



СТО СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ

В БОЯХ ЗА РОДИНУ



ЗА ЧЕСТЬ И СЛАВУ РОДИНЫ!

Федор Яковлевич Фалалеев

Сто сталинских соколов. В боях за Родину



«Сто сталинских соколов. В боях за Родину»: Яуза, Эксмо; Москва; 2005
ISBN 5-699-14045-X

Аннотация

Более полувека эта книга была фактически недоступна для читателей. Изданная в 1947 году крошечным тиражом, она 58 лет пролежала в спецхранах под грифом ДСП — «Для служебного пользования». О ней знали только узкие специалисты со спецдопуском.

Лишь недавно гриф секретности был наконец снят. И сегодня, в год 60летия Великой Победы, этот труд возвращается широкому читателю.

Текст 1947 года, все уникальные материалы и схемы воздушных боев печатаются полностью, без искажений и сокращений. Издательство позволило себе лишь снабдить книгу необходимым предисловием и подробными комментариями о послевоенной судьбе «сталинских соколов».

Федор Яковлевич Фалалеев

Сто сталинских соколов. В боях за Родину

Уважаемый читатель!

Волнуюсь, когда беру в руки эту необычную книгу-реликвию. От нее исходит какая-то невидимая, но мощная и неиссякаемая сила. Этой силой книгу наделили сразу сто авторов. Сто летчиков-асов, сто сталинских соколов, сто Героев Советского Союза.

Когда читаешь их воспоминания, в голове невольно возникает реальная картина воздушных сражений. Слышится надсадный рев моторов, грохот пушечных очередей, уверенные команды ведущих и взволнованные доклады пилотов-новичков.

Идея создания этого уникального сборника тактических приемов принадлежит маршалу авиации Ф.Я. Фалалееву — начальнику Академии ВВС.

В этом высшем военном учебном заведении (с 1968 года — ВВА им. Ю. А. Гагарина)

сразу после войны прошли обучение 740 Героев Советского Союза; из них 39 летчиков были удостоены этого звания дважды, а Иван Никитович Кожедуб — трижды.

Золотозвездных слушателей за их невиданное в подмосковной глубинке количество уважительно называли «золотая орда». Да что там поселок Монино! На различных уровнях, в любом деле и обществе двадцатипятилетние герои-летчики — молодые, красивые, веселые — были вне конкуренции. Когда они, при «звездах» и орденах, строем проходили по Красной площади на парадах, шквал оваций с трибун заглушал медные трубы сводного военного оркестра.

Но в учебном процессе академии тогда сложилась интересная ситуация. Героическая когорта слушателей прошла «обучение» на фронте, успешно выдержала «экзамены» в боях, а теперь, после Победы, их стали учить, как надо воевать! После окончания академии все требовали назначения в полки, где их ожидала новая реактивная техника.

Выпускники уносили в строй свой бесценный боевой опыт, а его надо было сохранить для новых поколений.

Мудрый Федор Яковлевич — начальник штаба ВВС в годы войны, собрал сто пятьдесят слушателей — Героев и предложил каждому подготовить, для учебника по тактике, как минимум по одному описанию успешного боевого эпизода из личного опыта. Задание выполнили все, но маршал отобрал только сотню трудов, сохранив в целом пропорции родов авиации военного времени.

К сожалению, книга эта до сих пор была недоступна для широкого круга читателей. А сами авторы, со свойственной русским людям скромностью, пропагандой своих военных подвигов не занимались. Войну выиграли, а «после драки кулаками не машут».

Ну а проигравшая сторона в эпистолярном жанре не стеснялась, и к шестидесятилетию Победы полки наших книжных магазинов оказались завалены переводными «трудами» зарубежных авторов, доморощенных компиляторов и хвалебными мемуарами немецких летчиков.

В них те, кто проиграл войну, и примкнувшие к ним ревнителю «демократических свобод» фактически оправдывают поражение немцев в войне, а заодно приписывают на их счет сотни побед над нашими летчиками.

Эти книги выпускаются большими тиражами и с немецкой педантичностью разделяются по родам авиации, способам боевого применения и даже времени боевой работы (днем и ночью). А сталинские соколы, с великодушием победителей, по-прежнему скромно умалчивают о своих победах.

В результате у обывателей складывается абсолютно ложное впечатление, что «Рюдели» безнаказанно сжигали сотни советских танков, а «Хартманы» сбивали наших летчиков, как перелетных гусей.

Усматриваю в этом хорошо организованную и щедро финансируемую широкомасштабную пропагандистскую акцию, направленную на дегероизацию российского народа. Если наше правительство и дальше будет удушать отечественную авиацию и ее Героев — ветеранов методами скудного финансирования, то российские юноши через несколько лет не ответят, кем были Покрышкин и Кожедуб, Маресьев и Белоусов.

Из-за вольного или невольного сокрытия фактов наш самый читающий в мире народ не знает, что потери Люфтваффе составили в битве за Англию до 1500 машин, над Африкой и Средиземным морем и того меньше, а на Восточном фронте, против русских, немцы утратили в небе и на земле 57 тысяч самолетов!

Даже таких «бубновых» как Хартман, Баркхорн, Ралль, Крупински наши «гуси» сбивали по нескольку раз. Неугомонный пилот-нацист Рюдель признавался, что был сбит 39 раз!

Наши летчики оказали героическое сопротивление опытному, технически превосходящему противнику в начальный период войны. В августе 1941 советские летчики начали бомбардировки Берлина и других немецких городов.

Сталинские соколы нанесли экспертам Люфтваффе серию поражений в небе Москвы,

Сталинграда, Кубани, Курской дуги... В дальнейшем ВВС Красной армии окончательно завоевали господство в воздухе и завершили войну, сбросив Знамя Победы на поверженный Рейхстаг.

Победа досталась нам дорогой ценой. Десятки тысяч советских летчиков погибли, защищая Родину. Фронтное небо отобрало их от нас навсегда. Вечная им память и слава!

Сегодня из героической сотни авторов книги в полном здравии, к сожалению, находятся немногие. Горжусь тем, что мне, сыну погибшего летчика, довелось учиться в освященной ими академии, проходить службу в строю под их командованием.

Еще раз, уважаемый читатель, от своего и вашего имени сердечно поздравляю наших дорогих защитников со славным юбилеем Великой Победы, желаю им здоровья, семейного благополучия и мирного неба!

*С искренним уважением к читателям и воинам — ветеранам
Главнокомандующий ВВС (1991-98 гг.) Дейнекин П. С.
Май 2005 г.*

ПРЕДИСЛОВИЕ

Рожденные в годы Советской власти, воспитанные большевистской партией, сто Героев Советского Союза, слушатели Краснознаменной Военно-Воздушной Академии на страницах настоящего сборника рассказывают о своих боевых подвигах в Великой Отечественной войне.

Высокое сознание воинского долга, самоотверженность, индивидуальное мастерство, искусство вождения пары, звена, эскадрильи, одиночный и групповой воздушный бой, действия «охотников», бомбардировочные и штурмовые удары подразделений, маневр, внезапность, хитрость, упорство в достижении цели, беззаветная преданность Родине и героизм — вот основное содержание боевых эпизодов.

Наряду с показом умелого и эффективного применения авиации частично приведены и примеры неудачных действий, а также ряд положений, которые в других условиях обстановки, и тем более с введением новой техники, найдут иное разрешение. Однако изучение этих примеров и положений не лишает их поучительности.

В целом сборник боевых эпизодов, безусловно, поможет дальнейшему совершенствованию изучающим тактику ВВС.

*Начальник Краснознаменной Военно-Воздушной Академии ВС СССР маршал авиации
ФАЛАЛЕЕВ*

Раздел 1 ИСТРЕБИТЕЛИ

Герой Советского Союза гвардии майор Губанов А.А.

В решающие дни под Сталинградом

Двухнедельные бои на Сталинградском фронте, начавшиеся в ноябре 1942 г, увенчались блестящей победой наших войск. Громадная группировка немцев была зажата в кольцо. Это кольцо с каждым днем все туже сжималось вокруг немецкой армии.

Пытаясь спасти окруженных, не жалея ни сил, ни техники, немецкое командование бросало днем и ночью сотни транспортных самолетов со снарядами, питанием и подкреплением. Эти самолеты уничтожались нашими истребителями, а поэтому мало кто из них достигал цели и еще меньше возвращалось обратно

В районе Котельниково большая группа немецких войск начала наступление с целью

пробиться к окруженным, но наши войска, вдохновляемые приказом товарища Сталина, сдержали натиск врага, потом сами перешли в наступление. В этой обстановке наш истребительный полк базировался на аэродроме Светлый Яр вместе с одним из полков штурмовиков Ил-2. Штурмовики по нескольку раз в день вылетали на фронт в район Котельниково, а мы прикрывали их. 26 декабря мне была поставлена задача: группой, составленной из пяти истребителей, прикрыть шесть штурмовиков Ил-2, летевших для удара в район Котельниково.

Шесть Ил-2 летели строем «правый пеленг». Мы, истребители, построили вокруг них следующий боевой порядок: пара Ла-5 во главе с моим заместителем Игнатьевым летела с правой стороны от Ил-2. Я один летел с левой стороны от группы, пара Ла-5, ведомая лейтенантом Гнидо, — сбоку и немного выше. Лейтенант Гнидо имел задачу первым вступать в бой при появлении немецких истребителей.

После взлета быстро построились в заданный боевой порядок. Ведущий штурмовиков передал по радио: «ложусь на курс». Метеорологические условия были хорошие: ни одного облачка.

Справа, на изгибе Волги, прямо вверх поднималась огромная серая туча дыма — горел Сталинград. Маршрут проходил параллельно железной дороге, идущей из Сталинграда на Котельниково.

Пересекаем линию фронта. В воздухе спокойно. Навстречу нам на большой высоте летит немецкий разведчик, оставляя за собой губительный для него белый (инверсионный) длинный хвост. Почти параллельно с нами, но значительно выше, летит наш разведчик Пе-2, направляясь в тыл к немцам. Вот впереди показались еще две точки в воздухе. Кто это? Наши самолеты или немцы? С каждой секундой точки увеличиваются, принимая очертания самолетов. Вот уже ясно видно, что это истребители. По-видимому, это немцы. Передаю по радио: "Внимание, впереди два «Мессершмита». В моей группе произошло заметное движение, штурмовики подтянулись к ведущему, пара Гнидо начала набирать высоту.

Пролетели линию фронта. Еще пять километров — и наша цель. «Мессершмиты» пролетели мимо нас и сзади стали разворачиваться в хвост нашей группе. Вот они уже со снижением догоняют пару Гнидо. Оба наших истребителя резко разворачиваются прямо в лоб немцам. Завязался бой.

Я осматриваю кругом воздух. Кажется, кроме этой пары «Мессершмитов», больше никого не видно. Наблюдаю за воздушным боем. Все преимущества на стороне немцев. Они начали бой, имея запас высоты и скорости, чего не было у пары Гнидо. Вот немцы уже заставили Гнидо встать в круг и атакуют его короткими клевками сверху. Собыют их обоих, подумал я. Что делать? Снова осматриваю воздух — никого. Впереди уже видна цель. Убедившись, что в воздухе противника больше нет, я передал по радио паре Игнатьева: «Прикрывай один, я помогу Гнидо».

Быстро разворачиваюсь назад и с набором высоты иду к месту боя. Набрал 500 м выше немцев, я со стороны солнца атакую в хвост одного из «Мессершмитов». Немец, увидя, что я у него в хвосте, круто взмыл вверх, я за ним. Вот он уже достиг верхней точки «горки» и как бы «завис» на какую-то долю секунды. Прицеливаюсь и открываю огонь по нему. Увидев трассу, немец резко переводит машину в пикирование, а я проскакиваю мимо, вверх, одновременно стараясь рассмотреть, где второй «Мессершмит». А вот и он! Ниже меня метров на пятьсот «Мессершмит» повис в хвосте у одного Ла-5; последний энергично виражил, стараясь не попасть немцу в прицел. Недолго думая, я пикирую на него сверху и быстро захожу в хвост. Одной угрозы атаки было достаточно, чтобы немец вышел из боя переворотом. Не теряя времени, я стал собирать своих истребителей в группу, чтобы вместе идти разыскивать наших штурмовиков. Наконец мне это удалось, и мы втроем полетели в район цели.

Вот впереди на бреющем полете показалась группа самолетов. Я считаю — пять штурмовиков, значит, это моя группа. Гнидо, увидев штурмовиков, резко пошел на снижение вместе со своим ведомым. Я, не теряя высоты, продолжал лететь наперерез группе

штурмовиков. Когда я был уже почти над группой, мне показалось, что в группе что-то неладно. Смотрю внимательнее и вижу двух «Мессершмитов», которые пытались атаковать штурмовиков. Один из наших истребителей переходами слева направо держал их на почтительном расстоянии. Пара Гнидо, разворачиваясь на параллельный штурмовикам курс, не могла видеть «Мессершмитов».

Пропустив группу вперед, я полупереворотом теряю высоту и, прижимаясь вплотную к земле, догоняю «Мессершмитов». Откуда появилась эта пара, думал я, наводя перекрестие прицела на грязный живот «Мессершмита». Вероятно, это те же, с которыми мы только что подрались, решил я и нажал кнопку пушек. Прوماха быть не могло: слишком с близкой дистанции я открыл огонь по врагу. С пятидесяти метров хорошо видно, как снаряды впиваются в самолет, вспыхивая розовыми звездочками. Вот из пробитого водяного радиатора немецкого самолета брызнула вода, распыляясь в воздухе белой полосой. К ней присоединилась темная струйка дыма загоревшегося мотора, и еще через секунду «Мессершмит» вздрогнул, из-за кабины летчика вырвался длинный язык пламени и самолет завис. Я еле успел поддержать свой самолет, чтобы не столкнуться с немцем, и выскочил вперед. Второй «Мессершмит», увлекшийся стрельбой по одному из штурмовиков, не видел гибели своего ведомого. Я снова, чтобы не обнаружить себя, прижимаюсь к земле и захожу снизу под хвост к «Мессершмиту». Повторяется то же, что и с первым, только финал этого немца был несколько иным. После одной длинной очереди из пушек он перевернулся на спину и мгновенно врезался в землю с высоты 100 метров. Накренив машину, я посмотрел назад. Над местом падения немца, как большой гриб на тонкой ножке, стоял столб черного дыма.

На аэродром вернулись все наши самолеты, за исключением одного вынужденно севшего на своей территории штурмовика.

Обо всем, что произошло в воздухе, на КП уже знали. Один из летчиков соседнего полка, возвращаясь с разведки, видел картину и результат боя и, сев на наш аэродром для дозаправки горючим, доложил о том, что он видел.

ГУБАНОВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

Москвич, родился 12 марта 1918 года. Окончил неполную среднюю школу, работал слесарем на авиазаводе, учился в вечернем радиотехникуме, занимался в аэроклубе. Получил направление в Борисоглебскую авиационную школу, которую успешно окончил в 1938 году.

Лейтенант А.А. Губанов в должности командира звена участвовал в советско-финляндском вооруженном конфликте. На И-15 бис совершил 14 вылетов на штурмовку войск противника.

С началом Великой Отечественной войны — на фронте. Иногда в день приходилось делать по три-четыре вылета. Успех же в воздушном бою приходил тогда редко — сказывалось слабое вооружение и «ишачков», и «яков».

3 февраля 1942 года провел сверхрезультативный бой и добился исключительной по тому времени победы, сбив три Me-109!

В боях под Сталинградом провел около 50 боевых вылетов на ЛаГГ-3.

Сбил в воздушных боях четыре неприятельских самолета, из них два Me-109 в воздушном бою 23 декабря 1942 года.

В 1943 году ст. лейтенант Губанов участвовал в сражении «над голубой линией» — в битве на Кубани. Когда исход битвы на Кубани стал ясен, капитан А. Губанов был представлен к званию Героя Советского Союза «за совершенные к маю 1943. года 358 боевых вылетов, 14 самолетов противника, сбитых им лично». Заметим, что по числу боевых вылетов в то время Губанов был в числе лидеров советской истребительной авиации. Звание Героя ему присвоено 24 августа 1943 года.

Впоследствии гвардии капитан Губанов сражался над Днпром и Тернополем,

участвовал в освобождении Польши и в воздушных боях над Германией. С ноября 1942 года воевал на Ла-5, а со второй половины 1944 года — на Ла-7.

В наградных документах на него командование неоднократно подчеркивало, что как командир «Губанов умело передает свой боевой опыт летному составу, обучает его мастерскому ведению воздушного боя, настойчиво прививает храбрость и отвагу в борьбе с фашистскими стервятниками».

Командир эскадрильи 111 гвардейского истребительного авиационного полка (ранее 13 иап) гвардии майор А. Губанов совершил в ходе Великой Отечественной войны 550 боевых вылетов, в 105 воздушных боях сбил 28 самолетов противника лично и 9 в группе.

Герой Советского Союза А.А. Губанов (Указ от 24 августа 1943 года) награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1 — и степени, тремя орденами Красной Звезды, медалями.

В 1951 году майор Губанов окончил Военно-Воздушную академию.

Командовал полком, был начальником штаба авиационной дивизии. Летал на Як-15, Ла-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, Су7Б.

В 1973 году полковник А.А. Губанов вышел в отставку. Жил и работал в Воронеже. Умер в 1993 году.

Герой Советского Союза гвардии капитан Горбачевски и А. И.

На защите Ленинграда

Наш гвардейский истребительный авиационный полк базировался все время в блокированном Ленинграде и имел большой опыт воздушных боев со всеми типами самолетов немецкой авиации.

К этому времени полк славился такими летчиками, как дважды Герои Советского Союза: майор Покрышев И.А., полковник Матвеев А.А., Герои Советского Союза: подполковник Пилутов, майор Чирков, капитан Зеленов, капитан Чубуков. В полку служили летчики, которые первыми произвели в Великой Отечественной войне таран самолетов противника. Это были: Здоровцев, Харитонов, Жуков, Тотмин — отменные истребители.

Молодой летный состав, прибывший на Ленинградский фронт, стремился попасть в этот полк, чтобы получить тот боевой опыт, который был у названных летчиков.

16 июня 1943 года во второй половине дня полк получил ответственное задание — перелететь на Волховский фронт в район крупного ж.д. узла Волхов с задачей прекратить участвовавшие налеты авиации противника на город с его двумя мостами через р. Волхов.

Получив задание, командир полка Герой Советского Союза подполковник Пилутов и все летчики полка поклялись отдать жизнь, но не допустить налета авиации противника на основную и единственную артерию, снабжавшую не только Волховский фронт, но и Ленинград.

17 июня 1943 г. Волховский фронт. Аэродром Шум (Войбокала). Я со своей эскадрилей в составе 6 самолетов Як-7б был поднят в 6.30 по тревоге в воздух. Через 10 минут по радио мне сообщили, что линию фронта пересекает шесть групп бомбардировщиков противника с прикрытием большой группы истребителей. До цели противнику оставалось 55 км. Находясь на высоте 5800 м, через минуту я заметил почти на одинаковой высоте 6 групп самолетов противника по 1214 машин в каждой, идущих курсом на Волхов.

Командир эскадрильи Герой Советского Союза гвардии капитан Чубуков, взлетевший после меня с четырьмя самолетами Як-7б, находился ниже меня на 300400 м и сообщил мне по радио, что получил приказание действовать совместно под моим командованием.

Я передал Чубукову по радио, что «идем навстречу противнику, атакуй в лоб первую группу бомбардировщиков, я атакую истребителей противника ВФ190, идущих нам

навстречу».

Мое положение было выгодное, так как я со своей группой находился выше противника на 100150 м. Встреча произошла на высоте 5600 м в 18 км юго-западнее Волхова.

Я в составе шестерки Як-7б произвожу лобовую атаку с высоты по четверке ФВ-190, высланной из основной группы. Она, не выдержав лобовой атаки, свернула вправо (по их ходу). С ходу я зашел последнему ведомому в хвост и с дистанции 3050 м с первой очереди сбил его. Объятый пламенем ФВ-190 камнем пошел к земле. Остальные три самолета ФВ-190 ушли под основную группу истребителей. В это время с правой стороны мою группу атаковала вторая четверка ФВ-190." Бой перешел на виражи. Мой ведомый — командир звена лейтенант Шелигов — в вираже с дистанции 50100 м зажег один ФВ-190. Я, зайдя в хвост, на вираже с третьей очереди зажег мотор ведущему самолету ФВ-190. Пилот противника мгновенно выбросился на парашюте. В это время я сам подвергся атаке свалившихся сверху еще двух «Фоккеров». Атака их была неудачна. Выпущенная очередь только отбила мне небольшой кусок правой плоскости, но самолет вел себя хорошо. При выходе противника из атаки мой ведомый лейтенант Зайцев сбил ведомого, атаковавшего меня. Командир звена лейтенант Девятко, находясь в вираже выше всех, атаковал и сбил одного ФВ-190.

Свалившаяся сбоку сверху третья группа противника в составе 4 самолетов ФВ-190 атаковала нас. Во время их атаки самолет командира звена лейтенанта Шелигова был поврежден, а поэтому вышел из боя. У самолета лейтенанта Зайцева был пробит водяной радиатор, и он также вышел из боя. Лейтенант Маничев и мл. лейтенант Коржик, находясь все время в стороне солнца и выше нас на 300 м, сами успешно атаковали атаковую группу и сбили по одному самолету противника.

Противник в составе четверки ФВ-190, не сбив на вираже наших двух самолетов Як-7б и потеряв своих двух «Фоккеров», вынужден был выйти из боя пикированием. Моя оставшаяся четверка самолетов Як-7б вернулась на свою базу с мелкими повреждениями.

В результате ожесточенного и длительного воздушного боя противник потерял семь самолетов ФВ-190. Только благодаря отличной слетанности группы и товарищеской выручке, а главное отличной осматриваемости в воздухе, мы победили. Правило — «кто все видит в воздушном бою, тот на 99 процентов выигрывает бой» — было нашим законом. Мы этого правила никогда не забывали.

В этом воздушном бою мы не только шестеркой выиграли бой с численно превосходящим противником, но и обеспечили победу группе капитана Чубукова, которая сбila 5 бомбардировщиков противника Ю-88.

ГОРБАЧЕВСКИЙ АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ

Летчик-истребитель, отличившийся при защите города Ленинграда, комэск известнейшего полка Ленинградского фронта, где воевали дважды Герой Советского Союза П. Покрышев и Герой Советского Союза А. Чирков, Герои Советского Союза Г. Петров и А. Сторожаков, П. Пилутов и Ф. Чубуков, Н. Зеленов и И. Леонович. Фамилию Горбачевского неоднократно называет Главный маршал авиации А.А. Новиков в своей книге «В небе Ленинграда» среди имен лучших летчиков.

А. И. Горбачевский родился 20 сентября 1918 года в селе Лукашовка Херсонской губернии, в Малороссии. После окончания неполной средней школы поступил в Батумский индустриальный техникум, В 1938 году получил направление в летную школу. В 1940 году окончил Сталинградское летное авиационное училище.

С первых дней войны на фронте. Командир звена 154 истребительного авиационного полка, первый год войны воевал на МиГ-3. Одержал на этой машине 3 личных и 2 групповые победы. Весной 1942 года полк был перевооружен на истребители американского

производства — «Киттихауки». На этом самолете одержал несколько ярких побед. Одна была наиболее памятной — после долгого получасового преследования на предельном радиусе он сбил бомбардировщик Хе-111, прицельными очередями выведя из строя стрелков бомбардировщика.

В январе 1945 года полк был перевооружен на новую машину — Як-7б, по тем временам хорошо разрекламированную разработчиками. Несмотря на ее слабое вооружение, Горбачевскому удалось провести на ней несколько удачных боев. В большом бою 17 июня 1943 года в сложном маневренном бою он сбил 2 Ме-109, но и сам был подбит, ранен, машина загорелась. Неудачно выбросившись из падающего самолета, он попал под удар стабилизатора, сломавшего ему ногу. После длительного лечения вернулся в полк.

Относительно высокого для истребителя роста (178 см), худой и ладный, он отличался исключительным спокойствием и невозмутимостью, буквально преображаясь в воздухе: пилотировал и маневрировал резко, атаковал решительно и настойчиво, стрелял короткими очередями с самых малых дистанций.

С сентября 1944 года 275я истребительная авиационная дивизия, куда входил 29й гвардейский истребительный авиационный полк, была переведена в Заполярье, в состав 7й воздушной армии.

Всего за войну капитан Горбачевский совершил 420 боевых вылетов, провел 80 воздушных боев, лично сбил 16 и в группе 7 самолетов противника.

4 февраля 1944 года гвардии капитан Горбачевский удостоен звания Героя Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Окончил два курса Военно-Воздушной академии. Летал на реактивных боевых машинах. Был командиром полка, заместителем командира дивизии. Уволился в запас в звании полковника в 1961 году.

Жил и работал в городе Петрозаводске.

Дважды Герой Советского Союза гвардии капитан Попков В. И.

Первый воздушный бой за Одером

Наземные войска теснили врага и быстро продвигались вперед. Аэродромы наши приближались к границам Германии. Польша почти вся пройдена. Последний аэродром на польской территории. Летчики готовились к полетам в Германию. Последние дни в воздухе было спокойно.

Танкисты генерал-полковника Рыбалко далеко отодвинули аэродромы немцев. Мы занимались штурмовкой дорог, переправ и вели разведку, но о воздушном противнике не забывали. Вспоминали и разбирали с самой серьезной критикой все прошедшие бои. К тому же еще и погода закапризничала — целую неделю шел дождь. Летчики в землянке тренировались на тренажере и старались определить ракурс и дистанции до «противника». Проверили пристрелку оружия на самолетах.

Аэродром раскис: грунт оттаял, и самолеты по самые полуоси ушли в землю. Взлетать с такого аэродрома было невозможно, даже рулить было нельзя.

Мы получили новый аэродром для базирования. Стал вопрос, как перебазироваться на новый аэродром. Инженер полка Каплуновский предложил перебраться «на колесах». Решили попробовать на моей эскадрилье. Отняли плоскости, хвосты самолетов укрепили на автомашинах. Вместе с ними поместили и плоскости, положив между ними чехлы. Когда эскадрилья была готова к перебазированию, летчики заняли место рядом с шоферами и мы медленно двинулись.

Через четыре часа машины были уже в Германии. Границу переехали, а не перелетели. Ночью было странно смотреть на такую колонну.

Ночью же техники собрали десять машин, а на рассвете загудели моторы. Я повел шестерку на «охоту» уже с нового бывшего немецкого аэродрома. Маршрут на переправу. И вот здесь, южнее г. Глогау, произошел первый мой воздушный бой над Германией. Через переправу непрерывным потоком двигались наши войска. Идя по реке с юга, я заметил вдали восемь ФВ-190. Высота у нас была больше, чем у немецких истребителей. Мы сближались с противником с его стороны. Я решил атаковать звено, имея пару в прикрытии, и передал об этом Глинкину. Получилось так, что мы и атаковали двух задних ФВ-190, как только они стали перестраиваться в цепочку. Внезапность подхода и атаки во многом способствовала нашему успеху. «Фоккеры», заметив нашу атаку, не прицельно сбросили бомбы.

Атакуя ближний ко мне ФВ-190, я старался подойти к нему близко, зная, что сейчас за мной следят мои товарищи и верят в меня, а мой успех в атаке даст им особый «огонек», столь нужный в бою. Атака была безошибочной. Вслед за своими не прицельно сброшенными бомбами упал на землю один ФВ-190, сбитый мною. Остальные ФВ-190 развернулись «веером», разделились на пары.

Выходя из атаки, я приказал ведущему другой пары атаковать ближние самолеты ФВ-190. Различить ведущего немцев нельзя было никак. Все смешалось. Как только пары «Фоккеров», заканчивая боевой разворот, очутились под парой Глинкина, последний удачно атаковал ее и сбил ведущего пары. Ведущий пары ФВ-190 выпрыгнул с парашютом. Бой складывался хорошо. «Фоккеры», разойдясь «веером», попали под огонь верхней пары и дальше в высоту не пошли. Наша же шестерка истребителей, все время атакуя немцев, не давала им возможности собраться вместе и тем более набрать высоту.

В этом бою не было ничего случайного, ненужного. Бой проходил организованно с нашей стороны. Конечно, было трудновато драться шестерке против 12, но каждый из шести наших летчиков уже «видал виды».

За мною атаковал Глинкин. Они вдвоем с ведомым крепко зажали немца в «клещи» и сбили его. В воздухе заблестел купол парашюта. Но в это время над Глинкиным уже повисли два «Фоккера». Заметив это, я изо всех сил старался выручить товарища, но даже форсаж мотора мне не помог. Зато в этот момент Глинкину помогла верхняя пара. Я торопил Пчелкина, находящегося сверху. Когда Глинкин «рванул» машину вверх, «Фоккер» пошел за ним, но в хвосте у него уже был Пчелкин с напарником Сорокиным. Они перехватили ФВ-190 и прицельной очередью сбили его. Немец вспыхнул. На сердце сразу стало весело, и мы навалились уже всей шестеркой на остальных ФВ-190. Пять немецких истребителей после этого боя нашли себе могилу за р. Одер.

Наша шестерка возвращалась домой невредимая. У меня впервые за р. Одер прилипла к спинке сиденья рубашка.

Наши самолеты шли в четком строю. Первый бой в логове врага и первая победа на немецкой земле!

Было доказано еще раз суворовское правило, что «воюют не числом, а умением».

ПОПКОВ ВИТАЛИЙ ИВАНОВИЧ

Один из тех немногих людей, кому суждено было увидеть рукотворный памятник самому себе. Он был поставлен ему как дважды Герою в столице, на Самотеке. Рассказывают, что однажды, когда ветераны собрались в сквере, у памятника, по какому-то юбилейному поводу и по-фронтовому разлили по сто грамм, нагрнулся постовой. Велико же было его изумление, когда в одном из предполагаемых нарушителей правопорядка он узнал увековеченного в бронзе летчика... Попков родился в Москве 1 мая 1922 г. По окончании московской школы №94 и аэроклуба Ленинградского района был направлен в Чугуевское военное училище. На его выбор, конечно же, оказала влияние редкая и почетная профессия отца, шофера-механика, бывшего водителем броневедомобиля еще в Гражданскую. В. Попков прошел все ступени летной подготовки: от кружка авиамodelистов в планерной

школе, затем аэроклуб и, наконец, Чугуев. Закончить училище ему довелось в фантастическом выпуске 1941 г., где было 59 будущих Героев Советского Союза. Его одноклассниками были Кожедуб и Лавриненков, Боровых и Лихолетов, Кустов и Выборное... Профессиональная одаренность молодого пилота, его дисциплинированность, аккуратность и исполнительность не остались незамеченными даже на блестящем фоне курсантов училища, и он был назначен на должность инструктора... С началом войны любимая служба стала в тягость, и после шестого рапорта, весной 1942 г., когда военное положение вновь стало стремительно осложняться, сержант Попков был направлен на фронт, в славный 5й гвардейский истребительно-авиационный полк.

В начале июня над городом Холм Попков одержал первую победу, сбив Ю-88. Через несколько дней в бою «б против 30» ему удалось уничтожить еще один бомбардировщик.

В августе в круговерти позиционного боя он сумел поймать в прицел и поразить истребитель противника, мгновение спустя исчезнувший в облаке взрыва, и тут же ясно, как на картинке, увидел другой «мессер», аккуратно ладящийся в хвост машины его ведущего гвардии майора Ефремова. Резко сманеврировав, так, что сквозь надсадный рев мотора, казалось, был слышен хруст перегруженных лонжеронов, Попков бросил свой «лагг» между «худым» и самолетом командира. Несколько снарядов потрясли машину, из-под капота показался голубоватый огонь, сменившийся растущим желтым пламенем... Секунды — и пожар проник внутрь, загорелись комбинезон, перчатки, жаркие языки лизнули лицо... Уже теряя сознание, летчик перевернул самолет и вывалился из кабины... Прогоревшее полотнище парашюта не держало, оно лишь замедлило падение, и, если бы не болотце, куда упал Виталий, в Москве было бы одним памятником меньше.

К августу 1943 г., когда позади остались бои на Калининском фронте, в низовьях Дона и на Курской дуге, на счету командира звена гвардии мл. лейтенанта Попкова были 168 боевых вылетов, 45 воздушных боев, 17 лично сбитых самолетов противника. Он был представлен к званию Героя Советского Союза.

...Его 25й сбитый был асом из 52-й истребительной эскадры немцев, летавшим на раскрашенном Ме-109: кок с белой спиралью, желтые кончики крыльев, пиковый туз рядом с бегущим по волнам корабликом. Ас попал в плен, а крашенные обломки рассыпались по степи под Харьковом. Не даром яркая раскраска и приметные эмблемы были непопулярны среди большинства летчиков.

В судьбе Попкова немало событий, где его поступки вырастают до масштаба ратного подвига. Здесь и поединок 23 июля 1943 г., когда терпеливо, по крупницам набирая преимущество, он провел бой и сбил подряд 2 истребителя новой модификации — Ме-109Г2; и схватка подо Львовом, где, успешно атаковав вражеские бомбардировщики, уничтожив 3 из них, Попков вместе со своим ведомым А Пчелкиным (387 боевых вылетов, 61 воздушный бой, 14 личных и 2 групповые победы), уже не имея ни единого патрона, сумел вырваться из клещей восьмерки немецких истребителей; и перехват над Глогау 16 февраля 1945 г., где он сбил 2 Ю-87 и ФВ-190... В берлинском небе 1 мая летчик закрыл свой боевой счет, разменяв пятый десяток личных побед.

Легкий в общении и выдержанный, покладистый и самоотверженный, требовательный к самому себе, Попков был образцовым боевым товарищем и другом. Он был желанным ведомым у сложившихся мастеров воздушного боя — В. Ефремова и И. Лавейкина, за ним, уже ставшим комэском, смело шли младшие летчики. Заметим, младшие по должности, по воинской субординации, ибо до конца войны Попков оставался не только в полку, а во всей плеяде советских асов одним из самых молодых по возрасту.

Комэск 5-го гвардейского истребительного авиационного полка (11я гиад, 2я гиак, 2ВА) гвардии капитан Попков совершил 475 боевых вылетов, провел 117 воздушных боев, лично сбил 41 и в группе 1 самолет противника. Дважды Герой Советского Союза (Указы от 8.09.43, 27.06.45). Награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденам Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденами Отечественной войны 2й ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3й ст.,

медалями. В 1951 г. он окончил Военно-Воздушную академию, в 1964 г. — Военную академию Генштаба. Освоил многие реактивные боевые машины, среди них все типы МиГов от МиГ-9 до МиГ-21, Су-7, Су-9, Су-16. Свой последний вылет генерал-лейтенант авиации, заслуженный военный летчик СССР В. Попков совершил в 1979 г. С 1980 г. он на преподавательской работе в ВВИА Живет в Москве.

Герой Советского Союза Подполковник Волков В. Ф.

Окончательный разгром эскадры «Мельдерс»

По данным разведки, на центральном аэродроме в Бобруйске стояла эскадра «Мельдерс», которая считалась одной из лучших у противника. Из опроса пленного летчика, сбитого нами, выяснилось, что эскадра понесла от наших истребителей значительные потери в кадровом составе. В ней было 40 процентов молодого летного состава, и все же немецкое командование возлагало большие надежды на эту эскадру, выставляя ее на решающие участки фронта.

Командир ИАД поставил перед полком, которым командовал я, задачу: "Отнять инициативу у противника в воздухе. Нанести сокрушительный удар эскадре «Мельдерс».

23 февраля 1944 г. в течение дня авиация противника особой активности не проявляла. Мною была подготовлена группа в составе 14 экипажей лучшего летного состава с целью дать сокрушительный воздушный бой эскадре «Мельдерс». Базировались мы на аэродроме Юдичи, в 12 км от линии фронта. Летный состав к выполнению боевой задачи был подготовлен хорошо. Тактику немецких истребителей наши летчики знали в совершенстве. На вооружении у нас были самолеты Як-9т (с 37мм пушкой) и Як-1.

К исходу дня 23 февраля за 1 час 30 минут до наступления темноты «Редутом» было обнаружено появление в воздухе в районе Бобруйска нескольких групп авиации противника. Очевидно, противник решил произвести массированный налет на наши войска.

Вся группа 14 экипажей находилась в готовности номер 1 и по сигналу с КП вылетала в район цели. Вылет и сбор группы в боевой порядок были произведены быстро и организованно. Боевой порядок нашей группы при следовании на линию фронта и до начала воздушного боя был следующий:

1я ударная шестерка истребителей Як-9т в строю боевых пар шла на высоте 15001800 м, ведущим этой группы был я.

2я группа, 4 экипажа Як-1, шла выше и справа на высоте 2800 м. Ведущим этой группы был Герой Советского Союза майор Зудилов.

3я группа, 4 экипажа, шла на высоте 35004000 м. Ведущим этой группы был дважды Герой Советского Союза майор Боровко.

Группы состояли из боевых, хорошо слетанных пар. Связь между группами (ведущими) была зрительная и по радио. Управление в воздушном бою осуществлялось по радио и сигналами, ранее выработанными.

В этом боевом порядке, используя облачность и солнце, группа прошла на линию фронта. Я сразу же заметил на встречном курсе и на одной высоте группу истребителей противника из 6 ФВ-190. Это была группа «очистки» воздуха перед приходом главных сил. Я скомандовал по радио:

«Двум группам в бой не вступать, веду бой своей группой».

Сигнал был принят, и я шестеркой со стороны солнца атаковал истребителей противника. Они боя не приняли и на бреющем полете по одному ушли на запад. Увлечься погоней было бы ошибочно, так как основные силы противника были на подходе к линии фронта. Мы сохранили тот же боевой порядок и заняли наиболее выгодное положение над территорией противника.

Я получил сигнал с радиостанции «Редут» о приближении большой группы немцев на

моей высоте. В этот момент я увидел со стороны г. Бобруйска две группы бомбардировщиков Ю-87 в количестве до 30 под прикрытием около 20 истребителей. Увидели противника и ведущие остальных групп.

Я принял решение: своей шестеркой атаковать бомбардировщиков противника, второй четверке следовать за мной, а третьей четверке сковать истребителей противника. Сигнал был принят, и все три группы вступили в бой.

Решительной атакой 10 экипажей удалось расстроить группы бомбардировщиков противника, и с первой атаки моей шестерки три Ю-87 были сбиты. Бомбардировщики противника, беспорядочно сбрасывая бомбы, стали уходить по одному на бреющем полете. Часть бомб была сброшена ими на свои войска. Преследовать бомбардировщиков противника дальше не удалось, так как нам навязали бой истребители прикрытия. Третья четверка майора Боровко атаковала сверху группу истребителей и сбила два ФВ-190.

Бросив удирающих бомбардировщиков противника, я вступил в бой с их истребителями. Все наши группы сохранили свой прежний боевой порядок, за исключением четверки майора Зудилова, которая увлеклась преследованием бомбардировщиков и лишь позднее вступила в бой с истребителями, чем в дальнейшем улучшила наше положение. В бою мы применяли действие отдельных пар, взаимодействующих между собой; ведущие, чувствуя надежное прикрытие, атаковали противника наверняка. С самого начала инициатива была в наших руках, немцы стали метаться и по одному уходить из боя, чем мы и воспользовались, сбивая одиночек. Воздушный бой происходил на вертикальном и горизонтальном маневрах в течение 35 минут. Бой закончился полной победой наших истребителей. Было сбито 4 бомбардировщика и 9 истребителей противника, своих потерь не имели.

Этот бой решительно изменил воздушную обстановку в нашу пользу на всем участке нашего фронта. Действия истребителей противника стали весьма ограниченными и трусливыми. Господство в воздухе было завоевано нами.

ВОЛКОВ ВИКТОР ФЕДОРОВИЧ

Командир 157-го истребительного авиационного полка — части с богатой боевой историей, где выросло семь Героев Советского Союза, участвовавшего в боях с 1942 по 1945 год, сбившего в боях более 200 неприятельских самолетов.

В.Ф. Волков родился 7 февраля 1917 года в деревне Самсоново ныне Даниловского района Ярославской губернии в крестьянской семье. Работал в Ярославском Дворце пионеров, окончил техникум. Получил направление в летную школу, прошел медкомиссию и был принят в Одесскую военную авиационную школу летчиков. Окончил школу в 1938 году.

На фронте с первых дней войны. Первую победу одержал на И-16, на втором часу войны сбив один из атаковавших аэродром разведчиков около 6 часов утра.

При формировании 157го истребительного авиационного полка был назначен его комэском. Принимал участие в боях на Калининском фронте.

В бою 8 августа 1942 года был сбит в районе Ржева, покинул горящую машину с парашютом. В 1943 году капитан В.Ф. Волков был назначен командиром полка. Провел полк через сражение на Курской дуге, битву на Днепре... Один из результативнейших своих боев Волков провел в день Красной Армии в районе Рогачева. Сбив один из истребителей противника — ФВ-190, он прорвался к главной цели — к бомбардировщикам — и точной очередью зажег лидера группы Ю-87.

За 15 личных и 8 групповых побед, одержанных в 59 воздушных боях и 236 боевых вылетах, командир 157го иап майор В.Ф. Волков был удостоен звания Героя Советского Союза (указ от 1 июля 1944 года).

К концу войны он довел список личных побед до 17, совершил 290 боевых вылетов, провел 75 воздушных боев.

Герой Советского Союза В. Ф. Волков награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, Красной Звезды, медалями.

В 1951 году В.Ф. Волков окончил Военно-Воздушную академию. Летал на многих реактивных типах боевых машин. Был заместителем командира дивизии. После списания с летной работы уволился в запас в 1972 году в звании полковника.

Жил и работал в Ярославле. Умер в 1989 году.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Речкалов Г.А.

ГРУППОВОЙ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ

Стоял октябрь 1943 г. Немцы не хотели признавать, что могущество их авиации в воздухе было уже подорвано. Немецкое командование стремилось всеми силами и средствами дать реванш за Сталинград и Кубань, где их авиация понесла жестокое поражение.

К моменту нашего наступления на р. Молочной у немцев было около 1800 самолетов, из них 1200 бомбардировщиков.

Затишье на других фронтах давало возможность немцам использовать резервный воздушный флот на этом участке фронта и производить маневр авиации за счет других фронтов.

Наши летчики-истребители имели большой боевой опыт, пройдя боевую школу в воздушных сражениях на Кубани.

Утром 1 октября 1943 года после сильной артиллерийской подготовки наши войска перешли в наступление и к полудню местами вклинились в немецкую оборону от 2 до 12 км. Особенно успешное продвижение было в направлении крупной ж.д. станции Пришиб.

Как и следовало ожидать, стремясь задержать наступление наших войск, немецкое командование направило основные силы своей авиации именно на это направление. Противник появлялся большими группами бомбардировщиков Хе-111, Ю-88, Ю-87 поэшелонно (в эшелоне от 18 до 30 самолетов). Каждый эшелон прикрывался 48 Ме-109. Временные интервалы между эшелонами были от 15 минут до 1 часа. Перед приходом бомбардировочного эшелона в район его действий приходили истребители численностью до 46 Ме-109 с задачей расчистки воздуха. Такое положение в воздухе продолжалось в течение дня. Только к вечеру, понеся большие потери, противник снизил интенсивность налетов.

Наши летчики-истребители делали по 46 вылетов в день, сопровождающихся ожесточенными воздушными боями.

Прежде чем перейти к описанию воздушного боя, необходимо остановиться на организации в нашей части боевых вылетов.

ОРГАНИЗАЦИЯ БОЕВОГО ВЫЛЕТА

Подбор количества и состава группы. Ежедневный подбор групп проходил в соответствии с задачами, поставленными полку, и с учетом боевого опыта каждого летчика. Группа составлялась из одной эскадрильи, причем сохранялись слетанные пары и звенья. Такая группа (патруль) планировалась штабом полка и заносилась в график на вылет.

В процессе выполнения задачи, в зависимости от воздушной обстановки, напряжения воздушных боев, количества участвующих в этих боях самолетов противника, наряд самолетов в нашей группе иногда приходилось менять. Наряд самолетов в патруль назначался таким образом, чтобы изменение количества самолетов в группе не меняло

количества запланированных групп и их готовность для всех вариантов боя по плану. Предполагалось, что очередная группа должна быть готовой вылетать в любое время для наращивания сил в бою, а вместо нее по графику должна была вылетать последующая группа.

В каждую четверку, как правило, включался один молодой летчик с целью ввода его в бой. В том случае, когда воздушные бои носили особенно ожесточенный характер, на выполнение задания вылетали летчики, имеющие не менее 10 боевых вылетов.

Каждый молодой летчик, прежде чем вылететь на боевое задание, должен был тщательно тренироваться в слетанности со своим ведущим над аэродромом, с тем чтобы приобрести некоторый опыт в производстве совместных атак, уметь грамотно выходить из атаки и уходить из-под атаки противника.

В шестерку или восьмерку брали, как правило, одного-двух молодых летчиков с их постоянными ведущими. Они летели на боевое задание обязательно на том же самолете, на котором тренировались. Таким образом мы не ощущали ослабления группы «молодняком», а новые летчики незаметно для себя втягивались в боевую работу.

Ведущие групп всегда назначались из командиров эскадрилий, их заместителей и наиболее опытных командиров звеньев, однако командиры звеньев возглавляли только звено (четверку).

Постановка задачи и проработка задания с летным составом. Общая задача, поставленная перед полком, как правило, доводилась до летного состава лично командиром полка или его заместителем, а иногда и командирами эскадрилий до начала боевых вылетов.

Штаб полка, реализуя решение командира, тут же определял количество групп, необходимых для выполнения данной задачи, с учетом исправных самолетов и резерва.

Составлялся график вылета каждой группы с учетом и запасного варианта на случай возможного изменения в обстановке.

Затем каждый ведущий собирал свою группу и уточнял знание поставленного перед группой задания. Опрашивались все летчики группы.

Убедившись, что задание понято всеми летчиками правильно, командир группы (патруля) переходил затем к проработке выполнения самого задания, т. е. проводил проигрыш предстоящего боевого полета.

Проигрыш полета. Вначале вся группа разбивалась на две подгруппы: ударную и прикрывающую. Ведущий прикрывающей подгруппы назначался заместителем командира всей группы.

Подробно указывались: боевой порядок, дистанции, интервалы и с каким превышением должны идти четверки и пары в четверках во время патрулирования. Затем каждой паре в звене и звену в целом ставились конкретные задачи на весь полет — от взлета до посадки, с учетом тактики действия противника, применявшейся в последних встречах. Повторялись выводы последних разборов боевых вылетов. Убедившись в знании боевого порядка и своего места в нем каждым летчиком, переходили к проработке действий каждой пары и звена на случай изменения обстановки или изменения условий полета и состава группы. Для большей ясности приведу пример.

Во время полета к цели по какой-либо причине из строя вышел самолет, ведущий или ведомый. В этом случае, независимо от того, где бы группа ни находилась, его напарник обязан сопровождать своего товарища до аэродрома и произвести посадку вместе с ним. Это нужно потому, что в общем строю он один без прикрытия становится лишним самолетом.

Когда пара ушла из звена, то оставшаяся пара вынуждена была выполнять задание одна, по одному из вариантов, предусмотренному еще на земле при проигрыше полета. Изменения в составе одного звена и переход его к действию по запасному варианту требуют изменения плана действий всей группы.

Количество бомбардировщиков не изменяло порядок наших действий, ибо они оставались во всех случаях самообороняющейся воздушной мишенью. С увеличением числа бомбардировщиков мы увеличивали количество групп или увеличивали состав группы

(особенно ударной), действия же оставались прежними. Совершенно по иному влияло на наши действия количество истребителей прикрытия. Исходя из тактики противника, мы обычно рассчитывали встретить в прикрытии вражеских бомбардировщиков от 4 до 8, реже до 12 истребителей. Если же их было 30, как, например, под Никополем, то порядок наших действий должен был быть иным.

Расчет своих сил мы строили так: на четверку или шестерку истребителей прикрытия бомбардировщиков противника всегда выделяли звено, идущее в группе прикрытия.

Если истребителей прикрытия было 8 — 12, то звено прикрытия усиливалось парой истребителей из ударной группы. Такое распределение сил вполне обеспечивало действия ударной группы. Если истребителей прикрытия было значительно больше, то учитывалась возможность поддержки в воздушном бою дежурными группами. Прикрывающая группа сковывала усилия, чтобы не допустить прицельного бомбометания вражеских бомбардировщиков.

Учитывалось и обратное, т. е. что в действительности истребителей прикрытия могло оказаться меньше, чем предполагалось встретить. В этом случае одна пара из группы прикрытия переходила в состав ударной группы. Были случаи, когда вся прикрывающая группа переходила в состав ударной группы, но это применялось как исключения и то при изменении обстановки, обычно распоряжением ведущего группы. Одновременно предусматривалось взаимодействие и в других случаях, а именно: повреждение или потеря нашего самолета, встреча с одними истребителями, отказ радио, отказ вооружения и др.

Организационные указания. К ним относятся указания командира полка на день; недостатки предыдущих вылетов; новое в действии противника или изменения в его материальной части; использование радио в полете, штурманские указания.

Проверка материальной части, вооружения и спецоборудования производилась самим летчиком.

ПАТРУЛИРОВАНИЕ

Моя группа состояла из 8 самолетов «Аэрокобра» в двух подгруппах: 1. ударная группа: ведущий группы — Речкалов, ведомый — Голубев, ведущий пары — Жердев, ведомый — Душанин; 2. прикрывающая группа: ведущий — Клубов, ведомый — Ивашко, ведущий пары — Чистов, ведомый — Семенов.

Помимо основного района прикрытия была дана запасная задача: прикрыть в районе Садова Гора, Новый Токмак сосредоточенную для ввода в прорыв конницу генерала Кириченко.

Воздушная обстановка к нашему вылету была нам известна по информации штаба полка, получившего данные с КП командира дивизии, и от летчиков, летавших на задание.

Противник в этот день летал так: первая группа 9 Хе-111 под прикрытием 2 Ме-109 на высоте 4500 м, через 30 минут смешанная группа Хе-111 и Ю-88 — 16 самолетов под прикрытием 4 Ме-109 и через 20 минут вслед за второй, на высоте 4000 м третья группа — 30 самолетов Ю-87 под прикрытием 4 Ме-109.

По графику мой вылет был намечен в 10.10. Летчики находились у самолетов, когда с КП полка (сигналом «Ракета») нам был дан взлет. Взлетали в 10.20, немедленно легли на курс и с набором высоты пошли в район патрулирования. В это время над целью шел воздушный бой с 30 бомбардировщиками Хе-111 и Ю-88. Моя группа пришла в район патрулирования на высоте 4000 м. Бой к этому времени уже закончился.

Связавшись со станцией наведения, я получил от нее предупреждение: "быть внимательнее, скоро должны прийти «лапотники»! (Ю-87).

В ожидании самолетов противника я набрал высоту до 5000 м. Из-за дыма от пожаров видимость ниже 1500 м была плохая, выше — отличная. Облачности не было.

Маневр своей группы я строил с севера на юг и обратно. После каждого разворота шел

со снижением до высоты 3500—3600 м с целью увеличения скорости, что позволяло лучше просматривать район прикрытия, при этом одновременно экономилось горючее, охлаждался мотор.

Фронт группы был построен в сторону противника. Солнце было все время в стороне, противоположной моему фронту.

Это достигалось самостоятельными разворотами каждого самолета на 180 градусов. Интервалы между самолетами и парами в 50—150 м позволяли производить такой маневр.

Развороты производились всегда на солнце, чтобы не подставлять заднюю полусферу под удар со стороны солнца. Например, если шли с курсом на север, то разворот на 180° производился вправо по команде: «разворот на 180° вправо», после чего шли на юг, и, наоборот, «разворот на 180° влево», после чего шли на север.

Развернутый фронт направлен был в сторону противника с той целью, чтобы раньше заметить немецкие самолеты и чтобы мне хорошо было видно всю их группу.

Сразу же после разворота вся группа, выдерживая заданное превышение между самолетами, снижалась за мной и за счет снижения весь заданный район.

Как только проходили район прикрытия, группа, ориентируясь по ведущему, за счет большой скорости (при одном и том же режиме мотора) набирала свою прежнюю высоту — 5000 м. Верхняя пара ниже 4000—4500 м не снижалась.

В таком порядке над целью мы находились 45 минут (заданное время было 50 минут).

Я уже запросил станцию наведения о разрешении мне идти домой, когда справа-снизу и спереди мы заметили большую группу самолетов противника, которая шла в наш район. Мы в это время находились в северном конце района прикрытия. Сразу же я опознал около 50 самолетов Ю-87. Они были еще в 15 км от линии фронта. Я сообщил по радио своей группе: «впереди справа-снизу большая группа самолетов противника. Моей четверке встать в „пеленг“ и плотнее сомкнуться. Клубову прикрыть меня сверху».

Одновременно станция наведения сообщила о появлении бомбардировщиков противника. После этого я с большим снижением пошел на сближение с немцами. Первую атаку решил произвести в лоб.

Завязался ожесточенный воздушный бой. 8 шестерок Ю-87 шли плотным строем в колонне. Прикрывали их 8 истребителей, которых я на сближении и в момент атаки не заметил.

4 Ме-109 были в группе непосредственного прикрытия и 4 Ме-109 — в ударной группе, при этом немного отставшие.

Расчет первой атаки в лоб строился на двух основных преимуществах: во-первых — внезапность. Атака производилась со стороны ослепительно светящего солнца и далеко на их территории, чего немцы не могли ожидать.

Во-вторых — большая скорость порядка 600-640 км/час, приобретенная за счет снижения с 5000 м до 2000 м.

На таких больших встречных скоростях истребители непосредственного прикрытия не могли помешать нашей атаке при любых условиях.

Первая атака проходила так: моя четверка встала в плотный «пеленг», т. е. интервал между парами до 20 м и дистанция до 50 без превышения, а в паре интервал между самолетами 1015 м и дистанция до 20 м с превышением 23 м.

При снижении мною неточно были учтены встречные скорости со своим углом снижения, поэтому рассчитанный прицельный удар по головной ведущей паре я нанести не мог. Удалось лишь только пропустить через нашу трассу противника (огонь открывал примерно на 400—600 м). Тогда я весь прицельный огонь перенес на ведущего второй шестерки, который сразу же загорелся. Я, не прекращая огня, прошел через весь строй бомбардировщиков.

Почти одновременно, загорелся еще один Ю-87 в третьей или четвертой шестерке, зажженный моим ведомыми Голубевым, который, также не прекращая огня, прошел через весь строй. В результате, как я и ожидал, весь строй Ю-87 был разбит. Шестерки, в которых

было сбито по самолету, сбросив свои бомбы, начали уходить переворотами, чем и расстроили весь строй. Это был уже не строй, а вытянутая в длину «стая грачей», еще продолжавшая двигаться за своим «вожаком».

В паре с Голубевым, выйдя после атаки левым боевым разворотом, за счет большой скорости мы очутились выше строя бомбардировщиков на 600 м и моментально нагнали их ведущую пару.

В момент первой атаки вторая пара моего звена (ведущий ст. лейтенант Жердев) атаковала первую шестерку с последующим пропуском — через свой огонь всего строя Ю-87. В тот момент, когда я выходил из атаки, Жердев заметил, что мою пару пыталась атаковать пара Ме-109, которая шла сзади-слева с небольшим превышением. Ст. лейтенант Жердев перенес свой огонь на Ме-109, атакуя его в лоб, и этим самым отбил его атаку от моей пары.

После лобовой атаки Жердев вышел левым боевым разворотом и за счет скорости очутился сзади-сверху Ме-109 в очень удобном положении для атаки. Тогда Ме-109 стали разворачиваться на него с набором высоты. Жердев произвел атаку по Ме-109 на развороте. Оба Ме-109 полупереворотом ушли из-под атаки. Затем Жердев вторично развернулся левым боевым разворотом и опять был выше Ме-109. Когда Ме-109 снова стали разворачиваться на него, он на развороте с дистанции 100 м сбил ведущего. Ведомый сделал переворот и на бреющем полете вышел из боя совсем.

Произведя вторую атаку по ведущему всей колонны Ю-87, за которым все еще двигался разрозненный строй самолетов, пытавшихся образовать «пеленг» для пикирования, я заметил, что пара Ме-109, шедшая впереди строя, стремилась атаковать мою пару слева-сбоку, имея незначительное превышение надо мной. Но было поздно. Я успел произвести атаку, и ведущий головной пары взорвался в воздухе на своих бомбах так, что даже мой самолет подбросило.

