю Никонова.

– Останки вашего пилота мы похоронили рядом с летным полем, – вспомнил летчик помоложе – Оливиа.

Вспомнили и подробности воздушных схваток над Яссами, когда мы впервые столкнулись с самолетами, сделанными в Румынии, – «ИАР-81». Первое время летчики нашего полка принимали их за «Фоке-Вульф-190». Они были похожи друг на друга. Но «иары» уступали «фокке-вульфам» в скорости и маневренности. После того как наши войска перешли советско-румынскую границу, немцы заставили румынских летчиков воевать на своих самолетах.

– Уже тогда мы хорошо знали Кожедуба, Евстигнеева, Амелина и других, – продолжал Оливиа. – Немецкое командование, узнав, на каком участке, действуют летчики вашей части, подтягивало туда свои отборные группы.

День догорал. Солнце спускалось к дальним отрогам Карпат. Гул боев доносился от небольшого румынского города Медиаша. Немцы яростно сопротивлялись здесь, используя труднодоступную местность. Бледные отсветы зарева стелились по холмам, сгущались на горизонте, озаряя неярким светом каменные громады гор. Румынские летчики поднялись и любезно пригласили нас в расположение своей части.

За разговором не заметили, как дошли. Возле маленького домика – штаба румынской авиационной группы – стоял самолет с цифрой «1» на фюзеляже.

– На этом летаю я, – проговорил наш словоохотливый знакомый и для своей грузноватой фигуры легко залез в кабину. Опробовав мотор, он подозвал Евстигнеева и, рассказав ему об особенностях самолета, предложил:

– Хотите подняться?

Вылез из кабины, отдал свой шлемофон, помог одеть парашют и с напутствием «ни пуха, ни пера» крепко пожал Евстигнееву руку.

Самолет пробежал по взлетной полосе, мягко отделился от земли, взмыл в воздух. Набрав высоту, Евстигнеев проделал головокружительный

каскад фигур высшего пилотажа, от которых у нас захватило дух, плавно приземлился у посадочных знаков и зарулил на стоянку. Машину окружили румынские летчики.

– Как самолет в воздухе? – спрашивали они.

Евстигнеев откровенно высказался о качествах машины.

Румынские летчики поблагодарили за откровенность и пригласили нас к столу.

Все уселись в беседке, увитой виноградными лозами. Тяжелые зрелые гроздья висели над головой. Свет лампы бросал блики на мужественные лица, ярким блеском горели глаза румынских летчиков. Один из них с седой прядью в угольно-черных волосах рассказывал:

– Впереди вас летела слава о русских. Люди в России отважные, смелости у них достаточно. Очень благородный, гуманный народ. С такими можно идти в огонь и в воду – не пропадешь.

– Мы шли к вам долгим и трудным путем. Много прекрасных людей жизнью своей проложили эту дорогу, – ответил ему Евстигнеев.

– Гитлеру мы служили под пулеметом. Сейчас румынский народ воюет за свою родину и свободу, впервые воюет за себя. Русские дали нам то, чего никто не мог дать, – я говорю о праве бороться за освобождение своей страны, – продолжал румын.

Когда мы распрощались с новыми друзьями, стояла уже ночь.

А наутро наши и румынские истребители взяли курс на Трансильванию. Наша группа барражировала в районе прикрытия. Чуть дальше, справа от нас, шли румынские самолеты. Неожиданно там появилась большая группа немецких самолетов. Румыны не дрогнули, ринулись в атаку. Один «Юнкерс» покачнулся, вяло завалился на бок и с нарастающей скоростью пошел к земле, оставляя в воздухе грязное полотнище дыма. Мы поспешили на помощь румынским истребителям, с ходу врезались в строй немецких бомбардировщиков.

Одна за другой, объятые пламенем, падают машины врага. Советский «ястребок» пошел вверх, а затем, набрав высоту, стремительно бросился вслед за противником. То был Брызгалов. Он шел на предельной скорости. Его машина очутилась в созвездии ослепительных вспышек зенитных снарядов. Но вскоре стрельба прекратилась, и Брызгалов увидел в хвосте своего самолета медленно вращающиеся лопасти винта «мессершмитта». Резко бросив своего «Лавочкина» в сторону, он вышел из-под прицельного огня и в то же время заметил, что на «мессера» навалился похожий на него самолет. Огненные шнуры прошили фюзеляж немца. Прочертив дугообразный огненный след, враг, кувыркаясь, полетел вниз. Подлетев вплотную к оставшемуся в небе самолету, Брызгалов увидел на его фюзеляже трехцветную румынскую эмблему: «Да, Евстигнеев был прав, – подумал он, – румыны стали нашими верными союзниками».



ЧАСТЬ 4. САМОЛЁТЫ И ЛЁТЧИКИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 гг.

Глава 1. «Крылья Победы»: основные советские военные самолеты времен Великой Отечественной.

В годы Великой Отечественной войны в военно-воздушных силах СССР использовалось большое количество различных типов военных самолётов: истребители, штурмовики, бомбардировщики, пикировщики, разведчики и др. В этой книге мы собрали фотографии практически всех самолётов, которые использовала авиация Красной Армии. В том числе и американские и английские самолёты, которые поставлялись в СССР союзниками по ленд-лизу. В этой статье мы рассказываем о самых знаменитых и массовых советских самолетах времен Великой Отечественной войны.

Истребители.

И-16.

В конфликтах, которые разворачивались в тридцатые годы XX века, основными боевыми самолетами в СССР были разработанные в КБ Поликарпова И-15. В 1934 в эксплуатацию поступила новая модель – И-16, прозванная советскими летчиками «ишачок».

Самолет стал одним из самых распространенных в годы войны – всего было выпущено более десяти тысяч И-16. С эксплуатации его сняли только в 1944 году. Самолет считался сложным в управлении из-за задней центровки и малых размеров, но демонстрировал исключительные для того времени скоростные качества. Тем не менее, к моменту начала войны «ишачок» уступал более современным немецким моделям. В начале Великой Отечественной войны в ВВС СССР задачи штурмовой авиации выполняла истребительная авиация, вооруженная самолётами И-15 бис и И-153. Самолёты-штурмовики Ил-2 конструкции Ильюшина только начали поступать в войска.