Длинную атаку я произвел немного сзади-сверху под ракурсом 2/4 с дистанции 150 м, находясь все время вне зоны обстрела стрелка. Мой ведомый Голубев резким левым разворотом отбил атаку пары Ме-109. Сбив второго Ю-87, я развернулся и пристроился к Голубеву. Пара Ме-109, атакованная Голубевым, переворотами вышла из боя.

Как только взорвался ведущий всей колонны Ю-87, остальные, не дойдя до линии фронта примерно с километр или чуть меньше, стали беспорядочно

пикировать в свою сторону, поспешно сбрасывать бомбы на свои же войска, а затем также в беспорядке уходить на бреющем полете на свою территорию.

Я атаковал в момент ввода в пикирование еще один Ю-87 и с дистанции 50 м дал очередь. Этот третий самолет Ю-87 моментально загорелся и упал в 3 км западнее Нейнассау. Вторая пара моего звена, сбив Ме-109, атаковала выходящего из пикирования на бреющем полете Ю-87 и сбила его.

Группа прикрытия (ведущий Клубов) во время всего боя оставалась сверху. Не видя истребителей прикрытия, она начала снижаться ко мне на помощь, но в это время подошла выше наших самолетов отставшая четверка Ме-109. Завязался тяжелый бой, так как начался при невыгодных условиях для звена Клубова.

Несмотря на это, Клубов не допустил сверху ни одного истребителя, чем обеспечил мне свободу действий.

Так как горючее нас было на исходе, преследовать бомбардировщиков было невозможно. Мы вынуждены были прекратить преследование и возвращаться на свой аэродром.

Клубову с трудом удалось оторваться от 4 Ме-109, я же не мог к нему подняться (не было горючего) и приказал ему выходить из боя пикированием под прикрытием зенитного огня батареи, расположенной в районе Большого Токмака. После чего, собравшись вместе в районе огня ЗА (Большой Токмак), пошли домой. По пути молодой летчик Думанин из-за недостатка горючего благополучно произвел вынужденную посадку на колеса в поле.

КРАТКИЕ ВЫВОДЫ

1. В результате воздушного боя нами было сбито 5 Ю-87 и один Ме-109. Бомбардировщики не были допущены к нашим наземным войскам, они сбросили бомбы на свою территорию. Своих потерь не было. Наши самолеты не имели даже пробоин, если не считать застрявшего осколка от взорвавшегося Ю-87 в правой плоскости моего самолета. Трудно предсказать результат боя, если бы наличие горючего в баках позволило нам преследовать противника.

2. Правильное построение боевого порядка при патрулировании, с учетом метеорологических условий, позволило своевременно обнаружить противника, построить группу в сомкнутый «пеленг» для производства лобовой атаки. Плотный строй боевого «пеленга» дает максимально концентрированный огонь всей группы на одну цель.

3. Стремительная лобовая атака хорошо отвечала замыслу решения: «разбить строй бомбардировщиков, нанести максимальный урон им до того, как вступят в бой истребители прикрытия, заставить бомбардировщиков сбросить бомбы на своей территории».

4. Не сумев достигнуть прицельного огня по ведущему всей группы Ю-87 и сбить его в лобовой атаке, мы не отказались от принятого мною решения, но лишь с еще большей настойчивостью и последовательностью стали проводить последующие атаки, пока не достигли намеченной цели.

5. Описанный выше воздушный бой может служить примером подлинно группового боя, когда усилия всей группы подчинены единой воле командира и направлены на выполнение его решения при безупречном взаимодействии пар в звеньях и звеньев между собой. Например, Жердев принял единственно верное решение — прекратить атаку по Ю-87, чтобы отбить атаку Ме-109, которые пытались атаковать мою пару. Капитан Клубов, несмотря на тяжелые условия боя с Ме-109, сумел сковать их действия, обеспечив успешность моих действий.

6. Точные, стремительные, дерзкие, инициативные и согласованные действия пар и звеньев — следствие организованности и дисциплины всех летчиков, участников боя. Это достигалось хорошей наземной подготовкой к боевому вылету. Каждый знал четко свое место и задачу в бою.

7. Пара или звено истребителей, хорошо прикрытые от истребителей противника, могут успешно вести бой с большой группой бомбардировщиков типа Ю-87. Этот вывод подтвердился в воздушном бою над Перекопом 1 ноября 1943 г., когда мое звено встретилось с 30 Ю-87, шедшими под прикрытием 2 Ме-109. Хорошо прикрытые парой Жердева, мы с Голубевым сбили 4 Ю-87. «Юнкерсы» сбросили свои бомбы поспешно и не прицельно. Мы не допустили их штурмовать наши войска.

РЕЧКАЛОВ ГРИГОРИЙ АНДРЕЕВИЧ

Этот блистательный воздушный боец отличался весьма противоречивым и неровным характером. Являя образец мужества, решимости и дисциплины в одном вылете, в следующем он мог отвлечься от выполнения главной задачи и столь же решительно начать преследование случайного противника. Его боевая судьба переплелась с судьбой А. Покрышкина: он летал с ним в группе, сменял его на должности комэска, затем на должности командира полка. Сам Александр Иванович лучшими качествами Речкалова считал прямоту и откровенность.

Начало войны спасло Речкалова от списания с летной работы: врачи нашли у него слабую степень дальтонизма, но командир полка проигнорировал их губительное для пилота заключение.

Свои первые боевые вылеты на штурмовку войск противника Речкалов сделал на И-153

— биплане с синим хвостовым номером 13. На нем же он одержал свою первую победу, залпом эрзсов сбив одного из атакующих его Ме-109.

Только летом 1942 г. , освоив Як-1 и еще раз побывав в госпитале — трудно выходил осколок, Речкалов всеми правдами и неправдами вернулся в свой полк — 55й истребительно-авиационный полк, получивший к тому времени гвардейское наименование 16й гвардейский истребительно-авиационный полк. Здесь, на Южном фронте, он делает около сотни боевых вылетов, доводит число побед до 6 — 4 личных и 2 в группе.

В декабре 1942 г. 16й гвардейский истребительно-авиационный полк был выведен с фронта, а личный состав полка направлен в 25-й зап для переучивания на «Аэрокобры».

...Только за первые 2 недели сражения на Кубани «боевой работы с аэродрома Поповическая» замкомандира 1-й авиаэскадрильи 16-го гвардейского истребительно-авиационного полка ст. лейтенант Речкалов лично сбил в воздушных боях 8 самолетов противника (7 Ме-109 и Ю-88) и был представлен к званию Героя Советского Союза. Всего на Кубани он одержал 19 побед, трижды уничтожив по 2 самолета в одном бою и один раз — 3. Обычно он летал ведущим пары в группе Покрышкина.

"Не было ни одного вылета, чтобы мы не вели бой. Вначале фашист действовал нахально. Выскочит группа, навалится, смотришь, то один, то другой наш самолет, загоревшись, несется к земле. Но мы быстро разгадали тактику фашистских летчиков и стали применять новые приемы:

ходить парами, а не звеньями, лучше использовать для связи и наведения радио, эшелонировать группы самолетов так называемой «этажеркой». Именно в эти дни в нашем полку родился «соколиный удар», разработанный Александром Ивановичем Покрышкиным".

На Кубани Г. Речкалов воевал на «Аэрокобрах» ПЗ9Д1, ПЗ9Д2 с бортовым номером 40.

Беспредельно храбрый лично, удалой, полный презрения к врагам, он воевал на разукрашенной «Аэрокобре», помимо стандартной окраски и элементов быстрого распознавания несшей звезды по числу сбитых врагов и грозные буквы РГА (инициалы летчика) на хвостовой части фюзеляжа.

Летом 1943 г. во главе восьмерки истребителей он с ходу на предельной скорости, сверху — в лоб, атаковал большую группу Ю-87 и лично сбил 3 из них. Его группа сбила тогда 5 Ю-87 и Ме-109.

Осенью 1943 г. , во время знаменитой «охоты над морем», открытой Покрышкиным, Речкалову удалось сбить 3 самолета — 2 Ю52 и летающую лодку «Савойя».

Он с удовольствием летал на «охоту», любил забираться на большую, около 6 тысяч метров, высоту и, пользуясь своим исключительно острым зрением, стремительно атаковать выбранную жертву. На задания ас летал с разными летчиками. Среди них были А. Труд, Г. Голубев, В. Жердев.

1 июля 1944 г. гвардии капитан Речкалов награжден второй Золотой Звездой за 415 боевых вылетов, 112 воздушных боев, 48 личных и 6 групповых побед. Свой последний дубль он сделал под Яссами, сбив в короткой и решительной атаке 2 Ю-87.

После назначения Покрышкина замкомандира полка Речкалов становится командиром первой авиаэскадрильи, а когда Покрышкин стал командиром дивизии, он назначен командиром 16-го гвардейского истребительно-авиационного полка. Однако должность эта была фатально невезучей. После гибели И. Олефиренко из-за халатности механика Речкалов был снят с должности комполка, и туда назначен Б. Глинка. Однако через несколько дней тот был серьезно ранен в воздушном бою, и врио комполка вновь стал Речкалов. И опять его сменил в этой должности другой — И. Бабак.

Речкалов к тому времени был назначен инспектором по технике пилотирования 9-й гиад.

В этой должности гвардии майор Речкалов и закончил войну. Григорий Речкалов родился 9 февраля 1920 г. в деревне Худяково Ирбитского уезда Пермской губернии. Он окончил 6 классов и в 1938 г. был принят в Пермскую военную авиационную школу. Ту

самую, что за 5 лет до прихода туда Речкалова окончил его будущий командир Покрышкин. Правда, тогда школа выпускала лишь авиатехников. Став в 1939 г. военным летчиком, Речкалов проходил службу в частях ВВС РККА Одесского ВО.

В сражениях Великой Отечественной участвовал с первого дня. Воевал на Южном, СевероКавказском, 1-м, 2-м и 4-м Украинских фронтах. Провел более 450 боевых вылетов, 122 воздушных боя, в которых сбил 56 самолетов противника лично и 6 в группе. Наверное, ни у одного другого советского аса наличном счету нет такого разнообразия типов официально сбитых самолетов, как у Речкалова. Здесь и бомбардировщики Хе-111 и Ю-88, и самолеты штурмовой авиации Ю-87 и Хш-129, и разведчики Хш-126 и ФВ-189, и истребители Ме-110, Ме-109, ФВ-190, и транспортники Ю-52, и относительно редкие трофеи — «Савойя» и ПЗЛ-24.

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 24.05.43, 1.07.44). Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

После войны, в 1951 г., он окончил Военно-Воздушную академию. В 1959 г. 39-летний генерал-майор авиации Речкалов был уволен в запас. Жил и работал в Москве. Написал книги: «В гостях у молодости» (М., 1968), «Дымное небо войны» (Свердловск, 1968), «В небе Молдавии» (Кишинев, 1979). Умер 22 декабря 1990 г.

Герой Советского Союза майор Шипов А. П.

Руководство воздушным боем

Летом 1944 г. авиация Северного флота ведет интенсивные налеты на немецкие караваны, военно-морские базы и другие объекты противника.

Мы получили приказ: «Шестеркой самолетов Ил-2, топмачтовым бомбометанием уничтожить транспорт противника, идущий с эскортом в район Варангер-Фиорда». Шестерку Ил-2 повел капитан Катунин, группу истребителей прикрытия возглавил я. Весь летный состав совместно изучил и проработал задание. Особенно детально были отработаны: маршрут и профиль полета, место сбора после атаки, сигналы управления. Прикрытие было два к одному:

на 6 самолетов Ил-2 — 12 самолетов Як-9. Поэтому, кроме основной задачи по прикрытию, на каждую пару истребителей возлагалась обязанность — следить за одним определенным самолетом Ил-2. В случае выхода самолета Ил-2 из строя эта пара обязана была перейти в непосредственное прикрытие его.

После взлета все самолеты собрались на кругу, над своим аэродромом, и бредущим полетом пошли вдоль Кольского залива и далее в 3035 км от береговой черты. Истребители при наборе высоты летели четверками, причем в 60—70 км от цели заняли следующий боевой порядок: группа непосредственного прикрытия — первая четверка шла с самолетами Ил-2 на удалении 100—150 м с превышением 100—150 м; вторая четверка — ударная группа — сзади на 200—250 м и с превышением 400—500 м; я с резервной четверкой маневрировал позади всей группы с небольшим превышением над всеми.

За 10—15 км до цели в 600—700 м справа от нас на одной высоте внезапно показались 4 истребителя противника.

Предупредив всех по радио о появлении противника, я приказал одной паре из второй четверки отвернуть в сторону немцев и связать их боем. В это время снизу подходили еще 4 истребителя противника. Эту четверку я приказал атаковать паре, оставшейся от нашей второй четверки. Самолеты Ил-2 перешли в атаку, начав топмачтовое бомбометание. Как и следовало ожидать, сверху появилась еще шестерка истребителей противника, с которой звено резерва под моим командованием завязало бой. Одновременно я приказал первой четверке Як-9 (группа непосредственного прикрытия) идти непосредственно с самолетами

Ил-2, так как на выходе из атаки и непосредственно над кораблями были еще самолеты противника. Завязался воздушный бой 14 истребителей противника с 12 Як-9 и 6 Ил-2.

Ведя воздушный бой, я старался главным образом не упустить из виду самолеты Ил-2, чтобы в случае необходимости оказать им помощь; одновременно я стремился занять такое положение, которое обеспечивало бы мне наблюдение за ходом воздушного боя. Находясь несколько выше и видя весь ход боя, я мог оказывать помощь дерущимся. Ведущий самолетов Ил-2 сообщил мне по радио и дублировал условными ракетами выход из атаки, уход к месту сбора. Его сообщения я повторил по радио своим истребителям и приказал им оттягиваться в сторону самолетов Ил-2. Бой продолжался поблизости от них. Огнем своих пушек и пулеметов самолеты Ил-2 по возможности помогали нам. Так было достигнуто взаимодействие Ил-2 в совместном групповом бою с Як-9.

Обеспечение безопасности полета Ил-2 было нашей основной задачей я в процессе всего боя напоминал своим истребителям о том, чтобы они не теряли самолеты Ил-2 из виду и не увлекались боем.

В этом вылете был потоплен один транспорт и сбито 3 самолета противника. Мы вернулись без потерь.

Таким образом, моральное превосходство наших летчиков, хорошая проработка задания на земле и непосредственная договоренность между летчиками Ил-2 и летчиками Як-9 при правильном руководстве и распределении сил в воздушном бою обеспечили успех.

ШИПОВ АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ

Родился 8.02.1916 в городе Москве в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1940 г. В 1935 г. окончил Московский техникум точной механики.

В ВМФ с 1935 г. Окончил в 1937 г. Ейское военно-морское авиационное училище.

В боях Великой Отечественной войны с июня 1943г.

Штурман 20го истребительного авиационного полка (14я смешанная авиационная дивизия, ВВС Северного флота) капитан Шипов к октябрю 1944 г. совершил 68 боевых вылетов, в 21 воздушном бою сбил 11 вражеских самолетов и 1 повредил.

Звание Героя Советского Союза присвоено 5.11.44.

После войны продолжал службу в ВМФ. В 1959 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1964 г. генералмайор авиации Шипов — в запасе. Жил в Москве. Работал в научно-исследовательской организации.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Умер 1 июня 1971 года.

Герой Советского Союза капитан Бурматов В.А.

Бой с истребителями противника над караваном в море

Характерным воздушным боем наших истребителей был бой при сопровождении торпедоносцев, проведенный в августе 1943 г. в районе Сульте-Фиорд на Северном театре, при ударе по конвою кораблей противника.

В вылете участвовало 6 торпедоносцев типа «Бостон А20Ж» под прикрытием 8 истребителей «Аэрокобра».

Противник для отражения налета поднял со своих близлежащих аэродромов до 12 одноместных истребителей Ме-109 и ФВ-190. Одновременно над конвоем постоянно несли патруль в воздухе 4 Ме-110 и 2 Ме-109.

Необходимо отметить в этом полете и воздушном бою перемену тактики нашими

истребителями прикрытия. В предыдущих вылетах группа истребителей непосредственного прикрытия и ударная группа находились на близком расстоянии друг от друга (во избежание обнаружения и распознавания групп радиолокационными средствами) и зачастую шли так до самой цели. Только за 34 км до цели ударная группа набирала высоту 300400 м над группой непосредственного прикрытия.

Такой боевой порядок (незначительно эшелонированный по высоте) давал возможность противнику атаковать на максимальных скоростях наших торпедоносцев с задней полусферы с превышением на 8001000 м, проскакивая заслон истребителей прикрытия с последующим уходом боевым разворотом вверх, ожидал повторной атаки.

Таким образом, вследствие нахождения истребителей прикрытия на малой высоте и близком расстоянии от торпедоносцев отразить атаки противника не было возможности.

На этот раз группа шла в следующем боевом порядке: 1. торпедоносцы, 2. непосредственное прикрытия (на флангах и выше), 3. ударная группа (выше всех и несколько сзади).

Ведущим группы непосредственного прикрытия был капитан Калашников, ударную группу возглавил я.

При подходе к цели за 1012 км я со своей группой выбрал исходное положение для отражения атак истребителей противника. А именно: я набрал высоту (порядка 1000 м), чтобы иметь возможность за счет пикирования развить максимальную скорость.

Приближаясь к району конвоя, мы заметили 4 Ме-109, которые по своему обычному методу стали подходить к нашей группе с задней полусферы слева, с набором высоты. Зайдя сзади, Ме-109 перешли в атаку на торпедоносцев, стремясь проскочить истребителей прикрытия.

Моя группа, имея все преимущества, не пошла сразу на отражение атаки Ме-109. Оценив обстановку и выждав момент, когда истребители противника поровнялись с моей группой, я, набрав скорость, перешел в атаку с пикирования. Атака четверки под ракурсом 0/4 дала хорошие результаты, и этот прием оправдал свое применение и в последующих вылетах.

В результате нашей атаки были сбиты 2 Ме-109, а оставшиеся два вышли из боя бреющим полетом в сторону своего берега.

Я со своей группой, набрав высоту, в строю «фронт» отразил еще одну атаку четверки Ме-110, шедших в лоб группе торпедоносцев. После нашей атаки Ме-110 ушли по одному в сторону берега.

Таким образом был расчищен путь для атаки по кораблям противника. Торпедоносцы немедленно произвели атаку, в результате которой был потоплен один танкер и один танкер поврежден.

Группа непосредственного прикрытия во время атаки 4 Ме-109 по торпедоносцам строила прикрытия по принципу отсечения прорвавшегося противника.

Тщательно проанализировав бой, я пришел к выводу, что взаимодействие всех групп, участвующих в ударе по караванам в море, их полная согласованность (особенно пар, экипажей) дают хорошие результаты с малыми своими потерями.

Необходимо также отметить в заключение, что воздушный бой на малых высотах над морем требует от летного состава исключительного боевого мастерства, быстроты решения той или иной задачи по отражению истребителей противника, особенно в момент боевого курса торпедоносцев перед сбрасыванием торпед, от чего в значительной мере зависит успех удара.

БУРМАТОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ

Выдающийся летчик-североморец, сбивший одного из лучших асов противника из сражавшихся на севере — Ханса Хейнриха Дебриха.

Владимир Александрович — уроженец исконно русских мест — славного города Коврова во Владимирской области, города русских оружейников.

Он родился здесь 15 июля 1921 года, в рабочей семье. Окончил среднюю школу и устроился на оружейный завод сменным диспетчером.

В 1940 году был призван на флот. Желание стать летчиком превозмогло тяготы службы, и в 1942 г. он окончил Саранскую летную школу.

Воевал в составе 255го истребительного авиационного полка (5яминноторпедная авиационная дивизия, ВВС Северного флота). Сухие строки наградных документов говорят нам, что он «обеспечил 57 атак торпедоносцев на конвои противника, в результате которых было потоплено 8 и повреждено 6 кораблей».

Свою первую победу в воздушном бою он одержал на ЛаГГ-3, в трех атаках сбив бомбардировщик Ю-88 на подступах к Мурманску. Осенью 1942 г. полк был перевооружен на «Киттихауки». 16 июля 1943 года он провел свой очередной результативный бой, сбив Me-109 в районе Петсамо. «Мессер» пилотировал фельдфебель Ханс Дебрих, получивший в этом бою тяжелое ранение и приводившийся в Петсамо-фьорде, где его подобрал спасательный катер. Дебрих был награжден Рыцарским крестом, но в боях ему больше участвовать не довелось.

Штурман 255го иап старший лейтенант Бурматов до весны 1944 года совершил 191 боевой вылет, в 43 воздушных боях лично сбил 12 ив группе 1 самолет противника. о

В 1945 году окончил высшие офицерские курсы ВВС ВМФ. В 1952 году окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных боевых машинах. Был командиром полка. В 1957 году полковник Бурматов ушел в запас. Работал инженером-технологом на заводе имени Дегтярева в Коврове. Умер 27 октября 1986 года. Герой Советского Союза В.А. Бурматов (Указ от 31 мая 1944 года) награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Бюст Героя установлен на территории Музея авиации Северного флота.

Герой Советского Союза гвардии капитан Кулиев А. Г.

Наведение истребителей на цели в воздухе

Город Вильнюс окутан густым черным дымом. Наши войска ведут бои за город.

Немецкая авиация то и дело появлялась там или тут, пытаясь нанести удар по нашему переднему краю.

10 июля 1944 г. мое звено, в которое входили я, гвардии старший лейтенант Кобяков, гвардии лейтенант Бычков и гвардии лейтенант Лен, было по тревоге поднято в воздух по вызову командира корпуса, находившегося на станции наведения.

Набрав высоту над аэродромом, я получил по радио приказ: «как можно быстрее идти в район города Вильнюс». Погода была безоблачная. Взяв курс на г. Вильнюс, я прибавил обороты мотору и начал набирать высоту. Мои ведомые следовали за мной; но тут я увидел, что у Кобякова не убралось шасси. Я передал по радио: «Кобякову вернуться на свой аэродром» и в составе трех Як-9 продолжал полет к цели на высоте 2000 м.

Подходя к городу Вильнюс, я заметил восьмерку немецких истребителей ФВ-190, которая ходила над городом двумя четверками, эшелонирование по высоте. Нижняя четверка была со мной почти на одной высоте, а верхняя — на 300—400 м выше.

Численное превосходство немцев требовало от нас внезапной атаки и товарищеской взаимопомощи в бою. Мои ведомые имели большой боевой опыт, и я полагался на них.

Я решил атаковать противника со стороны солнца сверху и, набрав высоту на 400500 м выше верхней четверки противника, с полупереворота пикированием перешел в атаку. Ведущий верхней четверки противника, заметив наше приближение, начал резко

разворачиваться в нашу сторону. Но было поздно. На развороте, поставив всю площадь своего самолета в мой прицел, противник оказался хорошей мишенью. Одна очередь из 37мм пушки — и ФВ-190 рассыпался в воздухе.

После атаки я стал уходить в сторону солнца левым боевым разворотом; посмотрев вниз, я заметил, что ФВ-190 упорно заходит в хвост Бычкову. С полупереворота я пошел выручать своего товарища, но ФВ-190, заметив мое приближение, резким переворотом ушел вниз. Я не стал преследовать его, чтобы не потерять преимущества в высоте. В это время лейтенант Лен поджег один ФВ-190, который с хвостом черного дыма устремился вниз.

Со всех сторон видны были немецкие истребители. Посмотрев назад, я заметил, что один ФВ-190 пикирует на меня. Одновременно со станции наведения передают: «Кулиев, прекращай бой с истребителями: с юго-запада идут „Юнкерсы“. Атакуйте их!»

Я оказался в невыгодном положении. Мне нужно было выйти из-под удара, быстро собрать группу и принять соответствующее решение. Но думать некогда, когда враг сидит на хвосте. Резким разворотом и крутой спиралью стараюсь выйти из-под удара. ФВ-190 стал преследовать меня. Во время спирали я заметил, как девятка «Юнкерсов» плавно разворачивается на город Вильнюс.

Второй раз по радио получаю приказание немедленно атаковать бомбардировщиков. Тогда я из спирали стал пикировать прямо на бомбардировщиков, несмотря на то что сзади мне грозила опасность. Если преследующий меня ФВ-190 раньше не мог вести по мне прицельный огонь, то сейчас эта возможность у него была. Но он почему-то не стрелял. Наверное, боялся попасть в своих бомбардировщиков, так как, пикируя, я приближался к ним. Несмотря на бешеный огонь стрелков, приближаюсь к самому правому «Юнкерсу» и сверху сзади-слева под ракурсом 1/4 даю очередь из 37мм пушки. Вплотную проскочив мимо группы «Юнкерсов», резко вывожу самолет из пикирования и иду на «горку». Смотрю; внизу большой черный дым и пламя от взрыва «Юнкерса» (по всей вероятности, он взорвался на своих бомбах). Преследующий меня ФВ-190 был сбит лейтенантом Бычковым в момент вывода из пикирования.

«Юнкерсы», заметив нас и что один самолет из их группы взорвался, сбросили бомбы на пустое поле, а некоторые прямо на свои войска и на бреющем полете беспорядочно ушли на запад. Когда я набрал высоту «горкой», летчики Бычков и Лен пристроились ко мне. В воздухе остались мы одни. Истребители противника беспорядочно ушли на свою территорию.

Таким образом, хорошее качество советских истребителей и их вооружения, высокое сознание своего воинского долга дали возможность нам в этом неравном бою сбить 4 самолета противника, не потеряв ни одного своего, и не допустить «Юнкерсов» бомбить наши войска.

КУЛИЕВ АДИЛЬ ГУСЕЙНОВИЧ

Родился 22.11.1922 в Баку, в семье крестьянина. Азербайджанец. Член КПСС с 1943 г. Окончил бакинскую школу № 14.

В Советской Армии с 1941 г. В 1942 г. окончил Сталинградское военно-авиационное училище.

На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1942 г.

Заместитель командира, штурман эскадрильи 65-го гвардейского истребительного авиационного полка (4-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 1-й гвардейский истребительный авиационный корпус, 3-я воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт) гвардии капитан Кулиев к 10.09.44 совершил 141 боевой вылет, в 38 воздушных боях сбил 15 самолетов противника.

Во время Великой Отечественной войны совершил 265 боевых вылетов на Як-7б и Як-9, провел 64 воздушных боя, лично сбил 18 самолетов противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 23.02.45.

В 1956 г. окончил Военно-Воздушную академию. Освоил реактивную технику. С 1966 г. полковник Кулиев — в запасе. Работал начальником аэропорта Баку, начальником отдела Азербайджанского потребительского общества.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Автор книг: «До встречи в Берлине». Баку, 1975; «Есть пламя!». Баку, 1985.

Герой Советского Союза гвардии майор Баклан А. Я.

Использование облачности в воздушном бою

22 февраля 1942 года на Калининском фронте мы вылетели на патрулирование с аэродрома Климове в составе звена (три самолета Як-1). Ведущим был лейтенант Алкидов, ведомым слева — лейтенант Селищев, справа — я.

В районе нашего патрулирования была сплошная облачность. Видимость достигала 1012 км. Так как в нижней кромке облаков обледенения не было, мы подошли к району прикрытия, маскируясь нижней кромкой облачности.

Патрулируя, я первый заметил большую группу бомбардировщиков, находившихся от нас на расстоянии 1012 км.

Выйдя вперед, я немедленно дал знать своему ведущему очередь из пушки и пулемета в сторону противника. Радиостанций у нас тогда на самолетах не было.

Ведущий лейтенант Алкидов понял меня и ответил покачиванием с крыла на крыло. Он принял очень смелое и правильное решение: не пошел в лобовую атаку, а отошел в сторону, прикрываясь нижней кромкой облачности, и начал строить маневр для атаки сзади-сверху.

На дальности 34 км мы убедились, что это были самолеты типа Ю-87, шедшие на высоте 800 м в количестве 18, по 3 шестерки в строю «клин», под прикрытием девятки истребителей Ме-109, которые располагались в следующем боевом порядке: одно звено (3 самолета) справа-выше, второе звено слева-выше и третье звено сзади-ниже.

Мы, прикрываясь нижней кромкой облаков, подошли к противнику вплотную незамеченными и произвели на бомбардировщиков атаку всем звеном сверху-сзади.

Достигнув внезапности при сближении с противником, мы в первой атаке применили подвешенные на каждом самолете «РС» и произвели залп по всей группе бомбардировщиков.

Я атаковал справа идущую шестерку Ю-87, лейтенант Алкидов — ведущую, а лейтенант Селищев — шестерку Ю-87, идущую слева.

На дистанции 600 м я выпустил снаряды «РС», разрывы которых наблюдал в гуще самолетов противника. Затем, сблизившись на дистанцию 200 м, произвел атаку и открыл огонь из пушки и пулеметов по крайнему справа Ю-87, который загорелся и упал.

На дистанции 50 м я прекратил огонь и отвалил вверх, к кромке облаков. Истребители прикрытия обнаружили нас и вступили с нами в бой. Мы вели воздушный бой с истребителями прикрытия, прячась на короткое время в облака. При выходе из облачности мне удачно попался впереди истребитель противника Ме-109.

Я атаковал его строго в хвост и с дистанции 100—150 м открыл огонь короткими очередями. После 5-6 очередей самолет загорелся и упал. Бой длился в течение 35-40 минут вблизи линии фронта, в 35 км на территории противника.

В результате боя было сбито 5 самолетов противника. Я сбил один бомбардировщик Ю-87 и один истребитель Ме-109. Лейтенант Алкидов — два бомбардировщика Ю-87 и лейтенант Селищев — один Ю-87.

Остальные бомбардировщики противника сбросили бомбы на головы своих солдат.

Нашему успеху способствовало умелое использование облачности в сочетании с наступательной тактикой воздушного боя.

БАКЛАН АНДРЕЙ ЯКОВЛЕВИЧ

Воевал на 10 фронтах, летал на задания с Юмашевым и Клещевым, Кожедубом и Куманичкиным, лично и в группе сбил 45 «Хейнкелей», «Юнкерсов», «мессеров» и «Фокке-Вульфов». Среди сбитых им есть даже итальянская «Саетта» Макки200, подожженная над степью под Сталинградом.

А. Баклан родился в семье бедняка, в деревне Калиновка Херсонской губернии, мальчишкой приехал в Николаев, где поступил в ФЗУ. Крепкого и спортивного, «классово близкого» парня (братья Баклана погибли в борьбе с петлюровцами) приняли в аэроклуб, который он окончил в 1936 г. и получил направление в Одесское военное летное училище. Он начал службу в 49м истребительно-авиационном полку под командованием майора Неделина. В 1939 г. полк был направлен на Карельский перешеек, где Баклан совершил 40 боевых вылетов на И-153 на штурмовку финских войск, был награжден орденом Красного Знамени.

Войну он встретил на западной границе, в кабине истребителя 23 июня чуть не погиб при бомбежке — шальная бомбочка «лягушка» угодила между его спиной и спинкой кресла. Спас парашют, хотя и весьма необычным образом. Полк потерял матчасть в первые дни войны и был выведен на переформирование. В июле на Як-1 при штурмовке аэродрома в Новгороде-Северском Баклан сбил на взлете свой первый «мессер». В августе над Бахмачам уничтожил Хш-126, выбросившийся с парашютом летчик был взят в плен. К февралю 1942 г., когда Баклан был переведен в 521-й истребительно-авиационный полк, в эскадрилью И. Клещева, на его счету было 6 побед (3 Ме-109, 2 Ю-88, Хш-126). В марте, атаковав во главе звена большую группу Ю-87, прикрытых истребителями, он в долгом маневренном бою сбил Ю-87 и Ме-109 и на высоте около 8000 метров потерял сознание. Придя в себя, сумел вывести самолет из пикирования. Эволюции были столь резки, что у него лопнули барабанные перепонки. Через несколько дней, пытаясь взлететь после вынужденной посадки, вдребезги разбил машину. Невредимый и обескураженный сидел некоторое время в кресле среди обломков самолета.

В апреле 1942 г. Баклан вместе с Клещевым, Алкидовым, Карначенком и Бобковым прибыл в Москву, где по штату 015/74 комплектовался из 32 самолетов особый 434й истребительно-авиационный полк трехэскадрильного состава.

Летчики полка отличились в боях под Сталинградом, где летом 1942 г. сбили 90 самолетов противника. В день своего 25летия Баклан сбил Ме-109, сам подвергся атаке тройки, был ранен в руку, уходил на столь малой высоте, что один из преследователей задел за землю и взорвался

В начале сентября полк пересадили на Як-7б. В первом же вылете на новой машине летчик сбил «экзота» — Макки-200.

К октябрю на его счету было 400 боевых вылетов, 13 личных и 23 групповые победы. В конце 1943 г. Баклан переводится в «маршальский», тогда еще 19-й, истребительно-авиационный полк (176-й гвардейский истребительно-авиационный полк) на должность комэска три. Здесь на Ла-5ФН он сбил 2 Ме-109, а после перевооружения на Ла-7 вновь сделал почин: 24 июня 1944 г. сбил ФВ-190. В июльских боях им было уничтожено еще 3 истребителя противника.

В начале сентября его эскадрилья, ведомая замкомполка гвардии капитаном И. Кожедубом, была направлена в Прибалтику для борьбы с неприятельскими «охотниками». За короткий период их группа сбила 12 вражеских истребителей, расчистив воздух от любителей молниеносных атак, а эфир — от победных криков «Хорридо!». В боях был потерян самолет, сбитый огнем зенитной артиллерии. Баклан невысоко оценивал тактику

немецких асов: «Охотники» отнюдь не дураки: когда им невыгодно, они боя не принимают, а просто уходят. Их собственные атаки всегда бывали скоротечными: обстреляют — и деру".

Позднее Баклан сражался на Дальнем Востоке, летал над Хинганом, прикрывая свои войска и штурмуя японские.

Гвардии майор Баклан за войну совершил более 700 боевых вылетов, сбил лично 22 и в группе 23 самолета противника.

Герой Советского Союза (Указ от 23.11.42). Награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова 3й ст., Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями.

После войны командовал полком. В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал на МиГ-15, МиГ-17.

С 1963 г. полковник Баклан в отставке. Работал в управлении связи. Жил в Пскове.

Автор книги «Небо, прошитое трассами». М.: Воениздат, 1985. Умер в 1989 г.

Герой Советского Союза подполковник Лихобабин И.Д.

Бой истребителей со штурмовиками ФВ-190

За годы Отечественной войны наш полк провел много успешных воздушных боев с истребителями противника ФВ-190, действовавшими в качестве штурмовиков.

Большинство из них падает на период 1944 — 1945 гг., когда мы входили в состав 2го Прибалтийского фронта. Наши наземные войска успешно продвигались в направлении городов Рига и Тильзит.

Немцы, как известно, не смогли создать самолет-штурмовик, поэтому широко использовали истребитель ФВ-190 в качестве штурмовика.

Эффективность штурмовых действий ФВ-190 была невысокая, однако приходилось с ними считаться. Нельзя было допустить, чтобы наши наземные войска несли потери от штурмовых действий ФВ-190 и тормозилось наше победоносное продвижение.

В апреле 1944 г. нам была поставлена задача: непосредственным патрулированием звеньев со сменой патруля через 40 минут (перекрытие 10 минут) прикрыть наземные войска в районе Бауска.

Первым на выполнение поставленной задачи вылетело звено во главе с командиром эскадрильи гв. ст. лейтенантом Горбуновым. Мое звено находилось в готовности номер 1. Спустя 20 минут после вылета звено Горбунова обнаружило 8 ФВ-190 и завязало с ними воздушный бой, о чем гв. ст. лейтенант Горбунов передал по радио на КП командира полка. На помощь звену Горбунова (по сигналу с КП) вылетело мое звено.

При подходе к линии фронта я связался по радио со станцией наведения и звеном Горбунова. Горбунов сообщил, что успешно закончил воздушный бой и возвращается на свой аэродром. Я пошел в район патрулирования.

Вскоре я заметил впереди и ниже себя, примерно на высоте 2000 м, две группы ФВ-190, идущих навстречу моему звену. Группы шли с превышением одна над другой. Боевой порядок первой группы, состоящей из 16 ФВ-190, был плотно сомкнутый правый «пеленг» звеньев. Боевой порядок верхней группы, состоящей из 6 ФВ-190, представлял разомкнутый фронт. По боевым порядкам истребителей противника нетрудно было догадаться, что нижняя группа представляет собой ударную группу штурмовиков, а верхняя — ее прикрытие.

Истребители прикрытия, углубившись на нашу территорию, стали делать левый разворот, причем группа прикрытия опустилась на высоту ударной группы и сделала разворот позже, оторвавшись от основной группы.

Мы находились на солнечной стороне выше противника. Видимо, не замечая нас, вся группа ФВ-190 развернулась влево, и мы оказались сзади нее.

Оценив обстановку, я приказал паре гв. капитана Кузнецова связать боем группу прикрытия, сам же парой с летчиком гв. лейтенантом Князевым пошел в атаку на ударную группу.

Паре Кузнецова легко удалось выполнить мой приказ, причем с первой же атаки был сбит один ФВ-190.

Атака моей пары совпала с моментом, когда ударная группа ФВ-190 растянулась попарно, снижаясь для атаки.

Высота, скорость и солнце дали возможность подойти вплотную к самолетам противника с задней полусферы и расстреливать их в упор. Наша пара зажгла один за другим 3 ФВ-190. Но после третьего сбитого самолета противник заметил нас и резким разворотом стал в левый круг, сбрасывая бомбы куда попало. Я, используя преимущество в высоте и скорости, продолжал атаковать задние самолеты. Вскоре образовался замкнутый левый круг. Замыкающей была моя пара.

Немцы старались сделать вираж как можно круче. Один — с целью зайти в хвост моей паре, другие — чтобы уйти из-под удара. Сделав шесть кругов, немцы потеряли высоту до 400 м.

Я же со своим ведомым, когда замечал, что ФВ-190 заходят мне в хвост, выскакивал вверх и снова продолжал атаковать противника. На одном из виражей один ФВ-190 сорвался в штопор и врезался в землю, три ФВ-190 перешли на бреющий полет и ушли на свою территорию. Оставшиеся ФВ-190 активизировались и стали переходить от обороны к нападению.

Во время боя я заметил в стороне и выше себя еще две группы ФВ-190, которые шли в нашем направлении. Но, как только эти две группы приблизились к нам, их внезапно атаковали сверху звенья ст. лейтенанта Зибарова и гв. ст. лейтенанта Мешкова, которые пришли на помощь моему звену. Внезапно атакованные подошедшими в район боя нашими истребителями, ФВ-190 частично спикировали. Образовался общий бой в три яруса. В результате удачного маневра мне и моему напарнику гв. лейтенанту Князеву удалось зайти в хвост двум ФВ-190 и сбить их.

Однако моя пара уже находилась в невыгодных условиях. Вновь подошедшие истребители то и дело атаковали меня сверху. Предупредив по радио ведущих, мы перешли на набор высоты. Когда превышение над противником было достигнуто, мы снова вступили в бой.

В это время наземная радиостанция сообщила о приближении в нашем направлении еще 12 ФВ-190. Я приказал звену Мешкова, находившемуся в верхнем ярусе, набрать высоту и быть готовым для отражения атаки. Однако этой группе не удалось подойти к нам, так как она была своевременно атакована группой командира полка, вышедшей для наращивания боя.

Понеся большие потери и не имея возможности выполнить своей задачи (в результате нашего активного противодействия), истребители противника парами и по одному стали выходить из боя.

Бой длился в течение двадцати минут. Со стороны противника в этом бою участвовало до 60 ФВ-190, с нашей стороны 22 самолета «Аэрокобра».

В результате воздушного боя нами было сбито 16 ФВ-190 без единой потери с нашей стороны. Моя пара сбила 5 ФВ-190, лично я сбил три.

Нашей победе способствовали: близость базирования к линии фронта; отличная система оповещения и радионаведения, а также отличная радиосвязь между самолетами; активное ведение боя, навязывание противнику своей воли; слетанность пар, звеньев и отличная техника пилотирования; грамотный выбор тактических приемов ведущими и четкое взаимодействие звеньев, пар; упорство в достижении цели; четкая организация наращивания сил в бою.

ЛИХОБАБИН ИВАН ДМИТРИЕВИЧ

Родился 27 января 1916 г. в селе Ширяево Воронежской губернии. Окончил 7 классов, экстерном окончил рабфак и поступил в техникум советской торговли, одновременно занимаясь в аэроклубе. В 1940 г. окончил летное училище. На фронте Лихобабин с ноября 1941 г. Более года сражался в составе 402-го истребительно-авиационного полка, сформированного главным образом из летчиков-испытателей. В конце 1942 г., при выводе 402-го истребительно-авиационного полка с фронта на доукомплектование, был переведен в 485-й истребительно-авиационный полк. Капитан Лихобабин отличался точным, выверенным пилотированием и исключительной отвагой. Однажды, во время «визита» трех немецких истребителей, он взлетел, несмотря на риск быть расстрелянным на разбеге, с ходу атаковал противника, сбил одного и сразу же, выполнив "полубочку», подбил второго. Третий «охотник» на форсаже, с пикированием ретировался. К концу войны, зам. командира 72-го гвардейского истребительно-авиационного полка (5-я гиад, 11-й иак, ЗВА) гвардии майор Лихобабин совершил 321 боевой вылет, провел 60 воздушных боев, где лично сбил 30 и в группе 9 самолетов противника. Он сражался на Северо-Западном, 1-м и 2-м Прибалтийских, 2-м и 3-м Белорусских фронтах. Воевал на МиГ-3 в 402-м истребительно-авиационном полку, некоторое время в 1942 г. на «Харрикейнах», позднее на Яках. Среди сбитых им самолетов Ю-88, Хе-111, Ме-110, ФВ-189, Ме-109, ФВ-190.

Мощный физически и опытный, он легко держал большие перегрузки и был неутомим в боевых вылетах. Иногда делал по 5 вылетов в день.

Герой Советского Союза (Указ от 26.10.44). Награжден орденом Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями, иностранным орденом.

После войны Лихобабин окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных истребителях до 1961 г. В 1962 г. вышел в отставку в звании полковника. Жил и работал в подмосковном городе Одинцово. Умер 26 апреля 1994 г.

Герой Советского Союза майор Колдунов А. И.

Сопровождение транспортных самолетов

После освобождения Кривого Рога наши войска продвигались в направлении Одессы. Весенняя распутица и бездорожье сильно препятствовали продвижению наземных войск и обеспечению их боеприпасами и продовольствием. Конники генерала Плиева совершали глубокие рейды в тылы врага, нанося противнику большие потери и сея панику в его рядах. Для обеспечения наших конников боеприпасами и продовольствием авиационное командование снаряжало транспортные самолеты, с которых выбрасывалось все необходимое на парашютах.

Противник усилил и увеличил число патрулирующих групп и «охотников» с целью сорвать подброску боеприпасов. С нашей стороны также были увеличены группы истребителей прикрытия транспортных самолетов. Увеличению групп сопровождения мешали два условия: плохая погода и непригодность аэродромов. В один из таких вылетов мне была поставлена задача сопровождать до цели (район ее восточное ст. Раздельная) и обратно группу в составе четырех транспортных самолетов Ли-2. Накрытие этой группы было выделено 4 Як-1 и 2 Як-9т. Самолеты Ли-2 должны были прийти на наш аэродром (г. Вознесенск), взятькрытие и идти к цели. На аэродроме в это время базировалось шесть авиационных полков, и батальон аэродромного обслуживания не успевал своевременно доставлять «сжатый воздух» и бензин для заправки прибывших с задания самолетов.

К моменту появления транспортных самолетов из моей группы сопровождения было заряжено и готово к боевому вылету только три самолета из шести. Самолеты Ли-2, пройдя

аэродром и не сделав круга, сразу легли на курс. Мне пришлось взлетать на сопровождение тройкой вместо шестерки. В группе со мной взлетели мой заместитель ст. лейтенант Иванов и его ведомый ст. лейтенант Пациба. Пройдя половину пути, ведомый ст. лейтенант Пациба из-за плохой работы мотора вернулся на свой аэродром. Таким образом, остальной путь нам пришлось сопровождать парой.

Самолеты Ли-2 должны были зайти на цель с левым разворотом и за два захода сбросить груз. Подходя к цели, я заметил группу самолетов противника в составе 18 Ю-87 под прикрытием 6 Ме-109, которая штурмовала наши войска в том месте, где мы должны были сбрасывать груз.

Экипажи самолетов Ли-2, видя серьезную опасность, грозившую им, все же решили сбросить груз.

Я со своим заместителем (который стал моим ведомым) занял место с правой внешней стороны по отношению круга самолетов Ли-2 с превышением на 400 м. Ю-87 ходили с левым кругом правее и впереди нас. Они заметили приближение нашей группы и, прекратив штурмовку наземных войск, атаковали самолеты Ли-2 в лоб. Я со своим напарником на самолетах Як-9т стал отбивать лобовые атаки Ю-87. Последние, не выдержав нашего лобового огня, вышли для повторной атаки. В результате лобовой атаки мною был сбит один Ю-87. В бой вступила четверка Ме-109, которая своими атаками хотела связать нас и тем самым дать возможность Ю-87 безнаказанно атаковать самолеты Ли-2. Но связать нас воздушным боем и оттянуть от группы самолетов Ли-2 истребителям противника не удалось. Мы оставались с самолетами Ли-2 и продолжали отбивать яростные, но безуспешные атаки Ю-87 и Ме-109, которые производились теперь с разных направлений.

Из-за частых и резких маневров мы с напарником не смогли удерживаться парой и заняли места с противоположных сторон группы самолетов Ли-2, продолжая маневром «ножницы» выходить из-под атак противника, одновременно не давая возможности ему атаковать нас с хвоста и производить атаки с задней полусферы по самолетам Ли-2.

Противник, озлобленный своей неудачей при явном превосходстве сил, бросался в новые атаки.

В то время когда самолеты Ли-2 сбросили груз и легли на обратный курс, стрелками с самолетов Ю-87 был сбит мой напарник. Я, оставшись один, продолжал отбивать атаки. В один момент (когда 2 самолета Ю-87 устремились на крайний самолет Ли-2) они, выпустив меня из виду, дали мне возможность спокойно подойти к заднему Ю-87. Я с короткой дистанции сзади-снизу под ракурсом 1/4 сбил Ю-87 (второй по счету), затем устремился за другим Ю-87, заходившим для атаки самолета Ли-2. Этот Ю-87 должен был открыть огонь по самолету Ли-2, но летчик, видимо, заметил мое быстрое приближение и резко отвернул вправо. В это время идущий слева Ю-87 с дистанции 200-250 м атаковал меня. Два снаряда попали в левую плоскость моего самолета и отбили элерон. Мой самолет с большим левым креном пошел к земле. С большим усилием удалось вывести машину из этого положения, и я снова подошел к своей группе самолетов Ли-2. Самолеты противника продолжали преследовать нас до ст. Раздельная, где на помощь нам пришла зенитная артиллерия, которая огнем своих пушек отогнала противника от нашей группы.

Таким образом, задание было выполнено полностью, груз был сброшен точно на цель, и самолеты Ли-2 вернулись домой без потерь. С нашей стороны в результате этого боя был потерян один Як. Противник потерял два самолета.

При выполнении этого задания наглядно была показана самоотверженность летчиков Ли-2 во имя нашей Родины.

КОЛДУНОВ АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ

Крестьянский сын из смоленской деревеньки Мошиново, он был рожден, чтобы стать маршалом, всю жизнь верил в свою судьбу и в кабине истребителя, пронесшего его между

сотен смертельных трасс, и на скользкой служебной лестнице, встречая не только поддержку и понимание товарищей, но и ревнивую зависть людей, чьим единственным даром является властолюбие. Природа щедро одарила его способностями и летчика, отменно чувствующего машину, и воздушного бойца, интуитивно оценивающего пространство и время воздушной схватки, меняющего их по своей воле, и тактика — организатора победоносных боев под Яссами и Будапештом, и стратега — Главкома ПВО и заместителя министра обороны СССР,

Колдунов рвался в небо, в стихию воздушного боя. Окончив среднюю школу и Реутовский аэроклуб, он упорно стремился в военное летное училище. Главным препятствием был возраст, но настойчивый парень написал письмо Наркому обороны К. Ворошилову. С положительным ответом последнего был принят в славную Качу... Он всегда летал чисто и азартно. Это заметили и в школе, и в 3-й запасной авиационной бригаде в Саратове, куда мл. лейтенант Колдунов был направлен инструктором. Решительный в поступках, он однажды сложил в тощий вещмешок свой солдатский скарб и устроился в транспортном самолете, летевшем на фронт. Слава классного пилотажника летела впереди него, и командование 866-го истребительно-авиационного полка, на аэродром которого приземлился Ли-2, не воспротивилось «неуставному» пополнению.

Свою первую победу Колдунов одержал в третьем боевом вылете, 21 июля 1943 г. , сбив над Северским Донцом Ю-87. Победа стоила шестнадцати пробоин на его Яке. А через несколько дней его самолет был подбит на взлете «упавшей» из облаков парой «охотников», сам он был ранен. В этой «нештатной» ситуации 19-летний летчик не растерялся: выключив двигатель, спланировал и аккуратно посадил истребитель рядом с аэродромом. Через 2 дня он вышел из госпиталя и вновь поднял свой отремонтированный Як в небо.

...Уже осенью 1943 г. , сбив в одном из боев 3 вражеских самолета: Хе-111 и 2 Ме-109, летчик довел число своих личных побед до 10, был назначен колоском, стал признанным асом в полку и в дивизии. По стечению обстоятельств 866й истребительно — авиационный полк с приходом А. Колдунова воевал исключительно эффективно. За вторую половину 1943 г. под Белгородом и Изюмом, над Днестром и в Никопольской операции летчики полка сбивали в воздушных боях 171 самолет противника, потеряв в боях и катастрофах 6 человек летного состава.

Особенно ярко ратный талант Колдунова раскрылся в боях 1944 г. Донесения о его победах внешне напоминают эпизоды героических романов или голливудских триллеров, когда не знающий поражений герой уверенно идет от победы к победе, хотя в данном случае событийная фактура имеет твердое историческое основание: официально Колдунов уничтожил почти полсотни вражеских самолетов, не потеряв ни одной своей машины... Здесь и «охотник», неосторожно «выпавший» на его Як и с переворота сбитый прямо над командным пунктом, и пара Ме-109, блокировавшая аэродром и прозевавшая возвращение хозяина, и десятки других «шмитов», «Юнкерсов» и «фок», сбитых им в Запорожье и под Одессой, над Днестром и Дунаем, в небе Болгарии и Венгрии... Весной 1944 г. ст. лейтенанту Колдунову было поручено возглавить четверку прикрытия группы транспортных самолетов Ли-2, доставлявших груз в тыл противника. Над линией фронта транспортники были атакованы двумя восьмерками «штук», не то просмотревших истребителей, не то решивших рискнуть. Неосмотрительная атака стоила немцам пяти машин, две из которых (первую — сверху в лоб, вторую — снизу-сзади) с резкого боевого разворота сбил Колдунов. ...Когда после майских праздников в 288-ю иад прибыл представитель Сопrotивления, бывший министр авиации Франции Пьер Кот, человек весьма недоверчивый, и попросил показать, как летают молодые, комдив Б. Смирнов остановил свой выбор на Колдунове.

"Перед гостем предстал худощавый высокий пилот в солдатской шинели, — вспоминал Смирнов. — В то время у нас не хватало летного обмундирования, и Колдунов, прямо скажем, не смотрелся. Рукава шинели чуть ли не по локоть, кирзовые сапоги с короткими голенищами... Колдунов взлетел. Через несколько минут он появился над командным пунктом. На высоте двадцати метров, на большой скорости он перевернул самолет «на спину», пролетел над всем аэродромом вниз головой и затем на минимально допустимой

высоте исполнил динамичный каскад фигур высшего пилотажа. Бывший министр был в восторге: «Вот это солдат! Вот это летчик!» В конце лета 1944 г. Александру Ивановичу был передан именной Як-3 с надписью: «От колхозника Богаченко Г.А.». На этой машине он воевал до последнего дня, позднее она была передана румынскому правительству по его просьбе и находилась в Бухарестском Доме пионеров.

7 ноября союзники решили сделать «подарок» и группой в 50-60 самолетов «Лайтинг» у югославского города Ниш подвергли штурмовке находящуюся на марше колонну 37-й армии. Советские войска понесли потери в живой силе и технике, был убит генерал Г. Котов... Восьмерка Колдунова была вынуждена вступить в бой с американцами, тем более что часть их самолетов пыталась блокировать аэродром и сбивала два взлетающих Яка. В первой же атаке советские летчики сбивали 3 «Лайтинга», а Колдунов, пройдя сквозь паутину трасс, сблизился с ведущим союзников на несколько метров. Толи тот разглядел наконец красные звезды, то ли его впечатлила пушечная очередь Яка, сверкнувшая над самой кабиной, то ли понял немудреный жест, каким приветствовал его советский летчик, но штурмовка была прекращена. Позднее американская сторона принесла извинения за инцидент, выразила соболезнования по поводу погибших.

8 декабря капитан Колдунов «достал» немецкого разведчика в районе Дунайских переправ. Противник, записанный как Ю-88, применил весь комплекс оборонительных средств: заградительный огонь стрелков и воздушные гранаты, маскировку в облаках и дымовую завесу, резкое пикирование и полет на предельно малой высоте.

Зимой 1944-1945 гг. Колдунов продолжил список побед в боях над Венгрией, за три месяца сбив 15 неприятельских самолетов.

В феврале 1945 г. он возглавил «группу по расчистке воздуха», куда входили капитаны Шишов и Сидоренко, Сурнев и Гурьев, лейтенант Шамонов, с 1944 г. постоянный ведомый Колдунова (совершил около 300 боевых вылетов, лично сбил 9 и в группе 4 самолета противника). Великолепная шестерка сбивала 32 самолета противника и не имела потерь.

Свои последние победы советский ас одержал западнее Вены, сбив двух «длинноносых фоккеров», — Та-152.

А. Колдунов родился 20 сентября 1923 г. в деревне Мошиново Смоленской области. Окончил 10 классов и аэроклуб, в 1943 г. — Качинскую военную авиационную школу.

С июня 1943 г. — на фронте. Комэск 3-й эскадрильи 866-го истребительно-авиационного полка (288-я иад, 17 ВА) майор Колдунов провел 412 боевых вылетов на Як-1, Як-9, Як-3, в 96 воздушных боях лично сбил 46 и в группе 1 самолет противника. Он был самым результативным летчиком, сражавшимся на Яках.

В 1952 г. он окончил Военно-Воздушную академию. Командовал авиаполком, дивизией. С 1960 г., после окончания Военной академии Генштаба, служил заместителем, а позднее — командующим ВВС Бакинского ВО. Генерал-лейтенант Колдунов летал до 1965 г. Последний освоенный им тип самолета — МиГ-21. В конце 60-х гг. Колдунов служил на Дальнем Востоке, а с 1970 г. — командовал ВВС МВО. В 1975 г. генерал-полковник Колдунов был назначен первым замом, а в 1978 г. — Главкомом войск ПВО, заместителем министра обороны СССР. В 1984 г. ему было присвоено звание Главного маршала авиации.

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 2.08.44, 23.02.48). Награжден тремя орденами Ленина, шестью орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденами Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями, иностранными орденами.

В 1987 г. после посадки на Васильевском спуске печально известного любителя острых ощущений Руста снят со своего поста.

В последние годы тяжело болел и умер 7 июня 1992 г.

Герой Советского Союза майор Рыжий Л. К.

Значение внезапности в воздушном бою

После разгрома немецких группировок под Орлом и Белгородом наземные части, преследуя противника, выходили на левый берег Днепра. Противник, стремясь задержать продвижение наших наземных войск, бросил свои бомбардировочные части на противодействие нашим наземным войскам.

Командир полка поставил передо мной задачу: патрулированием групп по 46 самолетов Як-9 прикрыть наземные войска в района Кезелец от налетов бомбардировщиков противника.

Собрав летный состав эскадрильи, я объяснил стоящую перед нами задачу, отметив, что главная цель — бомбардировщики; по возможности не вступать в бой с истребителями прикрытия, перехитрить их, сосредоточив все свои силы на уничтожении бомбардировщиков.

Затем разъяснил положение наземных войск, своих и противника; проверил знание летным составом расположения станций наведения и правил радиобмена с ними. В конце постановки задачи объявил состав групп, время вылета каждой группы и порядок смены патрулей, предоставив полную инициативу и свободу действий каждому ведущему.

Первую группу в составе 4 самолетов Як-9 повел я. Взлетев, мы набрали высоту 4000 м. Подходя к линии фронта, я связался со станциями наведения и получил предупреждение с главной станции о приближении с юго-запада противника, идущего на высоте 2000 м в прикрываемый нами район. За счет снижения я увеличил серость полета, доведя ее в процессе поиска противника почти до максимальной. Такое решение позволило мне при обнаружении противника произвести сближение в кратчайший срок, не дав ему принять контрмеры, и за счет скорости и запаса мощности мотора вертикальным маневром обеспечить себе преимущество в высоте над противником.

Заметив приближение группы немецких самолетов, я пошел на сближение. Не допустив их до переднего края на 56 км, атаковал группу Ю-88, шедшую в составе 6 самолетов под прикрытием 6 ФВ-190, всей своей четверкой сзади-снизу под ракурсом 2/4.

На большой скорости сблизился с ведущим на дистанцию 20—25 м и, положив перекрестие прицела на правый мотор Ю-88, дал очередь «в упор» из 37-мм пушки.

Правый мотор и бензобаки Ю-88 взорвались. Проскочив через пламя взрыва, я ушел вверх на запад, рассчитывая, что уцелевшие самолеты Ю-88 будут уходить туда же, где я смогу произвести повторную атаку.

Второй парой моего звена при первой атаке был сбит еще один Ю-88. После атаки все звено сохранило боевой порядок, следуя за мной.

Уцелевшие Ю-88, обескураженные внезапной атакой и потерей сразу двух самолетов, поспешно сбросив бомбы на свои же войска, отвернули под 90° к западу и стали уходить.

Сопровождающие Ю-88 истребители, обнаружив нас только после первой атаки, перешли в контратаку, но, не имея достаточной скорости, не могли перейти на вертикальный маневр, который мы применяли. Не сбавляя темпа и скорости, полупереворотом перевел группу в повторную атаку по уходящим Ю-88.

При повторной атаке сбиваем еще два Ю-88. После повторной атаки переворотом уходим на свою территорию. Истребители прикрытия пытались догнать нас, но не смогли сблизиться с нами на дистанцию действительного огня.

В результате боя нами было сбито 4 Ю-88 из 6. Оставшиеся два Ю-88, не дойдя до цели, сбросили бомбы и ушли обратно.

Используя наведение с земли, добившись внезапности и сохраняя превосходство в высоте и скорости в процессе всего боя, нам удалось разбить группу бомбардировщиков, не расплывая силы на бой с истребителями прикрытия, которые не смогли оказать нам противодействия.

РЫЖИЙ ЛЕОНИД КИРИЛЛОВИЧ

Родился 23 сентября 1921 г. в Киеве. Окончил 2 курса Никопольского агролесомелиоративного техникума и аэроклуб. В 1940 г. мл. лейтенант Рыжий был выпущен Качинской военной авиационной школой. С октября 1941 г. в составе 743-го истребительно-авиационного полка участвовал в боях. 17 мая 1942 г. был ранен в воздушном бою над Таманским полуостровом, свой поврежденный истребитель сумел посадить на тянущуюся вдоль берега тоненькую песчаную косу. К тому времени на его счету были 2 Ме-109 и Ю-88, сбитые на «Чайке». Обессилевший от потери крови, летчик «пристал» к 347-му истребительно-авиационному полку, с которым прошел войну до конца. Сразу пытался «работать» в новом полку, но ранение оказалось тяжелым, и вновь обретенные соратники направили его в госпиталь.

В полк Рыжий вернулся лишь под Новый год. Немалых трудов стоило ему найти свою часть под Тбилиси, откуда ее вскоре направили в Новосибирск, на пополнение и переучивание. Здесь он освоил Як-1, и в июле 1943 г. 347-й истребительно-авиационный полк в составе 193-й иад 13-го иак 16 ВА принял участие в Курской битве. Позднее летчики полка прикрывали войска, участвовавшие в операции "Багратион», в освобождении Гомеля и Бобруйска...

Комэск 1 капитан Рыжий отличился 9 августа 1944 г. на прикрытии переправ через Вислу. Во главе 12 Як-9 над Магнушевским плацдармом он встретил более двух десятков истребителей-бомбардировщиков ФВ-190. Приказав двум парам прикрыть атаку, он во главе ударной группы с ходу, спереди-снизу, атаковал и сбил вражеского лидера. Выполнив резкий боевой разворот, он сзади, под малым ракурсом, обстрелял и поджег еще один «Фокке-Вульф». Третью неприятельскую машину уничтожил его ведомый.

Большинство своих побед капитан Рыжий одержал на Як-9. С февраля 1945 г. он совершал боевые вылеты и на Як-3. Свою последнюю победу одержал над Берлином 28 апреля.

Он провел около 300 боевых вылетов, в 95 воздушных боях лично сбил 21 самолет противника. Среди сбитых им машин — Хе-111, 3 Ю-88, остальные — Ю-87, Ме-109, ФВ-190.

Герой Советского Союза (Указ от 505.46). Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й ст., 2 орденами Красной Звезды, медалями.

В 1951 г. он окончил Военно-Воздушную академию, в 1963 г. — экономический факультет МГУ. Летал до 1967 г. Последний освоенный тип самолетов — МиГ-21. Демобилизовался в 1973 г. в звании полковника. Преподавал в Военной академии химзащиты. Живет в Москве.

Герой Советского Союза гвардии майор Карданов К.Л.

Бой 6 ЛаГГ-3 против 70 немецких самолетов

В июне 1943 г. наш гвардейский истребительный авиационный полк базировался на аэродроме станицы Старонижне-Стеблиевской.

Перед полком была поставлена задача — прикрывать расположение наших войск в районе станицы Киевской.

Я вылетел группой в количестве 6 ЛаГГ-3 в указанный район для прикрытия наземных войск.

По маршруту до цели набрал высоту 3000 м. Подлетая к району прикрытия, установил связь с наземной станцией наведения. В это время на станции наведения находился генерал-майор авиации Дзусов. Генерал отдал по радио приказание не давать немецким

истребителям связать нас боем, так как основная задача заключалась в том, чтобы не допустить немецких бомбардировщиков до цели или в крайнем случае не давать вести прицельного бомбометания.

Чтобы на виду у немцев не кружиться шестеркой, я приказал паре ст. сержанта Резника уйти в сторону, набрать превышение в 500 м и находиться в стороне солнца, не теряя меня из поля зрения.

С остальной четверкой я ходил по большому кругу на высоте 3000 м вдоль линии фронта. Через несколько минут я заметил 6 приближавшихся точек.

Немецкие зенитчики дали залп из одной батареи в мою сторону, этим они навели на мою группу своих истребителей. Шестерка истребителей ФВ-190 шла плотным строем на большой скорости. Эту группу, как потом выяснилось, немцы выслали специально для расчистки воздуха, с задачей связать мою группу боем и дать возможность бомбардировщикам спокойно отбомбиться по расположению наших поиск.

За истребителями шли немецкие бомбардировщики численностью до 50 Ю-87 с прикрытием 14 истребителей Ме-109. Завязался воздушный бой 6 ЛаГГ-3 с 5 ФВ-190, 14 Ме-109 и 50 Ю-87.

Паре ст. сержанта Резника я приказал: «атаковать сверху». Он, имея запас высоты примерно 75—100 м, вынужден был принять лобовую атаку.

В это время генерал Дзусов по радио отдал приказание: «Не вступать в бой с истребителями, а атаковать бомбардировщиков».

Обстановка вынудила принять бой с истребителями. При первой атаке сбили одного ФВ-190, а три ФВ-190, резко развернувшись, прошли надо мной. Оставшаяся пара ФВ-190 ушла вверх и сразу же с полуранверсмана атаковала пару ст. сержанта Резника. В результате с первого захода были сбиты оба наших истребителя. Сержант Хоренко погиб, а ст. сержант Резник раненый выпрыгнул на парашюте. Пара самолетов ст. сержанта Резника была сбита потому, что после первой удачной атаки она увлеклась и, не осмотревшись, сразу кинулась на бомбардировщиков, не обращая внимания на истребителей противника. К тому же эта пара (вопреки моим указаниям) слишком далеко находилась от общей группы, которая не могла вследствие этого своевременно оказать ей помощь. Эта недисциплинированность привела к потере одного летчика и двух самолетов.

Ю-87 подлетели, к нам. Я сблизился вплотную с группой немецких бомбардировщиков и с лозунгом, переданным по радио, «За Сталина» перешел в атаку. При первой атаке мы сбили два бомбардировщика Ю-87. После этого мы вошли в строй бомбардировщиков, чем лишили немецких истребителей возможности атаковать нас, так как они боялись поразить своих бомбардировщиков.

Воспользовавшись замешательством истребителей, мы быстро парами развернулись и ушли под строй немецких бомбардировщиков, чтобы не находиться под обстрелом стрелков Ю-87. Я со своим напарником сбил одного бомбардировщика в момент выхода из пикирования, а другая пара атаковала снизу и сбита еще одного бомбардировщика. Затем вторая пара безрезультатно атаковала пару Ме-109 и развернулась для сближения со мной. Я снова парой атаковал двух Ме-109 и пошел на сближение со своей парой.

После этого мы собрались в звено, и я отдал по радио приказание не отрываться ни в коем случае друг от друга.

Немецкие истребители всячески старались разбить нас попарно и бить поодиночке, но мы держались в общей группе и вели активный оборонительный бой, так как против моей четверки было 14 Ме-109 и 5 ФВ-190.

Атакуемая мою группу попарно, немцы заставляли меня вести горизонтальный бой, что было крайне невыгодно, так как это стесняло маневр группы и свободу ее действия. Бой на горизонтальном маневре не позволяет занимать выгодное положение для последующей атаки, влечет за собой быструю усталость летного состава и, наконец, не дает возможности сблизиться с противником и вести прицельный огонь.

Несмотря на численное превосходство противника, я со своей группой сбил четыре

бомбардировщика и одного истребителя ФВ-190, потеряв два самолета и одного летчика. Учитывая, что бой велся на самолетах ЛаГГ-3, которые по своим летно-тактическим данным несколько уступали Ме-109 и ФВ-190, можно сказать, что это был тяжелый и поучительный бой.

Можно сделать следующие выводы:

1. Ни при каких условиях не следует разбивать группу, а стараться сохранять ее в заданном эшелонированном боевом порядке.

2. Ни в коем случае не терять высокого морально-боевого духа, своим примером поддерживать его у подчиненных. Дерзкие, стремительные и всесторонне продуманные действия, как правило, приносят победу.

3. Отсутствие огневой поддержки (вследствие неправильного маневра и отрыва от основной группы) ведет к расстройству группы в целом и к неорганизованному бою, приводящему к напрасным потерям.

4. При четкой организации и управлении боем возможны успешные действия истребителей в бою с численно превосходящим противником.

5. Большая группа истребителей для боя с небольшим патрулем неэффективна, так как во время боя самолеты мешают друг другу. В этом случае следует выделять для боя часть истребителей, остальной частью усилить бой путем ввода отдельных пар, звеньев в решающие моменты.

КАРДАНОВ КУБАТИ ЛОКМАНОВИЧ

Родился 9.07 1917 в селе Аушигер ныне Советского района Кабардино-Балкарской АССР, в семье крестьянина. Кабардинец. Член КПСС с 1942 г. Окончив педагогическое училище в Нальчике в 1935 г., работал учителем в селе Урвань, заведующим школой в селе Аушигер, инспектором народного образования Кабардино-Балкарской АССР. Окончил аэроклуб.

В Советской Армии с 1939 г. Окончил Качинскую военно-авиационную школу летчиков в 1940 г.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 г.

Заместитель командира эскадрильи 88-го истребительного авиационного полка (229я истребительная авиационная дивизия, 4-я воздушная армия, Северо-Кавказский фронт) капитан Карданов к июню 1943 г. совершил 550 боевых вылетов, уничтожил и вывел из строя 2 танка, 127 автомашин, 7 орудий, 13 зенитных точек, сотни гитлеровцев. В 90 воздушных боях сбил лично 7 самолетов противника и 12 в группе. Всего совершил свыше 700 боевых вылетов на И-16, ЛаГГ-3 и Ла-5, в воздушных боях лично сбил 17 самолетов противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 24.08.43.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию, в 1961 г. — Военную академию Генштаба. С 1975 г. генерал-майор авиации Карданов — в отставке. Жил в Москве. Работал старшим инженером во Всесоюзном научно-исследовательском институте стандартизации.

Награжден 3 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Отечественной войны 2-й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии майор Архипенко Ф. Ф.

Бой эскадрильи истребителей со смешанной группой противника

В один из декабрьских дней 1943 г. моей эскадрилье была поставлена задача прикрывать наземные войска в районе Новгородка согласно графику боевых вылетов.

Первую четверку как ударную группу возглавил я, ведомым моим был лейтенант Бургонов. Вторую пару моей группы вел командир звена Герой Советского Союза ст. лейтенант Лусто, ведомым у него был мл. лейтенант Трутнев. Вторую четверку (прикрывающая группа) вел мой заместитель ст. лейтенант Королев, ведомым у него был мл. лейтенант Чугунов. Вторую пару этой четверки возглавлял Герой Советского Союза ст. лейтенант Мариинский, ведомым у него был мл. лейтенант Орлов.

Взлет производили звеньями.

Группа в составе 8 самолетов «Аэрокобра» собралась на втором развороте. Со второго разворота взяли курс в район действия. Я сразу же проверил связь по радио со своим ведомым и ведущим пар.

Боевой порядок во время следования в район боевых действий был следующий: в четверках, строй, «фронт» с превышением пары на 100 м, в группе — прикрывающая группа с превышением над ударной группой на 400 м.

Не долетая 10—15 км до района патрулирования, я связался со станцией наведения. Мне передали, что западнее Новгородка Ме-109 парами в количестве 20 самолетов штурмуют наши войска. Еще в подходе я увидел противника. Ме-109, видимо, увлекшись штурмовкой, расстроили свой боевой порядок, образовав запутанный клубок. Высота облачности не превышала 1200 м, что позволяло сковать противника в вертикальном маневре. Боеприпасы и бензин у немцев, вероятно, были на исходе.

Оценив, таким образом, обстановку, я со своей четверкой вступил в бой, предварительно подав команду: «паре Мариинского вступить вместе с моей четверкой в бой, а паре Королева следить за ходом боя и сковывать противника на вертикальном маневре».

Бой продолжался в течение 10 минут как на вертикальном, так и на горизонтальном маневре. Противник, не проявляя активности, поспешил перейти на бреющий полет и выйти из боя. Лишь одна пара сделала попытку подняться вверх, но вверху ст. лейтенант Королев с полувиража зашел в хвост одному из Ме-109 и с дистанции 30 м зажег его, второй сделал переворот и на бреющем полете ушел с поля боя.

После ухода противника группа построилась в боевой порядок, и мы продолжали патрулирование. Через 5 минут я заметил две группы по 30 самолетов Ю-87 с прикрытием 8 Ме-109. Я принял решение четверкой атаковать бомбардировщиков на встречных курсах под ракурсом 1/4 с последующим выходом в заднюю полусферу; одновременно прикрывающей группе связать боем Ме-109.

Прикрывающая группа во главе с Королевым связала боем Ме-109, вследствие чего после лобовой атаки Ю-87 остались на время без прикрытия. Я зашел крайнему левому звену снизу-сзади, атаковал одного из Ю-87 и зажег его. Не выходя из атаки, перенес огонь на второго Ю-87, которого тоже зажег с дистанции 2030 м. Мой ведомый атаковал Ю-87 и почти «в упор» расстрелял и зажег его. Пара Ме-109 пыталась атаковать нас в этот момент, но безрезультатно. Ведомый предупредил меня об атаке Ме-109, и мы вышли из-под удара. Пара, возглавляемая Лусто, атаковала правое крайнее звено, зайдя снизу-сзади с дистанции 3040 м, зажгла Ю-87, после чего бомбардировщики в панике сбросили бомбы на свои войска и с правым разворотом начали уходить на юг.

Вторая группа, шедшая бомбить этот район, видя участь первой группы, не долетая до цели, развернулась организованно и ушла, не сбросив груза.

Преследовать бомбардировщиков не пришлось, так как мы вынуждены были всей группой вступить в короткий бой с Ме-109. В хвост и с дистанции 30 м сбили ведущего группы. Ме-109 начали поспешно выходить из боя. Я собрал группу над Новгородком и благополучно привел на аэродром.

При выполнении задания нами было сбито 4 Ю-87 и 2 Ме-109, бомбардировщики противника отбомбились по своим войскам.

АРХИПЕНКО ФЕДОР ФЕДОРОВИЧ

Среди имен выдающихся летчиков-истребителей — авторов этой книги — Ф. Ф. Архипенко входит в десятку самых результативных. Его ратная судьба исключительна: можно назвать лишь немногих летчиков, кто прошел войну с первого дня и до мая 1945 года. На его счету один из лучших летчиков Германии — Герхард Баркхорн. Скорее всего именно «мессер» Баркхорна Архипенко сбил 31 мая 1944 года в своем четвертом боевом вылете.

Он родился 30 октября 1921 г. в деревне Авсимовичи Бобруйского уезда Могилевской губернии, с 4 лет воспитывался дедом и бабкой. Стремясь дать внуку образование, дед отвез 12-летнего паренька в Бобруйск, где он окончил 9 классов и аэроклуб. Его летные способности были замечены, и, не успев закончить 10-й класс, юноша был направлен в Одесскую военную авиационную школу. В школе Архипенко сразу проявил характер, настояв, чтобы его зачислили в эскадрилью И-16, и наотрез отказался обучаться на И-15. Сомнения приемной комиссии основывались на невнушительном внешнем виде курсанта: невысокого роста и худенький, он был, однако, хорошим стайером и футболистом. В октябре 1939 г. мл. лейтенант Архипенко в числе других 11 выпускников летной школы был направлен «для дальнейшего прохождения службы» в 17-й иап, базировавшийся в районе Ковеля и вооруженный «Чайками».

«В первый день войны аэродром Велицк бомбили 4 раза группы по 40-60 бомбардировщиков. Можно себе представить, какой страх и ужас царили на аэродроме — многие летчики и техники стали седыми», — вспоминал Федор Федорович. В тот день ему выпало быть оперативным дежурным по аэродрому, на младшего летчика произвели неизгладимое впечатление выдержка и выправка зам. командира 13-й сад героя Испании Ивана Лакеева, прилетевшего на аэродром около полудня и взявшего в свои руки руководство деморализованными полками. Когда около 16 часов Лакеев отпустил его с КП, он по собственной инициативе выполнил первый полет в военном небе; прошел от Бреста до Равы-Русской, попал под огонь зенитной артиллерии и, встретив незнакомый И-153, привел его на свой аэродром...

Через несколько дней в полку осталось 6 самолетов, и Архипенко в числе других оставшихся в живых летчиков 17-го иап попал в Ростов-на-Дону, где наскоро переучился на ЛаГГ-3. Выполнив зачетный полет первым, он был назначен на дежурство в готовности № 1 и отдежурил в кабине двое суток непрерывно, к концу не то засыпая, не то теряя сознание. О дежурном звене просто забыли. Когда на третьи сутки командир дал команду вылезти из самолетов, на аэродроме появился командующий ВВС округа генерал С. Красовский и, не вникая в детали, приказал расстрелять все звено. Под пистолетом растерянного порученца, кому были вменены, обязанности палача, Архипенко не потерял присутствия духа, а поддерживал своих товарищей, вселяя надежду, что расстреливать не будут — отправят на фронт. И действительно, командир полка майор Дервянов решительно вступился за летчиков, добился отсрочки исполнения абсурдного приговора и нашел в себе мужество проигнорировать его.

В августе 1941 г. 17-й иап был направлен в Киев. Здесь Архипенко одержал свои первые победы. В воздушной схватке над Кременчугом сбил Me-109 и подбил другой самолет, с дымом ушедший за Днепр. Через несколько дней на прикрытии бомбардировщиков он сбил He-112, ярко вспыхнувший после прицельной очереди, а еще через день по всем правилам (огонь по стрелку, затем по моторам) сбил Ю-88. 15 октября при штурмовке частей противника в районе Сум был подбит самолет Н. Савина, и тот совершил вынужденную посадку на территории, занятой противником. Замыслив спасти товарища, Архипенко приземлил свою машину рядом, но на пробеге подломилось шасси... 10 дней переодетые в гражданскую одежду летчики пробирались через немецкие тылы к линии фронта, однажды даже были остановлены патрулем, но белорусская речь Архипенко и их мальчишеский вид обманули бдительных немцев. В холщовой рубашке, босиком, выходил

с оккупированной территории худенький юноша, которому было суждено уничтожить несколько эскадрилий Люфтваффе. В канун своего 20-летия он пересек линию фронта и после короткой проверки СМЕРШем вернулся в родной полк. Под Сталинградом Архипенко провел несколько исключительных по своей сложности и важности разведок: одну — под Калачом, в условиях крайне ограниченной видимости, другую — в районе Ворошиловграда, покрыв расстояние, превышающее расчетную дальность полета. Из второй разведки он вернулся в режиме планирования, перетянув через Дон, разделявший советские и немецкие войска, на высоте нескольких десятков метров и посадив машину на снег... В январе 1943 г. он «нашел» ушедшие в прорыв части 3-й танковой армии, за что командарм П. Рыбалко лично наградил его орденом Отечественной войны 2-й степени... В апреле 1943 г. в Новокузнецке полк был перевооружен на Як-7б и летом с аэродрома под Прохоровкой принимал участие в Курской битве, где комэск лейтенант Архипенко сбил 12 самолетов. На земле во время налета немецкой авиации он был ранен в ногу и руку (речь шла даже об ампутации руки). Однако выбыл из строя всего лишь на две недели. В июле 508-й иап, где он тогда воевал, вновь был перевооружен на «Аэрокобры». Вскоре после переучивания командование «махнуло» непокорного комэска Архипенко на другого своенравного аса — П. Чепиногу, воевавшего в 27-м иап (129 гиап). Архипенко принял 1-ю эскадрилью полка, где его замом недолго был выдающийся советский ас Н. Гулаев. Парой они провели лишь один бой, в котором сбили по самолету: Гулаев — Ме-109, Архипенко — Ю-87...

Полк, где воевал Архипенко, возглавляли известные асы — В. Бобров, затем В. Фигичев. Под их командованием Архипенко провел эскадрилью с минимальными потерями через сражение за Днепр, жестокие бои в Молдавии, Румынии, Польше, Чехословакии, Германии.

Сам Федор Федорович на всю жизнь запомнил один бой под Воронежем: «Во время этого воздушного боя при лобовой атаке летчик Ме-109 выстрелил, и я видел, как вылетел трассирующий снаряд, и услышал удар, как ложится шар в лузу при игре в бильярд. На встречных курсах мы проскочили друг от друга в 45 метрах. Снаряд прошел между моей рукой и правым боком, ударил возле бронеспинки в шпангоут, где выгорела дырка диаметром 10 сантиметров ... Если бы у немца не кончился боезапас, он мог бы очередью перерезать меня». Представляется, что речь здесь идет о замедленном восприятии событий, проявляющемся при крайнем напряжении сил, воображения, воли.

23 марта 1944 г. четверка Архипенко схватилась в тяжелом бою с несколькими десятками «лаптежников», сбила 8 немецких самолетов. Горючее было выработано полностью, и летчики приземлили самолеты неподалеку — на берегу Днестра. Одна из жительниц близлежащей деревеньки пригласила офицеров к себе, от души угостила их нехитрой снедью, посетовав, к слову, что немцы увели корову. Бравый комэск, растроганный рассказом хлебосольной селянки, дал ей 700 рублей, и та, не откладывая, привела на свой двор корову, которую купила по соседству. Случай этот стал широко известен, и до конца войны Архипенко доводилось принимать в воздухе шуточные радиogramмы вроде такой: «Десятка/Вижу стадо коров и твою Буренку...»

Весенние бои 1944 г. в Молдавии складывались для летчика счастливо, он сбил 11 самолетов противника. 31 мая 1944 года около 18.00 в своем четвертом боевом вылете он сбил Ме-109, в кабине которого сидел Герхард Баркхорн — второй ас Германии. Архипенко отправил его в госпиталь почти на полгода.

Над Польшей он одержал свою последнюю победу, а над Германией провел последний боевой вылет.

Всего за войну Архипенко совершил 467 боевых вылетов, из них 235 — на И-153, ЛаГГ-3 и Як-1, 69 — на Як-7б и 163 — на «Аэрокобре», провел более 30 штурмовок, в 102 воздушных боях сбил лично 30 и в группе — 14 самолетов противника. Сам сбит не был. Среди уничтоженных им машин: 3 Хе-111, 2 Ю-88, До215, 2 Хш-129, «Савойя-Маркетти», около двух десятков Ю-87, один Хе-112, несколько Ме-109 и ФВ-190.

Удостоен звания Героя Советского Союза 27 июня 1945 года. Кавалер ордена Ленина,

четырёх орденов Красного Знамени, орденов Отечественной войны 1-й и 2-й степени, Красной Звезды. Награжден 17 медалями.

После войны, в 1946 году, Архипенко поступил с 23-м приемом (в числе той самой «золотой орды») в Академию ВВС. После окончания академии, в 1951 году, был назначен командиром полка в Сталинградское авиационное училище. Затем служил в 57-м истребительном авиакорпусе, базировавшемся в Волковыске. Летал на всех типах реактивных МиГ-ов до 1958 года.

В 1956 году был назначен на должность старшего летчикаинспектора ВВС. Работал под прямым руководством главкома ВВС маршала авиации К.А. Вершинина. Архипенко была поручена щепетильная роль по организации переучивания египетских, сирийских и афганских летчиков. Учитывая восточное образование и происхождение этих людей, можно оценить всю сложность поставленной задачи.

В 1959 году Архипенко уволился из ВВС в звании полковника.

В 1968 году Федор Федорович окончил Московский инженерно-экономический институт.

35 лет проработал в должности инженера, а затем заместителем управляющего трестом Мособлоргтехстрой.

В 2003 году, имея 65 календарных лет (!) стажа, ушел на пенсию. Но и сегодня ветеран в строю. Он почетный гость встреч, диспутов, конференций. Прост и доступен в общении.

В 1999 г. увидела свет книга Ф.Ф. Архипенко "Записки летчика-истребителя».

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Сухов К. В.

Воздушный бой 8 «Аэрокобр» против 2 Ме-109 и 18 ФВ-190 16 апреля 1945 года, аэродром Барау (Германия).

Был второй день наступления войск 1 Украинского фронта. С утра погода была нелетная, но наш полк получил боевую задачу, и личный состав находился в готовности номер 1.

В 9.00 16 апреля 1945 г. на аэродроме Барау от командира полка мною было получено следующее боевое задание: в период 11.00-12.00 прикрыть наземные войска и переправы через реку Шпрее в 18 км южнее Коттбус.

Состав групп:

Ударная: ведущий — Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Сухов. Первая пара: ведомый — гвардии лейтенант Кутищев. Вторая пара: ведущий — Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Голубев, ведомый — гвардии младший лейтенант Кудинов.

Прикрывающая: первая пара: ведущий — Герой (Советского Союза гвардии старший лейтенант Бондаренко, ведомый — гвардии младший лейтенант Дешунин. Вторая пара: ведущий — гвардии лейтенант Березкин, ведомый — гвардии младший лейтенант Гуденко.

Погода над аэродромом и у цели ясная, но от дыма горящего леса горизонтальная видимость 1800— 2000 м, а вертикальная — только под собой.

За 15 минут до взлета ведущий первой группы прикрытия, севший на аэродром после выполнения задания, Герой Советского Союза гвардии капитан Старчиков сообщил, что над целью дым резко обрывается и цель совершенно открыта.

В 10.50 наша группа под моим командованием поднимается в воздух и парами над аэродромом набирает высоту. На высоте 3500 м дым исчезает, и мы в полном сборе направляемся к цели в боевом порядке.

Ударная группа: на высоте 3500 м в строю фронта с дистанцией между парами 150— 200 м и с превышением между парами 150— 200 м. Интервал в парах 50— 70 м. Дистанция 10— 30 м и с превышением до 20 м.

Прикрывающая группа: имела превышение над ударной группой 800— 1000 м. Боевой порядок такой же, как и в ударной группе.

Подходя к цели, связываюсь с наземной рацией наведения (там находится наш представитель), которая предупредила меня о приближении противника. Спустя 23 минуты я увидел впереди себя и ниже на 300400 м 4 ФВ-190, идущих встречным курсом. В это же время Бондаренко и Голубев сообщили, что видят противника.

Подаю команду: «Бондаренко — прикрой!», «Голубев — атакуй!»

С полупереворота атакую и сбиваю ведомого второй пары сзади-сверху под ракурсом 2/4 с дистанции 100— 300 м.

Выхожу из атаки правым разворотом с набором высоты. Ведомого первой пары ФВ-190 атакует и сбивает Голубев сзади-сверху под ракурсом 1/4 с дистанции 7020 м. Голубев плавным боевым разворотом выходит из атаки.

Ведущий второй пары ФВ-190 пытается уйти правым боевым разворотом, но не замечает второй группы и подставляет себя под ее огонь. Атакой сзади-сверху под ракурсом 2/4 с дистанции 15030 м Бондаренко сбивает его. ФВ-190 взрывается в воздухе.

В разгар боя станция наведения предупредила о подходе новой группы противника в составе 6 ФВ-190 и 2 Ме-109, которую мы скоро заметили на одной высоте с нами Ме-109, увидев выше себя нашу группу прикрытия, переворотом ушли вниз. Третью пару из группы 6 ФВ-190 атакует и сбивает Бондаренко сверху-сзади под ракурсом 3/4 с дистанции 20050 м, а сам подвергается атаке ФВ-190 сзади-сверху под ракурсом 2/4 с дистанции 100300 м. Атака была предотвращена парой Голубева Ведомый Голубева летчик Кудйнов атакует и сбивает ФВ-190 сзади-сверху под ракурсом 3/4 с дистанции 300 — 100 м. Вражеский летчик выпрыгивает на парашюте.

Бой принимает затяжной характер. Идет 20-я минута боя. Наземная радиостанция передает, что к группе противника идет помощь. Я заметил, что на 100— 200 м выше нас (ударной группы) появилось еще 8 ФВ-190, идущих фронтом с небольшим превышением пара над парой. Эту же группу замечает пара Бондаренко. Березкин атакует строго в лоб и сбивает ведущего группы ФВ-190 сверху-спереди. Он открыл огонь с дистанции 300 м и вел до проскакивания. Затем с набором высоты вышел из атаки. Видя гибель своего командира, группа ФВ-190 рассыпалась.

В это время я увидел впереди себя ФВ-190, который пытался уйти вверх. Атакую и сбиваю его сзади-снизу под ракурсом 0/4 с дистанции 20050 м. При выходе из атаки замечаю впереди и выше еще пару Ме-109, которые, набрав высоту в стороне, пришли в район боя

Засмотревшись на них, теряю скорость. ФВ-190 с полупереворота атакует меня в лоб. Из-под атаки ухожу беспорядочным падением. В это время пара Березкина отбивала атаки двух Ме-109, пытавшихся сбить Кутищева. На высоте 2000— 2500 м выхожу из беспорядочного падения, осматриваюсь. Вижу — ФВ-190 сзади выше меня разворачивается для атаки. Делаю левый боевой разворот, и сходимся в лобовую. Проскакиваю, и ФВ-190 уходит вниз. Я разворачиваюсь и схожусь с ним на левом вираже. В это время выше себя вижу свой самолет.

Передаю — «Аэрокобра», ниже тебя «Фоккер», атакуй " А сам подпускаю «Фоккера» ближе к себе и внимательно слежу за «Аэрокоброй», которая медлит. Полупереворотом ухожу вниз. ФВ-190 преследует сзади и ниже. Понимаю, что атака будет в живот. Резко ухожу вертикально вверх. Осматриваюсь. Сверху-сзади под ракурсом 2/4 с дистанции 150— 70 м «Аэрокобра» ведет огонь по ФВ-190.

Противник, увлеченный погоней за мной, не заметил губительной для него атаки Это был Кутищев.

Впереди, выше нас, пара ФВ-190 атаковала Березкина, который правым полупереворотом ушел из-под атаки. В этот момент Голубев сбил атакующего «Фоккера» сзади под ракурсом 1/4 с дистанции 300100 м. Второй ФВ-190 ушел правым разворотом под пару Голубева.

На 35й минуте боя оставшиеся 2 ФВ-190 виражили ниже нас, вероятно, не узнавая друг

друга. Моя пара и пара Березкина произвели несколько безуспешных атак, так как у нас кончились боеприпасы.

За 34 минуты собираю группу, и идем в полном составе домой. По дороге узнаем от нашего представителя, находящегося на станции наведения, что 7 самолетов противника упали в его видимости, а через 2 дня пришло подтверждение о гибели еще двух самолетов. Таким образом мы сбили 9 истребителей противника, не потеряв ни одного своего.

Из этого боя я делаю вывод, что наш успех зависел: от воли к победе, которая была в голове каждого нашего летчика; от отличного знания района боевых действий; от хорошей слетанности пар в звене и группе и взаимодействия в парах; от взаимной выручки в бою и самоприкрытия на маневре; от хорошей воздушно-стрелковой подготовки летного состава; от знания морального состояния противника, летно-тактических данных его самолетов и их вооружения; от хорошей осмотрительности и поиска в воздухе.

В описанном воздушном бою поражение противника произошло в результате того, что он: стремился атаковать в одиночку, не взаимодействовал в парах и группе; имел слабую осмотрительность в воздухе; плохо организовал взаимную выручку в бою и самоприкрытие; вел огонь с больших дистанций.

СУХОВ КОНСТАНТИН ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 31 мая 1923 г. в городе Махачкала Дагестанской АССР. В детстве переехал в Новочеркасск, где окончил 8 классов и в станице Нилснешиловской под Ростовом аэроклуб. В 1942 г. К. Сухов окончил Ейское ВМАУ. Начал воевать в сентябре 1942 г. рядовым в составе разделенного 84го истребительно-авиационного полка, получившего название 84а полка. В составе полка провел 30 боевых вылетов, 3 воздушных боя на И-153 и И-16. В одном из апрельских 1943 г. вылетов был сбит, покинул И-16 с парашютом.

30 мая 1943 г. в числе других летчиков Сухов был переведен в 16-й гвардейский истребительно-авиационный полк. Исхудавший после ранения, в обмотках и старой солдатской шинели он выглядел в ту пору вовсе не впечатляюще. Однако в прославленном полку встречали отнюдь не по одежке, принимали новых соратников как равных, как будущих боевых товарищей, чьи мужество и отвага не подлежали сомнению.

«Здорово, солдатик! — улыбнулся, увидев его, Покрышкин. — И ты к нам?..» Переучившись на «Аэрокобру» и пройдя обстоятельную теоретическую и практическую подготовку под руководством Покрышкина, 5 сентября Сухов одержал свою первую победу, сбив над станцией Сартана длинной очередью по кабине «старшину фронта» — «раму». 26 сентября в бою, проведенном под командованием Клубова, он сбил Ю-88. В сражении на Мариупольском направлении в сентябре-октябре 1943 г. летчик сделал 119 боевых вылетов, в среднем по 2 вылета за день. Позднее в составе полка участвовал в Яско-Кишиневской операции, сражался в Польше, Германии.

25 февраля 1945 г. , в районе Бунцлау, Сухову удалось сбить 4 самолета противника. 2 «рамы» он сбил фактически с одной быстрой и неожиданной, ювелирно проведенной атаки. Его ведомый Ф. Кутищев сбил в этом бою один Ме-109, прикрывавший «рамы». Вечером того же дня Сухов уничтожил 2 ФВ-190, штурмовавших наши войска, был подбит, но привел и посадил истребитель на свой раскисший аэродром. 17 апреля в бою в районе Штремберга — Котбуса его восьмерка без потерь со своей стороны сбила 9 «Фокке-Вульфов», 2 самолета уничтожил командир первой поккрышкинской эскадрильи 16-го гвардейского истребительно-авиационного полка К. Сухов.

Всего за войну он провел 297 боевых вылетов, в 68 воздушных боях лично сбил 22 самолета противника.

Герой Советского Союза (Указ от 27.06.45). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

После войны К. Сухов продолжил службу в ВВС, летал на реактивных машинах. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Демобилизовался в звании полковника в 1975 г.

Жил в Киеве. Написал книгу «Эскадрилья ведет бой» (М., 1983). Умер в ноябре 2003 года.

Герой Советского Союза гвардии майор Мотуз И.Ф.

Воздушные бои одиночного истребителя с превосходящими силами истребителей противника

В дни Великой Отечественной войны большей частью велись групповые воздушные бои. Однако нашим летчикам-истребителям приходилось также вести воздушные бои в одиночку, против численно превосходящих сил противника. Воздушные бои такого рода не являются основными и носят, как правило, случайный характер. Тем не менее тактика ведения воздушного боя одиночного истребителя представляет огромный интерес, так как в нем испытываются все индивидуальные качества летчика-истребителя.

Немцы часто применяли тактику отсечения от группы отдельных наших самолетов, увлекали их в сторону и навязывали им неравный бой. Такой бой в большинстве случаев заканчивается победой или гибелью, в лучшем случае — потерей самолета. Наши летчики-истребители из одиночного боя почти всегда выходили с победой. Только те из них, которые, встретив большое количество самолетов противника, терялись и старались бежать, всегда были биты.

Обобщая личный боевой опыт, я пришел к выводу, что при встрече с превосходящими силами противника и при ведении неравного боя летчику необходимо:

— сообщить своему командиру по радио о месте боя и о количестве и типе самолетов противника;

— экономить боеприпасы, вести только прицельный и точный огонь;

— производить эволюции и маневр энергично и грамотно, с учетом всех летно-тактических данных своего самолета;

— использовать метеорологические условия, например: выход из атак производить в сторону солнца, при его наличии, и с той же стороны, не дожидаясь атак противника, производить повторные атаки;

— вести бой так, чтобы затянуть врага на свою территорию и в районы нашей зенитной артиллерии;

— не вести боя с потерей высоты, а с набором или сохранением ее;

— не увлекаться погоней за подбитыми самолетами;

— помнить, что осмотрительность является одним из главных условий для одержания победы;

— первым не выходить из боя и не прекращать наступательных атак из-за отказа оружия или из-за расхода боеприпасов.

В подтверждение сказанного я опишу один из таких боев, проведенных мною на участке Северо-Западного фронта в районе города Старая Русса.

13 августа 1942 г. к исходу дня напряженность боевой работы достигла максимума. В течение дня наши летчики произвели по нескольку боевых вылетов, из которых каждый сопровождался ожесточенными боями.

В 20.00 очередная группа вылетела на задание. Мне с моим ведомым было предложено отдохнуть, так как мы в этот день провели шесть воздушных боев. Спустя 15 минут после вылета группы командование получило сообщение о том, что наша группа ведет неравный бой и просит помощи. Мы, несмотря на усталость, изъявили желание помочь товарищам и, получив разрешение, поднялись в воздух.

На взлете, после первого разворота, мой ведомый доложил мне по радио, что материальная часть неисправна, полет продолжать невозможно. Я приказал ведомому произвести посадку, а сам решил идти на помощь товарищам. Став на боевой курс, я получил по радио сообщение, что к нашему аэродрому идет 6 Ме-109 на высоте 2000 м, повидимому, имеющие задачей нанести удар нашим истребителям, возвращающимся с боевого задания.

До встречи с противником я сумел набрать высоту 2000 м и прямо перед собой, на этой же высоте, наметил 6 Ме-109, из которых пара прошла в стороне к ушла с обратным курсом на свою территорию. Оставшуюся четверку Ме-109 я атаковал на встречных курсах.

Я заметил, что неожиданная атака в первые секунды вызвала у противника растерянность. Немцы стали строить оборонительный круг, но спустя несколько секунд поняли, что я один, и обрушились всей четверкой на мой одиночный самолет. Не теряя времени, я вступил в бой на виражах, продолжая наступательную тактику.

В первые секунды боя, используя беспорядочный строй противника и хорошее качество самолета Як-7б на виражах, зашел одному Ме-109 в хвост и с первой очереди с дистанции 100 метров зажег его.

Увлечшись удачей, я просмотрел, как один из Ме-109 атаковал меня. Осколками снаряда, попавшего в кабину моего самолета, я был ранен в правую руку и ногу. Резко переводя самолет в набор высоты, я ранверсманом вышел из-под атаки Ме-109, исправив свою ошибку. Очутившись выше противника, я смог оценить создавшуюся обстановку и осмотреть приборы и самолет (к счастью, самолет был почти невредим). Не обращая внимания на ранение, не теряя ни секунды, я перевел свой самолет в атаку. Бой завязался на вертикальных фигурах и виражах. Немцам несколько раз удавалось занять выгодное положение для атаки, но благодаря хорошей осмотрительности я не упустил из виду ни одного их маневра и в последний момент резко бросал свой самолет в вираж, используя превосходящие качества Як-7б над Ме-109. Бой принял ожесточенный характер. Немецкие летчики, потеряв один свой самолет, не хотели упустить меня. Несмотря на полученные тяжелые раны, я продолжал бой и только наступал.

Немцы попробовали применить другую тактику.

Пара Ме-109 отошла немного в сторону и, набрав высоту, приняла на себя роль скрывающихся самолетов. С третьим Ме-109 мы остались один на один и продолжали бой. Когда мне удавалось занять выгодное положение для атаки, верхняя пара Ме-109 сразу же приходила на выручку третьему Ме-109. Я вынужден был прекращать атаку и уклоняться от огня пары Ме-109. Примерно на 25й минуте боя немцы, став цепочкой на больших скоростях, начали поочередно производить атаки по моему самолету, стараясь затянуть меня на вертикаль. При таком маневре возможно, что одному из Ме-109 удалось бы поймать меня на вертикали. Разгадав замысел немцев, я не пошел на вертикальный маневр, который мне навязывали немцы, я продолжал бой на виражах. Атаки немцев приняли яростный характер. Воспользовавшись беспорядочным строем противника в один из моментов, я поймал Ме-109 в прицел. Пушечная очередь, и второй немец горящим врезался в землю.

Оставшаяся пара Ме-109 после потери второго самолета прекратила атаки. И только тогда я ощутил резкую боль. Не упуская из виду пару Ме-109, я взял курс на свой аэродром. Немцы перешли в пикирование, решив атаковать мой самолет снизу. Я немедленно стал в вираж. Немцы, оказавшиеся снизу в очень невыгодном для них положении, задуманной ими атаки не произвели и, развернувшись, ушли на свою территорию.

Так закончился мой 30-минутный бой с 4 Ме-109. Этот бой показал, что качество нашего отечественного самолета-истребителя во многом превосходило хваленую немецкую технику. Спустя несколько часов мне принесли кресты германских «асов», которых я сбил в этом бою.

МОТУЗ ИВАН ФОМИЧ

Родился 15 мая 1918 г. в селе Перещепино Екатеринославской губернии.

Окончил 8 классов, работал на вагоностроительном заводе «Светофор», учился в Днепропетровском аэроклубе. В 1940 г. окончил Качинскую военную авиационную школу.

Мотуз воевал в составе 744го истребительно-авиационного полка (86-й гвардейский истребительно — авиационный полк), уже к началу войны перевооруженного новыми на то время самолетами Як-1. Это был предельно внимательный и серьезный летчик, к весне 1943 г. он провел 400 боевых вылетов, в 89 воздушных боях сбил 24 самолета противника. «Главный закон для истребителя — всегда атаковать первым», — наставлял капитан Мотуз летчиков своей эскадрильи. В своем послед. нем бою, проведенном на глазах командующего 6 ВА Ф. Ладынина, он сбил 2 Ме-109, сам был ранен и, истекая кровью, посадил поврежденный истребитель на свой аэродром. Ранение было тяжелым, лечение — долгим, но гвардии майор Мотуз все же вернулся в ВВС.

Герой Советского Союза (Указ от 24.08.43). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Более 10 лет летал он после войны, был командиром полка, заместителем командира дивизии, демобилизовался в 1971 г. в звании полковника. В 1951 году И.Ф. Мотуз окончил Военно-Воздушную академию. Жил и работал в Москве. Умер 28 апреля 1979 г.

Трижды Герой Советского Союза гвардии майор Кожедуб И. Н.

Первое боевое «крещение»

В марте 1943 г. я прибыл на Воронежский фронт рядовым летчиком в полк, которым командовал майор Солдатенко. Полк был вооружен самолетами Ла-5. С первого дня я стал присматриваться к боевой работе моих новых товарищей. Внимательно слушал разборы выполнения боевой работы за день, изучал тактику врага и старался соединить теорию, приобретенную в школе, с фронтовым опытом. Так изо дня в день я подготавливался к схватке с врагом. Прошло всего несколько дней, а мне казалось, что моя подготовка бесконечно затягивается. Хотелось как можно скорее вылететь вместе с товарищами навстречу врагу.

Встреча с противником произошла неожиданно. Случилось это так: 26 марта 1943 года я, в паре с ведущим младшим лейтенантом Габуня, вырулил на старт дежурить. Неожиданно нам был подан сигнал для взлета. Младший лейтенант Габуня быстро взлетел. Я несколько задержался на взлете и после первого разворота потерял ведущего. Связаться по радио ни с ведущим, ни с землей мне не удалось. Тогда я решил произвести пилотаж над аэродромом. Набрал 1500 м высоты, приступил к пилотированию. Вдруг ниже меня метров на 800 я заметил 6 самолетов, которые подходили к аэродрому со снижением. С первого взгляда я принял их за Пе-2, но через несколько секунд я увидел разрывы бомб и огонь зениток на нашем аэродроме. Тогда я понял, что это немецкие самолеты Ме-110. Помню, как сильно забило сердце. Передо мной были вражеские самолеты. Я решил атаковать противника, быстро развернувшись, на максимальной скорости пошел на сближение. Оставалось 500 м, когда в сознании мелькнуло слышанное мною от командира правило воздушного боя:

«Перед атакой посмотри назад». Оглянувшись, я заметил, как с большой скоростью приближается ко мне сзади самолет с белым коком. Не успел я распознать, чей это самолет, как он уже открыл по мне огонь. Один снаряд разорвался у меня в кабине. Резким разворотом влево со скольжением выхожу из-под удара. Два Ме-109 с большой скоростью прошли справа от меня. Теперь я понял, что они, заметив мою атаку, спикировали и атаковали меня. Однако моя неудавшаяся атака заставила Ме-110 отказаться от повторного захода на бомбометание.

В этой встрече я на практике убедился, как важна роль ведомого для прикрытия

ведущего при атаке цели.

В дальнейшем, летая в слетанной группе, я одержал 63 победы, не зная поражения.

КОЖЕДУБ ИВАН НИКИТОВИЧ

Пятый ребенок в бедной крестьянской семье, уроженец нищей деревеньки Ображеевки Сумского уезда, Иван Кожедуб стал самым результативным советским летчиком-истребителем, вслед за Покрышкиным, вместе с Жуковым удостоился высшей награды страны-победительницы в величайшей из войн. Ваня был младшим в семье, неожиданным «последышкой», родившимся после большого голода. Официальная дата его рождения, 8 июня 1920 г., неточна, дефакто — 6 июля 1922 г. Два года были очень нужны, чтобы поступить в техникум. После окончания семилетки он был принят на рабфак Шосткинского химико-технологического техникума, а в 1938 г. судьба привела его в аэроклуб. Нарядная форма учлетов сыграла в этом решении отнюдь не последнюю роль.

Здесь в апреле 1939 г. Кожедуб совершает свой первый полет, испытав первые летные ощущения. Красоты родной земли, открывшиеся с полуторакилометровой высоты, произвели на любознательного юношу сильнейшее впечатление.

В Чугуевское военное авиационное училище летчиков Иван Кожедуб был принят в начале 1940 г., где последовательно прошел подготовку на УТ-2, УТИ-4 и И-16. Осенью того же года, совершив 2 чистых полета на И-16, он, к своему глубокому разочарованию, был оставлен в училище инструктором.

В начале войны сержант Кожедуб (по иронии судьбы в «золотом выпуске» 1941 г. летчики были аттестованы сержантами) еще более настойчиво занимается «истребительным» самообразованием: изучает вопросы тактики, конспектирует описания воздушных боев, вычерчивает их схемы. Дни, в том числе и выходные, распланированы по минутам, все подчинено одной цели — стать достойным воздушным бойцом. Поздней осенью 1942 г. после многочисленных просьб и рапортов старший сержант Кожедуб в числе других инструкторов и выпускников училища был направлен в Москву на пункт сбора летно-технического состава, откуда попал в 240-й истребительно-авиационный полк.

Подготовка и переучивание проводились основательно: в конце декабря 1942 г. после напряженной месячной теоретической подготовки с ежедневными занятиями летчики приступили к полетам на новых машинах.

...Только во время 40го боевого вылета на Курской дуге, сам уже став «батей» — заместителем комэска, — в паре со своим неизменным ведомым В. Мухиным Кожедуб сбил своего первого немца — «лаптежника». Несмотря на нелюбимые истребителями задания по прикрытию наземных войск и сопровождению, Кожедуб, выполняя их, одержал 4 официальные победы.

Взыскательный и требовательный к себе, неистовый и неумолимый в бою, Кожедуб был идеальным воздушным бойцом, инициативным и исполнительным, дерзким и расчетливым, отважным и умелым, рыцарем без страха и упрека. «Точный маневр, ошеломляющая стремительность атаки и удар с предельно короткой дистанции», — так Кожедуб определял основу воздушного боя. Он был рожден для боя, жил боем, жаждал его. Вот характерный эпизод, подмеченный его однополчанином, другим великим асом К. Евстигнеевым: "Как-то Иван Кожедуб возвратился с задания, разгоряченный боем, возбужденный и, может быть, потому непривычно словоохотливый: «Вот гады дают! Не иначе как „волки“ из эскадрильи „Удет“. Но мы им холку намяли — будь здоров! — Показав в сторону КП, он с надеждой спросил адъютанта эскадрильи: — Как там? Ничего больше не предвидится?»

Отношение Кожедуба к машине приобретало черты религии — той ее формы, что носит название аниматизма. «Мотор работает четко. Самолет послушен каждому моему движению. Я не один — со мной боевой друг» — в этих строках отношение аса к самолету.

Это не поэтическое преувеличение, не метафора. Подходя к машине перед вылетом, он всегда находил для нее несколько ласковых слов, в полете разговаривал как с товарищем, выполняющим важную часть работы. Ведь, помимо летной, трудно найти профессию, где судьба человека более бы зависела от поведения машины.

За войну он сменил 6 «лавочкиных», и ни один самолет не подвел его. И он не потерял ни одной машины, хотя случалось гореть, привозить пробоины, садиться на усеянные воронками аэродромы.

Из его машин наиболее известны две. Одна — Ла-5ФН, построенная на деньги колхозника-пчеловода В. Конева, с яркими, белыми с красной окантовкой, надписями по обоим бортам (а ведь броских примет особенно не любили летчики), имела удивительную фронтовую судьбу. На этом самолете Кожедуб провоевал май-июнь 1944 г., сбил 7 самолетов. После его перевода в сентябре в 176-й гвардейский истребительно-авиационный полк на этой машине несколько боевых вылетов сделал П. Брызгалов, а затем К. Евстигнеев, уничтоживший на ней еще 6 самолетов.

Вторая — Ла-7, бортовой номер 27, сегодня ее можно увидеть в Музее-выставке ВВС (Монино). На этом истребителе Иван Никитович летал в «маршальский» гвардейский истребительно-авиационный полк, на нем закончил войну, на нем сбил 17 вражеских машин.

В апреле 1945 г. заградительной очередью Кожедуб отогнал пару немецких истребителей от американского Б-17 и тут же заметил группу приближающихся самолетов с незнакомыми силуэтами. Ведущий группы открыл по нему огонь с очень большой дистанции. С переворотом через крыло Кожедуб стремительно атаковал крайнего. Тот сильно задымил и со снижением пошел в сторону наших войск. Полупетлей выполнив боевой разворот с перевернутого положения, советский ас обстрелял ведущего — тот взорвался в воздухе. Конечно же, он успел рассмотреть белые звезды на фюзеляжах и крыльях и возвращался к себе с беспокойством: встреча с союзниками сулила неприятности.

К счастью, одному из сбитых летчиков удалось спастись. На вопрос «Кто вас сбил?» он ответил: — «ФоккеВульф» с красным носом".

Командир полка П. Чупиков отдал Кожедубу пленки, где были зафиксированы победы, над «Мустангами».

— Забери их себе, Иван... никому не показывай. Этот бой был одной из первых схваток в воздухе с американцами, провозвестником большой воздушной войны в Корее, долгого противостояния двух сверхдержав. Всего за войну Иван Никитович провел 330 боевых вылетов, 120 воздушных боев, лично сбил 62 самолета противника.

После войны гвардии майор Кожедуб продолжил службу в 176-м гвардейском истребительном авиационном полку. В конце 1945 г. в монинской электричке он встретил десятиклассницу Веронику, которая вскоре стала его женой, верным и терпеливым спутником всей жизни, главным «адъютантом и помощником».

В 1949 г. Иван Никитович заканчивает Военно-Воздушную академию, получает назначение на должность комдива под Баку, но В. Сталин оставляет его под Москвой, в Кубинке, заместителем, а затем и командиром 326-й иад. В числе первых дивизия была вооружена МиГ-15 и в конце 1950 г. направлена на Дальний Восток.

С марта 1951 г. по февраль 1952 г. в небе Кореи дивизия Кожедуба одержала 215 побед, сбивла 12 «сверхкрепостей», потеряв 52 самолета и 10 летчиков. Это была одна из ярчайших страниц боевого применения реактивной авиации в истории советских ВВС. Кожедубу строго-настрого запрещалось лично участвовать в боевых действиях, и он совершал лишь тренировочные полеты.

В 1952 г. 326-я иад была передана в систему ПВО и переведена под Калугу. С энтузиазмом взялся Иван Никитович за новое для себя мирное дело обустройства личного состава дивизии. За короткий срок были получены и смонтированы 150 домиков для жилья, оборудованы и расширены аэродром, военный городок. Неустроенным оставался быт самого командира, ставшего летом 1953 г. генерал-майором. Его семья, с малолетними сыном и дочерью, ютилась то во времянке на аэродроме, то вместе с десятком других семей в

«караван-сарай» — старой даче.

Через год он был направлен на учебу в Академию Генштаба. Часть курса прошел экстерном, так как по служебным обстоятельствам задержался с началом занятий.

После окончания академии Кожедуб назначается Первым заместителем начальника Управления по боевой подготовке ВВС страны, с мая 1958 по 1964 г. он был Первым заместителем командующего ВВС Ленинградского, а затем Московского военных округов.

Иван Никитович до 1970 г. регулярно летал на истребителях, освоил десятки типов самолетов и вертолетов. Последние полеты он совершил на МиГ-23. С летной работы ушел сам и сразу.

Части, которыми руководил Кожедуб, всегда отличались низким уровнем аварийности, и сам он как летчик не имел аварий, хотя «нештатные ситуации», конечно, случались. Так, в 1966 г. , во время полета на малой высоте, его МиГ-21 столкнулся со стаей грачей; одна из птиц попала в воздухозаборник и повредила двигатель. Для посадки машины потребовалось все его летное мастерство.

С должности командующего ВВС Московского военного округа он вернулся на должность Первого заместителя начальника Управления по боевой подготовке ВВС, откуда был переведен почти 20 лет назад.

Безупречный воздушный боец, летчик и командир, офицер, беззаветно преданный своему делу, Кожедуб не обладал «вельможными» качествами, не умел и не считал нужным льстить, интриговать, лелеять нужные связи, замечать смешную, а порой и злобную ревность к своей славе.

В 1978 г. он переведен в группу генеральных инспекторов МО СССР. В 1985 г. ему присвоено звание маршала авиации.

Трижды Герой Советского Союза (Указы от 4.02.44, 1908.44, 18.08.45). Награжден двумя орденами Ленина, семью орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями, шестью иностранными орденами, иностранными медалями.

Всю свою жизнь без войны Кожедуб безропотно вел огромную общественную работу. Депутат Верховного Совета СССР, председатель или президент десятков различных обществ, комитетов и федераций, он был прост и честен как с первым лицом государства, так и с провинциальным правдоискателем. А каких сил стоили сотни встреч и поездок, тысячи выступлений, интервью, автографов... Автор книг: «Служу Родине» (М.;Л., 1949), «Праздник Победы» (М., 1963), «Верность Отчизне» (М., 1969). Последние годы жизни Иван Никитович тяжело болел: сказывались напряжение военных лет и нелегкая служба в мирные годы. Он умер у себя на даче от сердечного приступа 8 августа 1991 г. , не дожив двух недель до развала великого государства, частью славы которого был он сам.