ЛаГГ, Ла-5 и Ла-7.

Ла-7 поступил на фронт только в 1944 году, полностью вытеснив более раннюю и очень популярную массовую модель Ла-5. При этом самолеты, разработанные под руководством Семена Лавочкина, активно использовались советской авиацией в годы войны.

ЛаГГ-3, который поступил на вооружение переде началом Великой Отечественной имел ряд недостатков. Двигатель был недостаточно мощным, а применение плохо изученной дельта-древесины значительно утяжеляло самолет. При этом модель обладала хорошей выживаемостью. Замена мотора, которую произвели на Ла-5, который поступил на вооружение вместо ЛаГГ-3 в 1942 году, позволила устранить имеющиеся недостатки.

Однако наиболее удачной моделью, произведенной под руководством Лавочкина во время войны, считается Ла-7. Это один из лучших истребителей своего времени. Он сумел сохранить маневренность и живучесть предыдущих моделей, но улучшенная аэродинамика позволяла ему развивать большую скорость. Всего до конца Второй мировой войны было выпущено более 5700 таких истребителей. На Ла-7 летали легендарные советские пилоты Иван Кожедуб и Алексей Маресьев.

Як-9.

Существовало несколько моделей истребителей конструкторского бюро Яковлева: Як -1, Як -3, Як-7 и Як – 9. Самым массовым советским истребителем Великой Отечественной войны стал Як-9. Его производство началось в 1942 году и до 1948 года было произведено около 17 тысяч таких машин. На вооружении он состоял до 1950 года. Истребитель считался очень удобным в управлении, что и вызвало такую его популярность. При этом самолет мог дать достойный отпор машинам люфтваффе. Его главным противником считался Мессершмит Bf-109. Одним из главных достоинств советского истребителя была способность модифицироваться для выполнения поставленных боевых задач.

Штурмовики.

Ил-2 и Ил-10.

«Летающий танк», «бетонный самолет», «черная смерть» – все это прозвища Ил-2, самого массового боевого самолета в истории. За годы войны было произведено 36183 самолета.

Изначально модель планировалось сделать двухместной, но в таком варианте бронированный самолет был очень тяжелым и медленным. В условиях конкуренции с другими КБ Ильюшин принял решение создать одноместную модификацию, которая позволяла сэкономить на броне для второго стрелка, и за счет этого приобретала в скорости. Позднее была выпущена двухместная модель с местом для бортового стрелка, однако оно было плохо защищено броней. Устранить этот недостаток удалось только в более поздней модели – Ил-10, который начал серийно выпускаться только в конце 1944 года.

При этом потери Ил-2 были достаточно высокими: одноместные модели было плохо защищены от атак истребителей противника. Но даже размещение бортового стрелка не решило проблемы выживаемости штурмовиков. Поскольку они активно использовались для поражения наземных целей, им приходилось долгое время проводить под огнем зенитной артиллерии вермахта.



Бомбардировщики.

У-2 / По-2 – учебный самолёт, лёгкий ночной бомбардировщик.

У-2 был одни из самых старых самолетов, использовавшихся во время Второй мировой. Изначально он создавался как учебный самолет, но в годы войны его активно использовали для решения боевых задач. В 1943 году на фронте действовало около 70 авиаполков, оснащенных У-2. За все время производства было выпущено около 33 тысяч самолетов.

Самолет использовался преимущественно для ночных бомбардировок. Это было обусловлено тем, что летать У-2 мог достаточно низко, а при приближении к цели приглушал мотор и становился почти незаметным. Днем же такой самолет мог стать легкой добычей для истребителей противника и зенитчиков.

Именно У-2 стоял на вооружении у 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиаполка, полностью состоявшего из женщин. За этими летчицами закрепилось данное немцами прозвище «ночные ведьмы».

Пе-2 – пикирующий бомбардировщик.

Разработка самого массового пикирующего бомбардировщика СССР началась перед войной. Всего было выпущено более 11 тысяч таких самолетов. Модель применялась до окончания Второй мировой.

Помимо непосредственных задач бомбардировщика, самолет также применялся для разведки. При этом наличие хорошего оборонительного вооружения делало его трудной целью для вражеских истребителей, хотя сам самолет особой живучестью не отличался.

Глава 2. Состав авиационных формирований военно-воздушных сил СССР в годы войны.

Основной тактической единицей военно-воздушных сил (ВВС) вооружённых сил СССР, предназначенной для решения тактических и оперативно-тактических задач, в годы Великой Отечественной войны был авиационный полк (авиационное формирование, воинская часть). Авиационный полк состоял из нескольких эскадрилий, которые в свою очередь делились на несколько звеньев. Авиационные полки по своей подчинённости могли быть самостоятельными боевыми единицами – отдельными, но, как правило, входили в состав авиационных дивизий, корпусов и воздушных армий.

В советских ВВС авиационные полки впервые созданы в 1938 году, так как авиация военных округов и флотов была переведена с

бригадной на полковую и дивизионную организацию. Основной тактической единицей стал авиационный полк (60 – 63 самолёта).

К началу Великой Отечественной войны в ВВС авиационные полки состояли из 4—5 эскадрилий общей численностью до 60 самолётов. По мере накопления боевого опыта в ходе войны авиационные полки стали включать по три эскадрильи и насчитывали 32 самолёта (бомбардировочный авиационный полк) или 40 самолётов (истребительный и штурмовой авиационный полк).

Виды и типы полков.

По своему типу авиационные полки бывают (или были):
– бомбардировочные (пикировочные),
– дальнебомбардировочные,
– минно-торпедные
– ракетоносные
– противолодочные
– корабельные (истребительные, штурмовые, вертолётные)
– РЭБ: радиоэлектронной борьбы
– истребительно-бомбардировочные
– истребительные (в т.ч ПВО)
– штурмовые
– смешанные
– разведывательные (дальне-разведывательные)
– армейской авиации
– транспортной авиации
– санитарной авиации
– вертолётные
– инструкторско-исследовательские
– учебные
– запасные
– перегоночные
– специального назначения и другие.