Герой Советского Союза гвардии подполковник Муравьев П. И.

Групповой воздушный бой Як-9 с Ме-110

В период Орловской операции, особенно перед занятием нашими войсками города Орла, немецкая авиация была брошена с целью остановить наши подвижные наземные войска, прорывавшиеся через их оборону. В этот период можно было наблюдать применение немцами истребителей Ме-110 не только в борьбе с нашими бомбардировщиками, но и как истребителей-штурмовиков для действия по наземным целям.

Патрулируя шестеркой Як-9 в районе станции Моховая, я заметил девятку Ме-110 Ме-110 шли в сторону «клин» на пересекающихся курсах под ракурсом 3/4. Оповестив свою группу, я отдал приказ: «атаковать всем одновременно». Из-за дыма от пожаров видимость не превышала 34 км Мы внезапно сблизилась с противником на короткую дистанцию и

открыли пулеметно-пушечный огонь. При первой же атаке был сбит один самолет Me-110, оставшиеся восемь немедленно стали в круг.

Это самый излюбленный метод обороны истребителей Me-110, потому что подойти к хвосту противника сзади невозможно, так как наш атакующий истребитель находится под двойным обстрелом: огнем стрелка атакуемого Me-110 и огнем следующего за ним Me-110 с сильным лобовым вооружением (4 пушки «Эрликон»)

Все попытки разбить замкнутый круг противника заходом на вираже в хвост противнику не дали желаемого результата, и нам не удавалось сбить ни одного немца. Один из наших истребителей, получив повреждение, вышел из боя. Находящийся на КП командир соединения, наблюдая наш бой, приказал моей четверке набрать высоту и сверху атаковать противника, а паре Як-9 продолжать атаки, ведя огонь короткими очередями с дистанции 300—200 м.

Атакуя сверху, моя четверка сразу же зажгла два самолета Me-110, экипаж одного из них выбросился на парашютах, летчики приземлились на нашей территории и были взяты в плен.

Применение вертикального маневра в бою с Me-110 позволило нам безнаказанно атаковать немцев, находясь под воздействием их огня незначительное время. Атаки мы производили парами на растянутой дистанции, что давало возможность ведущему вести огонь по одному самолету противника, а ведомому — по второму. Атакованный ведомым Me-110 вынужден маневрировать и не может вести прицельный огонь. Таким образом ведомый блестяще решает свою задачу — прикрыть действия ведущего. Вывод из атаки, как правило, производили не на одной высоте с противником, а после атаки продолжали пикирование, проскакивали строй противника вниз на большой скорости с последующим выходом из пикирования и повторением атаки уже снизу.

В этом бою, благодаря применению вертикального маневра, мы сбили три Me-110, два из них — при применении противником замкнутого круга.

МУРАВЬЕВ ПАВЕЛ ИГНАТЬЕВИЧ

Среди авторов этой книги звание Павла Игнатьевича — подполковник — в числе старших. Не более пяти из ста лучших летчиков страны — авторов книги — имели столь же высокое звание. Но самое удивительное в том, что блестящий ас, прекрасный пилотажник, один из авторитетнейших летчиков Советских ВВС — мужчина с «божественной» внешностью, неугомонный, но честный и добрый человек, борец против подлости и несправедливости, был так и уволен в запас в звании подполковника.

П.И. Муравьев родился 21 (официально 22) декабря 1917 года в деревне Сныткино Брянской губернии в семье служащего, активного участника Октябрьской революции — Игната Ивановича Муравьева.

П.И. Муравьев успел окончить 3 курса зооветеринарного техникума в г. Сычевка Смоленской области и Ржевский аэроклуб, когда был направлен в Одесскую военную авиационную школу. Курс летной школы тогда не достигал и года, и в 1938 году младший лейтенант Муравьев отбыл в строевую часть.

В советско-финской войне он участвовал с 1 декабря 1939 года по 13 марта 1940 года. Воевал в эскадрилье Ф.И. Шинкаренко 7-го истребительного авиационного полка. Совершил 94 боевых вылета на И-16, сбил 3 самолета: два «Бристоль Бульдога» и «Глостер Гладиатор». Был награжден орденом Красного Знамени. Более высокой награде помешали непростые отношения с комэском, за то же количество побед получившим звание Героя Советского Союза.

Великую Отечественную войну он встретил командиром звена 271-го истребительного авиационного полка под Харьковом. Первый боевой вылет выполнил 7 октября 1941 года. На всю жизнь Павел Игнатьевич запомнил штурмовку длинной, километров на десять,

немецкой колонны, которую они атаковали звеном на ЛаГГах.

— Никогда позже не приходилось мне видеть столь непуганых немцев, — вспоминал Павел Игнатьевич, — по-видимому, это была какая-то резервная часть, введенная в прорыв. Пехота, автомобили, артиллерия шли в плотных порядках, даже не разбегаясь при первом заходе. Серьезного зенитного противодействия также не было... Казалось, ни одна пуля, ни один снаряд, выпущенный тогда с наших ЛаГГов, не миновал цели...

Мастер воздушного боя, он участвовал в боях на Сталинградском направлении, в Изюм-Барвенковской операции, дрался под Курском, освобождал Белоруссию, Прибалтику, Польшу, Германию. Во время войны воевал в составе 8 фронтов: Южного, Калининского, Центрального, Брянского, 1-го и 2-го Прибалтийских, 1-го и 3-го Белорусских.

Во время войны Павел Муравьев был одним из самых известных летчиков — статьи о нем не раз появлялись не только во фронтовых и армейских газетах, но и в «Сталинском соколе», в «Красной Звезде».

Рядом с Муравьевым выросло несколько замечательных летчиков. Среди них выдающийся летчик-истребитель П.М. Вострухин. Младший лейтенант Вострухин провоевал чуть более полугодя, в 100 боевых вылетах, 40 воздушных боях сбив не менее 20 самолетов противника. Погиб 16 июня 1943 года после вынужденной посадки.

Муравьев воевал на И-16, ЛаГГ-3, Як-1, Як-7, Як-9, Як-3. Все его машины имели тактический номер 03. Самый большой налет, более 200 боевых вылетов из 473, проведенных им в годы Великой Отечественной войны, он совершил на Як-9

Свою последнюю победу ~ тринадцатый по счету ФВ-190, он сбил в районе Кюстрина. В одном из своих последних вылетов он заметил пару «мессеров», шедших в необычном пеленге — крыло к крылу. В виду группы Муравьева они выполнили строго симметричный разворот с потерей высоты и врезались в землю. Военно-политический крах Германии не оставлял выбора ее самым достойным воинам.

К концу войны П.И. Муравьев стал подполковником, заместителем командира 64го гвардейского Краснознаменного Оршанского ордена Александра Невского истребительного авиационного полка. В Великую Отечественную войну он совершил 473 боевых вылета, провел 149 воздушных боев, лично сбил 37 в группе 2 самолета противника. Среди личных побед на его счету два Хе-111, три Ме-110, одиннадцать Ю-87, восемь Ме-109, тринадцать ФВ-190.

Блестящий пилотировщик, чему в немалой степени способствовало абсолютное владение своим телом и тренированность вестибулярного аппарата (Муравьев был гимнастом высокого уровня), Павел Игнатьевич не знал поражений в воздушных боях. Он был дважды подбит зенитным огнем: один раз на ЛаГГе, второй на Яке, но оба раза ему удавалось приземлять машину в расположении своих войск.

В 1945 году на воздушном Параде Победы П. Муравьев был ведущим девятки Яков! Сохранилась фотография заветной «девятки» на аэродроме в Люберцах. Среди ведомых Муравьева выдающиеся бойцы: дважды Герой Советского союза А. Е. Боровых, Герои Советского Союза В.Н. Кубарев, И.В. Федоров, Н.С. Павлушкин, Н.Н. Свитенко, С.А. Кузнецов, В.И. Меркулов, А.Г. Кулиев!

С парадами связана еще одна необычная деталь. Уже после увольнения в запас Павел Игнатьевич несколько раз призывался в ВВС для участия в воздушных парадах.

После войны П. Муравьев служил в ВВС. Освоил несколько типов реактивных самолетов: МиГ-9, Як-15, МиГ-15, Як-17, МиГ-17. В 1953 году Муравьев ушел в запас в звании подполковника.

После увольнения в запас и до ухода на пенсию П.И. Муравьев работал на московском заводе «Памяти революции 1905 года».

Всю жизнь он прошел со своим соратником Марией Семеновной, на которой женился в 1945 году.

Непримиримый к проявлению чиновничьего произвола, он был нетерпим к любым его проявлениям. На одном из чествований последних лет его и еще нескольких ветеранов

пригласили в Управу, поздравляли. Один из чиновников с придыханием передал подарок от «президента Ельцина». «От самого?» — уточнил Павел Игнатьевич, и в ту же минуту подарок полетел в стену...

Герой Советского Союза (Указ от 1 мая 1943 года) П.И. Муравьев награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, тремя орденами Отечественной войны 1 степени, медалями.

Павел Игнатьевич Муравьев умер в Москве 19 февраля 2003 года. Похоронен на Головинском кладбище.

Герой Советского Союза гвардии капитан Климов П. Д.

Бой пары истребителей с бомбардировщиками

Не достигнув «молниеносного» овладения Мурманским портом, немцы решили непрерывными массированными налетами бомбардировочной авиации парализовать его деятельность. Линия фронта проходила всего в 3040 км от порта, следовательно, он находился в зоне тактической внезапности. Учитывая это обстоятельство, наше командование вынуждено было организовать охрану порта патрулированием истребителей, высылая их на вероятные подходы к нему вражеской авиации.

Наряду с бомбардировочными ударами противник вел непрерывную разведку работы порта одиночными самолетами на больших высотах.

30 октября 1942 года меня в паре с молодым летчиком на самолетах «Киттихаук» подняли в воздух с задачей не допускать самолеты-разведчики в район порта. Набрал высоту 5000 м и установив радиосвязь с землей, мы приступили к патрулированию.

Вскоре я получил предупреждение от наземной радиостанции о приближении к району порта большой группы неопознанных самолетов, летящих на высоте 6000 м. Предупредив ведомого, я начал набирать высоту до 7000 м, чтобы иметь преимущество в высоте, а следовательно, и в скорости. Набрал 7000 м, занял позицию в направлении вероятного появления противника на подступах к порту.

Вскоре на фоне дымки, ниже себя заметил две группы по девять самолетов Ю-88, шедшие плотным строем. Истребителей прикрытия не было видно. Приняв решение атаковать ведущего спереди-сверху, я перевел самолет в пологое пикирование.

С дистанции 600 м открыл заградительный огонь. Из шести крупнокалиберных пулеметов и продолжал нести его до дистанции 50 м, вводя поправки на угловое смещение цели. Затем, используя большую скорость после пикирования, я сделал энергичный левый боевой разворот и, умышленно не координируя действия рулями (чтобы уменьшить вероятность попадания стрелков, которые открыли интенсивный огонь по мне), вышел из атаки.

После разворота я заметил, что ведущий Ю-88 сделал переворот и стал падать. Строй первой девятки нарушился Ю-88 сбросили бомбы над безлюдными сопками далеко от порта и повернули обратно.

Я не стал их преследовать, а решил атаковать вторую группу, которая шла левее и сзади. Отсутствие элемента внезапности ставило меня отказаться от атаки с передней полусферы. Я принял решение атаковать сзади-снизу замыкающего второй девятки (рис. 2). Сближение и атаку производил, сохраняя свой самолет в створе намеченного самолета, чтобы лишить возможности стрелков впереди идущих Ю-88 вести по мне огонь.

С дистанции 300 метров я открыл огонь по стрелку, а сблизившись до 100 м, перевел огонь на кабину летчика. После нескольких очередей Ю-88 сделал правый разворот со снижением. Я отвернул вправо-вверх, чтобы не проскочить группу бомбардировщиков, и, заняв выгодное положение, перешел в атаку на очередного Ю-88, оказавшегося замыкающим. Со второй очереди Ю-88 перешел в правую нисходящую спираль. Строй

второй девятки бомбардировщиков противника рассыпался, Ю-88 беспорядочно сбросили бомбы и по одному начали уходить с обратным курсом.

Я продолжал преследование вошедшего в спираль Ю-88, расстреливая его короткими очередями с дистанции 100150 м. Сделав виток спирали, Ю-88 загорелся и вошел в отвесное пикирование. Во время преследования я значительно снизился, и бомбардировщики выпали из поля моего зрения.

Благодаря отличной работе радиосвязи и станции наведения мне удалось своевременно обнаружить и атаковать противника.

В результате боя мною было сбито два Ю-88 и один подбит. Бомбардировщики противника не были допущены к порту.

Однако результат мог быть значительно лучшим, если бы мой ведомый, видя отсутствие истребителей противника, также атаковал Ю-88 и если бы я не потерял из виду всю группу, увлекшись преследованием одного Ю-88.

КЛИМОВ ПАВЕЛ ДМИТРИЕВИЧ

Родился 7.02.1920 в Баку, в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1942 г. В 1939 г. окончил 1 курс Бакинского индустриального института.

В ВМФ с 1939 г. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище в 1941 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с января 1942 г.

Командир звена 2го гвардейского истребительного авиационного полка (ВВС Северного флота) гвардии младший лейтенант Климов к началу мая 1943 г. совершил 306 боевых вылетов, участвовал в 33 воздушных боях, сбил 8 самолетов противника. Всего совершил 360 боевых вылетов, в 52 воздушных боях лично сбил 10 вражеских машин.

Звание Героя Советского Союза присвоено 24.07.43.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, в 1959 г. — Военную академию Генштаба.

Заслуженный военный летчик СССР.

С 1970 г. полковник Климов — в запасе. Жил в Москве. Работал старшим инженером Государственного комитета СССР по гидрометеорологии и охране окружающей среды.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1 — и степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

На территории музея авиации Северного флота установлен бюст Героя.

Дважды Герой Советского Союза майор Боровых А. Е.

Бои пары истребителей с превосходящими силами противника

Свою боевую деятельность летчика-истребителя я начал ведомым, а затем постепенно стал водить группы истребителей на выполнение всех видов боевой работы истребительной авиации.

Вспоминая свой боевой путь, я прихожу к убеждению, что свободными действиями пары или звена можно наносить противнику ощутительный урон. В подтверждение сказанного опишу один воздушный бой, который я провел парой против 10 истребителей противника в октябре 1944 г.

Наши войска вышли на рубеж реки Висла и заняли плацдарм на ее правом берегу. Немцы несколько раз пытались сбросить наши войска с занимаемых ими позиций, для чего они бросали не только крупные силы наземных войск, но и авиацию.

Сразу же получил задачу: находиться в боевой готовности как резерв Командующего 16 ВА для усиления и наращивания воздушного боя и отражения налетов мелких групп

самолетов противника по вызову. Связь была прямая — телефонная и радио, а также связь с установкой «Редут», которая оповещала нас. На вооружении у нас были самолеты Як-3.

Весь день 21 октября наша бомбардировочная и штурмовая авиация под прикрытием истребительной вела напряженную боевую работу.

Истребители противника мелкими группами противодействовали нашей авиации. В этот день мы по нескольку раз вылетали по сигналу с КП 16 ВА и провели ряд успешных воздушных боев.

Получив сигнал на вылет, я в паре со своим ведомым лейтенантом Калюжным вылетел на перехват пары охотников противника. После взлета сразу же установил связь с КП и был наведен на шестерку ФВ-190 с подвешенными бомбами.

Имея превосходство в высоте около 800 м, я решил атаковать заднюю пару самолетов ФВ-190. Правым разворотом со снижением я зашел одному ФВ-190 сзади под ракурсом 0/4 и с дистанции 100—150 м длинной очередью зажег его. После атаки вышел с набором высоты за облачность через просвет в облачности.

Ведущий пары ФВ-190, атакованной нами, заметив горящий самолет своего ведомого, поспешно вышел из боя. Осталась четверка ФВ-190, которая, сбросив беспорядочно бомбы, приняла бой, строя в нем маневр с набором высоты. При наборе высоты один из ФВ-190 отстал от группы. Я моментально решил воспользоваться оплошностью врага. Имея преимущество в высоте, а следовательно, и в скорости, атаковал сверху-сзади под ракурсом 1/4 отставший ФВ-190 и с дистанции 100150 м двумя пушечно-пулеметными очередями сбил его (рис. 2).

На выходе из атаки мы внезапно были атакованы 4 Ме-109, которые, прикрываясь облачностью, скрыто подошли в район воздушного боя. Немцы провели несколько последовательных, но безуспешных атак. Вследствие прекрасных качеств самолета Як-3 и облачности мне удалось выйти из явно невыгодного положения. Так как горючее было на исходе, нашей паре пришлось уйти на свой аэродром.

В результате боя с 10 истребителями мы сбили два самолета и заставили противника отказаться от выполнения задачи.

Хорошо подготовленный ведомый не стесняет маневр ведущего, а, наоборот, придает ему уверенность, ибо, когда чувствуешь хорошеекрытие, действуешь решительней.

Хорошо слетанная пара или звено могут наносить врагу ощутительный урон и способны сорвать штурмовку и бомбометание превосходящих сил противника.

БОРОВЫХ АНДРЕЙ ЕГОРОВИЧ

Первую победу он одержал в первом же бою. Успех редко приходил к летчику сразу, и, хотя Боровых полгода был инструктором в училище, его победа объяснима лишь исключительной настойчивостью и лихостью атак молодого летчика. Правда, и «Харрикейн», на котором он тогда летал, был модернизирован в части вооружения: четыре крыльевых пулемета «браунинг» калибром 7, 7 мм были заменены четырьмя 20миллиметровыми пушками «ШВАК».

8 боевых вылетов, совершенных Боровых на Калининском фронте, в составе 728 истребительного авиационного полка, принесли 3 победы, он был назначен командиром звена, награжден орденом Красного Знамени. Вскоре летчик провел воздушный бой в районе Зубцова, где на глазах командующего фронтом генерал-полковника И. Конева сбил Ю-88 и Ме-109, получив благодарность за отличное ведение схватки. Имя его становится известным в частях фронта, вместе с опытом приходит хладнокровие, еще больше укрепляется уверенность.

А Боровых родился в Курске 30 октября 1921 г. , под знаком Скорпиона, хранившего его судьбу, как и судьбы относительного большинства асов, родившихся под этим созвездием. Окончил 7 классов, работал шофером, после чего крепкого и толкового юношу

приняли в Чугуевское военное училище летчиков, переименованное в марте 1941 года в Чугуевскую военную авиационную школу, которую он окончил в том же году. Несмотря на возражения курсанта, он был оставлен в школе инструктором, а инструкторами оставляли лучших из лучших. Заметим, что выпуск 41-го года дал 54 Героя Советского Союза, 4 дважды и одного трижды Героев, что в течение грядущих трех с половиной лет они собьют в воздухе около 1000 неприятельских машин, то есть по своему составу этот выпуск не имел себе равных в истории Советских ВВС.

Большую часть боевых вылетов Боровых провел на самолетах, летно-технические характеристики которых существенно уступали немецким («Харрикейн» MkII, Як-7б). Компенсировать преимущество вражеских машин помогали тактическая грамотность и военная хитрость, о которых никогда не забывал наш ас: «Летчик должен не только в совершенстве владеть самолетом, но и обладать военной хитростью. Знания, помноженные на военную хитрость, — в этом успех боя, ключ к победе над самым сильным и коварным врагом».

В тяжелых воздушных боях на Центральном фронте, на Курской дуге уже на Як-7б он сбил 8 немецких самолетов. В одном из боев выбросился с парашютом из горящей машины, но на следующий день, едва вернувшись в полк, вновь вылетел на боевое задание. В этих боях он в буквальном смысле встал на защиту родного дома, ведь в недавно освобожденном Курске оставались родители, братья и сестры. Позднее он узнает, что его отец, Егор Григорьевич, погиб при налете немецкой авиации на Курск.

В конце августа 1943 г. Боровых стал командиром эскадрильи, Героем Советского Союза.

Весной 1944 г. полк был перевооружен на Як-3 — истребитель, превосходивший большинство современных ему немецких типов. На этой машине Боровых участвовал в Белорусской операции, в освобождении Польши, в боях на Берлинском направлении. Этот истребитель уже не получил ни одной пробоины.

Во время ВОВ летчик провел около 500 боевых вылетов, 130 воздушных боев, лично сбил 32 и в группе 14 самолетов противника. Воевал в составе 157го истребительного авиационного полка (273 иад, 6 иак, 16 ВА).

Дважды. Герой Советского Союза (Указы от 24.08.43, 23.02.45). Награжден двумя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3й ст., медалями.

После войны, 23м приемом, в числе 20 дважды Героев так называемой «золотой орды», капитан Боровых был зачислен в ВВА. После окончания академии (1951) командовал полком, дивизией. Освоил многие типы боевых реактивных самолетов. Заслуженный военный летчик СССР. В 1957 г. окончил Военную академию Генштаба. В 1958-1977 гг. на командных должностях в Московском округе ПВО, Дальневосточном военном округе, Киевском военном округе. С 1968 г. генерал-полковник авиации Боровых был назначен командующим авиацией ПВО страны. С 1977 г. работал в Институте военной истории. Написал две книги: «Новая техника, оружие и человек» (М., 1972), «Надежный щит Родины» (М., 1985). Умер 17 ноября 1989 г.

Герой Советского Союза гвардии капитан Сомов П. А.

Бои пары против 10 ФВ-190

После успешного наступления на Сандомирском плацдарме войска 1го Украинского фронта за несколько дней были у границ Юго-Восточной Германии и в конце января 1945 г. вторглись на территорию врага.

Немцы отчаянно сопротивлялись в надежде задержать наши войска от проникновения в

глубь Германии. Особенно большую активность проявляла в это время их авиация.

Штурмовку наших передовых наземных частей немцы производили не только бомбардировщиками Ю-87, но и истребителями ФВ-190 и Ме-109.

Мы должны были не допускать немецкую авиацию штурмовать наши наземные войска, успешно уничтожавшие врага в его собственной берлоге, и нести разведку коммуникаций противника на глубину до 100 км.

10 февраля 1945 года утром после удачного выполнения задания я получил от командира полка майора Диденко новое задание — разведать движение противника по дороге Иобен-Шпроттау и аэродром Заган. Выполнять задание я вылетел в паре с ведомым лейтенантом Назаренко.

Взлетели. Делая круг над своим аэродромом, я услышал приказ командира корпуса генерал-майора Забалуева, находившегося в это время на передовом КП: «Синички! (Это был позывной истребителей.) Все, кто в воздухе, немедленно в квадрат 21, там „Фоккеры“ штурмуют наши войска».

Я немедленно направился в указанный район, по пути связавшись по радио с КП.

Несмотря на напряженное внимание, я не смог обнаружить противника вследствие дымки и облачности 67 баллов на высоте 700800 м. При пролете командной радиостанции меня предупредили: «Сомов! Группа „Фоккеров“ у тебя слева, атакуй немедленно». И действительно, слева впереди я заметил группу 10 ФВ-190. Не выпуская их из виду, я развернулся правым боевым разворотом и зашел за облачность, что мне дало возможность внезапного сближения с ними.

За облачностью я пошел с набором высоты на сближение с группой ФВ-190, следя за ней через просветы. Подойдя вплотную, я обнаружил, что ФВ-190 были на 100—150 м ниже облачности. Оценив обстановку, я скомандовал: «Атакуем в просвет». Ввел самолет в пикирование, сверху пошел в атаку. Атака оказалась для немцев неожиданной, «Фоккеры» пришли в замешательство и раскололись попарно. Однако в первой атаке мне не удалось сбить ни одного ФВ-190. Используя запас скорости, приобретенный в момент пикирования, я боевым разворотом вышел из первой атаки.

Обнаружив, что только пара ФВ-190 пыталась атаковать нас снизу, я с целью сохранения за собой инициативы в бою повторил атаку, построив маневр своей пары петлей. Вскоре немцы стали уходить от нас в глубь своей территории. В это время я услышал с земли: «Сомов! Атакуйте заднюю пару!» Действительно, ниже себя я увидел пару ФВ-190, пытавшуюся перейти на бреющий полет. Мы атаковали ее сверху под ракурсом 0/4. Я после трех длинных очередей зажег ведущего. Затем огонь перенес на ведомого, но из-за большой скорости проскочил мимо. Ведомый лейтенант Назаренко двумя длинными очередями сбил его. Окончив воздушный бой, я запросил радиостанцию разрешить продолжать задание. Поздравив меня и моего ведомого с успехом, нам это разрешили. Произведя разведку, мы благополучно возвратились на свой аэродром.

КРАТКИЕ ВЫВОДЫ

1. Отлично работающая радиосвязь позволила немедленно перенацелить нас на выполнение другой задачи.

2. Находясь ниже противника в момент его обнаружения и не имея преимущества в скорости, я не пошел в лобовую атаку; сначала занял наивыгоднейшее положение, потом внезапно атаковал.

3. Внезапно атака заставила немецких штурмовиков беспорядочно сбросить бомбы, частью на свои войска, и прекратить штурмовку.

4. Потеряв два самолета, немцы покинули поле боя. Вертикальный маневр, рассчитанный на сохранение преимущества в высоте, принес нам победу над численно превосходящим противником.

СОМОВ ПЕТР АРСЕНТЬЕВИЧ

Родился 28.01.1921 в поселке Суры ныне Залегощенского района Орловской области. Окончил 10 классов. Работал слесарем.

В Советской Армии с 1940 г. В 1942 г. окончил Борисоглебскую военно-авиационную школу пилотов, в 1943 г. — курсы командиров звеньев.

В действующей армии с октября 1943 г. Заместитель командира эскадрильи 482-го истребительного авиационного полка (322я истребительная авиационная дивизия, 2й истребительный авиационный корпус, 2я воздушная армия, 1-и Украинский фронт) старший лейтенант Сомов к марту 1945 г. совершил 102 боевых вылета, в 24 воздушных боях лично сбил 17 и в паре 1 самолет противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 10.04.45.

Всего за войну совершил 151 боевой вылет на Ла-5, в 30 воздушных боях лично сбил 18 самолетов противника.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных машинах. Служил командиром авиационного полка. В 1960 году получил направление в Военную академию Генштаба, Был командиром дивизии. С 1973 г. генерал-майор авиации Сомов — в запасе. Жил в Петрозаводске.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Умер в Петрозаводске 8 мая 1979 года.

Герой Советского Союза гвардии майор Катрич А. Н.

Воздушные бой истребителей ночью

Ночной воздушный бой является одним из наиболее сложных, но обязательных видов боевой деятельности истребительной авиации ПВО. Удары бомбардировочной авиации противника по крупным промышленным центрам, расположенным на значительном удалении от линии фронта, преимущественно производились ночью, с целью избежать потерь от противодействия истребителей и зенитных средств.

Ночные действия бомбардировочной авиации применяются и по объектам, расположенным на удалении 3060 км от линии фронта, если сильное противодействие средств ПВО не позволяет дневных действий. К такому виду действий немцы вынуждены были перейти, например, летом 1943 г. на Орловско-Курском и Смоленском направлениях.

Борьбу с ночными действиями бомбардировщиков противника истребительная авиация может выполнять различными способами.

Взаимодействие с зенитными прожекторами в световых прожекторных полях (СПП). Такой способ боевой деятельности является наиболее эффективным, но он не всегда возможен, так как для этого требуется большое количество зенитных прожекторов, обеспечивающих освещение цели в течение не менее 5 минут ее полога.

Действия истребителей в световых зонах на направлениях вероятных маршрутов полета бомбардировщиков" Этот способ возможен при наличии на КП истребительной группы средств радионаведения и заключается в том, что бомбардировщиков освещают на маршруте при помощи САБ, сбрасываемых с самолетов-осветителей, с целью дать возможность истребителям обнаружить противника и сблизиться с ним.

Свободный поиск без освещения цели осветительными средствами. Этот способ сходен со «свободной охотой» и применяется на маршрутах полетов противника в условиях светлой ночи. Эффективность этого способа может значительно увеличиться при применении средств радионаведения. К такому способу противодействия прибегают также при отражении ночных налетов бомбардировщиков противника вблизи линии фронта, где нет

возможности создать световые прожекторные поля или эффективную зенитную защиту. В этом случае истребителям для поиска отводится зона патрулирования вблизи особо важных объектов.

В июне 1943 г. моей эскадрилье в составе 8 Як-1 пришлось выполнять с аэродрома Кашира задачу по перехвату бомбардировщиков противника (шедших на г. Горький) свободным поиском на их маршруте.

В ночь на 21.06.43 я вылетел в свою зону патрулирования. Средняя высота полета бомбардировщиков, шедших одиночно или парами, в этот раз была определена в 4000—4500 м (при помощи наземного радиолокатора). Исходя из этого, я в своей зоне маневрировал на высоте от 3500 до 4000 метров с таким расчетом, чтобы находиться ниже средней высоты полета бомбардировщиков противника. Это в ночных условиях дает возможность легче обнаружить противника на фоне неба, а самому остаться незамеченным на темном фоне земли.

Ночь была безлунная, с незначительной дымкой, безоблачная, а на северной и северо-восточной части горизонта были какие-то светлые полосы, облегчавшие наблюдение в этом направлении. Через 2025 минут после взлета я заметил на светлой части горизонта силуэт бомбардировщика, шедшего с курсом приблизительно 90°. Дистанцию до цели ночью определить значительно труднее, чем в дневных условиях, но судя по времени, которое мне пришлось затратить для сближения, мне кажется, что я заметил противника на расстоянии около 1, 52 км. Стараясь не потерять его из виду, я начал сближение на попутно-пересекающихся курсах.

Получилось так, что огонь по самолету противника неожиданно для себя мы открыли одновременно с гв. ст. лейтенантом Крюковым, не видя при этом друг друга. Это произошло, очевидно, потому, что мы оба, обратив все внимание на противника, ослабили осмотрительность.

Ст. лейтенант Крюков, патрулируя в соседней зоне, также обнаружил этот самолет и производил снижение одновременно со мной. После первой нашей атаки у противника загорелся хвост, возможно, в следствие повреждения кислородных баллонов, находящихся у Ю-88 в хвостовой части фюзеляжа, и теперь нам уже не было оснований опасаться, что мы его потеряем.

Чтобы не столкнуться, мы по радио договорились производить атаки с разных сторон и не переходить после атаки на противоположную сторону.

Стрелки противника, не видя нас, так как мы держались все время ниже, вели неприцельную стрельбу.

После 2-3 атак с малых дистанций Ю-88 горящим упал в районе гор. Озеры (юго-вост. Москвы 120 км).

На самолете ст. лейтенанта Крюкова оказался пробитым бензобак. Это возможно объяснить стеснительностью нашего маневра во время атак, так как мы не применяли перехода на противоположную сторону после атаки, боясь столкнуться друг с другом.

Воздушный бой с бомбардировщиком ночью в случае плохой видимости целесообразно вести одиночным истребителем, так как даже парой почти невозможно построить взаимодействие. Но при некоторых условиях, например, при действиях в сумерки, в лунную светлую ночь и когда противник применяет групповые действия, не исключается возможность групповых действий истребителей.

Так, например, в июле-августе 1943 г. моей эскадрилье пришлось действовать с аэродрома Двоевка против групп бомбардировщиков противника, производивших групповое бомбометание по нашим войскам в районе ст. Угра (южн. Вязьмы 40 км). Выходы. Подмошье. Противник начинал свои действия в сумерки, в такое время, когда фронтовая истребительная авиация уже не могла оказать противодействия. В этих условиях мы вылетали группой в 46 самолетов (чаще 4) с наступлением сумерек и шли в заданный район прикрытия войск на высоте 2000-2500 м. Информацию об общей воздушной обстановке мы получали со своего КП, имевшего радиолокатор. Но группового воздушного боя в полном

смысле никогда не получалось, так как после первой же атаки все экипажи переходили на одиночные действия и теряли друг друга из виду. Сбор после воздушного боя ведущим группы производился лишь с той целью, чтобы облегчить ведомым или менее подготовленным летчикам возвращение на свой аэродром. Для облегчения сбора ведущей становился в круг на 5-7 минут над хорошо видимым ориентиром, сообщал свою высоту и место по радио, включал аэронавигационные огни и периодически зажигал фару, свет которой на высоте до 30 километров легко может быть замеченным.

Мне кажется, что надо отметить следующие особенности ночной работы истребителей:

1. Поиск надо производить, находясь ниже предполагаемой высоты полета противника, при этом применять маневр по высоте от 500 до 700 м, наблюдая в сторону светлой части горизонта, с открытым фонарем кабины и выключенным освещением приборов.

2. При одновременном действии нескольких истребителей каждый экипаж должен получить свою зону, хорошо обозначенную с земли, и строго выдерживать заданную высоту (в заданном диапазоне для поиска, возвращения на свой аэродром, подхода к аэродрому и т. д.).

3. Район полетов должен быть изучен до такой степени, чтобы каждый видимый ориентир мог быть опознанным и использованным для возвращения на свой аэродром. Кроме того, на самолете должен быть установлен РПК10, а на аэродроме должна иметься приводная радиостанция и светомаяк.

4. Аэродром, с которого производят свою работу ночные истребители, при его близком расположении к линии фронта подвержен большой опасности быть блокированным, что приводит к значительным потерям истребителей, возвращающихся на исходе горючего, а поэтому надо хорошо организовать работу запасного аэродрома.

КАТРИЧ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 25 октября 1917 года в селе Алексеевка Валковского района Харьковской губернии, в крестьянской семье. Окончил 7 классов в родном селе и 4 курса рабфака Харьковского зооинститута. В 1935 году, по спецнабору, призван в Красную Армию. В 1938 году окончил Чугуевское авиационное училище летчиков.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Свою первую победу лейтенант Катрич одержал тараном на высоте 8 тыс. метров, который вошел в историю как первый высотный таран.

11 августа 1941 года после получения сообщения от ВНОС, по команде командира полка, лейтенант Катрич поднял свой МиГ-3 в воздух. Энергично набирая высоту в разрывах облаков, он вскоре заметил неприятельский самолет. С разведчика, а на такой высоте мог идти только разведчик, тоже заметили советский истребитель. Самолет противника стал маневрировать, пытаться изменить направление в скоплениях облаков. Вскоре по разнесенному вертикальному оперению Катрич опознал неприятеля как «Дорнье-215»

"Самолет противника заметил преследование и, маневрируя, набирал все большую высоту. Как он ни хитрил, вскоре я занял позицию для открытия огня и метров со ста дал прицельную очередь, Крупнокалиберные пули моего УБэСа попали в мотор неприятельской машины. Стрелок вел по моей машине огонь, пока не замолчал после очередной атаки. Я мог подойти к противнику близко, но боезапас был исчерпан. Аккуратно, точно таранить — такое решение было готово давно. Сблизившись метров до двадцати, я уронил скорость и, нацелившись слева-снизу в левый киль хвостового оперения, двинул вперед рычаг газа... Неприятельский самолет сразу потерял устойчивость и свалился вниз. Несмотря на сильную тряску, мне удалось привести машину на аэродром и приземлить ее. Через несколько дней, после замены воздушного винта, на той же машине мне удалось сбить Хе-111 и позже Ме-109, — вспоминал Катрич о памятном бое.

«Сбить врага, не пропустить его к столице — это главное. Но это еще не все. Надо

стремиться одержать победу так, чтобы, сохранить свою жизнь, сохранить машину для дальнейших боев», — с таким призывом обратился в августе 1941 года А. Катрич к советским летчикам.

Катрич результативно воевал до конца войны. 9 октября 1941 года он сбил лидера группы Ю-88 в районе Ново-Петровской. Всего он выполнил около 250 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 14 самолетов противника.

В 1943 году капитан Катрич воевал на именном Як-1 с надписью: «От колхозника Саратовской области Фролова И.Д.»

После войны служил в ВВС. Освоил многие типы реактивных машин: МиГ-9, Як-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Су-9, Су-17, МиГ-21, Як-25, Як-28, МиГ-23. Одним из первых в стране был удостоен почетного звания «Заслуженный военный летчик СССР». В 1950 году майор Катрич окончил ВВА, в 1959 г. — Военную академию Генштаба. Генерал-полковник авиации А.Н. Катрич занимал должность заместителя министра гражданской авиации СССР. В последние годы тяжело болел. Умер 25 ноября 2004 года.

Герой Советского Союза А.Н. Катрич (Указ от 28 октября 1941 года) удостоен орденов Ленина, Октябрьской Революции, четырех орденов Красного Знамени, ордена Александра Невского, двух орденов Отечественной войны 1-й степени, орденов Красной Звезды, "За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, награжден медалями.

Герой Советского Союза майор Коломоец В. Н.

Прикрытие истребителями наземных войск

Прикрывая наземные войска на поле боя, мне много раз приходилось вести групповые воздушные бои с большими группами бомбардировщиков противника, шедших под прикрытием своих истребителей.

Осенью 1943 г. в районе Орша, Витебска, когда наши войска производили перегруппировку сил, немцы своей бомбардировочной авиацией пытались воспрепятствовать перегруппировке с целью задержать наступление наших войск на данном направлении. Для чего противник на аэродромах в районах Орши, Витебска сосредоточил значительные силы бомбардировочной авиации типа Ю-88, Ю-87, Хе-111.

Нашему полку была поставлена задача: не допустить бомбардирования наших наземных войск авиацией противника.

Утром 23 октября 1943 г. я с группой в количестве М Ла-5 вылетел на выполнение поставленной задачи. Собрав над аэродромом группу и построив в указанный командиром полка боевой порядок, ушел в район прикрытия. Боевой порядок состоял из ударной и прикрывающей групп, по четыре самолета в каждой. Ударную группу возглавил я. Прибыв в район прикрытия, я установил связь со станцией наведения. Через 15 минут после начала патрулирования станция наведения сообщила о приближении к линии фронта большой группы бомбардировщиков противника. Предупредив об этом группу, я ушел в направлении, указанном станцией наведения. И действительно, на высоте 3000 м шла группа до 40 самолетов Ю-88 под прикрытием 6 ФВ-190.

Не дожидаясь подхода группы самолетов противника к линии фронта, я приказал прикрывающей группе связать боем истребителей противника, а сам четверкой с высоты 3500—4000 м пошел в атаку на бомбардировщиков. Атака оказалась внезапной.

Благодаря тому что наша четверка открывала огонь одновременно по моему сигналу, нам удалось разбить строй бомбардировщиков, которые начали беспорядочно бросать бомбы на свои войска и уходить на свою территорию. При повторной атаке одиночными самолетами мне удалось с дистанции 50100 м под ракурсом 1/4 сзади сбить один Ю-88, который упал в 5 км за линией фронта.

В этом бою мы сбили 2 ФВ-190 и один Ю-88, не потеряв ни одного самолета. Задача

нами была выполнена. Наша победа объясняется тем, что мы атаковали группу бомбардировщиков сразу всей четверкой, одновременно ведя огонь из 8 пушек.

Правильная оценка тактики действий авиации противника в предыдущие дни позволила мне прийти в зону патрулирования с запасом высоты, что также оказало большое влияние на исход боя.

Успех в групповом воздушном бою зависит от четкой организации и взаимодействия в группах, правильного подбора пар, их слетанности и взаимопонимания.

Командир группы перед началом боя обязан правильно оценить обстановку. Он должен возможно точнее знать наличие истребительной и бомбардировочной авиации противника в данном районе, типы его самолетов, тактику их действия. Это даст возможность ему быстрее принять наиболее отвечающее обстановке решение. Настойчиво и до конца осуществив свое решение, противопоставив свою волю воле противника, всегда выиграешь воздушный бой.

КОЛОМОЕЦ ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ

Был, по выражению командира 309й истребительной авиационной дивизии полковника В. . Вусса, «умелый, надежным и предельно честным летчиком». Во время Великой Отечественной войны он выполнил более 400 боевых вылетов на ЛаГГ-3, Яках и Ла-5, в 67 воздушных боях сбил 16 самолетов противника лично и 1 в группе, провел 106 вылетов на разведку, из них 10 на предельный радиус, с приземлением на околофронтовые площадки. Еще 116 боевых вылетов он провел в целях прикрытия войск, более 150 вылетов на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, совершил 12 штурмовок.

В.Н. Коломоец родился 30 ноября 1918 года в поселке рудника Желтая Река Екатеринославской губернии (ныне город Желтые Воды Днепропетровской области). В 1938 году окончил Криворожский горный техникум, там же, в Кривом Роге, занимался в аэроклубе, получил направление в Качинскую военную авиационную школу им. Мясникова. Психологическая устойчивость, хорошие физические данные, великолепный вестибулярный аппарат и неумное желание летать не остались незамеченными даже в выдавшей виды Каче, и Коломоец, после окончания школы в 1940 году, был оставлен в ней инструктором.

С февраля 1942 года лейтенант Коломоец принимает участие в боевой работе сначала на Западном, затем на Калининском, Центральном, 2-м Белорусском фронтах.

Воевать он начал в составе 431го смешанного авиационного полка, входившего в состав 1 — и воздушной армии. Здесь он сдружился с соратниками по 2-й эскадрильи — Ю. Гороховым и В. Щегалевым — будущими Героями Советского Союза. Чаще всего оплетал в паре с Ю.И. Гороховым, сбил с ним 4 самолета противника. Так, вылетев парой на сопровождение самолета-корректировщика Су-2, они, разделившись, атаковали встреченные бомбардировщики противника и сбили по одной машине.

В феврале 1943 года 431-й иап был слит с составом 162-го истребительного авиационного полка и введен в состав 309-й истребительной авиационной дивизии 1-й воздушной армии.

В марте 1943 года ст. лейтенант В. Коломоец был назначен комэском «братского» (входившего в состав той же дивизии) 49-го иап.

В составе полка он сражался на Курской дуге, дрался за Днепр, освобождал Белоруссию, Польшу, последние боевые вылеты, совершил под Берлином.

На счету аса три боя, когда ему удавалось сбивать по два неприятельских самолета. Так, 12 октября 1943 года в бою над Баево ему удалось сбить два пикирующих бомбардировщика Ю-87.

Звание Героя Советского Союза капитану В.Н. Коломойцу было присвоено 23 февраля 1945 года.

Горохов Ю.И. — капитан, командир 2-й эскадрильи 162-го иап. Герой Советского Союза. Погиб от попадания зенитного снаряда, имея на счету 23 самолета противника,

сбитых лично (плюс 10 в группе), участвовал более чем в 500 боевых вылетах. Летал на именном истребителе Як-7 «Александр Пушкин», построенном на средства писателя-пушкиниста И.А. Новикова.

Он награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

В 1950 году майор Коломоец окончил Военно-Воздушную академию. Освоил реактивную боевую технику (Як-15, МиГ-15, МиГ-17). Был заместителем командира дивизии.

В годы хрущевских «реформ» был вынужден оставить авиацию. Уволился из рядов Вооруженных Сил в 1957 году, в звании полковника.

Жил и работал на родине, в городе Желтые Воды. Умер 12 октября 1986 года, в 43-ю годовщину своего памятного боя над Баево, когда он сбил двух немецких пикировщиков.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Гулаев Н. Д.

Прикрытие войск

В 1944 г. войска 2го Украинского фронта продолжали усиленное наступление на г. Кишинев, форсировав р. Прут.

На западном берегу реки наши войска создали плацдарм в районе Ташлыка. 24 апреля наш гвардейский истребительный корпус прикрывал наземные войска в районе плацдарма. Авиация противника непрерывно действовала над полем боя смешанными группами от 4 до 20 ФВ-190 и Ме-109 в каждой. Одни из них приходили с задачей прикрытия боевых порядков немецких войск, другие — с бомбовым грузом, третьи приходили штурмовать наши танки и пехоту.

В 15.30 шесть самолетов «Аэрокобра» вылетели под моим командованием на прикрытие наземных войск в районе плацдарма. Набрал по маршруту высоту около 4000 м, я пришел в заданный район и установил связь с радиостанцией наведения. При выполнении задания я ходил с правым кругом, углубляясь на территорию противника километров на 10.

Сделав два круга и пройдя с курсом 260-270°, я обнаружил группу самолетов, идущих под облаками с курсом 90°, на высоте от 2000 до 2500 м в строю колонны, состоящей из трех девяток. Боевой порядок девяток был «клин». Выше и сзади шли, по-видимому, с запозданием, 8 Ме-109. Поравнявшись на встречных курсах, я атаковал одну группу двумя парами с правым разворотом под ракурсом 2/4 с дистанции 150200 м и сбил один ФВ-190. При выходе из атаки боевым разворотом вправо я снова атаковал самолет ФВ-190, который загорелся и отвесным пикированием пошел к земле.

Вследствие неожиданности атаки первая девятка потеряла четыре ФВ-190: два сбил я и по одному сбили лейтенант Букчин, мой ведомый, и старший лейтенант Козлов. Противник, видя горящие самолеты, стал уходить с правым разворотом с курсом 230-250°. При развороте один самолет подставил мне живот, я молниеносно открыл огонь и сбил третьего ФВ-190. Одновременно я увидел горящий Ме-109, сбитый капитаном Никифоровым. Вскоре разрозненные самолеты и пары врага стали вновь подходить к месту воздушного боя. Но противник, видимо, мало верил в свои силы, так как самолеты ФВ-190 имели подвесные пушки калибра 37 мм, что не давало возможности им вести бой на вертикалях, а заставляло принимать оборону. Действия немецких летчиков были неуверенными, огонь открывали с больших дистанций.

Имея все время превосходство в высоте и скорости, мы продолжали вести воздушный бой, несмотря на близкий исход горячего и боекомплекта. Младший лейтенант Гуров атаковал Ме-109 на встречных курсах в лоб; в результате атаки самолет резко накренился,

задымил, вошел в отвесное пикирование и врезался в землю недалеко от нашей радиостанции. В это время меня атаковали 2 Ме-109 сверху-сзади, по благодаря моему ведомому, своевременно предупредившему меня, мне удалось выйти из-под ударов быстрым движением рулей. При выходе в сторону облачности на меня свалился из облаков один ФВ-190, подставив свой хвост, в результате чего был сбит. Таким образом на моем счету еще один сбитый самолет — четвертый.

Бой все разгорался. Ст. лейтенанту Козлову энергичным разворотом удалось зайти Ме-109 в хвост и с дистанции 100— 150 м короткой очередью зажечь его. Мл. лейтенант Акиншин, ведомый капитана Никифорова, на вираже с дистанции 5070 м сбил один Ме-109. Ввиду исхода горючего и боекомплекта я запросил командира корпуса о помощи.

Командир, находившийся на радиостанции наведения, поднял в воздух с ближайшего аэродрома 18 самолетов «Аэрокобра».

Не прошло 34 минут, как эти самолеты вступили в бой, что облегчило положение нашей шестерки. Боекомплект мой был израсходован полностью, но из боя я не выходил, а делал ложные атаки, пугая немецких летчиков. Моему ведомому удалось в одной такой ложной атаке, следуя за мной, сбить еще один ФВ-190.

При получении сигнала с земли: «Гулаев, вам домой» быстро вышел из боя всей группой..

Выполнив задание, наша шестерка вернулась на свой аэродром без потерь и существенных повреждений.

Мл. лейтенант Гуров произвел вынужденную посадку в поле на колеса из-за нехватки горючего. Горючее было доставлено на самолете По-2; после заправки летчик прилетел на свой аэродром.

В этом воздушном бою было сбито 7 ФВ-190 и 4 Ме-109. Счет сбитых самолетов противника увеличивался с каждым днем.

Мы радовались, что могли вложить свои знания и силы в общее дело победы над врагом нашей Родины, и старались оправдать перед нашим советским народом звание «Сталинских соколов».

ГУЛАЕВ НИКОЛАЙ ДМИТРИЕВИЧ

Н. Гулаев родился в известной на Дону станице Аксайской, неподалеку от Ростова, там, где Аксай впадает в Дон, 26 февраля 1918 г. В семье главенствовала мать — высокая волевая казачка, черные глаза и косы которой говорили о присутствии турецкой крови. Окончив семилетку, он отправился в Ростов-на-Дону, где был принят в школу ФЗУ, а затем и в аэроклуб. С призывом в Красную Армию получил направление в Сталинградское военное авиационное училище, которое окончил в 1940 г.

Войну он встретил в составе 423-го истребительно-авиационного полка. В июне 1942 г. был переведен в 487й полк, где вскоре, 3 августа 1942 г. , принял свой первый бой. Первую победу он одержал без приказа, впервые в жизни взлетев ночью, под вой воздушной тревоги и подбадривающие реплики механиков. Ему повезло. На фоне лунного неба он увидел знакомые по таблицам и схемам силуэты — «Хейнкели». Форсируя мотор своего Яка, сблизился с неприятельской машиной так, что отчетливо стали видны пламенеющие выхлопы двигателя, и нажал на гашетки. Очередь оказалась удачной, V трасса засверкала быстрыми красными стрелами, вдруг расцветшими в ночи растущим огненным хвостом. Бомбардировщик скользнул на крыло, извергавшее багровые клубы горящего топлива, и, беспорядочно штопоря, устремился к земле. Реакция командира на его победу была неординарна — ему объявили о взыскании и представили к награде. Так началась одна из самых ярких ратных судеб.

В феврале 1943 г. , после окончания курсов командиров звеньев, лейтенант Гулаев был направлен в 27й истребительно-авиационный полк. В составе этого полка он прожил свой

«звездный» год, сбив в воздухе 58 неприятельских машин, «создав» десяток асов, став дважды Героем. Говорить о «школе» Гулаева не принято, однако его особенная, вдохновенная и рискованная, внешне начисто лишенная какого бы то ни было практицизма манера ведения боя делает его по меньшей мере «символом» романтического направления в искусстве воздушного поединка. Как никто другой он умел быть результативным, трижды (5.07.43 г., 25.04.44 г., 30.05.44 г.) он одерживал по четыре о победы в день, еще дважды (7.07.43 г., 18.04. 44 г.) уничтожал по три самолета и в 7 боях (14.05.43 г., 12.07.43 г., 24.10.43 г., 28.10.43 г., 15.12.43 г., 17.12.43 г., 8.01.44 г.) делал дубль. На его счету 9 двухмоторных бомбардировщиков (5 Хе-111 и 4 Ю-88), 5 «рам», 15 «штук» — пикировщиков Ю-87. Столь весомый расклад трофеев не характерен для летчиков фронтовой авиации, список побед которых главным образом составляли истребители.

Свою каждодневную боевую работу он начал в мае 1943 г. на Белгородском направлении. Накануне Курской битвы Люфтваффе сосредоточило там около 1000 самолетов для поддержки 4-й танковой армии генерала Гота и оперативной группы «Кемпф». Наряду с новинками бронетехники Вермахт впервые широко использовал здесь новейшие истребители ФВ-190, А4, А5 и А6, несшие, как правило, 4-6 пушек и 2 пулемета.

Взлетев на перехват бомбардировщиков 14 мая 1943 г. , Гулаев на бреющем полете разогнал свой Як до предельной скорости, вышел в хвост вражескому звену и, выполнив из-под него короткую резкую «горку», затруднившую прицеливание неприятельских стрелков, сверху сбил лидирующую «штучку». Без промедления он попытался атаковать второго, однако огонь с борта Ю-87 долго не позволял ему выйти на дистанцию эффективного огня. Несколькими очередями Гулаеву удалось повредить «лаптежника», убить стрелка и, наконец, зайти ему в хвост, но боезапас был исчерпан. Серый, в размытых пятнах камуфляжа фюзеляж «Юнкерса» совсем рядом, ненавистная свастика жиреет на рубленой трапеции подрагивающего от скорости хвоста... Левая рука резко двигает вперед сектор газа, правая толкает ручку, ноги сдвигают педали, задавая самолету левый крен, и тот консолью разбивает плоскость вражеской машины. Обескрыленный «Юнкерс» нелепо взмахивает оставшимся крылом, так что рядом мелькает протектор утопленного в обтекателе колеса, и срывается вниз.

Земля и небо все быстрее вращаются вокруг. Газ, нога, ручка — отработанными движениями Гулаев пытается вывести машину из штопора, но та лишь чуть задирает нос и на мгновение замедляет вращение... Собрав все силы, летчик сумел выброситься из кабины неуправляемого самолета и, ощутив леденящую пустоту бездны, поспешно раскрыл спасительный парашют.

Артиллеристы, на позицию которых приземлился Гулаев, были свидетелями боя и оказали ему самый радушный прием, который хваткие политработники позднее назвали митингом. Это боевое приключение стало широко известно, и Гулаев вернулся в часть уже известным бойцом, героем, совершившим таран, уничтожившим 3 немецких бомбардировщика. Сознание собственного авторитета не только укрепило его уверенность, но значительно повысило внутреннюю дисциплину и самоконтроль, усилило требовательность к самому себе. Внимательным образом он изучал попадавшую ему в руки литературу, если позволяло время, мог часами обсуждать перипетии проведенных или представляемых воздушных боев. Он одерживает победы в каждом втором своем перехвате: 22 мая сбивает Ю-88, 29го — Ю-87, 8 и 25 июня — 2 Ме-109. День начала Курской битвы, ставший самым кровопролитным днем Второй мировой войны, он ознаменовал четырьмя личными победами, одержанными в 6 боевых вылетах на прикрытии аэродромов. На следующий день он сбил ФВ-190, 7 июля — Ю-87, а также Хш-126 и ФВ189, записанные как групповые победы, 8-го — Ме-109, 12-го — 2 Ю-87. 12 июля он сделал свой «дубль», уже будучи назначенным командиром 2-й эскадрильи 27-го гвардейского истребительно-авиационного полка. К середине июля, когда сильно поредевший полк был выведен с фронта для пополнения и перевооружения, на счету ст. лейтенанта Гулаева были 16 личных и 2 групповые победы, он был представлен к званию Героя Советского Союза. В его летной

книжке записано, что к тому времени он совершил 147 посадок на Як-1 и 4 посадки на Як-7.

9 августа 1948 г., после краткого инструктажа, он совершил свой первый полет на «Аэрокобре». В первом же боевом вылете на новой машине он уничтожил очередного «лаптежника», через два дня мощной очередью по кабине сбил Ю-88, наавтра — 2 Ме-109, 29 октября — еще одного «мессера» и закончил месяц, сбив модифицированный Хе-111 с усиленным вооружением и бронированием. Заметим, что все свои победы Гулаев одержал отнюдь не в режиме «свободной охоты»: большинство его боевых вылетов записаны как прикрытие наземных войск, реже — аэродромов или переправ, на его официальном счету также до 10 перехватов и разведок.

В ноябре с аэродрома Зеленая, что неподалеку от Пятихаток, ему удалось уничтожить 2 особенно ненавистные для солдат «рамы» и в последний день месяца сбить свой 3-й «Хейнкель».

В новогодних боях за Кировоград Гулаев одержал 3 двойные победы и сбил Ю-88. В ходе Корсунь-Шевченковской операции и под Уманью сбил Ме-109, «раму» и транспортный Ю-52, записанный ему как сбитый в группе. В марте гвардии капитану Гулаеву был предоставлен отпуск для поездки на Родину... Мать и сестра пережили оккупацию, а вот отца, его тихого, всегда занятого хозяйством отца, фашисты повесили.

Мрачным и нелюдимым вернулся в часть прежде веселый и озорной комэск. В апреле 1944 г. он был особенно неукротим, еще никогда с таким упорством и неистовством он не искал встреч с противником, и никогда — ни до, ни после этого периода — ему не удавалось сбивать 10 вражеских самолетов за 2 недели. Тогда же он провел два своих сверхрезультативных боя: 18 апреля, прикрывая наземные войска в районе Шера, сбил 2 Ю-87 и Ме-109, а 25-го под Дубоссарами изрядно «пощипал фоккеришек» (выражение Гулаева), уничтожив 4 неприятельские машины. Об этом бое он пишет в своей статье.

При прочтении отрывка возникает ощущение органичной легкости, с которой Гулаев проводит воздушный бой. Все протекает как бы само собой: «один самолет подставил мне живот», другой «свалился из облаков, подставив свой хвост», из-под удара пары Ме-109 удается выйти «быстрым движением рулей». Эта внешняя легкость и является, наверное, проявлением высочайшего мастерства, искусства, будь то воздушный бой, музыкальное произведение или спортивный поединок.

30 мая над Скулянами Гулаев вновь сбил 4 вражеских самолетам, один день: Хш-126, 2 Ме10.9 и 1 Ю-87. Ю-87 и Ме-109 сбил в одной атаке своим «фирменным приемом»: резко развернув «кобру» после смертоносной очереди по «Юнкерсу» навстречу атакующему его истребителю. Сам был серьезно ранен в правую руку; сконцентрировав все силы и волю, сумел привести истребитель на свой аэродром, зарулил на стоянку и потерял сознание. Потерял три из пяти ведомых. Он пришел в себя только в госпитале, после операции. Здесь же узнал о присвоении ему звания дважды Героя Советского Союза.

Свой последний боевой вылет он выполнил с аэродрома Турбья в Польше, 14 августа 1944 г., уже будучи майором штурманом 129-го гвардейского истребительно-авиационного полка. Накануне, три дня подряд — 10, 11, 12 августа, — он сбивал по «Фоккеру».

Вскоре Гулаев был направлен на учебу. Исход войны был ясен, и прославленных асов берегли, в приказном порядке направляя их в Военно-Воздушную академию.

Невысокого роста, крепкий (сказались занятия атлетизмом), с золотистыми глазами, подвижный, «как ртуть», скорый на острое словцо и всегда готовый к дерзкому молодечеству, он был прирожденным воздушным бойцом. Его исключительная одаренность тем более полно проявилась в высокоорганизованном и сильном по составу полку, каким был 129-й Сандомирский орден Александр Невского и Богдана Хмельницкого гвардейский истребительный авиационный полк. Летчики полка "сбили в воздушных боях около 500 самолетов противника, среди них были 13 Героев Советского Союза. Командовали полкам известные асы — В. Бобров, а с февраля 1944 г. — В. Фигичев.

Гвардии майор Гулаев провел 240 боевых вылетов, в 69 воздушных боях сбил лично 57 и в группе 3 самолета противника. Его «производительность», 4 вылета на сбитый, стала

одной из самых высоких в советской истребительной авиации.

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 28.09.43, 1.07.44), награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, четырьмя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Красной Звезды, медалями.

В 1950 г. он окончил Военно-Воздушную академию. Командовал полком, с 1954 г. — авиадивизией в Ярославле, потом в Ельце. В 1960 г. окончил Военную академию Генштаба. В 1961 г. был назначен командиром корпуса в Ржев, а с 1964 по 1974 г. командовал 10 ВА, базировавшейся под Архангельском. В 1972 г. ему было присвоено звание генерал-полковника. В 1974 г. Гулаев назначен начальником боевой подготовки войск ПВО страны.

Он освоил многие типы реактивных боевых машин. Летал на МиГ-21 до 1967 г., пока П. Батицкий, в то время главком ПВО страны, не запретил ему летать. Генерал-полковник Гулаев был отправлен в отставку в 1979 г. Талантливый военачальник, он не пришелся ко двору во времена, когда наверху ценились отнюдь не деловые качества. Тяжело переживая свое отстранение от службы, он умер в Москве 27 сентября 1985 г.

Герой Советского Союза гвардии майор Кубарев В. Н.

Прикрытие истребителями переправы

Лето 1943 г. Наши войска вели наступательные действия на Орловско-Курской дуге. Моя часть действовала севернее города Орла в направлении города Волхов.

Наземные части, мотопехота и танковые соединения переправлялись через реку Оку на занятый заранее нашими войсками плацдарм.

Мне как командиру группы была поставлена задача: шестью самолетами Як-9 прикрыть готовящуюся на западный берег р. Оки переправу, где было сосредоточено много техники. Необходимо было прикрыть эту переправу, для того чтобы наши механизированные части пришли скрытно в исходное положение и остались незамеченными.

Главным образом требовалось не допустить немецкие самолеты к бомбометанию по переправе.

Нам сообщили с постов ВНОС и станций наведения, что немецкие бомбардировщики проходят группами под прикрытием истребителей.

Я подобрал сильных летчиков ведущими пар: Героя Советского Союза лейтенанта Гуськова, старшего лейтенанта Килоберидзе и полетел на выполнение этого ответственного задания.

Взлет, набор высоты и следование по маршруту (аэродром находился в 15 км от переправы) прошли благополучно, без встречи с самолетами противника. На 28-й минуте патрулирования появились 4 Ю-88 под прикрытием 8 ФВ-190 с курсом в направлении переправы.

Это были разведчики переправы, как мы об этом после узнали. Встреча с этой группой произошла над территорией противника. Быстрота принятия решения и внезапность атаки решили исход боя. С первой атаки был сбит один Ю-88 и один ФВ-190, остальные сбросили бомбы и ушли. Нашему успеху способствовала кучевая облачность.

Отразив нападение первой группы, мы сразу же заметили появление эшелона в 27 Ю-88 под прикрытием 20 ФВ-190.

Я подтянул свою группу и повел свою шестерку в атаку.

Встреча произошла над территорией противника, не доходя 5 км до переправы. Наземные войска наблюдали ход воздушного боя. Наземная станция нес время корректировала бой.

Используя облачность и солнце, я затруднил противнику определение количественного состава моей группы.

Боевой порядок группы противника был построен так: между облаками эшелоном шла

группа бомбардировщиков и часть истребителей, а за облаками шла группа истребителей прикрытия.

Первой внезапной атакой мы без сопротивления сбили двух Ю-87 и навели панику во всем эшелоне. Первая девятка сразу сбросила бомбы на свои войска; вторая попыталась пройти к переправе, но, когда мы последующей атакой и во второй девятке сбили.

Другие Ю-87, группа, рассыпавшись, тоже сбросила бомбы нецельно.

Третья группа, видя такое положение, вернулась обратно.

Во время воздушного боя с бомбардировщиками и истребители пытались противодействовать.

В результате было сбито 4 ФВ-190. Таким образом самолеты противника не были допущены к переправе. Наш успех объяснялся тем, что группа была хорошо оттренирована и приучена к осмотрительности, к четкому выполнению команд и к производству согласованных внезапных атак в воздухе.

КУБАРЕВ ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 30.01.1918 в деревне Ненаево ныне Ржевского района Калининской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1942 г.

В Советской Армии с 1938 г. Окончил Одесскую военно-авиационную школу пилотов в 1938 г., остался в ней инструктором-летчиком, был командиром звена в Конотопской, затем в Армавирской военно-авиационной школе пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с ноября 1941 г.

Командир эскадрильи 65-го гвардейского истребительного авиационного полка (4-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 15-я воздушная армия, Брянский фронт) гвардии майор Кубарев к августу 1943 г. совершил 114 боевых вылетов. В 53 воздушных боях сбил 10 самолетов противника. Провел за войну 183 боевых вылета на И-15 и Яках, в 70 воздушных боях лично сбил 16 самолетов противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 28.09.43.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, в 1960 г. — Военную академию Генштаба, с 1973 г. — начальник Военно-инженерной радио-технической академии ПВО. С 1981 г. генерал-полковник авиации Кубарев — в запасе. Живет в Ленинграде. Автор книги «Атакуют гвардейцы»: Таллин, 1975.

Награжден 2 орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, 6 орденами Красного Знамени, 2 орденами Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии майор Егоров А. А.

Прикрытие переправы

26 апреля 1945 г. наш полк выполнял боевую задачу по прикрытию переправы в районе Потсдама. В этом районе летный состав редко встречал самолеты противника. Ясная безоблачная погода не позволила разбитой немецкой авиации безнаказанно появляться над полем боя; она выжидала худшие метеоусловия, чтобы подойти к цели незамеченной.

День подходил к концу. С приближением захода Солнца погода начала портиться. Появилась редкая дымка, смешанная с гарью, тянувшейся с линии фронта.

Ожидая последний вылет, летный состав оживленно беседовал на командном пункте. Получено разрешение на вылет. Группе в составе 8 самолетов «аэрокобра» была поставлена задача прикрыть переправу в районе Потсдам; вести эту группу было поручено мне.

В состав группы входили летчики эскадрильи гвардии старшего лейтенанта Шаруева.

Все летчики имели на своем счету несколько сбитых самолетов противника и десятки проведенных воздушных боев. Взлетев, группа приняла следующий боевой порядок ударная группа, которую вел я, летела по фронту с интервалом 100130 м. Прикрывающая группа, которую вел ст. лейтенант Шаруев, шла выше ударной на 300500 м и немного правее ее.

По мере приближения к цели видимость начала ухудшаться. Самолеты сомкнули строй, чтобы не потерять друг друга.

Принимаю решение набрать большую высоту в надежде, что дымка сверху будет просматриваться. На высоте 1000—1200 м дымка кончается, а с высоты 1500—1700 м она хорошо просматривается.

Иду к цели на высоте 1700 м. Ударная группа идет расчлененным боевым порядком по фронту, внимательно всматриваясь в дымку. Прикрывающая группа идет на 800—1000 м выше ударной и наблюдает за воздухом.

Перед прикрывающей группой стояла задача обеспечить свободный поиск ударной группе, а при появлении самолетов противника связать истребителей боем.

При подходе к цели на горизонте замечаю небольшую группу самолетов противника, приблизительно на высоте, прикрывающей группу. Судя по малочисленности группы и большой высоте полета, заключаю, что это идет группа истребителей. Раз появились истребители, надо ждать бомбардировщиков.

Заметив, что наша группа идет на сближение, немцы начинают делать полукруг, чтобы подойти к моей четверке сзади и нанести ей удар.

Маневр противника показал мне, что над целью должны появиться бомбардировщики, а в задачу этих истребителей, вероятно, входит отвлечение нашего внимания от цели. Передаю Шаруеву, чтобы он не допускал истребителей к моей группе, а при появлении бомбардировщиков дал мне возможность спокойно драться с ними. В этот момент моя четверка шла развернутым фронтом на северо-запад на высоте 1500—2000 м. Летчики внимательно всматривались в дымку, но самолетов противника не замечали. Со станции наведения предупредили, что в воздухе самолеты противника, но их не видно. Только что я хотел развернуть четверку на 180°, как впереди и слева увидел 10-12 «Фоккеров» с бомбами, выскочивших из дымки почти в лоб второй моей паре. Медлить было некогда. Приказываю ведущему пары ст. лейтенанту Сопину немедленно атаковать противника. Сопин с маленьким поворотом влево переходит в атаку. Я тем временем занимаю удобное положение для атаки.

Встреча с нами, очевидно, была неожиданной для немцев. Они растерялись, их боевой порядок сменился. Сопин мастерски воспользовался этим замешательством и с первой атаки меткой очередью сбил один ФВ-190, который резко откололся от группы и пошел к земле, оставляя после себя черный хвост дыма. Тем временем я уже имел возможность атаковать. Выбрав себе цель, я пикирую, и через мгновение объятый пламенем ФВ-190, кувыряясь, начал падать вниз. Видя плохой исход боя, немцы быстро и беспорядочно сбросили бомбы куда попало и, рассыпавшись в разные стороны, покинули поле боя.

Дальнейшее преследование самолетов противника в дымке было нецелесообразно, вывожу группу из дымки и вижу, что группа Шаруева ведет бой с «Мессершмитами». Быстро набираю высоту, чтобы помочь Шаруеву. После нескольких удачно проведенных маневров Шаруеву удалось сбить один «Мессершмит», который, оставляя за собой яркий след пламени, быстро упал на землю. Остальные «Мессершмиты», видя гибель своего самолета, переворотами ушли в дымку.

Бой был успешно закончен. Группа приняла прежний боевой порядок и продолжала прикрывать войска до положенного по графику времени.

Таким образом, не помогла немцам и плохая видимость. Им не удалось отбомбить переправу. Потеряв три самолета, они вынуждены были покинуть поле боя. Моя группа, не потеряв ни одного самолета, вернулась на свой аэродром.

ЕГОРОВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Родился 28 мая 1918 г. в Москве. Окончил 8 классов, школу ФЗУ, в 1941 г. — Борисоглебскую военную авиационную школу.

В августе 1942 г. сержант Егоров совершил свои первые вылеты на «Харрикейне» в составе 438-го истребительно-авиационного полка (212-й гвардейский истребительно-авиационный полк) на Сталинградском направлении. Перевооружившись весной 1943 г. на Яки, он участвует в сражении на Курской дуге, где одерживает 8 побед. Был сбит на взлете «охотниками», покидая машину, ударился об антенну, но у самой земли сумел раскрыть парашют. В конце июля 1943 г. полк вновь был перевооружен — теперь на «Аэрокобры». Летчик сражался над Днепром, участвовал в Корсунь-Шевченковской, Яско-Кишиневской, Львовско-Сандомирской операциях, воевал над территорией Германии. Комэск, а позднее штурман 212-го гвардейского истребительно-авиационного полка, Егоров был не только классным воздушным бойцом, но и педагогом, наставником. «Целишься в точку, а смотреть должен за всем небом», — любил говорить он молодым летчикам.

За войну гвардии капитан Егоров провел 271 боевой вылет, в 66 воздушных боях лично сбил 24 в группе 7 самолетов противника. В боях был дважды сбит, ранен, в годы войны падал с прожженным парашютом, в одиночку принимал бои с группами неприятельских самолетов, штурмовал оцетинившиеся десятками трасс зенитные батареи, капотировал на изрытом воронками аэродроме и совершал посадку при нулевой видимости.

Герой Советского Союза (Указ от 27.06.45). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями.

После окончания Военно-Воздушной академии (1951) подполковник Егоров командовал истребительным авиаполком. Погиб в авиационной катастрофе 25 сентября 1951 г.

Герой Советского Союза майор Гугнин Н. П.

Бой с истребителями противника при сопровождении штурмовиков

16 июля 1944 г. в 11 часов дня я получил задание сопровождать группу штурмовиков, которые должны были атаковать станцию Радзехув.

Группа штурмовиков состояла из 8 Ил-2, моя группа состояла из 8 Як-1. Мы базировались на одном аэродроме. Личным общением летного состава обеих групп была достигнута полная договоренность по всем вопросам взаимодействия.

По маршруту и в районе цели метеообстановка была следующая: облачность 45 баллов, высота 1500 м, видимость 510 км, дымка.

В 12.00 мы взлетели за штурмовиками и пошли на цель. Штурмовики шли двумя четверками в правом «пеленге».

Я вел четверку Як-1 непосредственного прикрытия на уровне штурмовиков, а мой заместитель капитан Кузнецов вел скрывающую четверку Як-1 выше меня на 200 м.

Линию фронта пересекли на высоте 1150 м, к цели подошли на высоте 400 м. Штурмовики, став в левый «круг», начали атаку цели с планирования.

Как и было указано при проработке задания, капитан Кузнецов держал свою четверку выше на 400 м, и со своей четверкой ходил попарно с правым вытянутым кругом на одной высоте со штурмовиками но несколько ниже их. Видимость была отличная, исключалась всякая возможность внезапной атаки со стороны вражеских истребителей. После 6 заходов штурмовики вышли из атаки и, построившись в правый «пеленг», взяли курс на аэродром. Истребители сопровождения соответственно заняли свои места.

На обратном пути просматривая заданную полусферу, я увидел, что ниже нашей

группы и сзади, маскируясь на фоне местности, нас догоняли 6 ФВ-190, а выше четверки капитана Кузнецова заходила ей в хвост пара ФВ-190. Немедленно по радио оповестил всю группу и, подав команду штурмовикам становиться в круг, приказываю капитану Кузнецову произвести комбинированную атаку всей четверки на верхнюю пару ФВ-190. Капитан резко развернул свою четверку и атакой в лоб одной пары и снизу-вверх другой пары сбил оба ФВ-190. После этого капитан Кузнецов остается наверху, а ведущему второй пары старшему лейтенанту Сергееву командует атаковать полупереворотом нижнюю группу ФВ-190, что тот и выполняет блестяще. Я в этот момент левым полубоевым разворотом всей своей четверки вхожу в лоб правой четверке ФВ-190 и демонстративной атакой срываю их атаку по штурмовикам. Штурмовики за это время успели замкнуть круг.

Левая пара ФВ-190 пытается уйти из-под атаки пары ст. лейтенанта Сергеева вверх, но Сергеев на «горке» расстреливает одного ФВ-190, а другой, зависнув в верхней точке, попадает под удар капитана Кузнецова.

Нижняя четверка ФВ-190 с резким отворотом вправо-вниз уходит под мою группу и скрывается на фоне местности. Старший лейтенант Сергеев подстраивается к Кузнецову, и четверка Кузнецова барражирует выше меня на 300400 м.

Я со своей четверкой прохожу над штурмовиками, потом ниже их и, убедившись в отсутствии истребителей противника, подаю команду штурмовикам идти домой. Штурмовики из «круга» перестроились в правый «пеленг», и вся группа без потерь вернулась на аэродром.

Задание штурмовики выполнили. Истребители сопровождения обеспечили выполнение задачи, сбили в бою 2 ФВ-190.

Только три самолета Як-1 имели по несколько пробоин.

Успеху боя способствовали: слетанность в группе, отличное владение машиной и огнем, отличная взаимная радиосвязь. Штурмовики, встав в круг, дали нам возможность провести активный наступательный бой.

ГУГНИН НИКОЛАЙ ПАВЛОВИЧ

Родился 29 — 07.1916 а селе Фашевка ныне Грязинского района Липецкой области, в семье рабочего. Окончил Воронежский авиационный техникум.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Егорьевскую военно-авиационную школу летчиков в 1941 г.

В боях Великой Отечественной войны с октября 1941 г.

Штурман 122-го истребительного авиационного полка (351-я истребительная авиационная дивизия, 5-й штурмовой авиационный корпус, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт) майор Гугнин к маю 1945 г. совершил 260 боевых вылетов, в 50 воздушных боях сбил 15 вражеских самолетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 5.05.46.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1962 г. полковник Гугнин — в запасе. Жил и работал в Кременчуге (1990 год) Полтавской области, преподавал в училище гражданской авиации. Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза подполковник Химич Ф. В.

Сопровождение бомбардировщиков

Непосредственное сопровождение бомбардировщиков для летчика-истребителя

является трудной задачей, так как он связан, прикован к группе бомбардировщиков, за целостность которой несет полную ответственность.

Надежно прикрыть бомбардировщиков так просто нельзя, надо все время следить за противником, изучать его тактику, его приемы.

Только хорошо слетанная группа, в которой дисциплина стоит на высоком уровне, может быть надежным прикрытием бомбардировщиков.

В систему своей повседневной боевой подготовки я ввел проигрывание воздушного боя перед вылетом на задание и по возвращении из него, а также в часы, свободные от боевых вылетов..

Каждый летчик, кроме своей боевой машины, имел макет самолета. Строился боевой порядок сопровождения. Каждый макет имел соответственное место в строю. Начинался проигрыш.

Задавался, например, такой вопрос ведущему левой пары непосредственного прикрытия:

«Слева, сзади вас, на одной высоте, на дистанции 400 м, подходят к бомбардировщикам два ФВ-190. Ваше решение?»

«Резкий разворот парой с небольшим набором высоты в сторону противника. Достигая превышения над противником, не отрываемся от сопровождаемых бомбардировщиков».

Отвечая на поставленный вопрос, командир пары эволюциями своего самолета показывал один из возможных вариантов действия.

Тот же вопрос ставился другим летчикам.

Предлагались другие варианты отражения атаки пары ФВ-190. Задавались еще многие вопросы, касающиеся действия пар групп непосредственного прикрытия, ударной и свободного боя.

Во всех проигрышах особое внимание обращалось на слетанность пары. И какие бы варианты боя ни прорабатывались, прежде всего отшлифовывался маневр пары как боевой единицы. Когда ведущий решал задачу, ведомый вслед за ним эволюциями макета машины показывал, как будет действовать он.

Затем я давал оценку и точные указания по каждому варианту поведения летчика в воздушном бою.

Не может быть шаблона в ведении воздушного боя, но, проработав заранее возможные варианты, каждый из летчиков быстрее принимал решение в полете.

Во время боевой работы противник неоднократно менял свою тактику, мы соответственно меняли строй и боевые порядки. Так, например, установив, что на больших высотах было меньше самолетов противника, мы проигрывали два варианта сопровождения бомбардировщиков — отдельно на больших и отдельно на малых высотах с учетом поведения самолета на разной высоте и т. д.

Приведу несколько примеров атак немецких истребителей по бомбардировщикам и контратак наших истребителей прикрытия при их отражении.

Ложная атака пар ФВ-190 в лоб смешанной группы с быстрым заходом в хвост бомбардировщикам.

Два ФВ-190 производят ложную атаку в лоб левофланговому звену бомбардировщиков.

Не доходя 300400 м, отворачивают на 1520°, проходят с превышением по внешней стороне от истребителей прикрытия, как бы заходя последним в хвост, рассчитывая, что истребители прикрытия пойдут за ними на вираж, а они, воспользуясь своим преимуществом в высоте, смогут оторваться и беспрепятственно атаковать бомбардировщиков.

Но эта хитрость противника была нами разгадана, Ведущий пары истребителей прикрытия охотно

шел в вираж, заходил в хвост ведомому противника и держал его все время под огнем.

Ведомый пары прикрытия делал полувираж, потом быстро переводил машину в обратный вираж, вследствие чего оказывался сзади самолета ведущего противника и легко его уничтожал.

15.02.44 г. в районе Калинковичи на высоте 1500 м при сопровождении на бомбометание 9 бомбардировщиков Пе-2 6 Як-1 мы были атакованы над целью парой ФВ-190. Боевой порядок истребителей прикрытия состоял из четверки Як-1 непосредственного прикрытия и пары Як-1 ударной группы.

Моя пара находилась в группе непосредственного прикрытия, прикрывая левофланговое звено бомбардировщиков.

ФВ-190 производили атаку в лоб левофланговому звену с превышением 50— 100 м относительно левой пары. Не доходя 300— 400 м, противник стал отворачиваться. На первый взгляд казалось, что он выходил из атаки, но, не доходя 100— 150 м до моей пары, начал заходить в вираж в мою сторону. Я пошел в вираж, быстро заходя в хвост ведомому противника. Своему ведомому лейтенанту Ключеву приказал за мной не идти, а сделать небольшой отворот и следить за бомбардировщиками. Я видел, что противник готовит нам какую-то ловушку. Ведущий ФВ-190 сделал разворот на 180° и пошел в атаку на бомбардировщиков, не замечая старшего лейтенанта Ключева. Ключев немного повернулся и под ракурсом 2/4 заградительным огнем «прошил» ведущего ФВ-190, который с дымом ушел вниз.

Ведомый ФВ-190 не смог защитить своего ведущего, попав под сильный огонь моего самолетами вынужден был спастись штопором.

Скоростная атака по бомбардировщикам пиры ФВ-190 сверху-сзади.

Немецкие «охотники» ФВ-190 и Ме-109 чаще всего атаковали наших бомбардировщиков сверху-сзади на повышенной скорости.

Прежде чем атаковать смешанную группу, немецкие «охотники» занимали выгодное для себя исходное положение сзади группы на 200300 м, с превышением в 700800 м. При таком положении пикирование в начале атаки по отношению атакуемой группы производилось под углом не менее 50°, по мере приближения к цели во второй половине атаки этот угол уменьшался до горизонтального полета, причем скорость атакующего самолета позволяла быстро произвести сближение с целью.

Ввиду возможности такой атаки боевой порядок наших истребителей прикрытия состоял: из группы непосредственного прикрытия с задачей прикрыть левый и правый фланги, группы бомбардировщиков и ударной группы, которая имела превышение над бомбардировщиками 400— 500 м, находясь на 300— 400 м сзади.

Ударная группа все время маневрировала с большим запасом скорости, чтобы в любой момент подхватить пикирующего, атакующего противника.

Такая атака немецких «охотников» была произведена 20.10.43 г. в районе г. Лось на высоте 2000 м по нашей смешанной группе, состоявшей из 9 бомбардировщиков БЗ и истребителей прикрытия Як-1.

Боевой порядок истребителей прикрытия состоял из двух пар: моей пары, которая находилась непосредственно у бомбардировщиков с превышением над нами 100— 200 м и сзади на 150— 200 м, и пары лейтенанта Поганышева, которая имела превышение над бомбардировщиками 400500 м, сзади на 200— 300 м. Маневрируя по горизонтам, пара лейтенанта Поганышева имела повышенную скорость 450500 км/час, тогда как смешанная группа шла со скоростью 300-320 км/час.

При отходе от цели флагманский стрелок-радист бомбардировщиков сообщил: «Выше нас сзади со стороны солнца идут два ФВ-190».

Я предупредил лейтенанта Поганышева о появлении пары ФВ-190 и о том, что он должен усилить наблюдение в сторону солнца, ходить на повышенной скорости и находиться в стороне, противоположной солнцу.

Долго ждать не пришлось, противник начал атаку, пикируя под углом 50° на нашу смешанную группу. Пара лейтенанта Поганышева перешла в пикирование параллельно противнику. Так как скорость пикирования самолетов противника была больше, то они ходили вперед, вследствие чего уменьшался ракурс между ведущим самолетом противника и самолетом лейтенанта Поганышева. Лейтенант Поганышев прицельным огнем, почти в упор,

зажег ведущего ФВ-190, который сразу взорвался. Ведомый лейтенанта Поганьшева младший лейтенант Кметь атаковал ведомого противника, который переворотом вышел из боя.

Применение противником вертикального замкнутого круга.

Встречая прикрытие бомбардировщиков, немцы всеми путями старались расстроить боевые порядки наших смешанных групп. Одним из приемов противника была атака с применением вертикального замкнутого круга.

Боевой порядок истребителей прикрытия состоял: из группы непосредственного прикрытия с задачей отсекал прорвавшихся к бомбардировщикам истребителей противника; из ударной группы с задачей атаковать противника при выходе из атаки; из группы свободного боя с задачей связать противника и верхней полусфере.

При четком управлении истребителями прикрытия и хорошем огневом взаимодействии со стрелками бомбардировщиков противник успеха не имел и нес большие потери.

Такой бой был проведен моей группой, состоявшей из 11 самолетов Як-1, против 16 ФВ-190 7 июля 1943 г. под Орлом при сопровождении 18 бомбардировщиков БЗ, получивших задание бомбардировать железнодорожные эшелоны из ст. Змеевка.

Боевой порядок смешанной группы — две девятки бомбардировщиков в колонне на дистанции 300—400 м. Четыре Як-1 составляли группу истребителей непосредственного прикрытия с превышением над бомбардировщиками в 100—200 м, сзади на 100—150 м. Так как истребители непосредственной группы имели немного увеличенную скорость — 330-340 км/час, то, чтобы сохранить установленный боевой порядок, им приходилось периодически переходить с одной стороны бомбардировщиков на другую, меняясь внутри своей группы местами.

3 Як-1 составляли ударную группу, которая находилась по отношению к бомбардировщикам с превышением в 500—600 м, сзади на 200—250 м. При уходе от цели и повторном заходе на цель, когда бомбардировщики были в развороте, ударная группа находилась с внутренней стороны, изредка выходя на внешнюю сторону с целью сохранения увеличенной скорости.

4 Як-1 составляли группу свободного боя, находясь над бомбардировщиками на 700—800 м со скоростью, увеличенной до 380-400 км/час. Группа свободного боя находилась на солнечной стороне, маневрируя по горизонтали и вертикали.

При первом заходе на цель (высоте 400 м, скорость 200 км/час) смешанная группа была обстреляна сильным крупнокалиберным зенитным огнем. При уходе от цели во время разворота смешанную группу атаковали немецкие истребители ФВ-190. Два ФВ-190 атаковали бомбардировщиков снизу, но были отсечены истребителями непосредственного прикрытия. Четыре ФВ-190 атаковали истребителей ударной группы. После короткой схватки на виражах один из ведомых ФВ-190 был подожжен, остальные вышли из боя.

После второго захода смешанная группа была атакована 16 ФВ-190, которые один за другим пикировали под углом 40-50° на группу бомбардировщиков, а выход из атаки производили боевым разворотом. Только первым двум-трем самолетам противника удалось прорваться к цели, остальные не были допущены к бомбардировщикам. Замкнутое кольцо истребителей противника было расстроено. ФВ-190 повсюду встречали препятствия со стороны наших истребителей. Только при выходе из атаки боевым разворотом 3 самолета были сбиты истребителями ударной группы. Один ФВ-190 был сбит группой свободного воздушного боя. В конце боя немцам пришлось выходить из боя поодиночке, отрываясь от наших самолетов переворотом или штопором.

Благодаря правильному распределению сил и удачному построению боевого порядка истребители прикрытия сумели сорвать замысел врага и одержать победу над противником, сбив 5 ФВ-190.

ХИМИЧ ФЕДОР ВАСИЛЬЕВИЧ

родился 22.04.1917 в селе Н. Дмитровка Вторая ныне Ивановского района Херсонской области, в семье крестьянина. Русский, Член КПСС с 1942 г. Окончил 7 классов и школу ФЗУ. Работал слесарем на заводе в Мелитополе.

В Советской Армии с 1938 г. В 1939 г. окончил Качинскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1941 г.

Помощник командира 282-й истребительной авиационной дивизии по воздушно-стрелковой службе (6й смешанный авиационный корпус, 16я воздушная армия, 1 — и Белорусский фронт) майор Химич к августу 1944 г. совершил 535 боевых вылетов; в воздушных боях лично сбил 13 и в паре 4 самолета противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 26.10.44.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1962 г. полковник Химич — в запасе. Живет в Минске. Работал инженером по технике безопасности в минском филиале НИИТЭхим.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Отечественной войны 2й степени, Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии майор Балюк И. Ф.

Прикрытие корректировщика

Стоял июнь 1943 г. Противник уже несколько месяцев сосредоточивал силы, готовясь к наступлению на Курск.

Корректировщик получил задачу: обнаружить скопление танков и прокорректировать огонь нашей артиллерии. Район был указан приблизительно в 10—15 км от Паныри в северо-западном направлении. Этот район прикрывался истребителями противника Ме-109 и ФВ-190. Наша задача — непосредственным сопровождением прикрыть корректировщика.

Мы уже несколько дней подряд выполняли это задание, и каждый раз оно сопровождалось жестокими боями с истребителями противника. Все мы понимали важность и сложность задачи.

Я собрал свою группу: мл. лейтенант Михайлик, командир звена Максименко и летчик мл. лейтенант Оскретков. Проработали задание на вылет, совместно с экипажем корректировщика договорились о порядке взлета, порядке следования к цели, о боевом порядке над целью и посадке.

Эшелонированный боевой порядок обеспечивали нам: а) маневр, б) осмотрительность, в) запас скорости, г) противозенитный маневр, д) скрытность численности группы.

При появлении истребителей противника группа прикрытия не должна ввязываться в активный бой, а только отсекают их атаки.

Ударная группа из-за малой численности (два экипажа) также не должна увлекаться боем, а короткими атаками, используя высоту и скорость, отсекают противника, не позволяя атаковать прикрываемую группу, дать возможность корректировщику выполнить задачу.

Ударная группа должна была первая атаковать противника и, не дав набрать ему высоту, стремиться сбить его.

Прикрывающая группа — мл. лейтенанта Максименко.

Зашли на цель со стороны солнца и связались: корректировщик с артиллерийским КП, а мы со станциями наведения. На этот раз корректировщик исключительно удачно обнаружил цель, и сейчас же наша артиллерия открыла огонь по скоплению танков. Экипаж Су-2 перешел к корректированию огня артиллерии. В это время станция наведения передала: «В воздухе 4 ФВ-190, идут с набором высоты в ваш район». Мы быстро обнаружили 4 ФВ-190, которые шли на сближение с нами. Когда ФВ-190 подошли совсем близко к нам, я подал

команду: „Атакуем“ и быстро перевел самолет в пикирование, атаковав ведущего пары ФВ-190 Мой ведомый (мл. лейтенант Максименко) атаковал ведущего второй пары. Атака не принесла желаемого результата, но все же заставила противника отказаться от атаки нашей прикрывающей группы. Из атаки вышли с набором высоты. Заметив, что в воздухе появились еще две пары истребителей противника, я решил атаковать пару, находящуюся выше других. После лобовой атаки обе пары ФВ-190 переворотом ушли вниз, оставляя преимущество в высоте за нами.

Корректировщик передал, что работу свою выполнил. Тогда я приказал Михайлику с его ведомым прикрывать Су-2 на обратном маршруте, а сам усилил атаки, чтобы оттянуть на себя всех истребителей противника, дав этим возможность корректировщику уйти с поля боя. Видя возможность легкой победы (8 против 2), ФВ-190 стали яростно атаковать мою пару, оставив надежно прикрытого корректировщика.

Главная задача была выполнена, и самолет Су-2 благополучно ушел на свой аэродром.

Самолеты противника все чаще и чаще открывали огонь по мне, и эти минуты казались вечностью. Я не могу вспомнить подробностей этого боя, сохранилась в памяти лишь одна мысль: подойти к противнику как можно ближе, расстреливать в упор, сохранять превосходство в высоте.

Наконец мне удалось подойти сзади к одному ФВ-190 и длинной очередью с дистанции 50 м зажечь его. Чтобы сохранить преимущество в высоте, я пел бой только на вертикальном маневре. Мой ведомый отстал от меня и находился ниже на 300500 м. 11смцы почти все обрушились на него

К этому времени к нам на помощь из прикрывающей группы подошел мл. лейтенант Михайлик, остановив своего ведомого прикрывать Су-2.

Воспользовавшись внезапным сближением, мл. лейтенант Михайлик внезапно атаковал одного из ФВ-190 и сбил его. Ведомый ФВ-190 поспешно ушел из боя. Ободренные успехом, мы идем на помощь мл. лейтенанту Максименко. Атакуем сверху. Бой не ослабевает. На пикировании ФВ-190 догоняет Як-1, а на расходящих фигурах — преимущество за нами. ФВ-190 пытаются затянуть нас на продолжительное пикирование. Мы поняли их замысел. На пикировании не преследуем и упорно сохраняем высоту. Мой ведомый, мл. лейтенант Максименко, удачным заходом снизу под ракурсом 1/4 длинной очередью сбил ФВ-190

Не добившись превосходства и понеся потери, ФВ-190 резким и продолжительным пикированием перешли на бреющий полет и вышли из боя. Мы не смогли преследовать их из-за недостатка горючего. Наши артиллеристы, огонь которых корректировал Су-2, остались довольны работой экипажа корректировщика.

Грамотно используя летно-тактические данные моего самолета и умело воспользовавшись слабой обороной тактики и материальной части противника, мы сохранили инициативу и добились успеха в бою. Взаимная выручка в бою принесла нам победу в самую критическую минуту боя. Мы сбили 3 ФВ-190 и, не понеся потерь, вернулись на аэродром.

БАЛЮК ИВАН ФЕДОРОВИЧ

Родился 30 апреля 1919 г. в город Кролевец Харьковской губернии. Окончил Конотопский строительный техникум. В 1940 г. был выпущен Чугуевским военным училищем летчиков.

Встретил войну на Северо-Западном фронте в составе 38-го истребительно-авиационного полка, вооруженного И-153. Совершил на этом самолете 95 боевых вылетов на штурмовку, уничтожив на земле 30 автомобилей, 15 танков, 10 цистерн с горючим и 4 самолета. В начале 1942 г. Балюк сражался под Ленинградом, где одержал свои первые три победы. Всю вторую половину 1942 г. комэск 237-го истребительно-авиационного полка (54-й гвардейский истребительно-авиационный полк) ст. лейтенант Балюк воевал под

Сталинградом. Здесь он более 100 раз поднимал свой Як навстречу врагу, сбил 12 самолетов противника, получил орден Красного Знамени и звание капитана. Его отличало бережное отношение к молодым летчикам; молчун, он обычно улыбался их настойчивым просьбам о немедленном вылете на боевое задание, проводил с ними учебные полеты, в бой вводил постепенно, под прикрытием «стариков»... Позднее гвардии майор Балюк воевал на Курской дуге, на Центральном и 1-м Белорусском фронтах. В начале 1944 г. 54-й гвардейский истребительно-авиационный полк (1 гиад, 16 ВА) был перевооружен на «Аэрокобры». На этой машине пилот одержал еще 8 личных побед. Всего за войну он провел около 500 боевых вылетов, лично сбил 25 и в группе 5 самолетов противника. В воздушных боях был дважды ранен.

Герой Советского Союза (Указ от 24.08.43). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденом Красной Звезды, медалями.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал до 1973 г., освоил многие типы реактивных истребителей. После отстранения от летной работы служба потеряла для него смысл: он демобилизовался в звании полковника. Жил и работал в Ростове-на-Дону. Умер в 1993 г.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Мерквиладзе Г. А.

Прикрытие штурмовиков истребителями

В 1945 г. в марте месяце я в составе четверки истребителей Як-9 вылетел на прикрытие девятки Илов, получивших задание атаковать танки противника в районе г. Бунцлау (Германия). Ведущий Илов — капитан Евсюков. Погода была плохая, высота облачности 450500 м, 89 баллов, что затрудняло прикрытие Илов.

Штурмовики шли под нижней кромкой облачности, и, чтобы не выпустить их из виду, мне пришлось четверку истребителей построить так: я парой шел сзади Илов на дистанции 150200 м и ниже на 50100 м, вторая пара сзади моей на дистанции 100150 м под облачностью.

При подходе к линии фронта четверка Ме-109 пыталась атаковать Илов, но их атаки были отбиты. По радио со станции наведения мы были предупреждены, что в районе цели патрулирует группа истребителей противника. Моя четверка, увеличив скорость, стала попарно переходить ножницами сзади Илов, для того чтобы обе полусферы были все время под нашим наблюдением.

Подходя к цели, я перешел на бреющий полет (5— 10 м), чтобы не стеснять действий второй пары, которую оставил непосредственно у Илов, приказав по радио ведущему действовать самостоятельно и сходиться в зрительной связи со мной.

В момент перехода Илов впереди слева от меня на высоте 300— 400 м, с бреющего полета с кабрирования под ракурсом 1/4 я атаковал ведомого второй пары истребителей противника и с дистанции 50— 70 м сбил его. В это же время я был атакован третьей парой Ме-109, но безрезультатно. Мой ведомый, отбив атаку ведущего истребителя противника, быстро сблизился с ведомым «Мессершмитом» и сбил его.

Штурмуя цель, «илы» находились на высоте 50— 400 м, что затрудняло их прикрытие, так как Ме-109 в большинстве случаев пытались атаковать из-за облаков. Поэтому я передал ведущему девятки Илов, чтобы он снизился до бреющего полета, что он и сделал.

После изменения высоты боевого порядка все атаки истребителей противника отбивались легко.

В 300 м от Илов я заметил две шестерки Ю-87 под прикрытием Ме-109. Оставив пару у Илов, сам непрерывными атаками не дал произвести прицельное бомбометание по нашим войскам на переднем крае.

Штурмовики и наша четверка потерь не имела. Противник потерял две Ме-109, и ему не удалось атаковать наши наземные войска.

МЕРКВИЛАДЗЕ ГАРРИ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Родился 17.02.1923 в городе Батуми Аджарской АССР. Грузин. Член КПСС с 1945 г. Окончил 9 классов.

В Советской Армии с 1941 г. В том же году окончил Тбилисскую, а в 1942 г. — Армавирскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с марта 1943 г.

Заместитель командира эскадрильи 152-го гвардейского истребительного авиационного полка (12-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Мерквиладзе к маю 1945 г. совершил 386 боевых вылетов, в 87 воздушных боях сбил лично 13 и в группе 2 самолета противника. В одном из мартовских воздушных боев сбил реактивный немецкий самолет Ме-262.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27.06.45.

В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию, в 1961 г. — Военную академию Генштаба. Летал на реактивных машинах. С 1970 г. генерал-майор авиации Мерквиладзе — в запасе. Жил в городе Тбилиси.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, 3 орденами Красной Звезды, медалями.

Умер 2 апреля 1971 г. в Тбилиси.

Дважды Герой Советского Союза гвардии капитан Головачев П. Я.

Прикрытое крупных групп штурмовиков истребителями

Войска 4-го Украинского фронта, прорвав линию обороны немцев на р. Миус, севернее Матвеев Кургана, ввели в прорыв мотомехсилы и дошли до реки. Немцы решили нанести контрудар по образовавшемуся клину. Сосредоточили с этой целью до двух танковых дивизий СС и большое количество артиллерии. Для срыва контрнаступления немцев был нанесен бомбово-штурмовой удар по району сосредоточения немецких войск.

Удар наносился 23.07.43 г. гвардейской Сталинградской штурмовой авиационной дивизией в составе 100 самолетов Ил-2.

Он был организован так: гвардейская Сталинградская ШАД в составе 100 самолетов Ил-2 наносит бомбово-штурмовой удар, а гвардейская Донская иад в составе трех истребительных авиаполков обеспечивает ее действия. Наш Одесский Краснознаменный ордена Суворова иап получил задачу выйти шестью четверками Як-1 западнее цели 1520 км и занять рубеж отсечения района, где должны были работать Ил-2. Наша задача — не допустить в район цели ни одного истребителя противника.

Для выполнения задачи с аэродрома Филинское перелетели на аэродром подскока Большекрспинское, находившийся в восьми километрах от линии фронта. Задачу с летным составом разработали и изучили на земле до мелочей. Наши самолеты были поставлены для взлета по четверкам в разных местах таким образом, что могли взлетать сразу звеньями. Летный состав первых двух четверок находился в самолетах, а остальные — около самолетов.

Сигнал для взлета был дан с КП ракетой в тот момент, когда над нашим аэродромом появилась ведущая пара Ил-2. Мы взлетели и пошли в заданный район, где заняли свой рубеж для отсечения истребителей противника. Наш боевой порядок был эшелонирован по высоте (рис. 1). Первая четверка — от 1000 до 2000 м ; вторая — от 2000 до 3000 м и в

стороне на 300 м, сзади на 200 м ; четвертая — от 4000 до 5000 м в стороне и сзади на 200 м ; пятая — от 5000 до 6000 м в стороне на 300 м и сзади на 200 м ; шестая — от 6000 до 7000 м в стороне на 300 м и сзади на 200 м. Каждая четверка в строю «фронт».

Вылет был произведен во второй половине дня, Солнце светило со стороны противника. Погода была безоблачная. Мы ходили так, чтобы ни один истребитель противника в район работы Ил-2 не был допущен.

Патрулировали в заданном районе «люлькой», т.е. каждая четверка выполняла примерно такой маневр: с высоты 2000 м она снижалась до высоты 1000 м, затем, набрав скорость за счет потери высоты, делала горку и набирала снова высоту 2000 м, т. е. с которой началось снижение. Маневр этот повторялся на обратном выходе. Это давало возможность, не форсируя мотора, иметь высоту и скорость за счет маневра по вертикали.

Мы провели четыре воздушных боя с Ме-109, которые группами по две четверки пытались пройти в район работы Ил-2. Удар прошел без потерь, один Ил-2 был подбит ЗА и перетянут на свою территорию.

Активность авиации противника была относительной, хотя его летный состав был опытный, ибо воевали мы с летчиками эскадры «Удет».

В этом полете радиосвязь была организована так, что ее держали ведущие четверок с ведущим всей группы, а ведущий всей группы — с ведущим группы штурмовиков.

Задание было выполнено отлично. Благодаря продуманной организации патрулирования штурмовики действовали спокойно и разбили группировку немецких танков. Был нанесен большой ущерб как в материальной части, так и в живой силе. Моральный дух противника был сильно подорван. Наши истребители потерь не имели.

Воздушный бой шестерки «Аэрокобр» против 60 самолетов-бомбардировщиков противника.

Перед нашим полком была поставлена задачи прикрыть сосредоточение наземных войск перед прорывом линии обороны немцев на р. Миус и обеспечить наземные войска, вошедшие в прорыв от воздействия бомбардировочной авиации противника.

21.07.43 г. в 10.20 вылетели шестеркой «Аэрокобр» с аэродрома Филинское, расположенного в 20 км от линии фронта, с задачей патрулирования над войсками, вошедшими в прорыв в районе юго-западнее м. Куйбышево на р. Миус. Ведущим шестерки был гв. капитан Амет-Хан, его ведомый — гв. лейтенант Борисов. Ведущий второй пары — гв. ст. лейтенант Головачев, его ведомый — гв. лейтенант Мальков. Ведущий третьей пары — гв. ст. лейтенант Сафонов, его ведомый — гв. капитан Легкий. В район прикрытия пришли на высоте 4500 метров патруля четверки фронтом, а пара — в стороне на 400 м и выше на 600 м над четверкой. Солнце было с нашей стороны. Погода была ясная, безоблачная.

В 10.40 мы заметили три группы бомбардировщиков противника. Всего было 60 самолетов. Они шли на высоте 4000 м по 20 самолетов в группе бомбить наши наземные войска, вошедшие в прорыв. 1-я группа состояла из 20 Хе-111, 2я группа — из 20 Ю-88 и 3я группа — снова из 20 Хе-111.

Все 60 бомбардировщиков противника шли колонной с принижением, дистанция между группами — 2000 м. Ведущий «Аэрокобра» дал команду верхней паре по радио: «Пристроиться по фронту». А затем последовала команда: «Атакуем всей шестеркой в лоб».

Воздушный бой начался над передним краем противника в 10.43. После первой лобовой атаки мы сбили 4 Хе-111. Пара гв. ст. лейтенанта Сафонова вышла из боя из-за неисправности мотора.

Первая группа (20 Хе-111) после такой стремительной атаки и потери четырех самолетов в панике начала беспорядочна" бомбометание, а затем врассыпную стала уходить на свою территорию.

Наша четверка «Аэрокобр», сделав правый боевой разворот, по команде ведущего атаковала сзади и сверху вторую группу в 20 Ю-88, шедшую за первой. Я и Ахмет-Хан сбили два Ю-88, и один Ю-88 подбил Борисов. После второй атаки группа 20 Ю-88 начала

паническое бомбометание по своим войскам, рассыпалась, а затем ушла с поля боя. Ведомый гв. капитана Ахмет-Хана вышел из воздушного боя по неисправности материальной части. Я приказал моему ведомому гв. лейтенанту Малькову прикрыть его.

Выйдя боевым разворотом из атаки, мы парой атаковали третью группу в 20 Хе-111, шедшую сзади второй группы противника, и подбили 2 Хе-111. Добывать противника у нас не хватило боеприпасов, к тому же ведущего группы, Ахмет-Хана, пробили. Я решил прекратить бой и прикрывать Ахмет-Хана. Он, не дотянув 5 км до своего аэродрома, сел благополучно на фюзеляж.

Результат воздушного боя б «Аэрокобр» против 60 бомбардировщиков Хе-111 и Ю-88 противника: гв. капитан Ахмет-Хан сбил один Хе-111, один Ю-88; мл. лейтенант Головачев — один Хе-111, один Ю-88 и подбил один Хе-111; гв. ст. лейтенант Сафонов — один Хе-111; гв. лейтенант Борисов — один Хе-111 и подбил один Ю-88, один Хе-111.

Свои потери — один самолет «Аэрокобра» под бит.

КРАТКИЙ ВЫВОД

Быстрота проведения нашей группой первой атаки и удачный ее результат повлияли на моральное состояние противника. Три группы бомбардировщиков были расстроены. Бомбометание было проведено панически и не по цели. Энергичные действия истребителей, стремительность атаки дали хорошие результаты: было сбито 6 и подбито 3 самолета противника.

ГОЛОВАЧЕВ ПАВЕЛ ЯКОВЛЕВИЧ

Головачев родился 15 декабря 1917 г. в деревне Кошелево Гомельской губернии. После окончания семилетки работал фрезеровщиком на мясокомбинате в Гомеле, учился в ФЗУ и аэроклубе. В 1938 г. был направлен в Одесскую школу летчиков, которую окончил в 1940 г.

Первую победу одержал 25 июня 1942 г. в составе 168-го истребительно-авиационного полка, сбив на ЛаГГе Ме-109 — В том памятном для него бою летчик был ранен, подбит, но привел изрешеченную машину на аэродром, а 5 немецких осколков, настигших его тогда, навсегда остались в теле... Через месяц, 23 августа, он вновь одержал победу и вновь был ранен: "Я врезался в строй фашистских самолетов и с ходу сбил один «Юнкере». А когда схватился с другим, то вражеский воздушный стрелок успел выпустить очередь из пулемета, огненной трассой резанувшую по кабине моего самолета. Раненный в лицо, я потерял сознание. Очнулся и вижу: мой ЛаГГ-3 штопорит, целясь носом прямо в Дон...

Жизнь воина держится на нервах. Так и у меня тогда получилось. Вывел самолет из штопора, едва-едва дотянул до высокого берега, но уже не сел, а врезался в выступающую его часть так, что хвост отломился и упал в воду. Но кабина уцелела..."

В этом бою Головачев получил многочисленные ранения и лишился зрения. Способность видеть ему вернул великий врач-глазник Филатов. Из госпиталя летчик вернулся через месяц. Комполка Л. Шестаков оценил его мужество: Головачев получил звание лейтенанта и был назначен командиром звена.

Под Сталинградом Головачев провел 150 боевых вылетов на Як-1, лично сбил 8 самолетов противника. Он воевал в эскадрилье "желтоногих" Амет-Хана. В одном из февральских 1943 г. боев впервые сделал дубль, сбив Ю-87 и Ме-109.

В Крыму под Мелитополем летчик дрался уже на «Аэрокобре». Здесь 27 октября он одержал 17-ю победу, был представлен к званию Героя Советского Союза.

В предпоследний день 1944 г. гвардии капитан Головачев с ведомым гвардии лейтенантом Черни ком были наведены с земли на высотный разведчик Ю-88, шедший со стороны советских войск. Приказ был жестким: «Не выпускать ни в коем случае». Заметив «лавочкиных» (с октября 1944 г летчики 9-го гвардейского истребительно-авиационного полка сражались на Ла-7), разведчик, надеясь на мощные двигатели, форсируемые применением закиси азота, стал круто набирать высоту, надеясь оторваться от

преследования. Несколькоими очередями издали Головачеву удалось повредить мотор неприятельского самолета и на высоте около 9000 метров выйти на дистанцию эффективного огня. Однако пушки молчали; как выяснилось позднее, замерзла смазка. Тогда, подойдя в упор снизу к вражеской машине, Головачев резко взял ручку управления на себя и ударом винта разбил хвостовое оперение «Юнкерса». Тот упал в районе города Трайбург. Головачеву удалось посадить свой истребитель, и уже через несколько дней, 18 января, на том же Ла-7 он сбил 4 ФВ-190 в двух вылетах.

Свой последний бой ас провел над Берлином 25 апреля 1945 г., ознаменовав его блестящей двойной победой: сбил первого «Фокке-Вульфа» слева-сверху со 100 метров, а второго, выполнив резкий боевой разворот, — очередью в упор.

Замкомандира эскадрильи 9-го гвардейского истребительно-авиационного полка гвардии капитан Головачев провел 457 боевых вылетов, в 125 воздушных боях сбил лично 31 и в группе 1 самолет противника, 2 победы он одержал на ЛаГГ-3, 12 побед — на Як-1, 5 побед — на «Аэрокобре», 12 — на Ла-7.

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 11.11.43, 29.06.45). Награжден двумя орденами Ленина, шестью орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Красной Звезды, медалями.

В составе так называемой «золотой орды» он был принят в Военно-Воздушную академию, которую окончил в 1951 г. В 1959 г. окончил Военную академию Генштаба. Освоил многие типы реактивных самолетов. Генерал-майор авиации Головачев умер 2 июля 1972 г.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Луганский С. Д.

Истребители сопровождения

Обеспечение боевой работы штурмовиков и бомбардировщиков является одной из сложных задач истребительной авиации.

В боях юго-западнее Кременчуга наши истребители, сопровождая штурмовиков и бомбардировщиков, все время старались найти более совершенные формы взаимодействия с ними в воздухе. В этом отношении заслуживает внимания опыт истребителей нашей части.

Летчики нашей части, сопровождая группы штурмовиков, сбили более 150 немецких самолетов. Т.И кой крупный боевой итог явился результатом мастерства летчиков и продуманной организации каждого воздушного боя.

В основу боевого порядка истребителей сопровождения в нашей части было положено взаимодействие между группами. Выделялся также обязательный резерв. Мы не придерживались шаблонного деления истребителей только на две-три группы. В зависимости от наличия самолетов и особенностей задачи создавались три-четыре группы с обязательным резервом части сил обеспечения боя. Серьезное внимание было обращено на самую расстановку сил. Например, если штурмовики шли в колонне звеньев, то истребители сопровождения располагались так, чтобы с одной стороны боевого порядка штурмовиков были две группы (в голове и хвосте колонны), а с ругой стороны — еще одна группа, ударная, летящая в центре и с превышением; выше ударной выделялся обязательный резерв. Подобный порядок сопровождения позволял командиру истребителей осуществлять взаимодействие между отдельными группами самолетов.

Известно, что бой истребителей, сопровождающих штурмовиков, затруднен еще тем, что приходится нести его на малой высоте. Ввиду этого в нашей части, помимо ударной группы, выделялась в резерв шестерка мастеров воздушного боя. Обычно они летели за общей группой или же со стороны солнца и держали превышение. Такое построение позволяло эшелонировать истребителей сопровождения по высотам и создать глубину боевого порядка. Насколько это важно, можно убедиться на примерах отдельных боев.

Однажды немцы атаковали наши самолеты в состороны четырех групп истребителей. Две четверки ФВ-190 направили свой удар против штурмовиков, а «мессершмиты» в составе двух четверок старались связать боем истребителей сопровождения. Атаки велись одновременно против скользящей и ударной групп. Это могло принести врагу успех, если бы в группе сопровождения не было сильного и активного резерва.

Пара самолетов Як-1, ведомая Героем Советского Союза капитаном Дунаевым, внезапным ударом с высоты мгновенно изменила обстановку в нашу пользу. В первой же атаке Дунаев и его ведомый сбили двух немцев. Этим была освобождена некоторая часть наших истребителей, и они немедленно бросились на помощь своим штурмовикам. Дунаев, не теряя времени, вновь занял выгодную позицию и повторял удар. За короткое время немцы потеряли шесть самолетов, не сбив ни одного нашего. Сковать истребителей сопровождения немцам не удалось. Этому воспрепятствовала наша резервная четверка, которая по существу и решила исход боя,

Подобных примеров решающего значения пары или четверки мастеров воздушного боя в нашей части имелось много. Таким образом у нас был разрешен вопрос о месте «аса» при сопровождении штурмовиков. Мы знаем немало образцов эффективного использования «асов», но они в основном относятся к борьбе истребителей за господство в воздухе. В этом случае сравнительно легко определить место «аса», позволяющее ему свободно маневрировать или выждать на выгодной позиции завязки боя, чтобы в решительную минуту своим вмешательством изменить обстановку в нашу пользу. Еще шире применяется тактика свободного полета «асов». Но в группах сопровождения мастер воздушного боя обычно нес обязанности ведущего, и это привязывало его к штурмовикам. Естественно, что в таких условиях летчик не может проявить полностью свое индивидуальное мастерство. Он не имеет возможности самостоятельно маневрировать и применять одному ему присущие комбинации атак.

Разумеется, что ведущим группы сопровождения тоже должен быть опытный летчик, но оборонительный бой его группы необходимо обеспечивать одной или двумя парами сильного и активного резерва.

Всегда ли нужно выделять отдельные пары резерва? На наш взгляд, это надо делать в зависимости от обстановки. В нашей части к этому прибегали в тех случаях, когда противник был весьма активен, а также при определенных метеорологических условиях.

Но время облачности выгодно иметь резервную пару под кромкой облаков. Например, в районе Кременчуга при сопровождении штурмовиков я шел за их группой под кромкой облаков. При внезапной атаке немцев я использовал облака и в короткое время сбил два «Мессершмита».

Я имею на своем счету 37 личных побед, которые одержал почти все при сопровождении штурмовиков. Сочетая искусство ведущего и мастерство индивидуального боя, я находился там, где этого требовала обстановка. Если нужно, я возглавлял группу, а когда враг был особенно активен, обеспечивал ей бой.

Формы боя истребителей сопровождения довольно разнообразны. Почти каждый полет требует новых приемов борьбы с врагом, отвечающих обстановке. При действии на предельный радиус боевые порядки истребителей сопровождения значительно отличаются от тех, которых требует полет над полем боя. В первом случае нельзя вести активный наступательный бой. Летчики ограничены в своих действиях запасом горючего и вынуждены только обороняться. Другое дело — над полем сражения. Здесь истребители сопровождения получают возможность упреждать действия противника, а при слабой его активности в воздухе — даже атаковать наземные цели. Каждый командир обязан постоянно менять тактику боя истребителей сопровождения, помня, что шаблон ведет к поражению.

ЛУГАНСКИЙ СЕРГЕЙ ДАНИЛОВИЧ

Родился в Алма-Ате (ныне Алма-Ата), в семье переселенцев из Воронежской губернии 1 октября 1918 г. Окончил там 8 классов, затем был направлен горкомом комсомола в Оренбургскую военную школу летчиков, которую окончил в 1938 г.