Состав авиационного полка.

Авиационный полк состоит из: штаба (управления полка); звена или отряда управления (не всегда); нескольких авиационных эскадрилий (от двух до 5 – 6), а эскадрилья состоит из звеньев или авиационных отрядов; технико-эксплуатационной части (ТЭЧ) и роты (батальон) охраны (не всегда).

Как правило, авиационный полк оснащён однотипными летательными аппаратами по основному предназначению полка. В состав полка может включаться звено, отряд, максимум – эскадрилья вспомогательных или транспортных летательных аппаратов. Если же полк штатно комплектуется разнородной авиационной техникой, то он носит название смешанного. Однако, в войсках ПВО СССР существовали авиационные полки, вооруженные различными типами самолётов-истребителей, однако такой полк имел наименование обычного полка.

Для обеспечения боевых действий авиационного полка в оперативном подчинении командира полка находятся: Батальон аэродромно-технического обеспечения (ОБАТО, БАО), как правило – отдельный батальон;

батальон связи и радиотехнического обеспечения полётов (ОБСиРТО), как правило – отдельный батальон; другие авиационные части обеспечения.

Командир авиационного полка является старшим авиационным начальником на военном аэродроме и прямым командиром для всего личного состава авиационного гарнизона.

Авиационный полк, как правило, входит в состав авиационного соединения (отдельный авиационный полк – в состав высшего авиационного соединения или авиационного объединения). В Войсках ПВО страны авиационный полк входит в состав соединения (отдельный авиационный полк – в состав объединения) ПВО. Во время Великой Отечественной войны все истребительные авиационные корпуса ПВО состояли из авиационных полков, минуя дивизионное звено.

Сокращения наименований авиационных полков, принятые в ВС СССР:

гв. – гвардейский
апиб – авиационный полк истребителей-бомбардировщиков
апс – авиационный полк связи
ап ГВФ – авиационный полк Гражданского воздушного флота
атп – авиационный технический полк
бап – бомбардировочный авиационный полк
ббап – ближнебомбардировочный авиационный полк
вп – вертолётный полк
втап – военно-транспортный авиационный полк
дбап – дальнебомбардировочный авиационный полк
драп – дальнеразведывательный авиационный полк
зиап – запасной истребительный авиационный полк
иап – истребительный авиационный полк
иап ПВО – истребительный авиационный полк ПВО
крап – корректировочный разведывательный авиационный полк
лбап – легкий бомбардировочный авиационный полк
нбап – ночной бомбардировочный авиационный полк
нлбап – ночной легкий бомбардировочный авиационный полк
овп – отдельный вертолётный полк
осап – отдельный смешанный авиационный полк
ошап – отдельный штурмовой авиационный полк
сап – смешанный авиационный полк
санап – санитарный авиационный полк
сбап – скоростной бомбардировочный авиационный полк
трап – транспортный авиационный полк
уап – учебный авиационный полк
шап – штурмовой авиационный полк.

Глава 3. За что лётчикам присваивали звание Героя Советского Союза.

Сбить вражеский самолёт в воздушном бою было не просто. Лучших лётчиков в годы Первой и Второй мировых войн называли асами/ассами. Ас от французского – «туз»; первый в своей области – мастер воздушного боя. Впервые это слово было применено в Первую мировую войну к военным лётчикам, на высоком уровне владеющим искусством пилотирования и воздушного боя. По одним сведениям, изображениями тузов на своих самолётах французские лётчики обозначали сбитые самолёты противника. По другим, изображение туза появилось на самолётах одной из лучших французских эскадрилий, и с того времени, если о лётчике хотели сказать, что это выдающийся лётчик, то говорили «Это ас» (то есть туз). В ходе войны закрепилось, что правом именоваться асом имеет лётчик, одержавший пять или более побед.

Лучшим асом СССР и союзников в годы Второй мировой войны является Иван Кожедуб, сбивший 64 (не считая американские) вражеских самолёта. Первоначально каких-то официальных нормативов, устанавливающих, за какое количество сбитых самолётов противника тот или иной лётчик может быть удостоен звания Героя Советского Союза не существовало. Кому-то давали Героя за 10 сбитых самолётов, а кого-то замечали только после 18-го. Некоторых и за большее количество награждали орденами Красного Знамени или Ленина. Всё зависело от личности самого лётчика. Кого-то обходили из-за его характера или из-за каких-либо проступков в быту и по службе. Так или иначе, решение о представлении лётчика к званию Героя принимало его командование.

С началом Великой Отечественной войны, когда героизм стал массовым, все награды были жестко регламентированы. В 1941 году звание Героя Советского Союза летчикам истребительной авиации присваивалось за десять сбитых самолетов противника. С 1943-го количество сбитых самолетов возросло до пятнадцати. Пилоты бомбардировочной или разведывательной авиации для получения Золотой Звезды Героя должны были совершить тридцать пять боевых вылетов днем или двадцать ночью. Воздушным стрелкам на штурмовиках и бомбардировщиках надо было лично сбить восемь самолетов противника. И не следует думать, что это очень мало – среди стрелков Золотую Звезду получили только восемнадцать человек.

Пилоты самолетов штурмовой авиации звание Героя в 1941 году могли получить за десять боевых вылетов. Казалось бы, среди летчиков-штурмовиков только за 1941-й таких должны быть

десятки, учитывая, что Ил-2 к зиме 1942 года стал самым массовым самолетом РККА. Однако, в 1941-м только один пилот штурмовой авиации Николай Карабулин получил высшую награду, сделав тринадцать боевых вылетов до сентября 1941 года. До апреля 1942-го еще три летчика-штурмовика стали Героями Советского Союза за шестнадцать, восемнадцать и двадцать один боевой вылет. В 1942 году для получения звания Героя необходимо было совершить тридцать боевых вылетов, но реально давали за 40—50. После 1943-го надо было вылететь на задание и вернуться уже не менее восьмидесяти раз.