В составе 14-й истребительной бригады Луганский участвовал в советско-финляндской войне. На Петрозаводском направлении, в эскадрильи И. Попова, провел 59 боевых вылетов, сбил в бою «Глостер Гладиатор». В одном из вылетов сам бы сбит над вражеской территорией, при парашютировании потерял унты, но уже через день вышел в расположение своих войск.

Свои первые победы в Великой Отечественной войне он одержал в первом же бою, в небе Ростова-на-Дону, на ЛаГГ-3, сбив Ме-109, поразивший машину командира полка И. Попова. Успев перезарядить пушку, на предельно крутом вираже Луганский сумел зайти в хвост и зажечь еще одном «мессера». В тяжелом бою 8 сентября 1941 г., когда в воздушном бою погибли отважный В. Козлов и Герой Советского Союза В. Пешков, был сбит и Луганский. Во время прыжка с парашютом его атаковал Ме-109, повредивший купол, и при ударе о землю Луганский получил травмы. В одном из боев, который он принял вместе с батальонным комиссаром Новиковым, последний был сбит, и Луганского «взял в оборот» СМЕРШ. Его долго мытарили и в конце концов перевели в другую часть, и 270-й истребительно-авиационный полк.

14 сентября 1942 г. в разгар боев под Сталинградом он получил категоричный приказ — любой ценой прикрыть переправы через Волгу. В воздушном бою Луганский плоскостью срубил стабилизатор нырнувшему под него Ме-109. Оставалось благодарить конструкторов за прочность ЛаГГа после касательного столкновения на встречных курсах самолет не только не рассыпался, а и остался послушен пилоту, который продолжал вести бой.

Своей излюбленной тактике он не изменил и после перевооружения полка на Як-1 в начале ему достается самолет с бортовым номером «...»на котором он участвует в боях на Курской дуге. Впервые встретив группу ФВ-190 в одном из июльских боев, он сбил два самолета этого типа: один опять таки, на вираже, второй — на покорной легкому Яку вертикали. Вскоре в боях за Харьков он одержал двадцатую победу.

В конце августа, получив команду от командира дивизии, вынужден был взлететь на перехват, прервав свой утренний туалет, в мыле и неодетым. Хе-111 он сбил, расстреляв почти весь свой боезапас. Самолет приземлился на брюхо, а оставшиеся в живых члены экипажа были пленены,

Осенью над днепровскими переправами на глазах Главного маршала авиации А. Новикова он отрубил хвост уже легшему на боевой курс «Хейнкелю», а свою машину сумел посадить на аэродром. Новиков лично приехал на аэродром, поблагодарил Луганского и представил его к ордену Александра Невского.

Жители Алма-Аты собрали 180 тысяч рублей для покупки самолета своему земляку, ставшему Героем Советского Союза. Луганский долго выбирал себе машину на саратовском заводе, пока сам директор не указал ему на отдельно стоящий Як-1. Этот самолет в свое время был изготовлен с особым тщанием по распоряжению генерального конструктора А. Яковлева для проведения сравнительных боев с истребителями других типов. Естественно, что Луганскому машина понравилась. Ее борт был украшен надписью «Герою Советского Союза Сергею Луганскому от комсомольцев и молодежи г. Алма-Аты».

После гибели в бою командира палка Ф. Телегина гвардии капитан Луганский был назначен командиром 152-го гвардейского истребительно-авиационного палка (270-й истребительно-авиационный полк).

Сложная и предельно напряженная психофизическая деятельность летчиков-истребителей, по-видимому, открывала в сознании некоторых из них неизвестные процессы, в частности обостряя предчувствие. В день своей гибели, совпавший с его днем рождения, Телегин выглядел подавленным и рассеянным, жаловался Луганскому на приснившийся ему плохой сон. Тот уговорил было товарища денек отдохнуть, выспаться. Но последовало задание, требовавшее, чтобы командир сам поднял полк в воздух. В воздушном бою Телегин

сбил ФВ-190, но и сам, по-видимому, был убит в кабине — его самолет падал отвесно.

Весной 1944 г. в полк прилетела американская делегация. Беседа с летчиками, один из членов делегации, полковник Бонт, прилетевший на «Кингкобре», с улыбкой пощелкав пальцем по фанерному крылу Яка, предложил сразиться в учебном бою. Луганский сразу же вышел ему в хвост и так ходил за ним, несмотря на энергичное маневрирование американца, пока тот не пошел на посадку

Однажды, при возвращении с боевого задания, пара Луганского была атакована над своим аэродромом парой «охотников». Опытный ведомый В. Усов успел выполнить боевой разворот и сбить один из «мессеров», но и сам был сбит. Луганского спасло то, что в начале атаки противника он выпустил шасси, самолет просел, и трассы прошли выше. Пока он убирал шасси и разгонялся, «охотник» вновь обстрелял его, зацепил ногу, разбил фонарь и приборную доску, повредил висевший ни боку пистолет... Немец не учел, что в машине русского было совсем мало горючего и его без того легкий Як стал сверхлегким, способным на невиданные виражи и петли. Скоро советский летчик зашел ему в хвост, длинной очередью вывел из строя двигатель и позволил приземлиться. Вражеский летчик был взят в плен.

Луганскому везло на яркие, эффектные бои. Однажды в паре с И. Кузьмичевым они встретили четверку немецких «охотников» В полках дивизии уже было известно об этой группе, сбившей несколько советских самолетов. Заметив противника, Луганский с ведомым вошли в большое облако, где, мгновенно выполнив переворот, с ходу атаковали немцев, сбив в упор два самолета. Оставшаяся пара ушла затяжным пикированием.

В марте 1945 г. командующий фронтом маршал Конев приказом направил гвардии майора Луганского на учебу в Военно-Воздушную академию. Узнав, что имущество дважды Героя состоит из пары белья, гимнастерки и бритвенного набора, он подарил ему трофейный «Мерседес», на котором тот и приехал с фронта в Монино.

Всего за войну летчик провел 390 боевых вылетов, сбил лично 37 и в группе 6 самолетов противника.

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 02 09 43, 01.07.44). Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

После окончания академии командовал авиационными соединениями ПВО страны. Генерал-майор авиации Луганский летал до 1963 г. на разных типах реактивных истребителей — от МиГ-15 до МиГ-19. Вышел в запас в 1964 г. Этот беззаветный воздушный боец трогательно любил цветы, в часы досуга заботливо ухаживал за собранной им коллекцией цветов. Написал книги: «На глубоких виражах» (Алма-Ата, 1963), „Небо остается чистым“ (Алма-Ата, 1970). Умер в Алма-Ата 16 января 1977 г.

Герой Советского Союза гвардии майор Назаренко Д. П.

Штурмовые действия истребителей по аэродрому

Октябрь 1941 г. Штурмовики аэродрома Таганрог. Противник на второй день после захвата Таганрога посадил на аэродром 50 Ме-109.

Немецкий летчик, сбитый под Ростовом, подтвердил эти данные. Наш истребительный полк, базировавшийся на аэродроме Ольгинская (близ Ростова), получил следующую задачу

12 самолетов И-16 под прикрытием 6 самолетов ЛаГГ-3 произвести штурмовку аэродрома Таганрог. Времени для доразведки цели не было. Командир полка подполковник Гончаров собрал летный состав и проработал задание.

Проработка задания заключалась в следующем:

1. Объявлен боевой порядок группы, т. е. указано каждому летчику место в строю.
2. Указан порядок взлета звеньев.

3. Нанесен на карты маршрут полета.

4. Получено указание: в случае воздушного боя над аэродромом противника в бой вступает группа прикрытия.

Маршрут полета: Батайск, далее по Таганрогскому заливу с курсом 27°, разворот вправо на 90° с перестроением в правый «пеленг» звеньев.

Высота полета 900 м, группа прикрытия на высоте 1400 м.

Два захода на штурмовку и уход от цели через залив. Из-за отсутствия радио на самолетах И-16 команды подавать эволюциями самолета и личным примером командира группы и командира звеньев.

По ракете запустили моторы.

Первым взлетел ведущий группы зам. командира полка майор Давидков, левым ведомым его звена был подполковник Гончаров, правым ведомым — я.

Сбор группы произвели за две минуты, так как излетали звеньями с мест стоянок, не вырливая на старт.

К такому взлету все летчики были подготовлены, да и аэродром вполне был пригоден для взлета во всех направлениях.

Над аэродромом пристроилась и группа прикрытия б ЛаГГ-3. При подходе к аэродрому были встречены сильным огнем МЗА.

Две пары самолетов ЛаГГ-3 начали подавлять зенитный огонь, а мы с ходу начали штурмовку материальной части.

Лейтенант Закурдаев и лейтенант Журов атаковали взлетевшую дежурную пару Ме-109 и сбили ее. Больше самолеты не взлетали. После первой атаки наша группа смешалась.

Зенитка била беспорядочно и редко, так как штурмующие самолеты снижались до бреющего полета, расстреливая даже отдельных фрицев, бежавших в укрытие. Так, например, майор Давидков расстрелял фрица, повисшего на колючей проволоке.

Уходить с аэродрома начали «змейкой», пока подтянулись все самолеты. Девять очагов пожара видны были на расстоянии 30 км. Все наши самолеты возвратились на свой аэродром.

Посадку произвели в сумерках по кострам.

Восемь самолетов имели несколько пулевых пробоин. Технический состав работал целую ночь, и к утру все самолеты были исправны. На второй день с рассветом этим составом экипажей был произведен повторный налет на аэродром Таганрог.

По-видимому, фрицы не ожидали нас так рано. Зенитки начали стрелять только после второго захода. При отходе от цели в воздухе появилась пара Ме-109, которая не вступила в бой, но преследовала нас 15 км, идя выше на 600 м и в стороне на 100 м.

Мы потеряли один самолет от зенитного огня

По агентурным данным, на аэродроме Таганрог было полностью уничтожено 23 самолета Ме-109.

Победа в воздухе была обеспечена: отличной техникой пилотирования (взлет и посадка с боковым и попутным ветром в сумерках), отличной дисциплиной строя, хорошей стрелковой подготовкой и, несомненно, высоким патриотизмом наших летчиков.

Март 1945 года. Штурмовка аэродрома Олива (Данциг)

По данным визуального наблюдения летчиков и фоторазведки, на аэродроме Олива находилось до 80 самолетов противника, преимущественно одномоторных. Нашему иап, базировавшемуся на аэродроме Грауденц, была поставлена задача: тремя группами по 12 самолетов Ла-5 и Ла-7, с бомбовой нагрузкой по 2 бомбы «АО25» на самолет, нанести бомбштурмовой удар по аэродрому Олива.

Я был командиром 3-й группы.

Летный состав тщательно изучил маршрут к цели и обратно по карте. По фотоснимкам

аэродрома изучили расположение самолетов так, что каждый летчик мог начертить их на память.

Утром, во время пробы моторов, все летчики сели в самолеты, и я с каждым проверил двухстороннюю радиосвязь.

После этого пошли на площадку, где был выложен на земле весь маршрут полета со всеми характерными ориентирами и аэродромом противника, с приближенным расположением на нем самолетов.

Проигрыш полета проводили одновременно всеми тремя группами, начиная от запуска моторов и до выключения их после посадки.

Вводные при проигрыше давали командир корпуса, командир полка и ведущие групп. Дистанция между группами была установлена 3 минуты, скорость полета 360 км/час.

Особое внимание при проработке задания было уделено радиосвязи. Включать передатчик имел право ведущий группы и его два заместителя. Летчик включал передатчик только в исключительных случаях (при появлении самолетов противника или при уходе своих на вынужденную посадку).

Такая установка была нужна для того, чтобы ведущий группы в любой момент мог быть уверен в ясности его управления группой по радио. Время удара было выбрано с таким расчетом, чтобы солнце было на нашей стороне.

Перед вылетом на штурмовку пара самолетов Ла-7 произвела доразведку цели и по условному коду передала по радио, что цель на месте.

Первая группа запуск моторов производила по ракете с КП, вторая и третья группы запускали моторы после взлета 8 самолетов впереди идущей группы.

После взлета второй группы на старт вырулил я со своей группой. Впереди стояло правое звено, сзади между самолетами стояло мое звено, и за мной — левое звено.

Взлет производился парами.

Такой порядок пристраивания на старте обеспечивал быстрый взлет и сбор всей группы 12 самолетов на втором развороте. Перед взлетом первой штурмующей группы вылетела группа 12 самолетов Ла-7 для расчистки воздуха.

За 30 км до цели я получил предупреждение ведущего первой штурмующей группы.

Перелетев линию фронта, летчики поставили бомбосбрасыватели на «предохранитель открыт».

Облачность — 6-7 баллов, высота — 2400 м.

Высота полета — 2200 м.

По маршруту боевой порядок группы был «клин» звеньев, в звеньях «правый пеленг». За 15 км до цели я перестроил группу в «правый пеленг». Дистанция и интервал между звеньями были 300/200 м.

Подходя к аэродрому, я видел пожары на аэродроме и в воздухе клубы черного и белого дыма от разрывов зенитных снарядов МЗА и крупнокалиберных.

Мою группу зенитки обстреливали слабо. Я подал команду по радио: «Иду в атаку». С разворота на 90° перевел самолет в пикирование. Пикировал вдоль стоянок самолетов. Два другие звена пикировали на другие самолеты.

Бомбы сбросил с высоты 800 м, вывел самолет из угла, чтобы отстать от бомб, и опять перевел в пикирование для обстрела из пушек. Второй заход делали с высоты 800 м, вводили в пикирование с разворота на 45-90°, пикировали с углом 20-30° до высоты 100 м.

Уход от цели производил «змейкой», пока подтянулись звенья. При подходе к аэродрому я запросил по радио разрешения на посадку. Мне передали, что на кругу 16 самолетов и чтобы я не распускал группы.

Когда на кругу осталось 4 самолета, я распустил группу, свое же звено распустил над "Т", что обеспечивает посадку всех 4 самолетов с одного круга.

После взятия нашими войсками Данцига на аэродром была послана комиссия, которая отметила больше 20 сожженных самолетов и на 40 самолетах осколочные пробоины.

ВЫВОД

Я производил штурмовку аэродромов более 10 раз. После выполнения каждого задания я тщательно анализировал положительные и отрицательные стороны этого вида боевой работы истребителя.

Считаю, что в будущей войне, кроме своих прямых задач (борьба с самолетами противника в воздухе), истребители будут выполнять задачи уничтожения самолетов противника на земле.

Точность бомбометания с пикирования на истребителе очень велика. Современное вооружение истребителя позволяет с одной атаки зажечь самолет противника, стоящий на земле неподвижно. Для этого необходимо учить летный состав стрелять и бомбить с любого положения и на любых скоростях не только по подвижным целям в воздухе, но и по неподвижным на земле.

НАЗАРЕНКО ДМИТРИЙ ПАВЛОВИЧ

Родился 26 ноября 1917 г. в селе Ивановка Екатеринославской губернии. Окончил 8 классов, работал телеграфистом на Царицынском узле связи. Среди сверстников Дмитрий отличался ловкостью и силой. В 1934 г. он поступил в Киевский техникум физкультуры. После призыва в ряды Красной Армии был принят в Качинскую военную авиационную школу, которую окончил в 1939 г.

В 1940 г. Назаренко участвовал в советско-финляндской войне, где совершил 25 боевых вылетов и был награжден медалью «За отвагу».

С июня 1941 г. — в боях. Почти год он воевал на И-16 24-й серии, а позднее на Южном и Сталинградском фронтах — 29й серии. В 1942 г. 131-й истребительно-авиационный полк (40-й гвардейский истребительно-авиационный полк), в составе которого воевал комэск капитан Назаренко, был перевооружен на ЛаГГ-3. На этой машине он провел свой лучший бой, сбив на прикрытии Пе-2 сразу 4 Ме-109 — ноябрю 1942 г., когда Назаренко был представлен к званию Героя Советского Союза, на его счету уже было 18 сбитых самолетов: 11 — лично и 7 — в группе. Выдающийся результат для того времени.

Человек исключительной отваги, он был трудно управляемым, и если авторитет В. Давидкова, командовавшего полком в 1942-1943 гг., был беспрекословным, то позднее командирам было непросто с героем-комэском.

В 1943-1945 гг. он воевал на Ла-5 и Ла-7, был штурманом полка, затем дивизии. Провел за войну более 500 боевых вылетов, в 120 воздушных боях сбил 24 самолета противника лично и 8 — в группе.

Герой Советского Союза (Указ от 13.12.42). Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2й ст., Красной Звезды, медалями.

После войны в 1951 году окончил Военно-Воздушную академию. В 1957 г. — Военную академию Генштаба. 18 апреля 1962 г. Назаренко было присвоено воинское звание генерал-майора авиации. Летал на боевых самолетах до 1966 г., в 1967 г. демобилизовался.

Жил и работал в Одессе. Умер 10 октября 1969 г.

Дважды Герой Советского Союза гвардии подполковник Глинка Д. Б.

Кубанская «этажерка»

Весной 1943 г на Кубани немцы предприняли наступление с Таманского полуострова. За так называемой «Голубой линией» противник сосредоточил массу своих войск, а на аэродромах Таманского полуострова, в Крыму и на юге Украины — большое количество бомбардировочной и истребительной авиации. В небе Кубани развернулось грандиозное

воздушное сражение.

В конце марта 1943 г. мы прилетели на Кубань из тыла. В один из первых вылетов мы шли восьмеркой «Аэрокобра» в боевом порядке «фронт» на высоте 2000 м с задачей прикрытия своих войск от ст. Крымской до Небережаевской. Вскоре над ст. Крымская на большой высоте были замечены Ме-109, и наша группа одновременно восьмеркой стала набирать высоту. Оказалось, что за время нашего вывода на высоту 7000 м замеченные нами бомбардировщики противника отбомбились по нашим войскам со средней высоты под нами. По возвращении на аэродром на коротком разборе была отмечена ошибочность наших действий, и было решено разбиться на две группы: на ударную и прикрывающую.

В тот же день вылет был снова повторен в составе восьмерки. Патруль был построен теперь уже так. ударная группа состояла из 6 самолетов и должна была находиться на 2000-2500 м с задачей уничтожать только бомбардировщики противника, а группа прикрытия — верхняя пара, идущая на 700 м выше ударной, должна была драться в основном с истребителями противника

Этот вылет прошел удачно. Ударная группа выполнила свою задачу, расстроила бомбардировщиков, не допустив их к нашим войскам, а верхняя пара сковала боем четырех истребителей противника.

В последующих вылетах мы стали выделять по две-три пары на прикрытие ударных групп. Иногда уменьшали состав ударной группы, чтобы обеспечить несколько слоев прикрытия. Так появился тактический прием, прозванный летчиками Кубанская «этажерка». В чем заключается этот прием.

Ударная группа самолетов патрулировала на высоте вероятного подхода бомбардировщиков противника с задачей не допустить бомбометания.

Строй ударной группы состоял из двух пар и строился по фронту с интервалами между парами 250—300 м. В парах самолеты строились так интервал до 200 м, дистанция 50—75 м.

При обнаружении бомбардировщиков противника на встречных курсах ударная группа выстраивалась по фронту на уменьшенных интервалах и по команде ведущего открывала огонь по бомбардировщикам; последние, как правило, рассыпались. Остальные 23 пары имели превышение над ударной группой до 1000 м. Они строились с таким расчетом, чтобы верхняя пара могла видеть следующую ступень нижней пары или ударную группу. В тех случаях, когда бомбардировщики противника шли без прикрытия, верхние пары также могли всегда вступить в бой — поддержать ударную группу.

Для борьбы с истребителями противника такой строй также себя оправдал. Если была атакована ударная группа, то при выходе из атаки истребители противника попадали под огонь верхних пар. Если же воздушным боем были связаны верхние пары, то одна пара ударной группы или вся группа по парам могла набрать высоту выше воздушного боя и быть хозяином положения. Такой порядок широко применялся при патрулировании над войсками.

Эшелонирование «этажерки» чаще всего производилось так: одна пара на высоте 4000 м; вторая пара — на 5000 м и в стороне на 300 м, сзади на 200 м; третья пара — 6000 м и в стороне на 300 м, сзади на 200 м; четвертая пара — на 7000 м и в стороне на 300 м, сзади на 200 м. Пары в строю — «фронт». Расстояние между самолетами 150-200 м в сторону и 40-50 м сзади. Все пары держат между собой зрительную и радиосвязь. Радиосвязь держат только ведущие пары с ведущими восьмерки. Этот строй не дает сразу обнаружить противнику количество нашего патруля и дает полную возможность отразить любую внезапную атаку.

Такой боевой порядок мы применяли до конца войны, изменяя по обстановке состав ударной и прикрывающей групп. Когда же противник начал применять истребителей как бомбардировщиков, в прикрывающую группу выделялась только одна пара, а ударная группа возрастала до 34 пар. В тех случаях, когда ударная группа была из 4 пар, она разбивалась на две ударные подгруппы, которые находились одна от другой с превышением до 1000 м и в стороне до 600 м.

ГЛИНКА ДМИТРИЙ БОРИСОВИЧ

Он родился в семье шахтера 10 декабря 1917 г. , в селе Александров Дар Екатеринославской губернии. В 13 лет пришел на шахту им. МОПРа, где работали отец и старший брат. Здесь в тяжелых, однообразных буднях сверкнуло однажды радостное слово — авиация.

Вслед за бойким, одержимым полетами братом Борисом в Криворожский аэроклуб приняли и молчаливого увальня Дмитрия, а через 3 года, в 1939 г. , он закончил тогда уже знаменитое Качинское Краснознаменное летное училище.

«...Высокого роста, волевой взгляд из-под коротких бровей придавал лицу строгое, даже суровое выражение, и мы, молодые, откровенно побаивались этого взгляда. Мастер воздушного боя, Дмитрий очень метко стрелял с коротких дистанций, пилотировал с большими перегрузками, чаще всего не предупреждая о своем маневре по радио», — вспоминал о своем ведущем генерал-полковник Г. Дольников. ДБ, как по инициалам окрестили на фронте этого великого бойца, отличался исключительной пытливостью и упорством с терпеливым упрямством, снова и снова бросал он самолет в сложные, тяжелые для летчика фигуры или в стоическом средоточии, подобно древним, пытался докопаться до первопричины вещей и действий.

В отличие от большинства асов первой десятки, Дмитрий Глинка не прошел инструкторской школы, но до января 1942 г. , когда он попал на фронт, была служба в строевой части, несколько сот вылетов на И-16.

На Крымском фронте, где "приступил к боевой работе 45-й истребительно-авиационный полк, укомплектованный самолетами Як-1, Дмитрий сделал почин, сбив Ю-88. В тяжелых боях на четырех фронтах (Крымском, Южном, Северо-Кавказском, Закавказском) с 9 января по 19 сентября 1942 г. полк потерял 30 самолетов и 12 летчиков, уничтожив 95 самолетов противника. Д. Глинка сбил тогда 6 вражеских машин. В мае был сбит сам, ранен, контужен, около 2 месяцев провел в госпиталях. Еж возвращение совпало с прибытием в часть молодых летчиков, и, внимательно приглядевшись к пополнению, он выбрал своим ведомым худенького парнишку, похожего на цыганенка, — Ивана Бабака.

В январе 1943 г. полк перевооружили на «Аэрокобры», и 10 марта он был брошен в сражение на Кубани. Здесь полк стал гвардейским — 100м гвардейским истребительно-авиационным полком, а пом. командира по ВСС капитан Дмитрий Глинка — Героем. В 40 боевых вылетах он сбил тогда 20 немецких самолетов, став результативнейшим асом Кубанской эпопеи. Через 4 месяца ему было вторично присвоено звание Героя Советского Союза. Человек большой физической силы, выносливости и азарта, в упорнейших апрельских боях он совершал по несколько боевых вылетов в день, однажды доведя их число до 9 (!). После этого он проспал около полутора суток и с диагнозом «сильное переутомление» на неделю был отстранен от полетов.

Здесь же, на Кубани, в большом бою, где участвовало более сотни самолетов с обеих сторон, Дмитрий, атакуя сзади-снизу, с «горки», последовательно сбил 2 Ю-88, но и сам был сбит второй и последний раз за войну, ранен, выбросился с парашютом. Через неделю он вернулся из госпиталя еще в бинтах.

В конце апреля ст. лейтенант Д. Глинка сбил 3 Ю-87 в одном вылете, причем два из них в неотразимой 5секундной атаке. Через несколько дней, 4 мая, при штурмовке аэродрома Сарабуз сжег на земле два Ме-109 и сбил идущий на посадку Ю52. Манера ведения им воздушного боя при любых обстоятельствах была атакующей, открытой, без маскировки, с предельными нагрузками для летчика и самолета, с резкими эволюциями.

«Он умел исключительно эффективно использовать складывающуюся обстановку в любой схватке с врагом, хорошо организовал взаимодействие внутри группы... отличался исключительным искусством ведения боев на вертикалях». — эта краткая характеристика Дмитрия Глинки принадлежит И. Бабаку, а ведь едва ли кто лучше ведомого может характеризовать работу летчика-истребителя.

Став в августе 1943 г. дважды Героем, Дмитрий трудно переживал испытание славой. Его смущали портреты в газетах, корреспонденты и операторы, десятки писем от незнакомых людей, ежедневно доставляемых ему. Неуравновешенный характер Дмитрия становился еще более неровным. С одной стороны, фронтовое братство требовало непринужденного общения, предельной честности и искренности, с другой — положение обязывало нести высочайшее, по заслугам, звание. Временами Дмитрий становился нарочито серьезным, даже суровым, но чаще возраст брал свое — и он оставался веселым чуть неуклюжим 23-летним парнем.

Сразу после Кубани полк без перерывов участвовал в Миусской операции, в боях на реке Молочной, в Перекопском сражении.

«Чем больше врага — тем легче бить его», — этот афоризм Глинки скорее характеризует автора, чем точно отражает реальность.

В начале сентября, после получения второй Золотой Звезды, Дмитрий едва не погиб, забавляясь с немецкими трофейными гранатами[лягушками]. Из-за взрыва упавшей поблизости гранаты он получил множественные легкие ранения ног. Несмотря на досадное ранение, к 5 декабря 1943 г. Дмитрий записал на свой счет еще 8 машин врага.

После почти полугодового отпуска, учебы и пополнения летчики 100го гвардейского истребительно-авиационного полка приняли участие в Ясской операции. В начале мая в бою, где 12 «кобр» атаковали около полусотни Ю-87, Глинка сбил три бомбардировщика, а всего за неделю боев здесь уничтожил 6 самолетов противника.

При перелете на Ли-2 он попал в катастрофу:

самолет ударился о вершину горы. Его с товарищами спасло то, что они расположились в хвосте машины — спали на самолетных чехлах. Все другие пассажиры и экипаж погибли. В результате аварии он получил тяжелые травмы: несколько дней был без сознания. Выписался из госпиталя через два месяца и в ходе Львовско-Сандомирской операции сумел уничтожить 9 немецких машин. В боях за Берлин он сбил 3 самолета в один вылет, а свою последнюю победу одержал 18 апреля 1945 г. — в упор, с 30 метров, расстреляв ФВ-190.

Всего за войну он провел около 300 боевых вылетов, 100 воздушных боев, лично сбил 50 самолетов противника, из них 9 на Як-1, остальные — на «Аэрокобре».

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 24.04.43, 24.08.43). Награжден орденом Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденом Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Красной Звезды, медалями. После войны командовал полком, затем был заместителем командира авиационной дивизии, в 1951 г. закончил Военно-Воздушную академию. В 1960 г. демобилизовался в звании полковника. Работал в гражданской авиации. Жил в Москве. Умер 1 марта 1979 г.

Герой Советского Союза майор Лебедев С. А.

Удары истребителей по аэродромам

Удар по аэродрому Анапа.

В мае 1943 г. наша истребительная авиация Северо-Кавказского фронта, осуществляя борьбу за господство в воздухе, произвела большое количество ударов по аэродромам противника.

В ряде этих налетов на аэродромы я принял участие.

26 мая 1943 г. на рассвете, в 3.55, шестью самолетами Як-7 под командованием майора Дорошенко был нанесен удар по аэродрому Анапа.

Первый заход на атаку был парами. В этом заходе произвели бомбометание с углом 70°. Бомбы сбрасывали на высоте 500 м. После бомбометания в этом заходе обстреляли

самолеты противника пулеметно-пушечным огнем, снижаясь до высоты 50 м.

Второй и третий заходы ввиду сильного противодействия ЗА произвели одиночными самолетами с разных направлений.

В результате налета один самолет противника, бензозаправщик были подожжены и пять самолетов повреждены. Три наших самолета были подбиты огнем ЗА, но вернулись на свой аэродром

Второй удар по этому аэродрому был произведен июля 1943 г. тринадцатью самолетами Як-7б в 3.05.

Этот налет ничем не отличался от первого, за исключением того, что был изменен маршрут полета и подход к аэродрому Анапа. На этот раз мы подошли к аэродрому с тыла, со стороны моря, чем и была обеспечена внезапность удара.

Полет к цели производился на высоте 2500 м при скорости полета на маршруте 360 км/час.

На аэродроме было обнаружено и повреждено 10 самолетов противника.

Контроль наших действий осуществлял летевший вместе с группой командир корпуса генерал-лейтенант авиации Савицкий.

Налеты в обоих описанных случаях производились без доразведки, так как хорошо было известно, то что противник располагает очень ограниченным количеством аэродромов на Таманском полуострове и на аэродроме Анапа действительно базируется основная масса немецких истребителей.

Успеху налетов по аэродрому Анапа содействовала тщательная, заблаговременная подготовка летчиков. По приказанию генерал-лейтенанта Савицкого мы провели предварительно тренировку в стрельбе по щитам ночью, в сумерках и в бомбометании с пикирования.

Налет на аэродромы Апостолово и Костромка.

3 января 1944 г. согласно намеченному плану в 1 ч. 30 мин. две эскадрильи нашего полка для ударов по аэродрому Апостолово. Одну эскадрилью возглавил я, вторую — ст. лейтенант Маковский.

С целью достижения относительной внезапности удара обе эскадрильи пересекли линию фронта на высоте 4000 м и подошли к цели с запада.

На подступах к аэродрому, расположенному северо-восточнее Б. Костромки, я был встречен четверкой истребителей противника. В завязавшемся н душном бою два из них были сбиты летчиками прикрывающего звена. Мое ударное звено, пользуясь тем, что вражеские истребители были связаны боем успешно атаковали материальную часть на аэродроме и пулеметно-пушечным огнем уничтожило с первого захода три самолета противника. После окончания боя с вражескими истребителями прикрывающее звено одной парой атаковало обнаруженные зенитные огневые точки, а второй — произвело нападение на группу вражеских бомбардировщиков появившихся в это время над аэродромом. В этом воздушном бою были сбиты один Ю-87 и один Хш-129.

Эскадрилья ст. лейтенанта Маковского, наносившая удар по аэродрому западнее Б. Костромки, противодействия в воздухе со стороны истребителей противника не встретила и обоими звеньями атаковала его самолеты на стоянках. В результате на аэродроме были уничтожены три самолета Ме-109, один ФВ-189 и сожжен один бензозаправщик. Все мы вернулись без потерь.

Налет на аэродром Лепатиха.

По данным разведки, в первых числах января 1944 года группой 18 Як-9 был

произведен удар и аэропорту (ст. Снегиревка).

В районе цели облачность была 35 баллов и высоте 3000— 4000 м, видимость 5— 10 км.

Самолеты Як-9 на 50 процентов были вооружены 37мм пушками. Боевой порядок состоял из ударной группы в 10 самолетов и прикрывающей — в 8 самолетов.

Ударная группа под командованием Героя Советского Союза майора Климова получила задание уничтожить пушечно-пулеметным огнем самолеты противника на аэродроме. Четыре самолета из этой группы под командованием лейтенанта Василенко должны были подавлять ЗА в районе цели.

Для обеспечения действий первых двух групп была выделена прикрывающая группа — 8 самолетов и под моим командованием.

Наводил группу на цель Герой Советского Союза майор Федоров, который за 1, 5-2 часа до вылета на задачу произвел парой Як-9 доразведку аэродрома Лепатиха.

Перед вылетом на боевое задание майор Федоров подробно инструктировал летчиков о расположении аэродрома Лепатиха, местах стоянок самолетов противника и о подходах для атаки цели.

В 14.08 самолеты вылетели на выполнение боевой задачи.

С середины маршрута четыре самолета группы лейтенанта Василенко возвратились на свой аэродром из-за неисправности материальной части.

Ударная группа майора Климова подошла к аэродрому Лепатиха на высоте 2000 м и с пикирования под углом 30-35° произвела атаку самолетов противника, уничтожив при этом три самолета Хш-129.

Удар для противника оказался настолько неожиданным, что его ЗА открыла огонь лишь при втором заходе истребителей на цель.

Я со своей группой шел выше ударной на 800— 1000 м, но ввиду ослабления этой группы уходом лейтенанта Василенко я приказал одной своей паре действовать по ЗА.

При подходе к аэродрому Лепатиха мы увидели над ним группу бомбардировщиков противника и пристраивавшихся к ним 8 Ме-109.

Я по радио передал майору Климову, чтобы он не рассчитывал на мое прикрытие, а сам немедленно четверкой атаковал бомбардировщиков и одной паре лейтенанта Дыдыгина приказал атаковать истребителей.

С первой атаки мы сбили три самолета Ю-88. После этого противник пришел в полное замешательство. Бомбардировщики рассеялись и начали пикировать, сбрасывая свои бомбы, которые падали почти около аэродрома.

Лейтенант Дыдыгин парой смело атаковал немецких истребителей, которые также смешались.

Хорошая радиосвязь позволила мне держать группу в кулаке и организованно с боем отходить на свою территорию. Но в воздухе находилось еще 8 самолетов Ме-109, которые при отходе от цели атаковали группу майора Климова. В результате завязавшегося воздушного боя два истребителя противника были сбиты. Наши самолеты вернулись на свой аэродром. Из приведенных мною коротких эпизодов можно уяснить, что действия по аэродромам очень сложны и разнообразны. Дать какой-то шаблон этих действий невозможно, больше того, это было бы неправильно. Но несомненно, что успеху ударов по аэродромам способствуют следующие условия:

- 1) хорошее знание и тщательная оценка обстановки,
- 2) безукоризненное знание района действий;
- 3) продуманная, тщательная организация подготовки к боевым действиям;
- 4) максимально возможная внезапность нападения.

ЛЕБЕДЕВ СЕМЕН АНДРИАНОВИЧ

Родился 5 декабря 1919 г. в селе Захаровна (ныне Карагандинской области). Окончил 9 классов и школу ФЗУ. Работал столяром в Керчи. В 1939 г. окончил Качинскую военную авиационную школу. Служил на Дальнем Востоке в части, вооруженной самолетами И-15 бис.

После переучивания и переформирования в Новосибирске на Як-1 Лебедев принимает участие в сражении на Кубани к концу войны становится командиром эскадрильи 43го истребительно-авиационного полка, входившего в состав корпуса Савицкого, провел 220 боевых вылетов на Як-7, Як-9 и Як-3, сбил лично 22 и в группе 2 самолета противника. Воевал на Северо-Кавказском, Южном, 4-м Украинском, 1-м и 3-м Белорусских фронтах. Среди лично сбитых им самолетов 13 бомбардировщиков — Ю-87, Ю-88, Хе-111... В самом конце войны на аэродроме он столкнулся с другим истребителем, получил тяжелые травмы, был отстранен от летной работы.

Герой Советского Союза (Указ от 23.02.45). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденом Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР», медалями.

В 1952 г. окончил Авиационную Военно-Воздушную академию. Кандидат военных наук, доцент преподавал в Военно-Воздушной академии. С 1971 г. в запасе. Жил в Монино Московской области. Умер в 1996 году.

Герой Советского Союза майор Каравай П. П.

Удар истребителей по аэродрому Печь

В ноябре 1944 г. при проведении операций 3-м Украинским фронтом авиация противника активно поддерживала свои наземные войска. Истребители ФВ-190 и частично Ме-109 атаковали наши войска на марше, затрудняя им передвижение. Отдельные истребители-"охотники" блокировали наши передовые аэродромы.

Для снижения активности действий немецких истребителей нашему соединению было поручено нанести ряд ударов по их аэродромам.

Нашему иап 10 ноября 1944 года во второй половине дня была поставлена задача: атаковать аэродром противника Печь с целью уничтожения самолетов и личного состава, находившихся на нем. Аэродром Печь был расположен на правом берегу р. Дунай, на 150—200 км северо-западнее г. Белграда, у Подножия Альп.

Боевое задание, порядок взлета, сбора, полет по маршруту, действия в районе цели были изучены со всеми участниками налета под личным руководством командира соединения Героя Советского Союза полковника Смирнова.

В 13.30 10.11.44 г. парой самолетов Як-1 под командованием ст. лейтенанта Посуйко была произведена доразведка аэродрома.

После изучения результатов доразведки и доведения их до ведущих групп в 15.30 был произведен взлет.

В налете на аэродром Печь принимало участие ... самолетов, из которых было образовано для поле атаки цели пять групп.

Первая группа Барченкова, ныне Героя Советского Союза, в составе 8 Як-9, получившая задачу уничтожения техники и живой силы на аэродроме, шла на маршруте на высоте 1500 м.

Вторая группа Меренкова, ныне Героя Советского Союза, в составе 6 Як-9, задачей которой являлось подавление зенитного огня, шла на маршруте слева от первой группы на интервале 500—800 м, с превышением 400—500 м.

Третья группа под моим командованием в составе ... Як-1 и Як-9 предназначалась для оказания помощи группе ст. лейтенанта Меренкова в случае необходимости; на маршруте шла левее второй группы и с превышением над ней 200—400 м.

Четвертая группа майора Маркова в составе 5 Як-1 должна была производить бомбометание взлетной полосы с целью затруднить взлет самолетов противника и их уничтожить. На маршруте эта группа шла левее третьей группы, на дистанции 500 м на одной с ней высоте, с последующим выходом вперед всех групп, для бомбометания по аэродрому.

Пятая группа Героя Советского Союза капитана Годунова в составе 4 Як-3 имела задачу прикрывать четыре группы от атак истребителей противника. Группа шла с превышением над общим боевым порядком до 600 м.

Так как солнце при полете к аэродрому Печь было слева, то весь боевой порядок был смещен влево. Подход к аэродрому был произведен в том же боевом порядке, в котором группа шла на маршруте к цели.

Для противника этот налет был внезапным, и огонь зенитной артиллерии был открыт по нашим самолетам после входа в пикирование группы, которую возглавил я. Поэтому моей группе и пришлось подавлять ЗА. Оборона аэродрома состояла из 3-4 батарей крупной ЗА и кольцевого охранения МЗА «Эрликон»

Внезапности удара способствовали:

1. Заход для удара по аэродрому с трех направлений! и со стороны солнца.
2. Наш удар по аэродрому был произведен во вторую половину дня, после интенсивных боевых действий немецкой авиации; большая часть самолетов, находившихся на аэродроме, не была готова к вылету. Наблюдалась только одна попытка взлета пары ФВ-190.

Углы пикирования при стрельбе были различны от 40 до 80°. Высота первой атаки около 1500 м, а следующие атаки с высот 600— 1000 м.

После первой атаки наши самолеты построили в боевой порядок «круг из пар» и произвели по 3 атаки по самолетам противника.

По наблюдениям группы майора Маркова было установлено, что на аэродроме Печь большинство самолетов было уничтожено. Мы не потеряли ни одного самолета. В скором времени аэродром Печь был занят нашими войсками, и результаты боевых действий были подтверждены.

Необходимо отметить, что отход от цели после атаки производился мелкими группами по 2-4 самолета, вследствие чего вся группа сильно растянулась. Это обстоятельство могло привести к печальным последствиям в случае встреч с истребителями противника.

КАРАВАЙ ПАВЕЛ ПЕТРОВИЧ

Родился в 1921 году в городе Смоленске.

Окончил там железнодорожную среднюю школу, в 1940 году — аэроклуб. Почти год проработал в аэроклубе летчиком-инструктором. В самый канун Великой Отечественной войны был направлен в Сталинградскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в 1942 г.

В октябре 1942 года ст. сержант П. Каравай, принял участие в боях под Сталинградом, провел здесь несколько десятков боевых вылетов на Як. В декабре 1942 года одержал первые победы, имел целый букет из самолетов противника различных типов — Ме-110, Ме-210, Ме-109, Ю-88. Среди сбитых им типов — исключительно редкий для советского летчика тяжелый четырехточечный истребитель Ме-210 с двумя пулеметными дистанционными установками для стрельбы назад.

Позднее сражался на Як-1б (тактический номер 28). На этой машине при налете немцев на аэродром Бутово под Старобельском, 10 июня 1945 года, в неожиданной атаке сбил, предположительно, немецкого командира, находившегося выше в стороне и, по предположению Павла Петровича, руководившего налетом. В следующие секунды Як Каравая в свою очередь был сбит прозевавшими его атаку немецкими истребителями. Летчик покинул машину с парашютом.

П. Каравай участвовал в боях под Харьковом, в Изюм-Барвенковской операции, освобождал Запорожье.

К концу 1943 года на счету лейтенанта П. Каравая было как минимум 7 личных побед, он считался в числе лучших летчиков полка. Заметим, что его 897-й Кишиневский истребительный авиационный полк, которым командовал капитан (в конце войны — майор) А.М. Марков, под стать 866-му полку той же дивизии, где сражался А. Колдунов, был в числе результативнейших полков советских ВВС. На счету каждого из этих полков более 300 уничтоженных самолетов противника. В составе полка сражались 7 Героев Советского Союза: В.А. Меренков (22 победы), Д.Г. Барченков (21), В.А. Лозовский (19), В.В. Микрюков (17), П.П. Каравай (16 + 7), В.К. Чугунов (16 + 4). П.М. Бойцов, получивший боевое крещение в полку, сражался позднее в других частях и получил звание Героя России лишь в 1995 году.

В середине 1944 года ст. лейтенант Каравай был назначен командиром эскадрильи, участвовал в изгнании неприятеля из Молдавии, в Яссо-Кишинеvской операции, в освобождении Румынии, Югославии, Болгарии, Венгрии.

С середины 1944 года до начала 45-го П. Каравай воевал, в основном, на истребителе Як 1 (тактический номер 30), одержал на нем 7 побед (Ю-88, 4 ФВ-190, 2 Ме-109). Иногда использовал для вылетов именной самолет Як-1 «Жирновский колхозник».

Командиром 288-й Павлоградско-Венской истребительной авиационной дивизии, где воевал П. Каравай, был известный в стране летчик., участник боев в Испании, Герой Халхин-Гола, полковник а впоследствии генерал-майор авиации Б.А. Смирнов. Вот как он классифицировал своих асов в одной из книг: «В каждом полку были свои непревзойденные мастера в различных элементах боевой работы. Так, в воздушных боях приоритет пользовался Александр Колдунов, в штурмовых действиях отличался Иван Панин, лучше других с разведкой справлялся Александр Фролов, а по аэродромам противника блестяще действовал Павел Каравай».

П. Каравай действительно отличился в нескольких яростных штурмовках аэродромов. Наиболее успешными были признаны налеты на аэродромы Краматорская, Павлоград, Мокрое. В каждом налете было уничтожено ... неприятельских самолетов. Так, в ознаменовании успешного налета на аэродром Павлограда в честь освобождения города дивизии было присвоено почетное наименование Павлоградской.

Последние вылеты совершил на длинноносом Як-3 Тбилисского завода, вооруженным 3 пушками МП20, с тактическим номером 32. На этой машине одержал свои последние победы: 23.03.45 — Ме-109; 22.04.45 — Ме-109 над озером Балатон.

По мнению историка авиации А.В. Станкова, на счету П.П. Каравая 232 успешных боевых вылета, 42 воздушных боя, 33 лично уничтоженных самолета противника (из них 2 — на аэродромах) плюс 7 — в группе. Одна победа подарена ведомому. Его официальный счет скромнее: 172 боевых вылета, 35 воздушных боев, 16 самолетов противника сбитых лично и 7 в группе. Как минимум две неприятельские машины он уничтожил на аэродромах.

Капитан П.П. Каравай 18 августа 1945 года был удостоен звания Героя Советского Союза. Награжден: орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Академию ВВС П. Каравай окончил в 1956 году. Освоил реактивную боевую технику. Летал до конца 60х годов на МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, Су7. Ушел в запас в 1973 году в звании полковника. Жил и работал в Киеве. Умер в 2003 году.

Смирнов Б. А. Небо моей молодости. М.: Воениздат, 1990

Герой Советского Союза майор Каберов И. А.

Примеры сообразительности летчика-истребителя

Летчик-истребитель (как показала война) должен избегать стандарта в своих действиях в воздухе. Одна встреча с противником не похожа на другую. Один воздушный бой не похож на другой, в нем всегда есть какая-то своя особенность. При каждой встрече с противником летчик обязан оценить обстановку и только уже потом действовать наверняка. Иногда соотношение сил явно не в его пользу, но молниеносная сообразительность, отличное знание противника и своих возможностей позволяют выйти победителем, несмотря на численное превосходство врага.

В октябре 1941 года наше звено (3 самолета ЛаГГ-3) вылетело на разведку каравана судов, шедших Финским заливом от полуострова Ханко (Финляндия) в Ленинград. На обратном пути в районе острова Лавенсаари поднявшийся морской туман ставил нас снизиться до высоты 100 м. Я заметил что слева от нас идет встречным курсом самолет СБ. Командир звена лейтенант Ефимов дал установлении и на этот день сигнал «я свой самолет». Самолет СБ дал ответные покачивания и дополнительно зеленую ракету, установленную на этот день, и скрылся в тумане. Однако я тут же вспомнил последний приказ командующего о переводе самолетов СБ на ночные действия. Сообщив командиру звена, я развернулся на 180° и пошел на поиски подозрительного самолет СБ. Пробив тонкий слой тумана, я вновь увидел СБ и на полном газу стал сближаться, чтобы убедиться в его принадлежности. Увидев меня, самолет СБ выпустил шасси (что было когда-то сигналом «я свой самолет»). Тут мне стало ясно, что это самолет противника.

Когда я приблизился на дистанцию 200 м, стрелок бомбардировщика дал по моей машине очередь из пулемета, но промахнулся. Резко выделяющийся на борту фюзеляжа белый круг со свастикой уничтожил все сомнения. Хорошо зная эту машину, ее уязвимые места, я с одной очереди поджег ее правый мотор. Подоспевшие лейтенант Ефимов и летчик Сухов также атаковали «СБ». После нескольких наших очередей «СБ» упал на отмель острова Сомерс, находившегося в то время в наших руках. Таким образом был впервые установлен факт использования финнами захваченных у нас самолетов.

В сентябре 1942 г. в составе шестерки самолетов «Харрикейн» я вылетел с аэродрома Борки в район Колпино на прикрытие наземных войск. В воздухе шли упорные бои. На высоте 2000 м у нас завязался бой с 14 самолетами Ме-109. В это время со стороны Красногвардейска шли 16 бомбардировщиков Ю-87 с большим прикрытием истребителей. Нас об этом предупредили по радио. Все мы понимали, что нужно атаковать Ю-87 как главную цель, но выйти из боя было невозможно. Имея больше чем двойное численное преимущество в силах, немцы дрались отчаянно. Низкие летно-тактические данные английского самолета «Харрикейн» крайне стесняли наши действия. В это время на помощь нам подошла восьмерка Як-7б. Капитан Ефимов искусно вывел нашу группу из боя и повел нас в атаку на группу Ю-87. Четверю Ме-109 стала нас преследовать и атаковала пару капитана Ефимова.

Получив от капитана Ефимова по радио приказание «бейте Юнкеров», я ворвался в строй бомбардировщиков всей четверкой. Все перемешалось: справа восьмерка Ме-109, не поняв в чем дело, пронеслась над нашими головами, не обратив на нас внимания. Я дал команду выпускать шасси, и вся четверка при строилась к общей группе немецких бомбардировщиков. Наши «Харрикейны» с выпущенными шасси были почти неотличимы от немецких Ю-87, и мы спокойно шли в общем строю противника. Пользуясь этим моментом, мы все четверо хорошенько прицелились по идущим впереди нас Ю-87 и открыли огонь. 4 Ю-87, объятые пламенем, повалились вниз. Мы резко отвалили от строя немецких самолетов и перешли на бреющий полет. Среди немцев поднялась настоящая паника. Испугавшись, что «свои бьют своих», они поспешно бросили бомбы и завязали между собой бой.

Все наши самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

ВЫВОД

В каждом воздушном бою летчик-истребитель должен прибегать к таким методам уничтожения воздушного противника, которые, исходя из данной обстановки, являются

наиболее эффективными. Он должен помнить, что нельзя быстро разгадать замысел противника в воздухе, если не знаешь обстановку, плохо знаешь возможности противника и методы его боевой работы. Надо «воевать не числом, а умением» — вот лозунг летчика-истребителя.

КАБЕРОВ ИГОРЬ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Он родился 25 апреля 1917 года в деревне Никулинское — Вологодской губернии, в крестьянской семье. Окончив 7 классов, работал слесарем на вагоноремонтном заводе, потом ловкого маленького паренька приняла в свой состав цирковая труппа жонглеров. Но мечта полета сильнее действовала на его воображение, чем антрепризы или аплодисменты.

Уже при поступлении в летную школу он проявил незаурядную настойчивость, трижды представ перед врачами и словив их неприятие, скорее всего его маленького роста, по всей видимости, рекордно низкого для летчика-истребителя — 1 м 54 см. Однополчанин Каберова И. И. Цапов, сменивший его на должности комэска, вспоминал, что под парашют, на котором сидит летчик, Каберов обычно подкладывал небольшую подушку-думочку.

Окончив Коктебельскую летную школу Осоавиахима в 1938 году, он был направлен инструктором в Новгородский аэроклуб, где воля, настойчивость и умение молодого летчика были очевидны. В 1939 году он был направлен в Ейское ВМАУ им. Сталина, которое окончил в 1940 году.

К 20 августа 1941 года, когда немецкая авиация вывела из строя большую часть самолетов 5го истребительного авиационного полка Балтийского флота на аэродроме в Клопицах, Каберову удалось совершить почти 50 боевых вылетов на И-16, одержать две групповые победы — Ю-88 и Ме-109. В одном из боев его «ишачок» был подбит очередью с бомбардировщика, но летчик сумел посадить «обрезавший» «ишачок» на брюхо.

Заметим, что в 5-ом иап (позднее 3-ем гвардейском иап) Балтийского флота была своеобразная система зачетов сбитых: учитывались личные победы и победы в приведенных единицах. Что-то похожее имело место в королевских ВВС Великобритании. Заметим, что Каберов был в числе лидеров своего славного полка по числу побед. Всего за ним числилось 476 боевых вылетов, 92 воздушных боя, 9 самолетов противника, сбиты лично, и 18 в группе, 15, 46 побед в приведенных единицах. По этому показателю его превосходил только Герой Советского Союза Д.М. Татаренко — 16, 99 в приведенных единицах и, по всей видимости, Г.Д. Костылев, точное число побед которого неизвестно и явно больше 16.

Свою первую личную победу Каберов одержал в среду, 10 октября 1941 года, сбив Ю-88 в седьмом (!) боевом вылете за день. Это удалось ему сделать на новой машине ЛаГГ-3 с бортовым номером 13. На следующий день, в паре с Г.Д. Костылевым (Каберов тогда служил в его звене), они сбивали Хш-126, а всего в сентябре его счет пополнился пятью вражескими самолетами: Ю-88, Ю86, Ю-87, Ме-109 и Хш-126.

2 ноября в свой пестрый список побед он вносит необычный и горький трофей — бомбардировщик СБ с крестами на крыльях, сбитый им над островом Соммерс. В ноябре 1941 года Каберов был награжден сразу двумя орденами. Орденом Ленина — за ежедневный (!) выпуск боевых листов, «прославляющих победы советской авиации», и орденом Боевого Красного Знамени — за боевую работу. «Он был действительно одаренным человеком писал стихи, играл на баяне, хорошо рисовал» — писал о своем товарище его соратник Герой Советского Союза И.И. Цапов. (Цапов И.И. Жизнь в небе и на земле. М.: Дельта, 2004.)

1 января 1942 года он делает себе новогодний подарок, сбив свой третий Ме-109 над «Дорогой жизни». А через несколько дней в, казалось бы, безобидной ситуации терпит аварию, вдребезги разбив самолет и чудом оставшись живым.

22 февраля 1942 года командующий Балтфлотом адмирал В. Трибуц вручил гвардейское знамя летчикам полка, и тот стал именоваться 3-им гвардейским полком Балтийского флота,

С мая 1942 года полк воюет на "Харрикейнах», перевооруженных 2 пушками «ШВАК». На «харитоше» с надписью «За Ленинград!» на левом борту он воевал до октября, сбив на нем Ме-109, Ю-88 и старый шестимоторный «Капрони», бравший, однако, до 8 тонн бомб и вооруженный 7 пулеметами.

В октябре полк вновь был перевооружен. Каберову вновь достается ЛаГГ с бортовым номером 88, на котором он уже летал в начале года. На этой машине он одержал последние официальные победы: 2 Ме-110, Ю-88 и Ме-109, а 9 февраля 1943 года записал на свой счет седьмой сбитый тип — ФВ-190.

В июне 1943 года в полк поступили новые истребители — Ла-5 — «Не самолеты — мечта», — писал о них Игорь Каберов. На этой машине он проводит несколько боевых вылетов, сбивает Ме-109, не получивший, однако, официального подтверждения.

В августе 1943 года Герой Советского Союза И. Каберов (Указ от 27 июля 1943 года, Звезда № 854) получает приказ убыть на должность летчика-инспектора Ейского авиаучилища. В 3-ем гвардейском иап КБФ берегли Героев — до Каберова, после получения высокого звания, убыл с фронта С. Львов, — позднее — И. Цапов.

...Этот маленький отважный человек навсегда останется с нами благодаря книге Н.К. Чуковского «Балтийское небо». Именно И. Каберов был живым прообразом Кабанка, зримо представленного позднее в одноименном фильме М. Ульяновым,

Свои последние боевые вылеты И. Каберов выполнил в ходе боев с Японией.

После войны он служил на Дальнем Востоке. Летал на реактивных машинах. В 1952 году окончил Военно-Воздушную академию. Был командиром истребительной авиационной дивизии. В 1960 году демобилизовался в звании полковника.

Работал начальником Новгородского аэропорта, затем аэроклуба.

В начале 70х написал яркую книгу «В прицеле — свастика», выдержавшую несколько изданий.

Герой Советского Союза И. Каберов награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Игорь Александрович Каберов умер 2 октября 1995 года.

Герой Советского Союза майор Гудков Д. В.

Таран разведчика Ю-88

В августе-сентябре 1942 г. противник усиленно рвался к Сталинграду. Его разведывательная авиация летала днем в глубь нашей территории до 300 км от линии фронта. Особенно усиленные полеты разведывательной авиации производились в районе железной дороги Саратов — Астрахань. Эта дорога была единственной, по которой шли эшелоны к войскам, обороняющим Сталинград. Над ней разведчики появлялись до 10 раз в день на высотах от 3000 до 5000 м. Бывали случаи, когда попутно с разведкой одиночные самолеты бомбили эшелоны и ж.д. полотно. Наша истребительная группа, состоявшая из инструкторов-летчиков Качинской авиашколы, вела борьбу с разведчиками на участке железной дороги Урбах — Эльтон протяжением 250 км. Группа работала с двух аэродромов. Основной аэродром — Красный Кут и площадка около ст. Палласовка, 100 км южнее ст. Красный Кут.

Наша эскадрилья находилась на площадке. Связь с постами наблюдения, имевшимися на каждой станции железной дороги, и с Красным Кутом была телефонная. Посты ВНОС сообщали тип, высоту, количество и направление полета самолетов противника.

В зависимости от интенсивности полетов разведчиков на земле дежурили парами, звеньями или всей эскадрильей. От патрулирования группой командование отказалось, так как заброшенные немцами в район железной дороги диверсанты сообщали по радио

самолетам-разведчикам еще на подходе о районе нашего патрулирования разведчики обходили этот район.

Вылет на перехват производился по сигналу с КП командира группы из Красного Кута, так как разведчики противника в большинстве случаев заходили на разведку железной дороги со стороны Красный Кут и летели на юг через Палласовку, вдоль железной дороги.

11 сентября 1943 г. в 9.00 я с ведомым Шлыковым дежурил на самолетах Як-1 в готовности номер 1. С КП командира группы передали, что на высоте 3000 м летит разведчик в направлении Палласовки. Нам дали сигнал немедленного вылета — ракету. Взлетели в зону перехвата — севернее ст. Палласовка.