Такие изменения вполне объяснимы. В начале войны немецкая авиация господствовала в небе, штурмовики были одноместными, защищаться им от вражеских истребителей было просто нечем, а свои истребители прикрытие обеспечить не могли. В 1943 году у всех штурмовиков уже были стрелки, прикрывающие их от атак сзади, количество советских истребителей возросло, а немецких уменьшилось, и потери самолетов штурмовой авиации снизились в разы. За годы войны летчики-штурмовики составили большинство среди Героев в авиации, всего награждено 860 человек, но, конечно, не только за количество боевых вылетов.

Утвержденные нормы не предусматривали, что звание Героя будет присвоено автоматически. Обычно награждали Золотой Звездой не только по совокупности каких-либо действий. Первые три летчика, получившие звание Героя буквально в самом начале войны (приказ от 8 июля), награждены за воздушные тараны. Это были летчики-истребители: Михаил Жуков, Сергей Здоровцев и Петр Харитонов. Совершив тараны немецких бомбардировщиков 28—29 июня, все они остались живы.

Люди, далекие от авиации, путают таран с лобовой атакой и считают, что летчик, таранивший самолет противника, обязательно погибает, но это далеко не так. Таран подразумевает обычно нанесение удара по самолету противника крылом или отрубание плоскостей винтом. Этот прием смертельно опасен, но после тарана иногда удается посадить свой самолет, а потом и продолжить на нем воевать. Следует заметить, что звание Героя присваивалось не всем пилотам, сбившим самолет противника тараном. За первый ночной таран в войне звание Героя было присвоено Виктору Талалихину, защищавшему Москву в авиации ПВО.

Есть еще и понятие «огненный таран», когда экипаж направлял подбитый самолет на войска противника и таким образом уничтожал какой-то объект ценой своей жизни. Первым этот подвиг совершил экипаж под командованием Николая Гастелло. Считается, что в ходе войны этот подвиг был повторен около двухсот раз. Но звание Героя присваивалось не всегда, так как далеко не все подобные случаи были достоверно подтверждены.

Всего известны 561 советский лётчик-истребитель, 19 летчиков-штурмовиков и 18 лётчиков-бомбардировщиков, совершавшие воздушные тараны. Многие из их числа выполняли таран неоднократно: 33 человека – дважды, Алексей Хлобыстов – трижды и Борис Ковзан – четырежды.

Одним из самых известных летчиков, награжденных Золотой Звездой Героя, был сбивший «всего» одиннадцать немецких самолетов Алексей

Маресьев. Семь самолетов он сбил, уже летая с протезами. Двенадцать самолетов (из восемнадцати) сбил, летая с протезами обеих ног, летчик морской авиации, Герой Советского Союза Захар Сорокин. Звания Героя Советского Союза был удостоен Леонид Белоусов, тоже летавший на истребителе без обеих ног.

Летчик-истребитель Борис Ковзан сбил двадцать восемь немецких самолетов, причем четыре тараном. После одного из таранов он упал с высоты 6000 м с не полностью раскрытым парашютом. Единственный летчик-истребитель в истории, воевавший без одного глаза и сбивавший самолеты противника. Надо ли спрашивать, за что ему вручена Золотая Звезда Героя? Каждый подвиг заслуживает рассказа, но для этого понадобится много томов. Ведь за период Великой Отечественной войны только в авиации звание Героя Советского Союза было присвоено 2271 человеку.

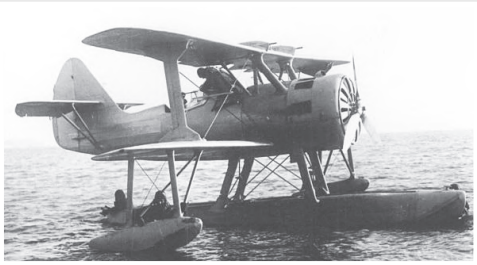




Легендарный советский штурмовик Ил-2



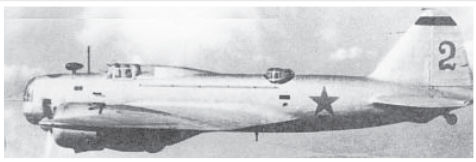
Ар-2 - двухмоторный пикирующий бомбардирлвщик



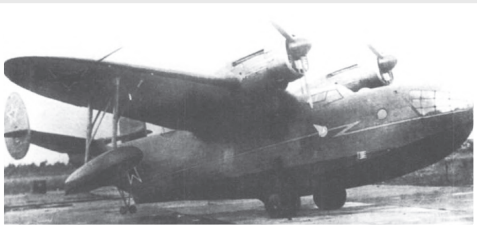
Корабельный катапультный самолёт-разведчик (бомбардировщик) КОР-1 (Бе-2)



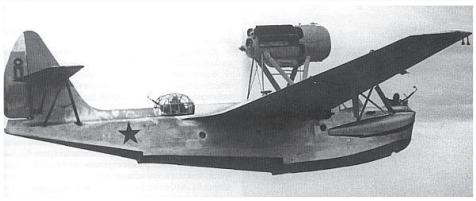
Корабельный катапультный самолёт-разведчик (бомбардировщик) КОР-2 (Бе-4)



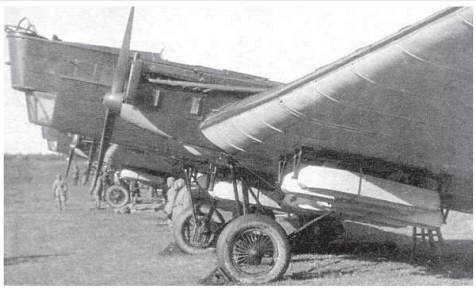
Двухмоторный дальний бомбардировщик ДБ-3



Двухмоторный дальний морской разведчик МДР-6



Одномоторный морской ближний разведчик МБР-2



Тяжёлый бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1)



Двухмоторный двухместный бомбардировщик Як-2 (Як-4)



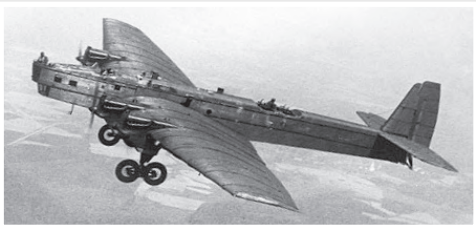
Ер-2 (ДБ-240) - двухмоторный дальний бомбардировщик Ермолаева



Бомбардировщик-торпедоносец Ил-4 (ДБ-3Ф)



Ар-2 - двухмоторный пикирующий бомбардирлвщик



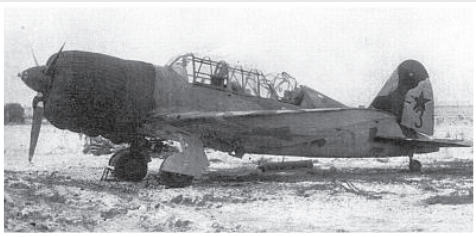
Корабельный катапультный самолёт-разведчик (бомбардировщик) КОР-1 (Бе-2)



Корабельный катапультный самолёт-разведчик (бомбардировщик) КОР-2 (Бе-4)



Двухмоторный дальний бомбардировщик ДБ-3



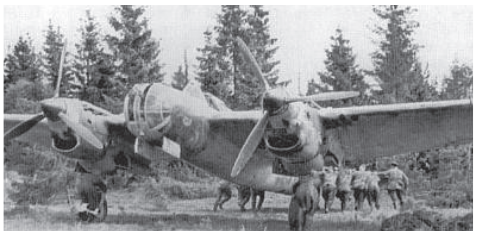
Двухмоторный дальний морской разведчик МДР-6



Одномоторный морской ближний разведчик МБР-2



Тяжёлый бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1)



Двухмоторный двухместный бомбардировщик Як-2 (Як-4)



Ер-2 (ДБ-240) - двухмоторный дальний бомбардировщик Ермолаева



Бомбардировщик-торпедоносец Ил-4 (ДБ-3Ф)



Ар-2 - двухмоторный пикирующий бомбардирлвщик



Корабельный катапультный самолёт-разведчик (бомбардировщик) КОР-1 (Бе-2)



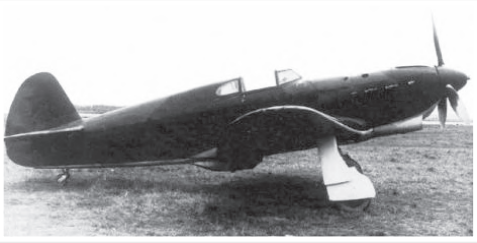
Корабельный катапультный самолёт-разведчик (бомбардировщик) КОР-2 (Бе-4)



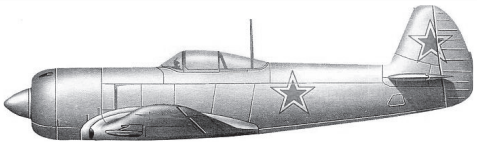
Двухмоторный дальний бомбардировщик ДБ-3



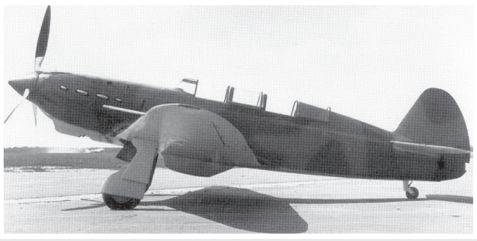
Двухмоторный дальний морской разведчик МДР-6



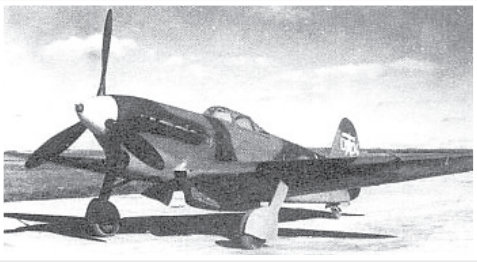
Одномоторный морской ближний разведчик МБР-2



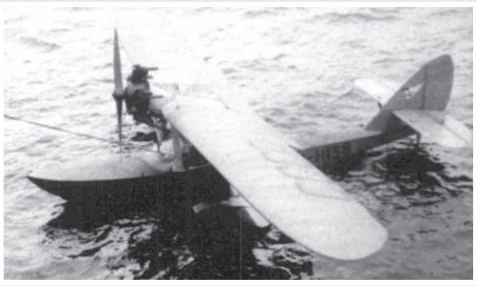
Тяжёлый бомбардировщик АНТ-4 (ТБ-1)



Двухмоторный двухместный бомбардировщик Як-2 (Як-4)



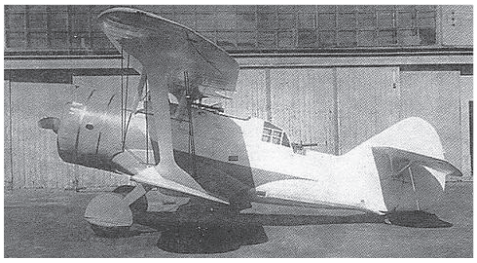
Ер-2 (ДБ-240) - двухмоторный дальний бомбардировщик Ермолаева



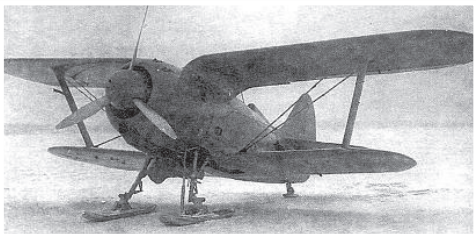
Бомбардировщик-торпедоносец Ил-4 (ДБ-3Ф)