Через три минуты после взлета на высоте 2000 м я увидел выше себя примерно на 1000 м разведчика Ю-88, который летел с курсом 180° вдоль железной дороги. Пошли на сближение. Вскоре за хвостом разведчика появилась полоса черного дыма, видимо, экипаж заметил нас и теперь уходил с набором высоты, включив моторы на полную мощность. Лишь спустя 10 минут мы сблизилась с ним.

С дистанции 400300 м я открыл огонь на поражение стрелка. У меня израсходовались боеприпасы и отказало оружие. Теперь разведчик мог уйти безнаказанно, получив нужные разведданные. Нет! Упустить нельзя. Хотя бы ценой собственной жизни я решил таранить Ю-88. Но как? Этого я не знал.

Явилась мысль выскочить вправо из-под плоскости разведчика и с левым разворотом сверху ударить носом своего самолета в фюзеляж разведчика. Так я и сделал. Перед тараном я не снизился, а догнал на параллельных курсах разведчика и подошел вплотную к нему. В последние секунды в моей памяти запечатлелось: высота 5000 м, скорость по прибору 450 км/час. При ударе меня выбросило из кабины. Я благополучно приземлился на парашюте и вернулся в свою часть.

Разведчик Ю-88, разбитый на две части, упал в двух километрах от ст. Кайсацкая Казахской ССР, Астраханской железной дороги.

ВЫВОДЫ

1. Хорошо организованное оповещение позволило своевременно произвести вылет и встретить разведчика.
2. Поспешно и почти бесцельно израсходованный боекомплект заставил применить таран.
3. Прием был крайне рискованным и при отсутствии опыта в производстве тарана послужил причиной потери своего самолета.

ГУДКОВ ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 1 ноября 1921 г. в селе Валово Рязанской губернии. В 1940 г. окончил Подольский индустриальный техникум, аэроклуб, а в 1941 г. — Качинскую военную авиационную школу.

На фронте с августа 1942 г. 11 августа 1942 г. старший сержант Гудков над селом Кайсацкое Сталинградской области на Як-1 таранил на малой высоте Ю-88. Оба самолета разрушились, Гудков приземлился на парашюте. Тараны, особенно участвовавшие после приказа № 2276, часто были следствием плохой работы оружия, особенно на Яках.

Командир эскадрильи 976го истребительно-авиационного полка (259 иад, ЗВА) майор Гудков провел 340 боевых вылетов, в 35 воздушных боях лично сбил 20 самолетов противника. Майора Гудкова отличал исключительно чистый пилотаж и снайперская стрельба. Он чаще поражал врага со средних, более 150 метров, дистанций.

Герой Советского Союза (Указ от 29.06.45). Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., четырьмя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3й ст.,

медалями.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал на МиГ-9, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21, МиГ-23, Су-76. В 1977 г. полковник Гудков вышел в отставку. Жил и работал в Москве. Умер 8 марта 1978 г.

Герой Советского Союза гвардии майор Ковачевич А.Ф.

Осмотрительность истребителя

«Если не видишь противника, не считай, что его нет»

Мне хочется затронуть вопрос чрезвычайно важный для каждого летчика, а в особенности летчика-истребителя, при всяких условиях: при выполнении боевого задания над полем боя, в тылу у противника и при полете над своей территорией. Это вопрос об осмотрительности.

Значение осмотрительности в воздушном бою определяется следующим: тот, кто первым обнаружил противника, почти на 50 процентов решил исход боя в свою пользу. Он может занять исходное положение, выгодное для атаки, достигнет внезапности и, в крайнем случае, примет все меры к тому, чтобы сорвать атаку противника, не быть атакованным и в свою очередь стать атакующим.

Два примера из моей боевой работы в период Великой Отечественной войны показывают значение осмотрительности в бою.

Сентябрь 1942 г. Бои под Сталинградом носили ожесточенный характер. Истребительная авиация немцев в этот период господствовала в воздухе как над полем боя, так и в нашем тылу. Каждый вылет сопровождался воздушным боем или даже рядом воздушных боев.

Возвращаясь с разведки на самолетах Ла-5 со своим напарником лейтенантом Чиликиным, я заметил над Сталинградом 68 Me-109, которые в свою очередь также обнаружили нас.

Уклониться от боя не удалось, пришлось вступить в бой. Первая атака немцев не была для нас неожиданной, развернувшись на 180°, мы встретили атакующих в лоб.

После 34 минут боя мой напарник неожиданно ушел на посадку и я остался один против группы истребителей. Я знал, что продолжать бой, хоть и оборонительный, я обязательно должен, в противном случае меня собьют, как только я попытаюсь выйти из боя.

Бой длился около 50 минут. В течение этого времени многочисленные атаки немцев я сводил на нет своевременным маневром своего самолета. В любой момент я видел, где находятся истребители противника, своевременно разглядывал их замысел, уходя из-под атаки каждого из них всевозможными маневрами.

В итоге немцы оставили меня и ушли, расстреляв, по-видимому, все боеприпасы. Я произвел посадку на свой аэродром без единой пробоины.

Второй случай, который привел к иному результату, произошел в октябре 1943 г. над р. Молочная (4-й Украинский фронт).

Я во главе восьми «Аэрокобр» вылетел на прикрытие наземных войск. Боевой порядок был построен в два эшелона: ударная группа — 4 самолета, в которой находился я, и прикрывающая группа — вторая четверка, следовавшая сзади, слева и выше.

Истребители активности не проявляли. Патрулирование происходило на исходе дня. Надеясь на бездействие истребителей противника, мы ослабили осмотрительность, и лишь удар сзади дал мне знать, что я атакован.

Оглянувшись, я увидел пару Me-109, которая выходила из атаки. Мой самолет загорелся, и мне пришлось оставить его, выпрыгнув с парашютом.

В последующем оказалось, что моя группа также увидела эту пару Me-109 только после

того, как я был сбит.

В чем же причина того, что я был сбит без боя? Очевидно, что недопустимое ослабление внимания, отсутствие осмотрительности у меня и всей нашей группы позволили противнику атаковать самолет внезапно.

Отсюда вывод: если не видишь противника, не считай, что его нет. Считай, что он всегда есть, но ты его не обнаружил.

Мы знаем целый ряд случаев, когда наши самолеты были атакованы и сбиты истребителями противника уже над своей территорией, при производстве посадки на аэродром.

Я считаю, что каждый командир, обучая летчика-истребителя, наряду с отработкой техники пилотирования должен больше обращать внимания на развитие осмотрительности.

Летный состав должен твердо помнить, что даже наличие новейших радиолокационных средств обнаружения, устанавливаемых на самолетах-истребителях, ни в коей мере не исключает, а лишь дополняет непрерывное наблюдение за воздухом. Отличная осмотрительность значительно сокращает ничем не оправдываемые потери летного состава и материальной части.

КОВАЧЕВИЧ АРКАДИЙ ФЕДОРОВИЧ

Он родился 3 мая 1919 г. в поселке Новомиргород Елизаветградского уезда Херсонской губернии. Окончил 3 курса Кировоградского техникума механизации сельского хозяйства, аэроклуб, а в 1938 г. — Одесскую военную авиационную школу.

Камэск, замкомандира, потом командир 9-го, «шестаковского», полка асов, он был одним из тех, кто не только личным участием в боях, но и организационно вместе с Шестаковым, Рыкачевым и Морозовым обеспечил эффективную боевую работу полка, завоевал его ратную славу.

Он пришел в полк в конце 1942 г., будучи уже известным летчиком, зарекомендовавшим себя в боях под Москвой, одержавшим 9 личных и 6 групповых побед. Боевое крещение он принял в составе 27-го истребительно-авиационного полка, входившего в ВВС МВО, куда был направлен сразу после окончания летной школы. Свою первую победу лейтенант Ковачевич одержал в небе Ржева 12 октября 1941 г. — на пикировании разогнав свой МиГ-3, длинной очередью сбил Me-109. К концу осени 41-го на его счету были 4 личные и 3 групповые победы. Ковачевича назначили комэском. В марте 1942 г., в условиях позиционной войны, когда противник настойчиво пытался разведать с воздуха позиции советских войск, он столь же настойчиво барражировал в зонах ожидания, совершая по несколько вылетов в день. Дважды ему удалось перехватить и сбить дальний разведчик Ю-88. Летом 27-й истребительно-авиационный полк был выведен из системы ПВО Москвы и направлен во фронтовую авиацию, где в составе Брянского, а затем Воронежского фронтов его летчики участвовали в боях на дальних подступах к Сталинграду. Здесь, в тяжелых боях, Ковачевич одержал свои очередные

победы, особенно значимые в условиях наращивания противником сил: 23 августа сбил Хе-111, 3 сентября — Ю-88, 9 сентября — вновь Хе-111 и 12 — «раму», записанную как победа в группе. В конце ноября решением командующего 8 ВА ее лучшие воздушные бойцы, и среди них Ковачевич, были собраны в составе 9-го гвардейского истребительно-авиационного полка, действовавшего в составе сил Сталинградского фронта. Ковачевич был назначен комэском и скоро подтвердил свою репутацию классного летчика уже на Як-1, сбив Me-109 (14 декабря), а через 4 дня уничтожив над Сталинградом Do-217 — универсальную двухмоторную машину, использовавшуюся и как бомбардировщик, и как разведчик, и как истребитель, оснащавшуюся телевизионной и радиолокационной станциями. В январе 1943 г. при блокировании окруженной армии Паулюса он сбил 2 транспортных Ю-52.

1 мая 1943 г. за 356 боевых вылетов, 58 воздушных боев, 13 лично и 6 в группе сбитых

самолетов противника гвардии ст. лейтенанту Ковачевичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

Летомосенью он принимал участие в боях на реке Молочной, в освобождении Донбасса, сражался в Запорожье и под Мелитополем. Его эскадрилья «синих» (по цвету окраски капотов самолетов) становится одной из сильнейших в ВВС — Лавриненков, Головачев, Твеленев... Да и сам комэскнеустанно пополняет свой личный счет. В августе, после перевооружения на «кобры», он оценил мощь вооружения заокеанского истребителя, сбив в одном вылете Ме-109 и Ю-87. А через несколько дней в долгой, изматывающей дуэли на высоте более 8000 метров он «достал» Хе-111.

2 октября 1943 г. над Мелитополем Ковачевич попал под типичный удар аса — «охотника»: его самолет был сбит атакой сверху, почти с отвесного пикирования. Летчик спасся с парашютом и через 2 дня вновь поднял боевую машину в воздух. Второй и последний случай, когда он был вынужден покинуть самолет в воздухе. Первый раз это произошло осенью 4 го, когда его МиГ-3 был сбит зенитным огнем. В ходе боев за Крым Ковачевич был назначен помощником командира полка по ВВС, а позднее и заместителем командира 9го гвардейского истребительно-авиационного полка. 18 июля, после гибели командира полка А. Морозова, он стал исполняющим обязанности командира полка. Однако в октябре маршал А. Новиков назначил командиром полка В. Лавриненкова, а гвардии капитану А. Ковачевичу было предложено «убыть на учебу в академию».

За время ВОВ Ковачевич совершил 520 боевых вылетов, из них 130 — на разведку, 60 — на штурмовку, в 150 воздушных боях лично сбил 26 и в группе 6 самолетов противника. Среди лично сбитых им вражеских машин по нескольку Хе-111, Ю-88 и Ю-87, 2 Ю-52, по одному До-217, ФВ-189 и Ме-110, 12 Ме-109 и ФВ-190. Более половины сбитых им самолетов — двух, трехмоторные машины: сказались навыки по уничтожению бомбардировщиков, приобретенные в ПВО.

Оглядываясь на свой ратный путь, Ковачевич писал: «Для меня было большой честью сражаться в замечательном боевом коллективе 9-го гвардейского. И сейчас, спустя много лет после тех грозных событий, мысль о том, что я был причастен к большим делам этого полка, наполняет меня гордостью».

Герой Советского Союза (Указ от 1.0545). Награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

После окончания в 1948 г. с золотой медалью командного факультета Военно-Воздушной академии он служил командиром полка. Летал на реактивных машинах, последний полет выполнил на МиГ-17 в 1957 г. В 1954 г. полковник Ковачевич окончил Военную академию Генштаба. С 1967 г. служил начальником кафедры, а позднее — первым заместителем начальника Военно-Воздушной академии. Генерал-лейтенант авиации запаса А. Ковачевич живет в подмосковном городе Монино.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Голубев Г. Г.

Перехват разведчика

С трижды Героем Советского Союза Александром Ивановичем Покрышкиным мы часто летали на «свободную охоту», в которой уже приобрели достаточный опыт.

Но вот у нас явилась новая мысль: ловить у себя в тылу дальних разведчиков, пролетавших недалеко от нашей точки базирования.

Как правило, дальние разведчики проходили на больших высотах, и их можно было обнаружить только по гулу и инверсионному следу.

Гв. полковник Покрышкин дал мне задание вести наблюдение за разведчиками, проходившими возле нашего аэродрома, в районе Мелитополя. Наблюдая за одним из

разведчиков, я установил, что он проходил в одно и то же время, по одному и тому же курсу. Курс немецкие летчики проложили по побережью Азовского моря. Обнаружив график полетов разведчика, мы вылетели на перехват его.

Набрав высоту 7500 м, стали патрулировать, ожидая его прихода. Вскоре я заметил силуэт самолета. Это был ожидаемый нами разведчик Ю-88 последнего варианта, приспособленный специально для разведки на больших высотах.

По радио я передал ведущему: «вижу слева, выше, спереди самолет противника». В ответ услышал приказание: «пропустить дальше в тыл»

Встреча произошла на встречных курсах, но мы, делая вид, что не замечаем его, не пошли на сближение, а, наоборот, стали уклоняться вправо. Этим самым мы ввели немецких летчиков в заблуждение, ибо они продолжали свой полет прежним курсом.

Давая им возможность уйти подальше в наш тыл, мы все больше отворачивали вправо и одновременно набирали высоту

Набрав высоту порядка 8, 5 км, мы резко развернулись и пошли на сближение с Ю-88.

Сближение заняло довольно продолжительное время; немцы обнаружили нас и стали разворачиваться на 180° на свою территорию, чем помогли нам ускорить сближение. Сблизившись с разведчиком, мы атаковали его сверху-сзади под ракурсом 1/4, прикрываясь непростреливаемым корпусом вертикального оперения.

При атаках одиночных самолетов мы, как правило, сначала весь огонь направляли на стрелка, а затем переносили на моторы или кабину летчика в зависимости от обстановки. С первой же атаки полковник Покрышкин расстрелял стрелка с дистанции 100 м, затем мы подошли вплотную и зажгли оба мотора. Немцы старались дотянуть до своей территории, но мы продолжали атаку.

После нескольких наших атак Ю-88 взорвался в воздухе недалеко от аэродрома нашего базирования, на глазах у всего личного состава.

Таким же образом нами было сбито в дальнейшем еще несколько разведчиков.

ГОЛУБЕВ ГЕОРГИЙ ГОРДЕЕВИЧ

Родился 7 апреля 1919 г. в деревне Жгутово ныне Назаровского района Красноярского края, в семье крестьянина. Окончил 9 классов, Ачинский аэроклуб.

С 1940 г. в Советской Армии. В 1941 г. окончил Ульяновскую военно-авиационную школу летчиков на И-15 бис. В течение двух лет служил инструктором в Цнорис-Цхалинской летной школе.

На фронтах Великой Отечественной войны с сентября 1942 г. Свои первые боевые вылеты, главным образом на штурмовку, совершил на И-16 в составе 40-го истребительного авиационного полка.

С 1 июня 1943 года сражается в составе 16-го гиап на «Аэрокобрах». Вскоре одерживает первую победу, сбив Хш-129, а через несколько дней А. Покрышкин, проводивший с молодыми летчиками целый курс теоретических и практических занятий, предложил ему летать вместе: «Это не так трудно, Жора. Ты должен уметь читать мои мысли, а я постараюсь угадывать твои». Позднее Александр Иванович вспоминал, что Георгий Голубев и фамилией, и внешне напоминал ему старого ведомого, сбитого в воздушном бою.

Командир звена 16-го гвардейского истребительного авиационного полка (9-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 6-й гвардейский истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Голубев к февралю 1945 г. совершил 252 успешных боевых вылета, в 56 воздушных боях лично сбил 12 самолетов противника. Неизменный, с 1943 года, ведомый Покрышкина. Совершил с ним более 100 боевых вылетов. Обеспечил «сбитые» Покрышкиным (был такой термин в ВВС) 25 самолетов противника.

Его исключительные способности прикрывающего, «воздушного щита», были по

достоинству оценены другими асами 16го гиап — Речкаловым, Клубовым, Федоровым, Трудом. Так, Речкалов сбил с ним в паре 5 самолетов противника, 3 самолета уничтожил Клубов.

Выполнил во время Великой Отечественной войны 308 боевых вылетов на И-16 и «Аэрокобре», в 70 воздушных боях лично сбил 15 самолетов противника, «обеспечил сбитие» 35 вражеских машин.

10 мая 1945 года, около половины восьмого вечера, в районе Праги он сбил До-217, одержав последнюю воздушную победу Второй мировой войны на европейском театре.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27.06.45.

В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию, Летал на реактивных боевых самолетах. Командовал полком, дивизией. С 1977 г. полковник Голубев — в запасе. Живет в Киеве. Душевный и добрый человек, свято хранящий память своего прославленного полка — 16-го гиап (618 воздушных побед) и великого командира — А. И. Покрышкина.

Автор книг: "В паре с «Сотым», два издания, последнее — в Москве в 1978 году; «Друзья мои летчики». М., 1986.

Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденом Отечественной войны 2й степени, тремя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Почетный гражданин города Васильков Киевской области. Именем Героя названа пионерская дружина средней школы города Ачинска.

Герой Советского Союза гвардии майор Лобас П. К.

Свободная охота истребителей

Летом 1943 г. на Калининском фронте немцы еще имели численное превосходство в самолетах, однако советские летчики смело вступали в бой с превосходящими силами врага и побеждали. Победу обеспечивала наступательная тактика: врага искали и уничтожали везде: в воздухе и на земле. Героизм и отвага, беззаветная преданность своему народу и вера в победу сочетались с боевым мастерством наших летчиков.

6.09.43 г. с 11.30 до 12.37 я в составе четырех Як-9 (мой ведомый — мл. лейтенант Сергунин, ведущий второй пары — гв. лейтенант Марченко, его ведомый — гв. мл. лейтенант Жилкин) производил свободный полет и поиск самолетов противника в районе Ярцево-Духовщина-Смоленск.

На высоте 35004000 м восточное Духовщины мы встретили двух ФВ-190, пытавшихся атаковать наши самолеты со стороны солнца с правым разворотом из-за облачности. Я подал команду паре гв. лейтенанта Марченко, находившейся справа, атаковать ФВ-190. Гв. лейтенант Марченко со своим ведомым левым боевым разворотом зашел в хвост паре ФВ-190, атаковал ее под ракурсом 1/4 и сбил один самолет (другой, дымящийся, ушел на запад). После короткого боя гв. лейтенант Марченко вновь занял свое место, и мы продолжали полет.

В 67 км южнее Духовщины, на высоте 3800 м, четыре ФВ-190 пытались атаковать нас сверху-сзади из-за облаков. Не дав немцам осуществить свой замысел, я левым боевым разворотом первым перевел группу в атаку ФВ-190 снизу-спереди. После атаки на встречных курсах мне удалось зайти одному ФВ-190 в хвост левым боевым разворотом и с дистанции 50 м прицельным огнем сбить его. Мой ведомый гв. мл. лейтенант Сергунин заметил, что второй ФВ-190, производя разворот в противоположную сторону нашему виражу, потерял высоту и оказался ниже нас. Воспользовавшись ошибкой в технике пилотирования немца, гв. мл. лейтенант Сергунин немедленно сверху перешел в атаку и в упор сбил его. Гв. лейтенант Марченко и его ведомый, прикрывая нас, пытались завязать бой со второй парой ФВ-190, которая, не приняв боя, пикированием ушла на запад. Собрав группу, мы вновь продолжали

полет по заданию. В районе севернее города Ярцево летчик Сергунин заметил еще двух ФВ-190, о чем сообщил по радио.

Гв. лейтенант Марченко резко развернулся с набором высоты на самолеты противника. Затем зашел ведомому ФВ-190 в хвост и с дистанции 120150 м открыл огонь. Сначала самолет противника задымил и перешел в пикирование. Гв. лейтенант Марченко, преследуя его, дал еще 2 очереди с дистанции 50 м, после чего ФВ-190 загорелся и упал в лес.

В результате боевого вылета группа сбила 4 ФВ-190, не потеряв ни одного своего самолета.

Решительные и энергичные действия нашей группы не дали немцам объединить, свои силы, находившиеся в этом районе, и нам удалось разбить их отдельные группы. Немцы не сумели реализовать свое численное превосходство.

Неоценимую услугу при взаимодействии и управлении боем оказало нам безотказно работавшее радио.

Из описанного мною примера следует, что, даже не имея численного превосходства, следует применять свободный поиск противника. «Свободные охотники» сковывают значительные силы вражеских истребителей, ослабляется противодействие нашим бомбардировщикам и штурмовикам.

ЛОБАС ПЕТР КАЛИНИКОВИЧ

Родился 23.06.1916 в селе Ляличи ныне Михайловского района Приморского края, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1946 г. После окончания школы. ФЗУ работал на «Дальзаводе» столяром, а по окончании Московского авиационного техникума (1939) — мастером на заводе.

В Советской Армии с 1940 г. В 1941 г. окончил Армавирскую военно-авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с сентября 1942 г.

Командир эскадрильи 86-го гвардейского истребительного авиационного полка (240-я истребительная авиационная дивизия, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) гвардии, капитан Лобас к январю 1945 г. совершил 106 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 15 самолетов противника. Всего совершил 163 боевых вылета на «Харрикейнах» и Яках, в 38 воздушных боях одержал 19 личных и 3 групповые победы.

Звание Героя Советского Союза присвоено 19.04.1945 г. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С октября 1960 г. полковник Лобас — в запасе. Жил в Москве. С 1961 г. работал на руководящих должностях на одном из машиностроительных заводов.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями. Умер 1 апреля 1985 года.

Дважды Герой Советского Союза гвардии полковник Кузнецов М. В.

«Свободная охота» истребителей

После прорыва обороны противника на Висленском плацдарме в январе 1945 г. войска 1го Украинского, фронта форсировали Одер от Бреславля до Штейнау, Глогау, быстро вышли широким фронтом на р. Нейссе и завязали бои за немецкие города: Форст, Губен, находящиеся в 110 км от Берлина.

Наша авиация все операции наземных войск поддерживала с воздуха бомбштурмовыми ударами по живой силе и технике отходящего противника и его подтягиваемым резервам.

23 февраля 1945 г. в 3 часа дня был получен приказ из штаба дивизии вылетами нескольких групп истребителей «свободных охотников» нарушить движение войск противника на участке Котбус, Губен, Форст.

Я в составе 6 самолетов Як-1, Як-9 вылетел на «свободную охоту». Боевой порядок до цели был следующий: фронт из трех пар с превышением двух пар по отношению к ведущей паре на 4050 м. Такой боевой порядок вполне обеспечивал хороший обзор передней и задней полусфер.

При подходе к линии фронта я увидел на высоте 800 м над г. Губен несколько групп по 8-10 ФВ-190 общей численностью до 40 самолетов, штурмовавших наши войска. Боевой порядок немецкие ФВ-190 строили из групп по 8-10 самолетов в кругу и на пикировании сбрасывали бомбы. Четверка ФВ-190 без бомб находилась выше всей группы на 400—500 м, прикрывая своих штурмовиков от атак с воздуха.

Погода позволяла подойти к противнику незаметно, так как была сильная дымка, затруднявшая видимость.

По радио я передал своим летчикам: «вижу противника, идем в атаку!» Я принял решение атаковать верхнюю четверку ФВ-190, заставить ее уйти вниз, оставив без прикрытия своих штурмовиков, после чего атаковать штурмующие самолеты, так как эти четыре самолета противника представляли для нас наибольшую угрозу.

Зайдя сверху в хвост четверки немцам, мы перешли в атаку, но они резко спикировали под свою группу. Сравнительно легко достигнув первого результата, мы вошли парами в круг немецких самолетов, пристроились к ним вплотную и стали их уничтожать.

Немцы вначале не заметили нас, выжили с небольшим креном с несборшенными бомбами, но когда мы открыли огонь и несколько самолетов упали, объятые пламенем, немцы обнаружили нас, увеличили крен виража, заметались и стали беспорядочно сбрасывать бомбы большей частью на свои же войска. Немцы никак не могли нас атаковать, мы находились в их общей массе, а они были связаны пилотированием в строю. Дистанция сближения с противником была 1015 м, и мы продолжали уничтожать их в упор. Строй немецких самолетов рассыпался, они по одному пикированием уходили поспешно с поля боя.

Боекомплект кончился, но я не прекращал атак противник не знал, есть ли у меня боекомплект, а другим летчикам моей группы нужна была поддержка.

Немцы потеряли сбитыми 7 самолетов ФВ-190, наши потери — один подбитый самолет.

Стремительные непрекращающиеся атаки и непрерывное взаимодействие пар решили успех боя.

КУЗНЕЦОВ МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился в деревне Агарино, что неподалеку от подмосковного Серпухова, 7 ноября 1913 г. С 1921 г. жил в Москве, после окончания школы 2й ступени работал на заводе. В 1933 г. по партийной мобилизации был направлен в школу морских летчиков (Ейское ВМАУ). С 1934 г. служил в частях истребительной авиации.

Первые боевые вылеты комэск капитан М. Кузнецов выполнил в ходе Финской войны, а под Ленинградом в июле 1941 г. поднял свой МиГ-3 навстречу немецким летчикам. Вскоре он одержал здесь свою первую победу, сбив ведущего группы Ме-109. Уничтожение лидеров групп неприятельских самолетов стало его кредо. Опираясь на свое высокое мастерство и тактическую грамотность, воздушный боец Кузнецов стремился в первую очередь обезглавить боевые порядки противника. В 1942 г. он был назначен командиром 814го истребительно-авиационного полка, воевавшего на Яках, провел полк через горнило боев на Украине, где лично сбил 12 самолетов противника. Под его командованием 24 августа 1943 г. полк был удостоен гвардейского звания и стал 106м гвардейским истребительно-

авиационным полком. В сентябре 1943 г. , после освобождения Донбасса, за 17 сбитых самолетов гвардии майору М. Кузнецову было присвоено звание Героя Советского Союза. Свои последние боевые вылеты он совершил над Берлином. Был удостоен второй Золотой Звезды.

Гвардии полковник М. Кузнецов в 375 боевых вылетах провел 72 воздушных боя, лично уничтожил 22 вражеских самолета и 6 — в группе.

Дважды Герой Советского Союза (Указы от 8.09.43, 27.06.45) — Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красною Знамени, орденами Богдана Хмельницкого 2й ст., Отечественной войны 1-й ст., Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

После войны продолжал службу в ВВС, летал на реактивных и сверхзвуковых машинах. В 1951 году окончил Военно-Воздушную академию. Он был назначен начальником Черниговского авиационного училища. В этой должности находился более 4 лет Демобилизовался в 1974 г. в звании генерал-майора. Жил в городе Бердянске.

Умер 15 декабря 1989 года.

Раздел II БОМБАРДИРОВЩИКИ

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Плотников П. А.

Бомбардировочный удар

Бомбардировочный удар по ж.д. станции Львов.

Во время Львовской операции 1944 г. противник стал усиленно подтягивать резервы с запада на станции Львов и Городок.

Командование поставило боевую задачу: нанести одновременный удар по станции Львов и Городок.

Я получил задачу: уничтожить ж.д. эшелоны на ст. Львов и вывести ее из строя. Для нанесения удара были выделены две эскадрильи (18 Пе-2). Задание было проработано с летным составом, поставлена задача командирам звеньев, доведены указания на случай встречи с ИА противника, действия бомбардировочной группы при сильном огне ЗА противника над целью. Вылет был произведен с аэродрома Чулгузова. Первая группа в составе двух эскадрилий вылетела на боевое задание по ст. Городок, а через 10 минут влетел я с двумя группами, чтобы одновременно нанести удары по обеим станциям. Этим мы преследовали цель распылить силы ИА противника. На 20 минут раньше нас вылетел разведчик с задачей произвести доразведку цели и сообщить по радио данные разведки группам, находившимся в воздухе.

Погода благоприятствовала выполнению данной задачи; облачность была двух ярусов 67 баллов, высота нижней кромки облачности 1200— 1500 м.

Группа следовала к цели в следующем боевом порядке: «колонна» эскадрилий на дистанции 260 м, эскадрильи в «клину» звеньев под прикрытием двенадцати истребителей «Аэрокобра». Маршрут был выбран так, чтобы ввести в заблуждение систему оповещения и ПВО противника. Заход на цель я решил произвести со стороны противника, с северо-запада. Кроме того, для маскировки мы использовали облачность, идя между двумя ярусами облачности.

Разведчик передал по радио, что на ст. Львов находятся 5 эшелонов противника.

Выйдя на железную дорогу Львов — Городок, группа взяла курс на цель и вышла под облачность. Высота нижней кромки облачности была 1900 м. Группа потеряла маневром

высоту до 1700 м для того, чтобы обезопасить себя как от ЗА, так и ИА противника. Я перестроил свою девятку в «правый» пеленг для бомбометания с пикирования, вторая девятка продолжала полет в клину, так как должна была бомбить с планирования.

При подходе к цели ЗА противника до 3 батарей открыла сильный огонь, усилившийся над целью. Начав противозенитный маневр изменением высоты и курса еще на подходе к цели, мы продолжали его до боевого курса. Удар нанесли с пикирования звеньями с высоты 1700 м. Первым бомбило мое звено по входным стрелкам бомбами «ФАБ-250». Дистанция между звеньями на пикировании была 200—250 м.

Вторая группа, задачей которой было уничтожение ж.д. эшелонов, бомбила с планирования бомбами АО-25 и ЗАБ-100.

Всего был сделан один заход. После выхода из пикирования я с правым разворотом быстро собрал группу. В это время подошла группа, действовавшая по ст. Городок. При отходе нашей группы от цели с аэродрома Львов взлетело 18 Ме-109 и ФВ-190, которые пытались нас атаковать, но истребители прикрытия и огонь бомбардировщиков не допустили их.

В результате нашего удара были уничтожены входные и выходныe стрелки, на станции возник большой пожар, сопровождавшийся взрывами.

После выполнения задания все группы вернулись на аэродром без потерь.

Бомбардировочный удар по аэродрому Ламсдорф.

В конце февраля и в начале марта 1945 г. немецкие истребители-"охотники" усилили действия по одиночным самолетам над нашим аэродромным узлом Бриг.

Эти действия приносили незначительный урон, но все же затрудняли нормальную боевую работу. Командование приняло решение нанести бомбардировочный удар по нескольким аэродромам истребителей противника.

Я получил боевое задание двумя эскадрильями в составе 18 Пе-2 уничтожить самолеты противника на аэродроме Ламсдорф (40 км южнее г. Бриг).

Задание было проработано с летным составом, была поставлена задача командирам звеньев и двум экипажам, которые были выделены для уничтожения склада с горючим и подавления ЗА противника.

Наши действия прикрывались 12 истребителями «Аэрокобра», которые базировались на одном с нами аэродроме. Разведка сообщила, что самолеты противника находятся на аэродроме. Примерно в 17.30 взлетели бомбардировщики, а затем истребители. Взлет прикрывался звеном истребителей, патрулировавших на высоте 2000 м.

Группа собралась над аэродромом в боевой порядок «колонна» эскадрилий и легла на курс.

Первую эскадрилью вел я, вторую — майор Мумокин. Для выполнения поставленной задачи метеосостояние было благоприятным. Видимость была ограничена, а облачность с разрывами давала возможность маскироваться, что позволяло скрытно подойти к аэродрому противника. Большая часть маршрута проходила над лесистой местностью. Заход сделали со стороны противника. Подходя к аэродрому, группы резко потеряли высоту с 2700 м до 2000 м и легли на боевой курс.

Самолеты противника находились на стоянках. Над аэродромом патрулировали 4 ФВ-190, с которыми ударная группа прикрытия вступила в воздушный бой, сбив одного из них. Ввиду наступления темноты я решил произвести бомбометание с одного захода.

Группы по девяткам в расчлененном строю произвели бомбометание вдоль стоянок с пикирования под небольшим углом бомбами «ФАБ-100» и АО-25.

Моя эскадрилья нанесла удар по северо-восточной стоянке самолетов, а вторая эскадрилья — по северо-западной. Пара Пе-2, выделенная для уничтожения склада с горючим, с первого захода взорвала его.

Огонь МЗА противника был малоэффективен. После выхода из пикирования группа быстро собралась в общий боевой порядок и вернулась на свой аэродром без потерь. В результате удара по наблюдениям экипажей, подтвержденным фотографированием, было уничтожено 16 самолетов и взорван склад горючего.

«Свободная охота» бомбардировщиков.

В ноябре 1943 года из-за плохих метеоусловий наша авиация интенсивной работы не вела.

Боевые задачи ставились хорошо подготовленным экипажем, летающим в сложных метеоусловиях.

Я имел опыт «свободной охоты» по ж.д. станциям и перегонам, аэродромам и автоперевозкам.

По данным разведки было известно, что противник использует станцию Смела (северная и южная) для переброски резервов и боеприпасов.

Я получил задачу вместе с капитаном Пашковым нанести бомбардировочный удар по станциям Смела: Пашков — по южной, я по северной. В выполнении задания нам была предоставлена полная инициатива.

Бомбовую нагрузку взяли по 8 «ФАБ100» на самолет. Метеообстановка была настолько сложной, что вылет пришлось сделать поодиночно.

Первым взлетел капитан Пашков, а через пять минут я. Низкая сплошная облачность высотой 25-50м прижала нас к земле. Видимость была 500— 1000 м. Снежный покров затруднял ориентировку и технику пилотирования.

Подходя к линии фронта, я довел скорость самолета до максимальной и проскочил ее на бреющем полете, так как не знал высоту облачности за Днепром. За линией фронта высота облачности поднялась до 300 м. Подойдя к цели, я увидел, что капитана Пашкова атакует пара Ме-109. Пашков ушел от них в облачность. Я решил помочь товарищу в выполнении боевой задачи. Сперва я хотел просто отвлечь истребителей на себя, но это могло поставить меня в такие же условия, в каких оказался капитан Пашков. Поэтому я изменил свой первоначальный план. Вошел в облачность и пошел по курсу истребителей, временами выходя из облачности так, чтобы не обнаружить себя.

Таким образом я сблизился с ведомым Ме-109 до дистанции 2030 метров сзади и открыл огонь из передних точек. Истребитель противника после 4-й очереди загорелся. В то время, когда я фотографировал сбитый самолет, другой Ме-109 (ведущий) зашел для атаки по моему самолету сзади, но его атака оказалась неудачной, и я успел уйти в облачность.

В это время капитан Пашков нанес бомбардировочный удар по северной станции Смела. От станции я взял курс на запад, для того чтобы заход на бомбометание произвести со стороны противника. Одновременно я произвел разведку ст. Цветково и проштурмовал кавалерийский эскадрон, который выходил из леса западнее этой станции. После штурмовки эскадрона я вернулся на станцию Смела.

Подойдя к станции в нижней кромке облачности, я перевел самолет в планирование, для того чтобы затруднить прицельный огонь ЗА противника. Уточнив боковую наводку, я сбросил по станции бомбы с высоты 250 м, в результате чего была взорвана цистерна с горючим. На станции начался пожар.

Не долетая линии фронта, я атаковал легковую машину, забросав ее гранатами «АГ2» с высоты 30 м. Машина была разбита и свалилась в кювет.

Так как высота полета была очень малая, я пересек линию фронта в другом месте и благополучно вернулся на свой аэродром Полтава.

ПЛОТНИКОВ ПАВЕЛ АРТЕМЬЕВИЧ

Родился 4.03.1920 в селе Гоньба, ныне в черте города Барнаул Алтайского края, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил неполную среднюю школу. Работал слесарем.

В Советской Армии с 1938 г. Окончил Новосибирскую военно-авиационную школу пилотов в 1940 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1941 г.

Заместитель командира эскадрильи 82го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (1 — я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 2й гвардейский бомбардировочный авиационный корпус, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Плотников к маю 1944 г. совершил 225 боевых вылетов, сбил 3 самолета противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 19.08.44.

Командир эскадрильи 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (1-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 6-й гвардейский бомбардировочный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии капитан Плотников к марту 1945 г. совершил еще 80 боевых вылетов. 27.06.45 награжден второй медалью «Золотая Звезда».

В 1945 г. окончил Высшую офицерскую летно-тактическую школу, в 1951 г. — Военно-Воздушную академию, в 1960 г. — Военную академию Генштаба. С 1975 г. генерал-майор авиации Плотников — в запасе. Жил в Москве, работал в НИИ автомобильного транспорта. Умер в 1999 году.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Заслуженный военный летчик СССР.

Бронзовый бюст установлен в Барнауле.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Ефремов В. С.

«Свободная охота» одиночных бомбардировщиков

Декабрь 1941 г. Мощные удары Красной Армии под Москвой опрокинули немцев, и фронт заколебался, как волна. Достигнув наибольшей силы под Москвой, волна покатила на юг, постепенно затухая. Чувствовалось, что у Орла дрогнул фронт и немцы стали отходить на запад. К Орлу двигались вереницы машин с грузами, пехотой и искалеченной техникой. Мы вылетели на «свободную охоту» в составе:

штурман Немцев, радист Федосеев и я. Аэродром наш располагался в В. Хаве, под Воронежем. Мы не должны были отвлекаться на мелкие цели, хотя были свободны в их выборе. Выбор был большой: колонны автомашин, самолеты на аэродромах, скопление эшелонов на ж.д. узле в пределах Орла.

Погода выдалась теплой, сплошные облака плотно легли над землей на высоте 300400 м, а поэтому сумерки сгущались раньше, чем мы ожидали. Сначала мы шли на бреющем полете, время от времени выскакивая на высоту 10— 0150 м. Нужно заметить, что я редко ходил под кромкой облаков, особенно когда они располагались на высотах 200— 300 м, не любил шальных снарядов и пуль. Несколько раз я привозил пробоины, даже не замечая обстрела с земли. Мы «брили» по узкой долине. Вдруг у моста, переброшенного через небольшой ручей, увидели человек 30 копошившихся немцев. Они обратили на нас внимание лишь тогда, когда наш самолет был от них в трехстах метрах и спаренные пулеметы штурмана полохнули по ним длинными очередями. Несколько человек сразу упало, остальные, повернувшись в нашу сторону, мгновение стояли, а затем рухнули на

землю, как подкошенные.

Пролетая над мостом, я увидел трассы пулемета радиста. Сгущались сумерки. Бывают такие вечера, особенно зимой, когда все предметы теряют резкость очертаний. Я поднялся выше, маскируясь облачностью.

«Командир, смотри, немцы отходят», — проговорил штурман. К Орлу двигались по пяти дорогам колонны автомашин с зажженными фарами. Вскоре мы вышли на центральную дорогу; под нами блестящая лента фар. Очевидно, шум, производимый колонной, заглушал гул наших моторов, и они спокойно двигались к городу, не гася фар.

«Атакуем», — передал я штурману и радисту.

Убрав слегка газ, я с небольшим снижением пошел вдоль дороги. Экипаж не жалел патронов, длинными очередями бил по машинам. На протяжении 20 км штурман и радист усердно «долбили» по светящимся фарам.

Затем мы прошли над ж.д. станцией. Эшелоны плотно сгрудились на небольшом пространстве. Разворачиваю на 90° с набором высоты. Штурман, мигая сигнальными огнями, наводит на цель. Ветер врывается через открытые люки, самолет вздрагивает и облегченно рвется вперед.

Волна от разорвавшихся бомб сильно встряхнула самолет. Зарево пожара осветило всю станцию. «Товарищ командир, в эшелонах рвутся снаряды», — доложил радист.

Нужно было уходить, пока не опомнились немцы, но любопытство разбирает меня, и я разворачиваюсь на станцию. Слева и спереди из леска бьют два пулемета немцев, трассы близко проходят у самолета. Мне хочется посмотреть результат бомбометания. Я не ухожу и, доворачивая на лесок, кричу: «Парфиша, всыпь им!» Штурман бьет длинными очередями по вспышкам, немцы замолкают. Одновременно самолет, как бы охнув, резко валится на левое крыло. Теперь нужно уходить, бьет зенитка.

Со снижением ухожу на восток.

Через минуту температура воды на правом моторе стала быстро расти, и мотор пришлось выключить. Под нами, сверкая фарами, двигались колонны. Но нам уже было не до них: темная ночь и начавшийся снегопад сильно усложнили полет. Несмотря на большой опыт вождения самолета ночью, мне было все же трудно идти на одном моторе. Я не ручаюсь, пришли бы мы в этот раз на свой аэродром, если бы не помогла нам приводная рация.

Осматривая самолет после посадки, я обнаружил, что осколок снаряда, попав в радиатор правого мотора, раздробил соты и вода вылилась. Весь экипаж был цел и невредим.

«Охотник»-бомбардировщик должен пользоваться преимущественно бреющим полетом при выполнении своих задач, но при этом учитывать, что бомбометание с бреющего полета не дает хороших результатов вследствие рикошетирования бомб и плохого обзора с малой высоты. В описанном выше вылете было допущено несколько ошибок, которые исключили внезапность. За 20 км от Орла мы знали, что особого вреда не нанесем, все же начали обстрел колонны. Лучше было бы поработать в районе Орла, где все колонны сходились в одну точку. Продолжая обстрел до предместий Орла, мы обнаружили себя средствам ПВО города. Желая нанести какой-нибудь ущерб колонне, я шел на небольшой высоте и, выскочив на ж.д. станцию, где находились эшелоны противника, решил бомбить ее. Бомбить было нельзя из-за небольшой высоты, и пришлось развернуться с набором. Вследствие всех этих ошибок мы потеряли преимущества «охотника» — внезапность, быстроту поражения цели и ухода от нее, за что пришлось поплатиться.

В дальнейшем ошибки эти были устранены, но я еще не раз поплатился за увлечение целью. Опыт «свободной охоты» помог мне развить инициативу у своих подчиненных.

Один из летчиков моей эскадрильи лейтенант Сиволдаев блестяще выполнил разведку, задуманную командованием 8 ВА.

В апреле 1944 г. перед началом операции в Крыму меня вызвал командир полка и поставил задачу: разведать визуальными Перекопские позиции немцев.

Разведать долговременную оборону визуальными — дело весьма трудное. Самые

подходящие высоты 400— 800 м, но шансов на успех мало, больше вероятности, что разведчика собьют. Поразмыслив, я вызвал смелого и предприимчивого молодого летчика Сиволдаева. Особенно большого опыта он не имел, но в данном случае это было и неважно: нужна была смелость и решительность.

Объяснив, что от него требуется, я дал ему некоторое время подумать, чтобы уяснить важность задачи. Затем я поинтересовался его планом.

«Я думаю, тов. командир, что эту задачу лучше всего выполнить на бреющем полете. Я с аэродрома на бреющем полете выхожу на Гончарский мост и вдоль всего перешейка прохожу в открытое море, набираю высоту 7000 м и иду обратно», — сказал Сиволдаев. «Вы продумали неплохо, — говорю я, — но лучше начнем с конца вашего плана. Вы взлетаете до линии фронта, набираете 7000 м, выходите в открытое море и уже оттуда со снижением идете в направлении перешейка».

В первый день своей разведки Сиволдаев выполнил задачу не полностью, высокие камыши и травы маскировали укрепления. На следующий день экипаж Сиволдаева привез уже полные сведения, дополнявшие данные командования, добытые в результате аэрофотографирования.

Некоторые советы «охотникам»:

Воздушный «охотник» должен быть смел, но не бравировать смелостью; должен быть дерзким, но без опрометчивости, инициативным, но с умением; горячим, но без необузданного увлечения.

Боевая тактика «охотника» — активное дерзкое наступление.

Все перечисленные качества могут быть достигнуты непрерывной работой над собой в области теории и практики. Физическая подготовка создает условия для преодоления всех трудностей.

ЕФРЕМОВ ВАСИЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ

Дважды Герой Советского Союза, прославленный летчик-бомбардировщик, совершивший в годы войны 340 боевых вылетов.

В.С. Ефремов родился 14 января 1915 года в городе Царицыне, в семье волжского грузчика. Окончил семилетку и в 1932 году школу ФЗУ. Работал электромонтером на лесозаводе им. Куйбышева.

Добился отправки в летную школу, которую окончил в 1937 году.

Лейтенантом, командиром бомбардировочного звена участвовал в Финской войне.

С первых дней Великой Отечественной войны на фронте. Бомбит вражеские колонны, аэродромы, мосты, скопления техники.

В декабре 1941 года при бомбардировке железнодорожного узла Орел уничтожил эшелон с боеприпасами. В 1942 году при развитии немецкого наступления на юго-восток вместе с ведомыми разбил несколько переправ. В.С. Ефремов специалист по переправам: на Днестре и Сейме, Десне и Воркеле, Дону и Маныче.

Особенно отличился капитан В. Ефремов в боях под Сталинградом. Здесь он воевал вместе со штурманом И. Немцовым и стрелком-радистом Федосеевым. Он бомбил немецкие войска под Котельниковом и Тормосином. Выполнил здесь 100 боевых вылетов. Командующий 8-й воздушной армией генерал Т.Н. Хрюкин не раз называл В.С. Ефремова в числе лучших летчиков фронта.

Позднее он освобождал Украину и Крым. Летал со штурманом Усачевым.

Командир эскадрильи 10-го гвардейского Краснознаменного Киевского бомбардировочного авиационного полка (270-я бомбардировочная авиационная дивизия, 8-я воздушная армия) гвардии капитан В.С. Ефремов был представлен к званию Героя Советского Союза за «совершенные к февралю 1943 года 293 боевых вылета на бомбардировку скоплений живой силы и техники противника» (Указ от 1 мая 1943 года).

Второй медалью «Золотая Звезда» гвардии капитан В. С. Ефремов награжден 2 августа 1943 года за совершенные им 340 боевых вылетов на СБ, Ар-2 и Ил-4.

При бомбардировке неприятельских аэродромов экипаж В.С. Ефремова уничтожил 32 самолета противника. В 19 воздушных боях сбил 4 вражеских истребителя.

В 1944 году майор В.С. Ефремов был направлен в Военно-Воздушную академию. Участвовал в Параде Победы. Окончил академию в 1949 году.

Служил в ВВС. Освоил Ил-28, МиГ-15. Служил командиром авиационного полка, инспектором в авиационном училище, в конце 50-х занимался испытательской работой.

В 1960 году демобилизовался в звании полковника. Жил в Киеве. В.С. Ефремов — автор книги «Эскадрилья летят за горизонт». М., 1984

Дважды Герой Советского Союза В.С. Ефремов — кавалер двух орденов Ленина, ордена Красного Знамени, двух орденов Отечественной войны 1 — и степени, двух — Красной Звезды. Награжден многими медалями.

Бронзовый бюст дважды Героя установили в родном городе Волгограде на проспекте имени Ленина.

Герой Советского Союза гвардии капитан Пашков И. Д.

Действия «охотника» по железнодорожным объектам

В сентябре 1944 г. после прорыва обороны противника в Сандомирской операции наши войска быстрыми темпами продвигались вперед, уничтожая живую силу и технику противника.

К району прорыва противник начал подтягивать резервы живой силы и техники. Плохая осенняя погода со сплошной низкой облачностью и осадками неблагоприятно сказывалась на взаимодействии нашей авиации с наземными войсками. Действовать группами бомбардировщиков из-за плохих метеоусловий было невозможно.

Командование приказало: действовать одиночкам-"охотникам", экипажи которых отлично подготовлены к выполнению боевых заданий в сложных метеоусловиях.

Командир полка поставил мне боевую задачу:

уничтожить эшелоны противника на участке железной дороги Вольюром — Мехув и станции Туннель и одновременно произвести разведку движения войск противника на этом участке. В указанном мне районе «свободной охоты» для нанесения бомбового удара я выбрал цель — станцию Туннель, на которую, по данным разведки, прибыло 4 железнодорожных состава с резервами.

Бомбовая нагрузка 8 «ФАБ-100» с взрывателями «АПУВ», установленными на мгновенное действие.

Станция прикрывалась огнем до 3 батарей СЗА и МЗА, кроме ЗА, установленных на платформах эшелонов.

Станция Туннель окружена лесным массивом, что способствовало скрытому подходу к цели. Я решил заход на цель произвести внезапно, с севера, из-за лесного массива, с курсом 175°, под углом 15° к цели. Уточнив задание, договорившись с экипажем о действии в полете, получив метеоданные и последние указания командира, я взлетел.

Линию фронта перешел в облаках, по расчету времени пробил облачность, высота которой оказалась 300 м, и, выйдя на ранее намеченный ориентир в малонаселенной местности, перешел на бреющий полет.

Чтобы рассмотреть цель, я прошел в стороне от ст. Туннель на удалении 4 км и увидел: 4 эшелона, несколько отдельных вагонов и цистерн. Вышел севернее цели, где, обходя населенные пункты, развернулся, взяв курс на цель. К цели подошел на бреющем полете.

Подходя к цели вдоль лесного массива, я развил на бреющем полете скорость 420 км/час. Высота облачности над целью была 400 м. Не долетая до цели 2 км, резко перевел

самолет в угол набора высоты. Скорость 330 км/час. Время набора 350 м заняло 810 сек., осталось 56 сек., которых оказалось вполне достаточно, чтобы подобрать для бомбометания расчетный режим полета и прицельно сбросить бомбы. Бомбометание произвел серией из 8 бомб. Бомбы легли точно в цель. После сбрасывания бомб немедленно сфотографировал результаты бомбометания. После взрыва бомб самолет несколько подбросило вверх взрывной волной. Во время пребывания над целью стрелок-радист обстреливал эшелоны из пулемета «БС».

В результате бомбометания, как подтвердил фотоснимок, уничтожено 2 паровоза, разбито и перевернуто до 10 вагонов и платформ с орудиями и автомашинами.

После фотографирования перехожу со скольжением на бреющий полет. В это время я заметил железно-дорожный эшелон, подходивший от станции Мсхув к станции Туннель.

Решаю атаковать его. Развернулся на восток, прошел 9 км, сделал разворот на 180° и взял курс на зап.1Д. За 1,5 км от цели на скорости 420 км в час сделал горку".

Набрав высоту 350 м, в момент подхода к углу визирования перевел самолет в планирование под углом 25-30° вдоль эшелона.

С дистанции 800 м открыл огонь, беря перекрестие под паровоз на 10 тысячных дистанции, и корректировал огонь по трассе, доводя его до точного попадания в паровоз. За время атаки дал три длинные очереди и вышел на высоте 80—100 м. До атаки стрелку-радисту приказал: на выходе из атаки обстреливать эшелон.

Попадания по паровозу и вагонам были точные. Эшелон прекратил движение, паровоз был окутан клубами пара. Вторая атака производилась мною по выгрузившимся из вагона солдатам. После второй атаки произвел фотографирование эшелона.

Для выполнения задания по разведке я снизился на бреющий полет. Взял курс на Вольбром, идя в стороне от железной дороги на расстоянии ее видимости и обходя крупные населенные пункты. На станции Вольбром я обнаружил 5 железнодорожных составов и по шоссе на дороге Вольбром-Мохув двухстороннее интенсивное движение автомашин и повозок.

Для увеличения радиуса действия радиостанции я вошел в облака и на высоте 500 м приказал радисту передать данные разведки. Затем снизился, обстрелял на шоссе автомашины и повозки до полного израсходования патронов. На случай нападения истребителей оставался запас патронов у штурмана и стрелка-радиста.

Наличие же низкой сплошной облачности давало возможность при угрозе в любой момент скрыться в облаках.

В результате действий экипажа по ст. Туннель разбито 2 паровоза и до 10 вагонов и платформ с техникой противника. На подходе к станции паровоз выведен из строя и остановлен эшелон.

Лишенные прикрытия истребителей, мы строили наш полет исключительно на скрытности и внезапности действий: использовали для маскировки облачность, бреющий полет, обход населенных пунктов.

Произведенная нами доразведка цели, не обнаруженная противником, дала возможность правильно оценить обстановку, принять правильное решение и выбрать по местности направление захода, а следовательно, обеспечить точность выхода на цель. Это мнилось одним из основных условий успеха.

Точно выйдя на цель и произведя бомбометание с выскакивания «горкой», с последующим переходом на бреющий полет, мы добились хороших результатов. Внезапность удара, кратковременное пребывание над целью не дали противнику возможности оказать противодействие.

Приведенный пример подтверждает целесообразность применения «охотников»-бомбардировщиков для непрерывного воздействия на противника, когда действия группами невозможны вследствие плохих метеоусловий.

ПАШКОВ ИВАН ДМИТРИЕВИЧ

Полковник, Герой Советского Союза (1945).

На время представления к званию Героя Советского Союза:

Родился 5.12.1921 в селе Усть-Барандат ныне Тисульского района Кемеровской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 9 классов и аэроклуб в Красноярске.

В Советской Армии с 1940 г. В 1941 г. окончил Омскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1942 г.

Командир звена 82-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (1-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия, 6й гвардейский бомбардировочный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Пашков к маю 1945 г. со вершил 160 боевых вылетов, из них 85 на бомбардировку, уничтожив на земле 8 вражеских самолетов. В 15 воздушных боях сбил лично 3 и в группе 4 самолета противника.

Звание Героя Советского Союза, присвоено 27.6.45.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1955 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1959 г полковник Пашков — в запасе. Жил в Свердловске, работал в ПО «Уралэлектротяжмаш».

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии капитан Пирогов В. В.

«Свободная охота» бомбардировщика — низкого торпедоносца

В декабре 1943 г. немецкое командование, пользуясь продолжительностью темного времени суток на севере, проводило транспорты на участке Хоннингсвог — Киркинес. Из района Тромсэ и Гамерфест до порта Хоннингсвог транспорты следовали одиночно или небольшими группами с незначительным числом кораблей охранения.

17.12.43 г. мне было приказано вылететь на «свободную охоту» с низкой торпедой на самолете Л20Ж в район Гамерфест — Хоннингсвог. Зная из предыдущих полетов, что районы порта Хоннингсвог и пролива Магерлей-Сун сильно прикрыты ЗА и что к тому же пролив узкий, шириной до 300400 м, с высотой берега до 400 м, где атака торпедоносца почти невозможна, я решил начать поиски с Массэ Фиорд до острова Серей. Наличие в этом районе островов, приливов с невысокими берегами, хорошо известных мне, позволяло произвести поиск цели и ее атаку внезапно.

Учитывая, что на побережье полуострова Варангер была расположена локационная установка и имелись посадочные площадки для истребителей, маршрут полета был выбран аналогично предыдущим в 50 км от побережья, высоты полета до мыса Нордкап 50-100м.

Торпеда «AP45» с металлическим стабилизатором и углублением 1 м позволяла атаковать с высоты 30 м все надводные корабли, за исключением шхун и мотоботов.

Вылет был произведен в сумерках 18 декабря, в 10 часов утра. Погода: высокая облачность, видимость в начале маршрута до 40 км, в дальнейшем до 8— 10 км в южную сторону (т. е. на светлую часть горизонта) Наивыгоднейшая скорость 275 км (170 миль/час), так как машина имела перегрузку. Высота 100 м была почти на всем маршруте и снижалась только при пролете траверза п-ва Рыбачьего и о. Вардэ, где очеш. часто встречались истребители противника.

В район поиска я подошел с севера, что обеспечивало хороший просмотр, высота была увеличена до 200— 300 м. Погода: облачность 56 баллов, южная часть горизонта открыта и

освещена заревом (солнце в это время не всходит в этих широтах). Видимость отдельных кораблей до 8 км.

В районе между островами Ролвсей и Пельмсси обнаружил несколько малых судов. Целей для торпедной атаки не обнаруживал и поэтому решил обстрелять шхуну в районе Хавейсун. При повторном заходе с высоты 600—700 м заметил на воде след от кораблей (бурун за кормой).