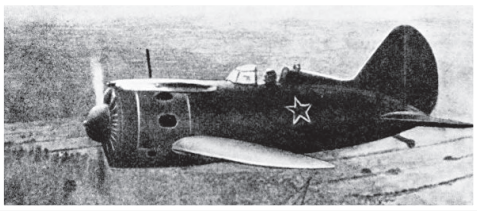
Истребитель Поликарпова И-15бис (И-152)



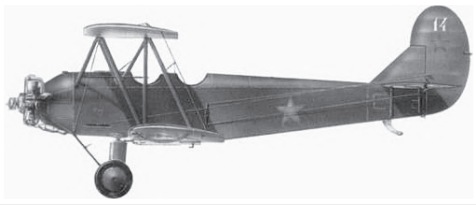
Двухместный истребитель ДИ-6



Истребитель Поликарпова И-153 «Чайка» - вариант на лыжах



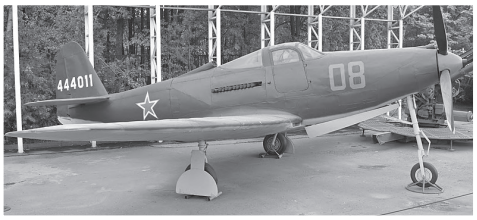
Советский истребитель Поликарпова И-16



Учебный самолет, лёгкий ночной бомбардировщик У-2 (По-2)



Американский истребитель Белл Р-39 Аэрокобра



Американский истребитель Белл Р-63 Кингкобра



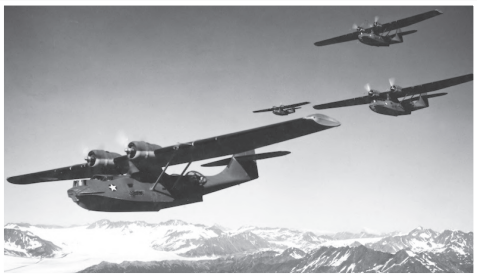
АмериканскиЙ истребитель Curtiss P-40 Томагаук - Киттихаук



Английский истребитель Hawker Hurricane - Харрикейн



Английский истребитель Spitfire - Спитфайр



Американский морской патрульный гидросамолёт PBY Catalina - Каталина



Американский бомбардировщик Дуглас А-20 - он же Бостон, Хэвок



Американский бомбардировщик B-25 Mitchell



Американский военно-транспортный самолёт Douglas C-47



Истребители Як-9Д, 3-я эскадрилья 6-го ГвИАП ВВС Черноморского Флота. Пилотируют: № 22 – Герой Советского Союза Гриб Михаил Иванович (17 лично сбитых самолетов); № 31 – Воронов Владимир Иванович; № 26 – Герой Советского Союза Белозёров Иван Павлович (8 лично сбитых самолетов на апрель 1944 г.); № 30 – В. Акулов. (На этом фото его самолет не виден за самолетом №26)
Май 1944 г., фото: Евгений Халдей



Самый массовый истребитель Второй мировой войны Мессершмитт Bf-109



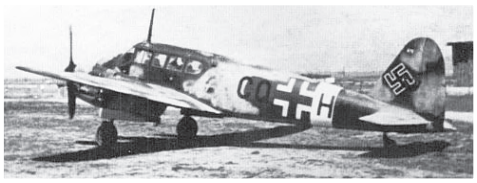
Истребитель-перехватчик-бомбардировщик Мессершмитт Bf-110 (Me-110)



Истребитель Люфтваффе Фокке-Вульф-190



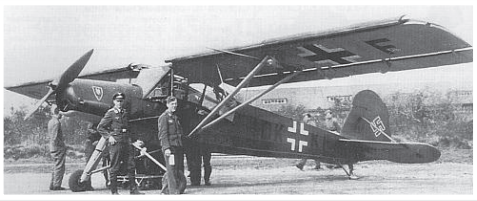
Истребитель Ar-68 считается последним бипланом, состоявшим на вооружении Люфтваффе



Курьерско-штабной самолёт Зибель Fh-104 Hallore



Связной самолёт Люфтваффе AGO Ao-192 Курьер



Физелер Фи-156 Шторьх — легкий одномоторный самолет связи



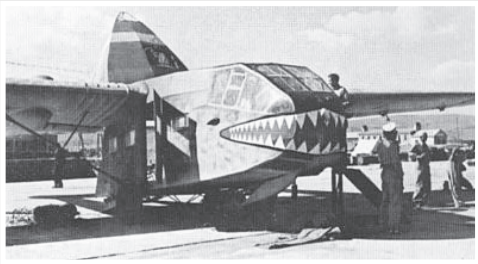
Народный истребитель Люфтваффе Хейнкель Хе-162 Саламандра



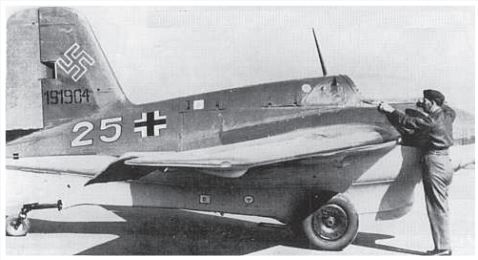
Итребители Хейнкель Не-112 ВВС Румынии



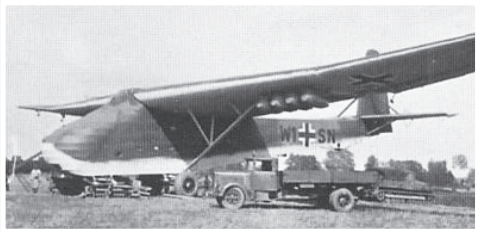
Атакующий двухмоторный истребитель Мессершмитт Ме-210



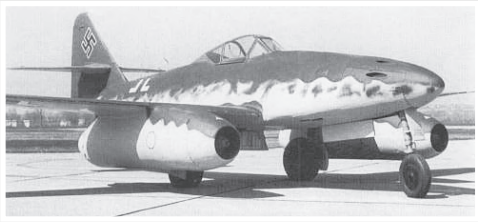
Десантный планер Люфтваффе Гота Go-242



Истребитель Люфтваффе Мессершмитт Ме-163 Комет



Самый большой транспортный планер Люфтваффе Мессершмитт Ме-321 Гигант



Первый турбореактивный истребитель Мессершмитт Ме-262 Ласточка-Буревестник



Самый большой гидросамолёт люфтваффе Блом унд Фосс BV-222 Викинг



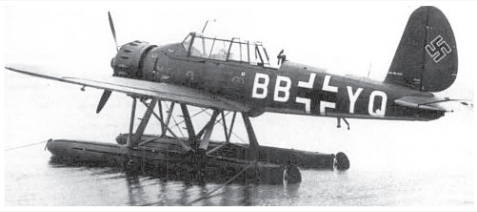
Четырёхмоторная летающая лодка Дорнье Do-26



Ночной истребитель Люфтваффе Хейнкель Хе-219 Уху - Филин



Одномоторный двухместный поплавковый гидросамолет-разведчик Heinkel He-114



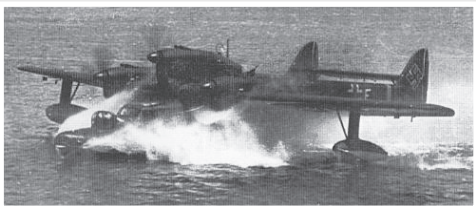
Одномоторный двухместный поплавковый самолет-разведчик Арадо Ar-196



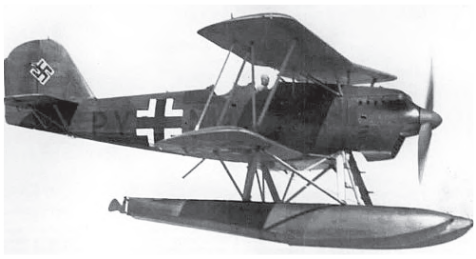
Ночной истребитель Люфтваффе Фокке-Вульф Та-154



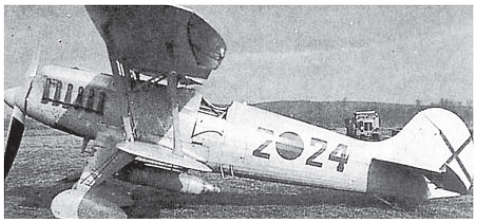
Гидросамолет Арадо Ar-95



Летающая лодка Блом и Фосс BV-138 Seedrache (Морской змей)



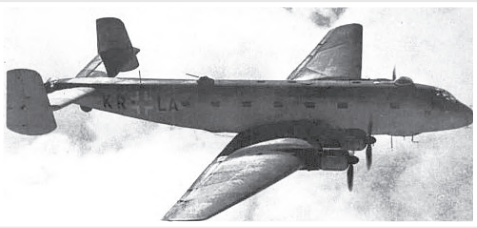
Гидросамолет Люфтваффе Хейнкель He-60



Истребитель-биплан Люфтваффе Хейнкель He-51



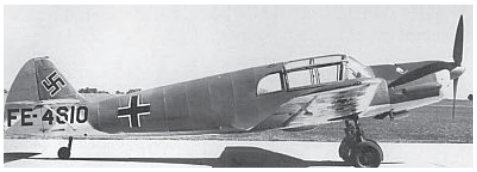
Двухмоторная разведывательная летающая лодка До-16



Дальний морской разведчик Люфтваффе Юнкерс Ju-290



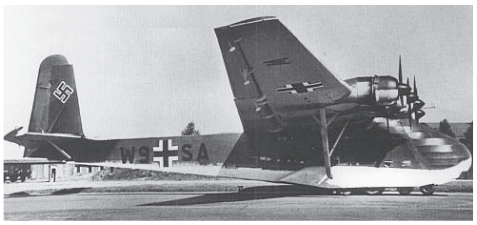
Дальний разведчик Хейнкель Хе-70 Блиц модификации К



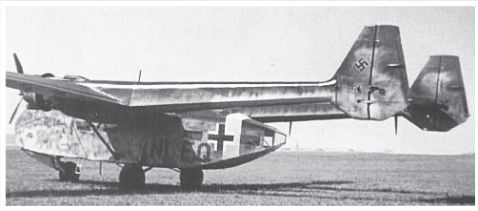
Четырёхместный курьерский самолёт связи Мессершмитт Bf-108 Тайфун



Транспортный самолет Люфтваффе Юнкерс Ю-352 Геркулес



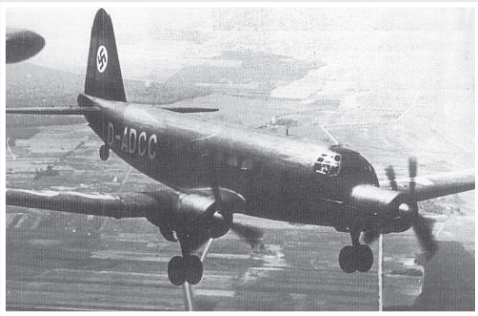
Крупнейший транспортный самолет Люфтваффе Мессершмитт Ме-323 Гигант



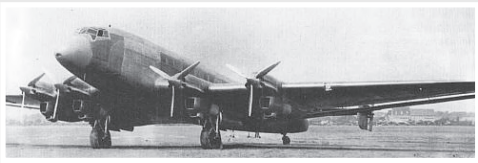
Военно-транспортный самолёт Гота Go-244



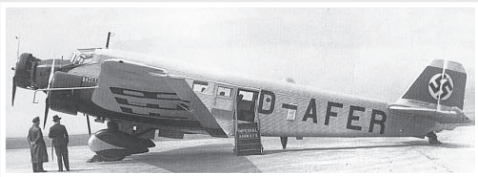
Транспортный самолёт Арадо Ar-232 Tausendfussler - Сороконожка



Транспортный самолёт Люфтваффе Юнкерс Ju-252



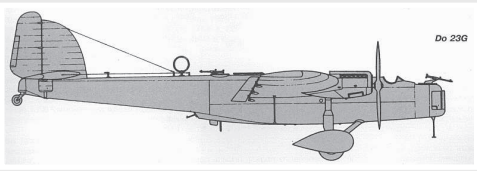
Военно-транспортный самолёт Люфтваффе Юнкерс Ju-90



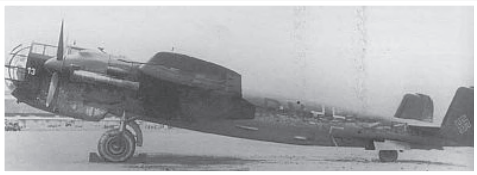
Военно-транспортный самолёт Junkers Ju-52-3m



Вспомогательный самолёта Люфтваффе Юнкерс Ju-160



Бомбардировщик Дорнье До-23



Бомбардировщик Люфтваффе Дорнье До-217M



Бомбардировщик Люфтваффе Юнкерс Ju 88



Бомбардировщик Хейнкель He-111



Бомбардировщик Юнкерс Ju 288



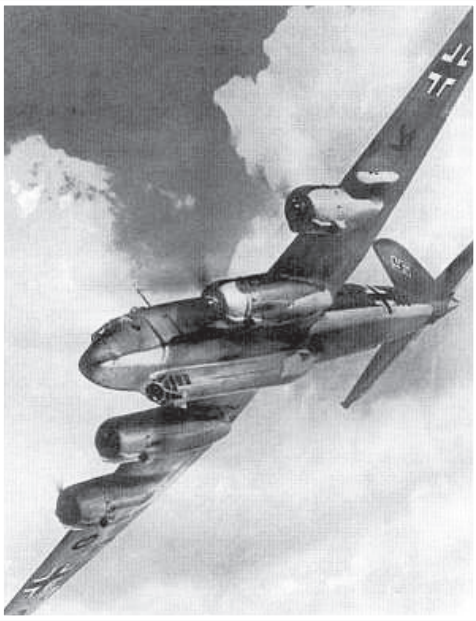
Первый в мире реактивный бомбардировщик Арадо Ar-234 Blitz - Молния



Бомбардировщик Юнкерс Ju-86



Пикирующий бомбардировщик Юнкерс Ju-87 Stuka



Бомбардировщик-разведчик Фокке-Вульф FW-200C Кондор



Скоростной бомбардировщик Дорнье Do-17



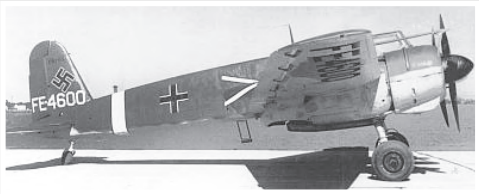
Скоростной бомбардировщик-тяжёлый истребитель Мессершмитт Ме-410



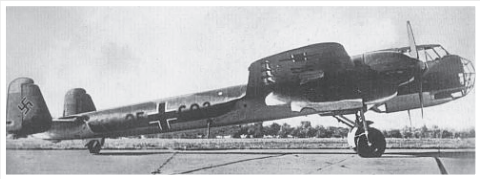
Дальний бомбардировщик Хейнкель He-177 Гриф



Хейнкель He-115 - двухмоторный поплавковый гидросамолет, бомбардировщик-торпедоносец



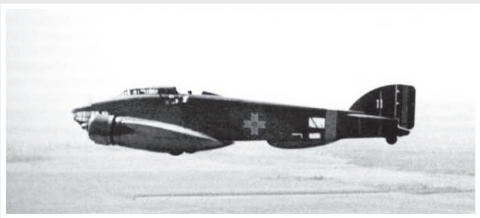
Штурмовик Люфтваффе Хеншель Hs-129



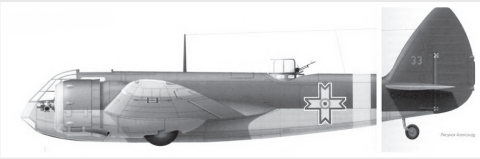
Дальний разведчик Люфтваффе Дорнье Do-215



Скоростной высотный истребитель Фокке-Вульф Та-152



Румынский бомбардировщик Савойя S.79B



Румынский самолет-разведчик «Бленхейм» Mk.I



Групповой портрет летчиков-асов советской истребительной и штурмовой авиации.

1-й ряд слева направо: Дважды Герой Советского Союза летчик-истребитель Дмитрий Борисович Глинка (около 300 боевых вылетов и 50 лично сбитых самолетов противника), Трижды Герой Советского Союза летчик-истребитель Иван Никитович Кожедуб (лучший ас союзников периода Второй Мировой войны, 330 боевых вылетов и 62 лично сбитых самолета противника), Дважды Герой Советского Союза летчик-истребитель Павел Яковлевич Головачев (385 боевых вылетов и 26 лично сбитых самолётов противника).

2-й ряд слева направо: Дважды Герой Советского Союза летчик-истребитель Виталий Иванович Попков (325 боевых вылетов и 41 сбитый самолет противника лично и 1 в группе), Дважды Герой Советского Союза летчик-истребитель Андрей Егорович Боровых (475 боевых вылетов и 32 сбитых самолетов противника лично и 14 в группе).

3-й ряд слева направо: Дважды Герой Советского Союза летчик-штурмовик Александр Николаевич Ефимов (222 боевых вылета, 1 сбитый самолет противника лично и 6 в группе, в ходе штурмовок разбил и сжег 9 эшелонов, 47 танков, 28 самолетов и много другой техники противника), Дважды Герой Советского Союза летчик-штурмовик Анатолий Константинович Недбайло (219 боевых вылетов, 5 сбитых самолётов противника лично, в ходе штурмовок уничтожил 17 самолетов, сжёг 30 автомашин, 16 танков и САУ, разбил десять железнодорожных вагонов, подавил 11 зенитных установок и 6 артиллерийских батарей), Дважды Герой Советского Союза летчик-штурмовик Василий Ильич Мыхлик (188 боевых вылетов, нанёс противнику большой урон в живой силе и технике).