Прекратив обстрел и продолжая наблюдать, обнаружил 2 транспорта, шедших в кильватерной колонне: головной в 6000-8000 т водоизмещением второй — значительно меньший. Впереди, в строю «клин», шли три корабля охраны. Курс конвоя 40-45°. Атаковать с хода не представлялось возможным, так как нельзя было, не разгоняя машины свыше 290 км/час, потерять высоту до 30 м. Учитывая что самолет находится на курсовых углах близких к 0°, я решил: уйти в южную часть фиорда за видневшийся остров Стуре-Латей и оттуда атаковать головной транспорт, выход из атаки производить на север через конвой, бросать торпеду с дистанции 600—800 м. Стремясь сохранить скрытность, резко снизился и, маскируясь темным фоном высокого берега, стал уходить в сторону острова Стуре-Латей. Экипаж был предупрежден. Так как штурман на самолете А20Ж находится в задней кабине, то прицеливание и наводку должен был производить я — летчик.

Из-за острова вышел с курсом 360° на высоте 20—30 м, скорость 320-330 км/час. Теперь цель была в темной части горизонта и с малой высоты не видна. Но, запомнив расположение малых кораблей относительно транспортов, я смог выйти на цель.

На дистанции 3 км я снова обнаружил цель. Убран газ полностью и взяв штурвал немного на себя, я сразу установил необходимый режим полета: высота — 30 м, скорость — 290 км, одновременно произвел грубую наводку на цель.

После этого снова дал газ моторам. Цель — транспорт водоизмещением 6000 т, скорость хода — 13 узлов. В 12.15 сбросил торпеду на курсовом угле цели 110-100° с дистанции 600—800 м с упреждением 1/3 корпуса корабля. Прицеливание вел по стрелковому визиру.

По докладу экипажа атака была внезапна, ибо до момента сбрасывания торпеды транспорт заметного маневра не производил. Только после сбрасывания торпеды сторожевые катера, сделав поворот на 90 влево, «все вдруг», открыли огонь из МЗА, идя параллельным курсом с самолетом. Выход из атаки прош водил на максимальной скорости. На выходе из атаки огнем с катеров были перебиты тросы управления руля поворота. Это заставило производить противозенитный маневр только по вертикали. Огонь с катеров вскоре прекратился, так как катера пошли на помощь к транспорту, который, окутанный черным дымом от попадания торпеды, быстро начал погружаться в воду.

Обратный полет проходил по тому же маршруту. Стремясь обеспечить обратный полет от встречи с истребителями, так как самолет из-за повреждения значительно потерял свои качества в маневре, КПМ выбрал восточнее — на о-в М. Олений в обход района: о-в Кильдин — п-о-в Рыбачий, где часто истребители противника перехватывали наши самолеты. Донесение по радио о производстве атаки было передано за 15 минут до выхода на КПМ.

ВЫВОДЫ

Малая высота полета на маршруте и выбор последнего в удалении от побережья противника обеспечили скрытность выхода в район поиска.

Высота в районе поиска была мала, что привело к позднему обнаружению конвоя. Необходимо иметь в сумеречное время в районе поиска высоту не менее 500600 м.

Выход в атаку на малой высоте оправдался, так как позволил с малой дистанции обнаружения цели установить необходимый режим полета для сбрасывания торпеды и в то же время демаскировать себя.

В условиях плохой видимости для выхода на цель необходимо намечать вспомогательные ориентиры.

Пулеметный обстрел шхуны в начале поиска крупной цели был нецелесообразен, так

как результат удара незначителен, а риск демаскировать торпедоносец большой.

ПИРОГОВ ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 24.09.1918 в Москве, в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1940 г. Образование 10 классов. В ВМФ с 1936 г. В 1938 г. окончил Ейское военно-морское авиационное училище. В боях Великой Отечественной войны с сентября 1942 г.

Заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка (5-я минно-торпедная авиационная дивизия, ВВС Северного флота) гвардии старший лейтенант Пирогов к декабрю 1943 г. совершил 43 боевых вылета, произвел 12 минных постановок, потопил лично 3 транспорта, мотобот, танкер и в составе группы — 4 транспорта и сторожевой корабль.

Звание Героя Советского Союза присвоено 22.02.44.

После войны продолжал службу в ВМФ. В 1950 г. окончил Военно-Воздушную академию. Был командиром полка, начальником, оперативного отдела дивизии. В 1959 году получил направление в Военную академию Генштаба. С 1975 г. полковник Пирогов — в запасе. Живет в Ленинграде.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Ушакова 2-й степени, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Бюст Героя установлен на аллее Героев на территории Музея ВВС Северного флота.

Герой Советского Союза гвардии майор Киндюшев И. И.

Действие ночного «охотника»-блокировщика по аэродрому противника

В октябре 1943 г. противник сосредоточил большие силы своей бомбардировочной авиации на ближних к линии фронта аэродромах в районе Могилева для массированных действий по важнейшим объектам нашего тыла.

Разведкой было обнаружено, что с аэродрома Могилев действуют ночные бомбардировщики типа Ю-88.

Наш полк, вооруженный самолетами типа Б20, базировался на аэродроме Липицы (Серпухов).

В ночь на 13 октября нам была поставлена задача: блокировать двумя самолетами в период с 00.30 до 01.00 аэродром Могилев с высоты 300400 м.

Погода на маршруте и в районе цели была ясная, полнолуние. Видимость — 5 км.

Наш экипаж в составе летчика подполковника Бокасова, штурмана майора Киндюшева и стрелка-радиста старшины Курочкина произвел взлет в 23.40. 11 пролетов линию фронта, мы заметили в районе цели массу огней с периодической вспышкой ракет желтого и белого цветов. Это оказался ночной аэродром противника.

Аэродром имел форму круга диаметром 1500 м. Его граница обозначалась кострами, удаленными друг от друга на 50—75 м. Посередине круга шла полоса, обозначенная кострами на расстоянии 30—50 м один от другого и линией электроогней. Она служила посадочной полосой.

На аэродроме происходила посадка самолетов, возвратившихся с боевого задания.

Самолеты противника, входя в круг на высоте 400 м, зажигали аэронавигационные огни и производили посадку с помощью подсвечивания ракетами с земли. Посадочных прожекторов не было.

Самолеты производили посадку с интервалом 35 минут. После приземления выключали аэронавигационные огни и рулили влево, на стоянку. Появление наших самолетов противником обнаружено не было, так как мы тоже встали в общий круг с выключенными

аэронавигационными огнями.

Сделав один круг, мы решили атаковать самолет, идущий на посадку, и вторым заходом обстрелять аэродром. Пристроились к планирующему самолету и у первых ограничителей, на высоте 50 м, с дистанции 75 м дали залп из четырех пушек и двух пулеметов. Самолет не загорелся, а пытался уйти на второй круг, но после второго залпа упал за пределами аэродрома. Самолет был, по всей вероятности, сильно поврежден. В это время наш второй экипаж атаковал другой самолет противника в воздухе; он загорелся и упал. Самолеты, находившиеся на кругу, очевидно, получив приказание с земли по радио, выключили огни и ушли от аэродрома.

Старт прекратил давать ракеты. Мы пошли на второй заход с целью прочесывания огнем пушек и пулеметов рабочего поля в районе КП и стоянок. Высота второй атаки была 200 м. Первый залп дали из 4 «РС», которые разорвались в районе КП, после чего пулеметно-пушечным огнем обстреляли стоянки. После этого захода линия электроогней выключилась, остальные огни продолжали гореть в течение 10-12 минут. Самолеты противника на аэродром Могилев в эту ночь посадки больше не производили.

В момент атаки аэродрома сопротивления с земли не было. При возвращении на свой аэродром пошли с набором высоты до 1300 м для прохода над линией фронта.

На высоте 1300 м, в хвосте на дистанцию 50—70 м с принижением 10 м обнаружили самолет Ме-110, по которому был немедленно открыт огонь из крупнокалиберных пулеметов, обстреливавших заднюю полусферу. Ме-110 дал ответную очередь (сноп трассирующих пуль прошел выше), а сам стал отваливать с правым разворотом и набором высоты в луны. Мы уходили со снижением влево от луны ...

Самолет противника поставил себя в невыгодное положение, давая возможность с нашего самолета вести прицельно огонь по хорошо видимой цели. Длинной очередью из крупнокалиберного пулемета Ме-110 был подожжен и упал в районе Любиничи. Весь полет занял 5 часов 00 минут.

ВЫВОДЫ

Противник не ожидал нашего появления у себя в глубоком тылу.

Смелые и решительные действия наших экипажей привели противника в замешательство настолько, что он не сумел оказать какого-либо сопротивления.

Хорошая осмотрительность и умелое использование лунного освещения для маскировки позволили нам сбить самолет противника на обратном маршруте.

Подготовка и тренировка экипажей ночных блокировщиков должна вестись таким образом, чтобы они были всегда готовы к противодействию воздушного противника, к тому, чтобы решительно и без промедления использовать его ошибки и оплошности для достижения своей цели.

КИНЬДЮШЕВ ИВАН ИВАНОВИЧ

родился в городе русской славы Севастополе 12 мая 1918 года, Окончил восемь классов школы и строительный техникум. В 1940 году выпущен Краснодарским военным авиационным училищем штурманов.

Свой первый боевой вылет И. Киндюшев совершил 26 июля 1941 года, когда в составе экипажа бомбардировщика ДБ-3ф они нанесли удар по неприятельской колонне.

Иван Иванович Киндюшев сражался на Северо-западном фронте и под Ленинградом, воевал под Сталинградом и на Курской дуге, освобождал Севастополь, Белоруссию и Польшу, бомбил Хельсинки, Кенигсберг, Берлин.

Киндюшев летал с разными командирами — чаще с В.А. Борисовым, царем Борисом, впоследствии Героем Советского Союза, заслуженным пилотом СССР, и с И.Ф. Пресняковым — пятикратным орденосцем уже в годы войны.

Зам. штурмана 26-го гвардейского авиационного полка (2-я гвардейская авиационная

дивизия, 2-ой гвардейский авиационный корпус АДД) гвардии майор И. Киньдюшев к июню 1944 года совершил 215 боевых вылетов, из них 190 ночью на бомбардировку военнопromышленных объектов в глубоком тылу врага, а также скоплений его войск, за что был представлен к званию Героя Советского Союза (Указ от 19 августа 1944 года).

Последние вылеты штурман 19-го гвардейского Краснознаменного Рославльско-Катовицкого бомбардировочного авиационного полка совершил на Берлин.

В 1951 году майор Киньдюшев окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных машинах. Был штурманом авиационного корпуса. В 1960 году окончил Военную академию Генштаба. Ушел в запас в 1973 году в звании полковника.

Герой Советского Союза И.И. Киньдюшев — кавалер ордена Ленина, трех орденов Красного Знамени, орденов Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, Красной Звезды, медалей.

Автор книги «К победным рассветам», выдержавшей несколько переизданий. Жил и работал в Москве. Умер в 1989 году.

Герой Советского Союза гвардии капитан Гапеёнок Н. И.

Действие пикирующей эскадрильи по железнодорожному узлу

С октября 1943 г. наше соединение действовало по расширению плацдарма на правом берегу Днепра в районе Кременчуг-Днепропетровск, нанося удары по узлам сопротивления: противника, а также по железнодорожным объектам. Наш полк к действию по железнодорожным объектам стал привлекаться в связи с развертыванием наступательных операций наших наземных войск. Удары наносились с целью приостановить подвоз войск и боевой техники противника, а также с целью уничтожения ее в местах скопления в период отхода и эвакуации. В период осенней распутицы железные дороги являлись основным видом транспорта противника.

4 декабря 1943 г. нашей эскадрилье была поставлена задача: нанести бомбардировочный удар по скоплению железнодорожных эшелонов на ж.д. узле Знаменка. Железнодорожный узел Знаменка имеет две большие станции: Знаменка 1 и Знаменка 2. К нему подходят ж.д. пути от Кременчуга и Пятихатки, Кировограда и Смелы. Этот узел являлся главным пунктом снабжения войск противника, задачей которых было не допустить расширения нашего плацдарма на левом берегу Днепра.

Утром 4.12.43 г. воздушной разведкой было обнаружено на узле, а также на подходе к нему большое скопление железнодорожных эшелонов с паровозами под парами. Узел прикрывался ЗА и МЗА (до 13 батарей) и парами патрулирующих истребителей Ме-109.

В 12.30 4.12.43 г. командир эскадрильи гв. капитан Гусенко был вызван на КП полка, где командир БАП гв. подполковник Гаврилов поставил задачу: в 15.20 4.12.43 нанести бомбардировочный удар с пикирования по ж.д. узлу Знаменка группой из 9 самолетов Пе-2 под прикрытием четырех истребителей «Аэрокобра».

Уяснив задачу и оценив обстановку, командир эскадрильи отдал устный боевой приказ всему летному составу, участвовавшему в полете. Было принято решение наносить удар по звеньям с пикирования под углом 60°. Время, оставшееся до вылета, использовали на изучение цели по схемам и фотоснимкам разведки, на подготовку расчетных данных для бомбометания, прокладку маршрута и подготовку материальной части самолетов и вооружения.

Так как аэродром был полевой и сырой, то боевая нагрузка на самолет состояла из 2 «ФАБ250» и 2 «ФАБ100» внешней подвески. После контроля подготовки к выполнению задания экипажей и звеньев командир авиаэскадрильи доложил командиру полка о готовности и получил разрешение на вылет.

По расчетному времени группа в количестве 9 самолетов Пе-2 вылетела с аэродрома

Крутая Балка, расположенного в 10 км юго-восточнее Полтавы, и в боевом порядке «клин звеньев» (первое звено вел Гусенке, правое — я и левое — старший лейтенант Смирнов) взяла курс на аэродром Кобеляки для встречи с истребителями. За пять минут до подхода к аэродрому истребителей они были вызваны по радио, и встреча состоялась с хода на высоте 500 м.

Метеообстановка была во время полета следующая: облачность 12 балла, высота 600—800 м, видимость 23 км и густая дымка. Принято было решение идти выше облаков. Ось маршрута имела направление на Кировоград, и противник не мог точно узнать наши намерения. Пройдя в этом направлении на высоте 3200 м на Кировоград, группа развернулась на станцию таким образом, чтобы сделать заход со стороны солнца. Густая дымка и заход со стороны солнца дали нам возможность скрытно выйти на цель и поставили ПВО противника в затруднительные условия для наблюдения, тогда как мы могли хорошо рассматривать цель.

Не дойдя до начала боевого пути, группа перестроилась в правый «пеленг» звеньев на дистанции 200—300 м, и на боевом пути каждое звено, видя свой объект, начало прицеливания. Прицеливание производил ведущий звена, а ведомые имели задачу наблюдать за воздухом и сбрасывать бомбы по ведущему звена. Появление самолетов уже над целью вызвало сильный огонь ЗА. Разрывы снарядов в воздухе в последний момент прицеливания мешали наблюдению. Несмотря на это, точно определив момент ввода, звено за звеном входило в пикирование на высоте 3100 м. Первое звено ударило по западным входным и выходным стрелкам, мое звено — по скоплению ж.д. эшелонов, а третье звено — по входным и выходным восточным стрелкам.

Пикирование сопровождалось обстрелом из носовых пулеметов ведомых экипажей. Первая пара истребителей пикировала с первым звеном, а вторая была замыкающей. Когда уже последнее звено входило в пикирование, со стороны Кировограда показались две пары истребителей противника, которые шли на сближение. Они не могли принести нам вреда, так как группа после выхода из пикирования быстро приняла боевой порядок «клин звеньев».

Выход из пикирования производили на лес, расположенный севернее станции. Это давало нам возможность меньше находиться под огнем ЗА противника, а правый доворот после выхода и правый «пеленг» боевого порядка давали возможность быстрого сбора группы. Контроль своих результатов каждое звено производило фотоаппаратами, установленными у ведущих звеньев под углом 30° назад.

При отходе от цели мы наблюдали большие взрывы и пожары на станции. Позже на фотоснимках можно было наблюдать огромные взрывы и фейерверки от летящих и рвущихся артиллерийских снарядов.

По данным фотоснимков, подтвержденным свидетелями, было установлено, что уничтожено до 60 вагонов, из них 20 с артиллерийскими снарядами и 8 с горючим, и взорван склад боеприпасов, что повлекло за собой дополнительные разрушения путей, пакгауза и виадука. Больше суток невозможно было подойти к станции. Дальнейшее ее разрушение производилось повторными налетами. Это не давало возможности развернуть восстановительные работы. Задача была выполнена без потерь.

ВЫВОДЫ

Этот налет еще раз подтвердил, что бомбометание с пикирования является наиболее точным способом бомбометания.

Действия с пикирования обеспечивают большую внезапность и создают трудности в ведении прицельного огня ЗА.

Основным среди железнодорожных объектов является скопление эшелонов, особенно с боеприпасами и горючим, так как взрыв последних дает дополнительные разрушения и прекращает работу станций на длительный период.

ГАПЕЁНОК НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ

Родился 14 апреля 1919 года в деревне Глинище ныне Витебской области, в семье крестьянина. В 1931 году семья Гапеёнков переехала и поселилась в Новом Петергофе. После окончания 9 класса прошел медкомиссию, определившую его годность для службы в ГВФ, и вскоре был направлен в 3-ю Балашовскую школу ГВФ. Во время его учебы в школе та была преобразована в школу военных пилотов, и Гапеёнок окончил ее, освоив полеты на СБ.

Первый боевой вылет он выполнил с Кингисеппского аэродрома в составе 202-го бомбардировочного авиационного полка 30 июня по тонкому озеру Суури-Раут-Ярви в Финляндии. В первые дни войны совершил 13 налетов на цели в Финляндии. Дважды бомбардировал Хельсинки.

В августе 1941 года вывели из района боевых действий для переучивания на Пе-2. Переучивание проходило в Буденновске, на краю ногайской степи. Только в октябре 1942 года был переучен и направлен на Калининский фронт. Позднее Николай Иванович воевал на Волхонском и Северо-западном фронтах.

Приказом Наркома обороны от 18 марта 1943 года за успешные боевые действия по освобождению города Великие Луки, при прорыве блокады Ленинграда, ликвидации Демьянского плацдарма и нанесения большого урона противнику 263-я бомбардировочная авиадивизия преобразована в 1-ю гвардейскую, а 46-й, 202-й и 321-й полки дивизии соответственно в 80, 81 и 82 гвардейские бомбардировочные авиаполки.

26 марта 1943 года 81-й гвардейский бомбардировочный авиаполк в составе 1-й гвардейской бомбардировочной авиационной дивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса РВГК перебазировался на аэродром Евстратовское Воронежской области и вошел в состав 2й воздушной армии. В командование полком вступил Герой Советского Союза известный летчик подполковник В.Я. Гаврилов, корпусом — легендарный Герой Советского Союза, тогда еще полковник, И. С. Полбин.

29 марта 1943 года на аэродром Бабки, где базировался полк, прибыл командир корпуса и объявил, что с полком будет знакомиться в бою. Взлет палка — по готовности. Ведущий — командир корпуса. В этом полете на Борисовку участвовало 18 машин и было уничтожено 120 автомобилей с войсками и грузом, разрушено 20 зданий. Экипаж Н. Гапеёнка за успешный полет получил благодарность от командира корпуса.

В составе полка Н.И. Гапеёнок принимал участие в Курской битве, когда приходилось делать до трех боевых вылетов за день. Полк наносил удары по танкам противника в районах совхоза Октябрьский, Яковлеве, Покровка, Гремучий. В ходе Курской битвы экипаж Гапеёнка совершил 20 боевых вылетов.

"Замужество и героизм, проявленные в боях на Курской дуге», лейтенант Н. Гапеёнок был награжден своим первым орденом — Красного Знамени.

4 декабря 1943 года старший лейтенант Гапеёнок выполнил, наверное, свой лучший вылет. Силами 9 экипажей был нанесен снайперский удар по железнодорожному узлу Знаменка. Вот что писал об этом налете сам Полбин в своей книге «Пикирующий удар»: «Первое звено — командир гвардии старший лейтенант Гапеёнок — нанесло у дар по выходным стрелкам и горловинам путей, идущих на запад и юго-запад... почти одновременно с бомбовым ударом произошел взрыв громадной силы, которого не приходилось наблюдать даже таким опытным бомбардировщикам, как летчики группы Гусенко... Было уничтожено до 50 пульмановских вагонов с артиллерийскими снарядами, три паровоза, 20 цистерн с горючим...»

В январе 1944 года Н.И. Гапеёнок принимает участие в Кировоградской наступательной операции (дивизии присвоено почетное наименование Кировоградской), в Корсунь-Шевченковской операции. 2 мая в составе эскадрильи П.Я. Гусенко они нанесли бомбовый удар с пикирования по станции Роман. Было уничтожено 18 вагонов, 15 автомашин, разрушено 10 зданий. Станция Роман не работала более 2 суток.

В ходе Львовско-Сандомирской операции экипаж Гапеёнка (штурман — гвардии

лейтенант В. Кузнецов, стрелок-радист гвардии старшина П. Нолегач) совершил более 30 боевых вылетов. 20 сентября 1944 года огнем зенитной артиллерии был подбит самолет комэска гвардии капитана П.Я. Гусенко. Выдающийся летчик, мастер снайперского удара, совершивший более 300 боевых вылетов, направил горящий самолет в скопление вражеской техники.

11 февраля, в свой день рождения, командир корпуса генерал И.С. Полбин лично возглавил восьмерку пикировщиков при полете на юго-западную часть Бреслау. Левым ведомым И.С. Полбина в этом полете был капитан Н. Гапеёнок. Из оперативной сводки 2-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса от 11 февраля 1945 года:

"При бомбардировании групп методом пикирования с замкнутого круга на четвертом заходе на цель прямым попаданием СЗА подожжен самолет, пилотируемый гвардии генерал-майором Полбиным с главным штурманом 2-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса гвардии полковником М.К. Зарукиным, флагманским стрелком-радистом гвардии старшиной В.С. Орловым.

При попытке сорвать пламя у самолета отвалилось хвостовое оперение. Горящий самолет упал на восточной окраине Бреслау и взорвался".

Последние боевые вылеты капитан Н. Гапеёнок совершил 9 мая 1945 года в ходе Пражской операции по отступающим на запад войскам противника.

Заместитель комэска 81-го гвардейского бомбардировочного авиаполка гвардии капитан Н.И. Гапеёнок выполнил за войну 223 успешных боевых вылета, в 125 из них выполнялось бомбометание с пикированием, уничтожил на земле большое количество живой силы и техники врага.

Звание Героя Советского Союза Н.И. Гапеёнку присвоено 27 июня 1945 года, а 24 июня, в составе сводного полка 1 — го Украинского фронта, он прошел на Параде Победы на Красной площади.

В 1951 году майор Н. Гапеёнок окончил Военно-Воздушную академию. Был назначен старшим инспектором в Прибалтийский военный округ, где освоил Ил-28. В 1952 году направлен на преподавательскую работу в Краснознаменную Военно-Воздушную академию. В 1960 году защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата военных наук. В 1961 году, находясь на годичной стажировке, переучился на самолеты МиГ-15 и Су-7Б.

Помимо Золотой Звезды и ордена Ленина, Н.И. Гапеёнок награжден двумя орденами Красного Знамени. Двумя — Отечественной войны 1-й степени, двумя — Красной Звезды, медалями.

С 1979 года полковник Н.И. Гапеёнок в запасе. В 2002 году вышла его книга «Дороги побед», посвященная боевому пути 81-го гвардейского бомбардировочного авиаполка.

И сегодня он продолжает вести большую военно-патриотическую работу.

Живет в Монине.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Суханов М. А.

Удар с пикирования по транспортам в военно-морской базе

В ноябре 1944 г. наш полк получил задачу по уничтожению плавсредств противника в военноморской базе Либава. Либава прикрывалась сильным огнем зенитной артиллерии и большим количеством истребителей ФВ-190.

Командир полка решил нанести удар всем полком с пикирования с высоты 25003000 м по нескольким целям, полет до пункта боевого расхождения осуществить в колонне эскадрилий, заход на цели произвести с моря, бомбовую зарядку взять по 2 «ФАБ250» на самолет.

Наша эскадрилья в составе 6 Пе-2 получила задачу уничтожить транспорты противника у северной стоянки торговой гавани. Вместе с командиром эскадрильи Героем Советского

Союза гв. капитаном Колосниковым уточнили цель на фотосхеме и провели подготовку летного состава к вылету.

В середине дня полк, построившись в общую колонну эскадрилий в сопровождении 20 Як-7, лег на курс. Наша эскадрилья шла замыкающей. Вскоре показалось море. Береговую черту пересекли южнее Либавы на 35 км и, пройдя в море 2025 км, развернулись на север. Я знал по предыдущим налетам на Либаву, какое будет нам оказано противодействие. Необходимо было сократить время пребывания на боевом курсе до 15-20 сек., обеспечить точность захода и бомбометания.

Уточнив скорость и направление ветра, я рассчитал вертикальный угол, чтобы, пройдя в стороне от цели на 4, 5 км при пересечении намеченного еще на земле створа двух ориентиров, энергичным разворотом выйти на боевой курс. При таком маневре время пребывания на боевом курсе не превышает 15-20 сек.

Эскадрильи разошлись по своим целям. При подходе к цели мы увидели истребителей противника, атакующих первую группу. Командир подал команду:

«Сомкнуться, бомбить звеньями» и начал противозенитный маневр по высоте и маневр захода на цель согласно моим расчетам.

Зенитная артиллерия противника открыла ураганный огонь. Хорошая слетанность группы позволила точно выполнить маневр. Два небольших доворота, и группа в правом пеленге звеньев, звенья в клину перешла в пикирование.

При переходе в пикирование нас пытались атаковать истребители противника, но опоздали и стали пикировать вслед за нами.

Бомбометание произвели с одного захода серийно по ведущему в звене с высоты 1800 м.

При выходе из пикирования истребители противника вновь атаковали нас. Группа быстро сомкнулась и организованным огнем штурманов и стрелков-радиостов совместно с истребителями прикрытия отбила атаку, не понеся никаких потерь.

Уходя от цели, экипажи наблюдали, как упали бомбы на два транспорта, стоявших рядом. Наши наблюдения подтвердились фотоснимками.

Эскадрилья в составе 6 Пе-2 вернулась без потерь на свой аэродром. В условиях сильного противодействия ЗА и ИА противника нами было потоплено два транспорта водоизмещением в 56 тыс. тонн каждый.

СУХАНОВ МИХАИЛ АНДРЕЕВИЧ

Родился 5 ноября 1921 года в селе Новодевичье Самарской губернии, в крестьянской семье. После окончания десятилетки был призван в военно-морской флот. В 1943 году окончил штурманское отделение военно-морского авиационного училища.

Воевал в составе 12го гвардейского пикировочно-бомбардировочного авиационного полка 8-й минно-торпедной авиационной дивизии ВВС КБФ, которым командовал дважды Герой Советского Союза майор, а после присвоения внеочередного звания — полковник В.И. Раков.

Штурман звена гвардии лейтенант М.А. Суханов принял состав экипажа Героя Советского Союза командира эскадрильи 12 гбап КБФ старшего лейтенанта НД. Колесникова и стрелка-радиста И. Ф. Алейникова.

Вот что писал об этой особенной боевой единице их соратник полковник А. Ф. Калиниченко:

«Командир эскадрильи НД. Колесников и его штурман М.А. Суханов прибыли на фронт весной 1943 года. Летали всегда вместе, без подмен. Они не ждали, когда их пошлют на боевое задание, сами рвались в грозное небо. Они бомбили вражеские батареи, топили корабли и подводные лодки, штурмовали автоколонны на дорогах, разрушали мосты. Нередко друзья шли на смертельный риск. А на это способен не каждый. Тут нужны, и

железная воля, и ювелирное мастерство. Об экипаже Колесникова кое-кто говорил в полку: „Везет ребятам — счастливики“. Да, они действительно были везучими. Только везение это доставалось отнюдь не по воле волшебника. Оно добывалось упорным трудом, настойчивой учебой, постоянной собранностью».

5 ноября 1944 года для Суханова стало особенно памятным. Звание Героя Советского Союза ему присвоили в день рождения.

16 июля 1944 года в составе полка экипаж Пе-2 — Колесников, Суханов, Алейников — участвовал в потоплении крейсера ПВО «Ниобе» (бывший голландский «Гельдерланд»).

В 1951 году старший лейтенант М.А. Суханов окончил Военно-Воздушную академию. Был штурманом авиационной дивизии. Ушел в запас в 1974 году. Живет в Ленинграде.

Герой Советского Союза М.А. Суханов награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1 — и степени и Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза майор Паршин Ф. И.

Действия Пе-2 на поле боя

Из многих боевых эпизодов Отечественной войны я особенно хорошо помню один. В 1942 г. после зимнего поражения под Москвой и на Калининском фронте немцы закрепились на линии Ржев — Вязьма и, упорно сопротивляясь, удерживали Ржевский плацдарм, рассчитывая при благоприятной обстановке начать отсюда летом 1942 г. активные действия.

В апреле на отдельных участках Калининского фронта противник стал проявлять активность. 25 апреля на участке Старо-Коростелев, Ново-Коростелев (1520 км зап. Ржева) с утра после сильной артиллерийской подготовки немцы перешли в наступление с целью ликвидировать плацдарм на южном берегу р. Полги, прочно удерживаемый нашими войсками.

В 11.30 я был вызван на КП командира полка, где получил боевую задачу: в 13.00 в составе семерки Пе-2 под прикрытием истребителей нанести удар по атакующей пехоте противника в районе Старо-Коростелев. Боевую зарядку, боевой порядок, направление и количество заходов определить своим решением, с истребителями прикрытия договориться лично.

Времени на подготовку к вылету оставалось 40 минут. Пока я шел на стоянку самолетов, в голове у меня созрел план нанесения удара. Для этого я достаточно хорошо знал как район действий, так и наземную и воздушную обстановку на этом участке фронта. Основной трудностью при выполнении задания было найти ударную группировку противника, уничтожить как можно больше живой силы и техники и сорвать его наступление.

Необходимо было действовать на меньшей высоте. Сильного противодействия с воздуха я не ожидал, так как из-за весенней распутицы авиация противника с полевых площадок не работала, а Ржевский аэродром находился под непрерывным воздействием нашей авиации. С тыловых аэродромов к линии фронта проникали мелкие группы «охотников» на Ме-109, которые не могли помешать выполнению боевой задачи. Оценив главные элементы обстановки, я решил нанести удар по артиллерии и наступающей пехоте противника в боевом порядке «змейкой» эскадрильи, звенья в «клину».

Боевая зарядка: КМБ Пе-2 с «АО10сч» и «АО2, 5»; 30 процентов «ФАБ50» и 30 процентов «ФАБ100».

Бомбометание производить с горизонтального полета с высоты 700-900 м сбрасыванием бомб серийно по ведущему в звене, с обстрелом целей из пулеметов стрелковрадистов. Бомбить с двух заходов вдоль линии фронта. Заход на цель с юго-запада, с левым разворотом на свою территорию со снижением на увеличенной скорости.

В 12.10, собрав летный состав, я объявил полученную задачу и свое решение. С ведущим группы истребителей, гвардии лейтенантом Мотылевым, договорился об обеспечении группы: истребители пойдут, одной группой непосредственно прикрывая фланги, а другой — сзади боевого порядка бомбардировщиков с превышением 200300 м и, при отсутствии немецких истребителей в районе цели, будут поочередно подавлять огонь ЗА и штурмовать пехоту противника на поле боя.

В 12.40 группа, собравшись на кругу Мигаловского аэродрома, легла на курс. Несмотря на пестроту местности, сильно затрудняющую ориентировку, группа точно вышла на цель. На подходе к цели по вспышкам от выстрелов я обнаружил на восточной окраине Старо-Коростелева до дивизиона артиллерии, ведущей огонь по нашим войскам. Решаю — первый удар нанести по артиллерии. Командую по радио: «Сомкнуться, приготовиться для атаки — бомбить артиллерию по моему звену!»

С высоты 700 м с курсом 45° мы всей группой уда (шли по артиллерии фугасными бомбами, стрелки-радисты прочесали район батарей из пулеметов.

Воздушного противника в районе цели не было. Истребители дополнили бомбовый удар обстрелом района артиллерийских позиций из пулеметов. ЗА противника при первом заходе огня не вела. При выходе из атаки вспышки от артиллерийских снарядов прекратились — бомбы легли в цель. Производя второй заход с северо-восточнее Старо-Коростелева, обнаружили до полка пехоты противника в боевых порядках. Принимаю решение — бить по пехоте. Командую по радио; «Боевой порядок — семерка в „змейке“, цель — пехота северо-восточнее Старо-Коростелева!»

Бомбометание произвели с высоты 900 м серийно по отрыву бомб ведущего в звене. Правое звено сбрасывало бомбы по отрыву последних бомб правого звена. Это позволило вытянуть серию из осколочных бомб, сбрасываемых из КМБ Пе-2. МЗА противника в момент нахождения группы над целью открыла интенсивный огонь, но группа сохранила боевой порядок и отбомбилась по намеченной цели.

Истребители с пикирования подавляли огонь МЗА, что значительно снизило ее эффективность. Стрелкирадисты вели огонь по пехоте противника в районе падения бомб. Как первое, так и второе бомбометание было сфотографировано ведущими в звеньях.

Выполнив задание со снижением до бреющего полета и маскируясь фоном местности, группа ушла от цели. Отойдя на 40 км от линии фронта, мы набрали высоту 700 м и пошли на аэродром.

В 13.40 семерки Пе-2 и семерка «Харикейнов» благополучно произвела посадку на своем аэродроме. Повреждений от МЗА противника самолеты не имели. Через 2 часа после посадки была получена телеграмма Командующего Калининским фронтом маршала Конева, в которой говорилось о том, что успешными действиями авиации наступление противника сорвано и наши войска, перейдя в контрнаступление, ликвидировали прорыв и вышли на прежний рубеж обороны. Экипажам, выполнявшим боевое задание, за успешное его выполнение Командующий объявил благодарность.

В заключение я остановлюсь на двух вопросах: чем была вызвана малая высота бомбометания и почему уход группы от цели был на бреющем полете.

Выше было упомянуто, что боевые действия происходили в период распутицы. Следовательно, ориентировка была довольно сложной. Мы не могли точно определить линию соприкосновения наших войск с противником, так как к приходу группы на цель обстановка могла измениться, т. е. линия фронта могла передвинуться в ту или иную сторону. Поэтому я решил, что высота бомбометания должна быть такой, чтобы ведущий группы, а также ведомые командиры звеньев могли видеть все, происходящее на земле. Только благодаря этому мы точно определили, где нужно произвести бомбовый удар, чтобы оказать реальную поддержку нашим наземным войскам.

Прикрывающая группа истребителей при обработке цели бомбардировщиками в свою очередь производила штурмовку наземных войск противника и, естественно, должна была израсходовать большую часть боеприпасов. За это время немцы могли вызвать своих

истребителей, которые, несомненно, навязали бы нам воздушный бой, совершенно для нас нежелательный. Поэтому по окончании обработки цели во избежание встречи с воздушным противником я решил маскироваться фоном местности, т. е. перевел группу на бреющий полет, благодаря чему эта опасность, как и всякая другая, миновала и мы достаточно ушли от линии фронта. Я набрал высоту, безопасную для полета, и благополучно всей группой прибыл на свой аэродром.

ПАРШИН ФЕДОР ИГНАТЬЕВИЧ

Родился 27 сентября 1915 года в станице Нижнечирская (ныне поселок Нижний Чир) Царицынской губернии, в крестьянской семье. После окончания средней школы поступил в Балашовскую школу пилотов ГВФ, которую окончил в 1937 году.

Летал на линиях гражданского воздушного флота в составе Краснодарского авиационного отряда.

В 1940 году призван в армию. Воевал на СБ, а с 1942 г. — на Пе-2. В боях его самолет был трижды подбит, сам Федор Игнатьевич ранен.

В канун Курской битвы 128-й бомбардировочный авиационный полк, где воевал старший лейтенант Паршин, был введен в состав 1-ой воздушной армии. Полком командовал опытный воин герой Финской войны М.М. Воронков.

Экипаж Ф.И. Паршина отличился при нанесении удара по орловскому авиаузлу 6 мая 1943 года. В ходе Курской битвы Паршин выполнил более 40 боевых вылетов на Пе-2.

21 февраля 1944 года девятке Пе-2, ведомой капитаном Паршиным, удалось ударом с малой высоты разрушить временный мост через Днепр южнее Рогачева, в результате чего более двух полков пехоты противника, усиленных танками и артиллерией, было прижато к реке и уничтожено.

Комэск капитан Ф.И. Паршин позднее участвовал в Бобруйской операции, в боях за плацдармы на Висле, в Висло-Одерской операции.

За совершенные к июлю 1944 года 210 боевых вылетов «на разведку и бомбардировку аэродромов, железнодорожных станций, скоплений войск противника», за сбитые в воздушных боях 2 неприятельских самолета 26 октября 1944 года капитан Ф.И. Паршин был удостоен звания Героя Советского Союза.

Значителен вклад летчиков 128-го бомбардировочного полка в разгром гарнизона крепости Кюстрин. На бомбардировку и фотографирование крепости Паршин выполнил 16 боевых вылетов.

Всего за войну майор Ф.И. Паршин совершил более 300 боевых вылетов на СБ и Пе-2, уничтожил большое количество живой силы и техники.

Помимо Звезды Героя был награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Отечественной войны 1 — и степени, медалями.

В 1950 году подполковник Ф.И. Паршин демобилизовался из Вооруженных Сил, окончив 2 курса Военно-Воздушной академии.

Жил в г. Сухуми (1991 г.).

Дважды Герой Советского Союза гвардии полковник Федоров Е. П.

Выброска десантной группы ночью в глубоком тылу противника с самолета Ил-4

25 декабря 1941 г. мой экипаж в составе трех человек: я, штурман подполковник Пономарев Ф.С. и воздушный стрелок-радист старшина Ивашенко И.Д., были вызваны в штаб, где получили информацию и особое задание.

Немецкая контрразведка вскрыла и выловила ряд наших диверсионных групп. Наша

разведка не имеет данных с Минского направления, так как главный штаб в Минске тоже арестован. Установить связь с ними до сих пор не удается. Были приняты меры для восстановления связи с оставшимися группами и налаживания разведывательной работы на Минском направлении, но положительных результатов не добились. Два раза возили на самолете Ли-2 две группы в район Минска, и оба раза неудачно.

Первый раз была выброшена группа в 6 человек в районе болот у населенного пункта Заболотье, в 26 км юго-восточнее гор. Минска. Десант был выброшен с высоты 400—500 м в темную ночь, за один заход, за второй заход были сброшены грузы. Результат: группа не собралась, так как была разбросана на шире кой площади, а грузы сброшены в другом месте. Группа задания не выполнила и по одному вернулась к Москве.

Второй раз были сброшены тоже 6 человек с самолета Ли-2 в лунную ночь. Выбрасывали в районе лесов, в 18 км северо-восточнее г. Минска, севернее автостреды Минск — Москва.

Десант, учтя предыдущий опыт, сбросили с трех заходов: в первые два захода — людей, в третий — грузы.

Выброска происходила с высоты 250—300 м. Экипаж самолета Ли-2, боясь разбросать людей и груз в различных местах, производил заходы вдоль автостреды Минск — Москва (в 45 км севернее). Самолет Ли-2 привлек внимание немцев. При луне пассажирский самолет, летящий на низкой высоте над лесом, был хорошо виден. Немцам удалось поймать одну группу парашютистов при приземлении и захватить грузы, а первая группа скрылась в лесу и вернулась, не выполнив задания, в Москву.

После получения такой информации эту операцию по выброске предложили выполнить мне и укатали место выброски на карте, спросив мое мнение о возможности выполнения этого задания.

Посоветовавшись со штурманом, мы решили, что падание выполнить можно, и я предложил следующий план.

1. Чтобы не привлекать внимания немцев, летая на транспортном самолете в глубоком тылу, произвести выброску не с самолета Ли-2, а с Ил-4, так как в том районе в течение двух месяцев — ноябрь и декабрь 1941 г. — действовали почти каждую ночь самолеты Ил-4 по железнодорожным объектам, с высот 400—600 м, производя по 58 заходов.

2. Выбросить при этом возможно не 6 человек, а только 4 человека и груз, так как самолет Ил-4 взять в кабину радиста большее количество не сможет.

3. Применить парашюты с принудительным открытием и выброску произвести в лунную ночь с высоты 50—70 м, выбрасывать по одному за заход, грузы бросить в мягкой упаковке без парашюта с высоты 10—15 м, чтобы не разбросать их на площади, выбросить в одно место.

4. Для отвлекающих действий взять 6 «ФАБ50», которыми бомбардировать после каждого захода ж.д. станции или перегоны, так как железная дорога проходила недалеко.

5. Выброску произвести в ночь на Новый год, с 31 декабря на 1 января 1942 г., во вторую половину ночи; при этом учитывалось два фактора: встреча Нового года и то, что луна восходила в 23.30 и заходила утром.

С этим планом командование согласилось, и мне была поручена операция.

Для выполнения задания я перелетел на аэродром Внуково 27.12.41 г. и приступил к подготовке:

1. Изучил район предстоящего полета, и особенно тщательно выход на площадку сбрасывания. Выбрали маршрут, составили схему заходов и место бомбометания.

2. Провели тренировку на земле по сбрасыванию грузов и людей через дюз радиста, для чего пришлось снять люковую пулеметную установку и всю броню, так как парашютисты с парашютами, оружием и радиостанциями на груди не проходили в люк радиста и их приходилось проталкивать силой.

3. Была установлена прямая связь по СПУЗ между радистом, штурманом и летчиком, ибо выбрасывал радист по команде штурмана.

Маршрут полета проходил по прямой с аэродрома Внуково, с юга автострады до Шклов и далее через Березино до характерного изгиба р. Свислоч у Руде, затем до озера и населенного пункта Мигдаловичи, отсюда поворот на юг к месту выброски.

Взлет был произведен в 0.30 1.01.42 г. Полет долетели и поиск площадки не представляли трудности, так как полет проходил по прямой на высоте 400— 500 м по наземным ориентирам при полнолунии и безоблачном небе. Район Минска и район, расположенный севернее его, были покрыты туманом. Это способствовало выполнению нашей задачи, так как аэродром Мочулищи (южнее Минска на 10 км) вышел из строя и истребители, которых мы опасались, подняться не могли.

Первый заход был произведен на высоте 100 м от Мигдаловичи на юг, прямо на площадку. Площадка среди леса, которую удалось рассмотреть, была размером 500 на 500. Через нее проходила проселочная дорога с востока на запад, а посередине стояли два сога сена и разрушенный сарай, это и было взято за точку прицеливания.

Первый заход на сбрасывание был произведен в.. 00 с Любаженка. Был сброшен один парашютист с высоты 70 м, и мы по прямой прошли до ст. Негорелое, куда с высоты 300 м была сброшена одна бомба в стоявший на станции эшелон. С разворотом на 180° со снижением, по этому же маршруту по наземным ориентирам зашли на второй заход и сбросили второго парашютиста с высоты 50 м, причем о благополучном приземлении и безопасности выбрасывания первый парашютист подавал зеленый световой сигнал, который был хорошо виден.

После второго захода с правым разворотом через Позняки произвели третий заход и бросили третьего парашютиста и с набором до 300 м вышли на ст. Кайданово, где сбросили на станцию 2 бомбы.

С разворотом на 180° вправо по обратному маршруту с высоты 50 м сбросили четвертого парашютиста.

Следующие три захода были аналогичны первому и второму.

Грузы были сброшены за три захода с высоты 10-15м. Вся выброска заняла 50 мин. Полет продолжался 5 ч. 58 мин. Было проведено всего 8 заходов.

Утром при докладе о выполнении задания я узнал, что группа собралась, подобрала грузы и установила радиосвязь с Москвой.

Этот опыт демаскированных действий при выбрасывании парашютистов и грузов в дальнейшем применялся в частях дальней авиации неоднократно и давал хорошие результаты.

ФЕДОРОВ ЕВГЕНИЙ ПЕТРОВИЧ

Родился 28.12.1911 на станции Стрельна ныне Ленинградского горсовета, в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1952 г. Окончил неполную среднюю школу ч 1926 г. , школу ФЗУ в 1929 г. , работал, слесарем и депо в Ленинграде.

В Советской Армии с 1930 г. Окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков в 1932 г. , Оренбургскую военную школу летчиков в 1933 г.

Участник советско-финляндской войны 1939 г.

Командир эскадрильи 6-го дальнебомбардировочного авиационного полка (27-я дальнебомбардировочная авиационная дивизия, 7-я армия, Северо-западный фронт) капитан Федоров совершил 24 боевых вылета на бомбардировку скоплений живой силы и техники врага.

Звание Героя Советского Союза присвоено 7.04.40.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 г.

Заместитель командира 2-й гвардейской авиационной дивизии (2-й гвардейский авиационный корпус, АДД) гвардии подполковник Федоров к концу ноября 1944 г. совершил 178 боевых вылетов, в результате которых противнику был нанесен большой урон.

29.06.45 награжден второй медалью Золотая Звезда.

После войны продолжал службу в армии, был на командных должностях в высших военно-учебных заведениях и в войсках. В 1948 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1958 г. генерал-майор авиации Федоров — в запасе. Жил в Ленинграде. Работал в аэропорту.

Награжден 3 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Бронзовый бюст установлен в Ленинграде.

Герой Советского Союза гвардии майор Титов И.А.

Действие экипажа бомбардировщика в лучах прожекторов

В Великой Отечественной войне противник прикрывал важные стратегические узлы от налетов ночной авиации сильной ЗА, ночными истребителями прожекторами, взаимодействовавшими между собой

Прожекторы, поймав в свои лучи самолет, дают возможность ЗА вести прицельный огонь, а патрули рующему истребителю — быстро обнаружить самолет.

Экипаж бомбардировщика чаще всего попадает и лучи прожекторов на боевом курсе, когда прекращается противозенитный маневр.

Попадая в лучи прожекторов, экипаж должен отдать максимум внимания наблюдению за воздухом, после бомбометания — возможно быстрее выйти из них.

За время Отечественной войны мне неоднократно приходилось попадать в лучи прожекторов. Действия в лучах во многом зависят от скорости и маневренности самолета и от умения правильно выходить из них.

Так, 4 июня 1942 г. , выполняя задание по бомбометанию ж.д. узла Брянск на самолете ТБ-3, на боевом курсе я был взят перекрытием 18 прожекторов. Вследствие малой скорости и плохой маневренности самолета я долгое время не мог выйти из лучей, в результате чего ЗА имела возможность вести прицельный огонь. Самолет был сильно поврежден.

Впоследствии, летая на самолете Ил-4, я неоднократно попадал в лучи прожекторов, но быстро выходил из них.

Выполняя задание по освещению цели г. Будапешт, где в системе ПВО было более 60 прожекторов, мой самолет был взят в перекрытие лучей на боевом курсе. В лучах прожекторов я находился до момента сбрасывания бомб, после чего резко перепел самолет на снижение и резким переходом в набор высоты с отворотом на 122.00° от курса вышел из лучей.

Из-за резкого и неожиданного изменения профиля полета самолета прожекторы не успевали сопровождать цель лучами и теряли ее.

Довольно часто мной применялся скрытый подход к цели за счет потери избытка высоты на задросселированных моторах. В большинстве случаев я получил положительный результат. Прожекторы начинали поиск тогда, когда я уже находился на выходе из зоны их действия.

При наличии облачности я смело шел под кромкой облаков, так как в случае попадания в лучи прожекторов достаточно было небольшого движения штурвала на себя, чтобы скрыться в облаках. Кроме того, истребители противника не могли ходить выше меня, так как сразу обнаруживали себя на белом фоне облаков.

При полетах ночью на воздушных стрелках лежит полная ответственность за наблюдение, особенно на боевом курсе, так как штурман занят боковой наводкой и прицеливанием, а летчик — техникой пилотирования в лучах, отнимающей все внимание.

ТИТОВ ИВАН АНТОНОВИЧ

Родился 1901.1918 г. в селе Защитное ныне Щигровского района Курской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1942 г. Окончил 2 курса медицинского техникума в городе Курск.

В Советской Армии с 1936 г. В 1937 г. окончил Качинскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 г.

Командир эскадрильи 5-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (11-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия 18я воздушная армия) гвардии майор Титов к концу февраля 1945 г. совершил 259 боевых вылетов на бомбардировку живой силы и техники противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 18.08.45.

В 1949 г. окончил Высшую офицерскую летно-тактическую школу командиров частей ДА, С 1954 г. подполковник Титов — в запасе. Жил в городе Харьков. Работал в объединении Укрэлектроремонт.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-и степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии подполковник Соколов С. Н.

Ночные действия по г. Будапешт на самолете Ил-4

В сентябре 1944 г. авиация дальнего действия производила налеты на военные объекты последнего союзника Германии — Венгрии. Мне пришлось участвовать в налетах на Будапешт, Дебрецен, СомуМаре. Наш полк, в котором я был заместителем командира полка, базировался на аэродроме Борисполь (в 30 км северо-восточнее Киева).

Около 9 часов 13 сентября 1944 г. было получено предварительное распоряжение штаба дивизии о подготовке к налету, на г. Будапешт в ночь на 14.09. Летный состав приступил к подготовке карт, изучению района и был вывезен на аэродром для осмотра и подготовки материальной части.

В 14.00 командир полка в присутствии всего летного состава поставил боевую задачу. Целью нашего полка был центр города — кварталы, где находились правительственные здания. Мой экипаж имел задачу: выполнив бомбометание, во время действий дивизии произнести визуальное контролирование результатов бомбардирования.

При действиях одиночными экипажами ночью боевой порядок сохраняется при условии строгого выдерживания времени выхода на цель, которое устанавливается приказом для каждого экипажа.

Несмотря на то что длина маршрута до цели была свыше 900 км, необходимо было выйти на цель точно в заданное время. При подготовке к полету затруднения в выборе плана действия над целью состояли в том, что не была известна дислокация средств ПВО противника по маршруту и в районе г. Будапешт. Были известны общие данные о наличии ЗА, прожекторов, о базировании на аэродромах Дебрецен, Мишкольц, Нифедьхозе, Будапешт ночных истребителей.

На всю подготовку к полету в распоряжении экипажа имелось около 6 часов.

Я готовил карту 25 км в 1 см. Штурман имел карту 10 км в 1 см и карту цели 200.000.

Я на своей карте нанес: маршрут, необходимые средства ЗОС по маршруту, запасные аэродромы. Были выбраны также ориентиры, которые должны быть надежно видимы при полете ночью: р. Днепр, р. Тисса, р. Дунай. По ним произвели расчет и разметку маршрута.

Кроме того, на заготовленном твердом бланке, который можно было легко положить в карман комбинезона, я составил табличку с данными: время полета по этапам, расстояние, высота, МПУ, время переключения баков. Такая подготовка в ночных условиях давала

возможность вести общую ориентировку, а при выходе на основные ориентиры установить точное местонахождение.

Вылет я произвел в 18 часов.

До наступления полной темноты несколько раз измерили ветер, уточнив курс следования и путевую скорость.

Так как полет над своей территорией продолжался почти 2 часа, а самолет имел перегрузочный вариант (горючего — полностью, бомб — 1 «ФАБ500», 5 «ФАБ100 ТШ» и 5 «ЗАБ100 ЦК»), мы почти до рубежа р. Днепр летели на высоте до 1500 м, чтобы радиолокаторы противника как можно позднее обнаружили наш полет.

Пересекли Карпатские горы на высоте 3500 м. Погода: до Карпатских гор — ясно, горы были покрыты облаками 66 баллов. До выхода на р. Тисса не было никаких характерных ориентиров, видимость 57 км. Пилотирование приходилось осуществлять почти вслепую — по приборам.

После перелета гор полет до цели я осуществлял с изменением высоты и курса, чтобы затруднить действия наземных радиолокаторов и ночных истребителей. При полете над долиной р. Тисса я снизился до высоты 2300 м, затем перешел к набору высоты и через каждые 500—600 м летел по горизонту 45 мин.; набрав высоту 5300 м, я через 34 минуты для просмотра экипажем задней полусферы производил отвороты на 15-20°.

Так как по условиям видимости нельзя было точно определить прохождение над ж.д. узлами и крупными пунктами, мы подвергались, следуя по маршруту, внезапному обстрелу ЗА без прожекторов. Снаряды рвались точно по высоте полета, и горящий упал в районе Машкольц. Мы пришли к выводу, что ЗА действует по данным зенитных радиолокаторов. Поэтому я применил следующий маневр: как только экипаж замечал разрывы, подавал команду и производил резкие отвороты с курса со снижением, по выходе из зоны обстрела снова вел по маршруту.

Когда до цели оставалось 35-40 мин, уточнив свое место, я осуществлял полет по маршруту с периодическим изменением курса на 20-30° и с набором высоты. Изменяя курс через 34 мин., мы сохраняли средний курс к цели.

К такому маневрированию по маршруту мы перешли с конца 1943 г. после того, как повысилась активность ночных истребителей противника.

К цели подходили с превышением над заданной высотой бомбометания на 1000 м. Запас времени около 8 минут погасили выходом на р. Дунай (севернее Будапешта) и вышли на цель точно к началу удара нашей дивизии.

Так как впереди нас действовали осветители, мы при подходе к цели наблюдали действия ПВО противника.

В радиусе 15—20 км светило около 80 прожекторов, ЗА давала заградительный огонь. Прожекторы действовали не как обычно, они не искали самолетов, а ставили свои лучи почти неподвижно, вертикально, создавая вместе с освещающим цель САБ общее освещенное пространство. Если самолет попадал в луч прожектора, то нетрудно было выходить из луча скольжением.

Выше нашей высоты бомбометания загорались отдельные САБ яркого желтого цвета. Все это говорило о том, что ночные истребители действовали активно.

Развернувшись на курс 170° и следуя параллельно р. Дунай, мы подходили к цели на скорости со снижением, с выходом на НПП перешли на горизонтальный полет на высоте 4500 м. САБ освещали так, что не было никаких затруднений в выборе точки прицеливания. Бомбометание производили с горизонтального полета на скорости 320 км/час, преодолев зону заградительного огня ЗА на боевом пути.

Когда бомбы были сброшены, мы с беспорядочным изменением курса на высоте 3000 м вышли из зоны ЗА и прожекторов в направлении на юго-восток. После этого произвели контролирование результатов бомбометания обходом города с юга и запада, постоянно меняя высоту и направление полета. Основная масса бомб рвалась в заданном месте в центре города.

Чтобы снизить возможность встречи с ночными истребителями, обратный маршрут мы прошли на меньшей высоте, чем при полете к цели.

На свой аэродром благополучно вернулись через 7 ч. 30 мин. после взлета.

СОКОЛОВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 12 октября 1913 г. в городе Казань в семье рабочего. Окончил 2 курса Казанского авиационного института. Работал слесарем.

В Советской Армии с 1935 г. В 1937 г. окончил Оренбургскую военно-авиационную школу летчиков.

Участник советско-финляндской войны 1939-1940 гг. В 1941 г. окончил 1 курс Военно-Воздушной академии.

В боях Великой Отечественной войны с июля 1941 г.

Заместитель командира 3-го гвардейского авиационного полка по политической части (2-я гвардейская авиационная дивизия, 2-й гвардейский авиационный корпус, АДД) гвардии подполковник Соколов к июлю 1944 г. совершил 197 боевых вылетов на бомбардировку военно-промышленных объектов в глубоком тылу противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 19.08.44.

Во время Великой Отечественной войны совершил 230 боевых вылетов на Ил-4.

В 1948 году «через войну» окончил Военно-Воздушную академию, в 1955 г. — Военную академию Генштаба. С 1954 г. — старший преподаватель этой академии, кандидат военных наук, доцент. С 1974 г. генерал-лейтенант авиации Столов — в отставке. Жил в Москве.

Награжден 2 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, Красной Звезды, медалями.

Умер 21 августа 1983 года.

Раздел III ШТУРМОВИКИ

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Беда Л. И.

Штурмовики в прорыве обороны немцев на Сиваше

Оборона немцев на Сиваше состояла из трех полос с противотанковыми рвами, дотами и дзотами, укрепленными узлами.

Кроме того, немцы занимали высоты, с которых хорошо просматривалась наша сторона, особенно с высоты в районе Тархан.

Наши войска захватили сравнительно небольшой плацдарм, форсировав Сиваш с хода после прорыва немецкой обороны на р. Молочная.

Зенитная артиллерия немцев многослойным огнем прикрывала все полосы обороны, особенно огневые позиции артиллерии, командные и наблюдательные пункты. Плохая погода с низкой облачностью и плохой видимостью, преобладающая на Сиваше, затрудняла обнаружение целей

Учтя это, командование перед операцией сфотографировало всю оборону немцев. Фотопланшеты были крупного масштаба, так что хорошо были видны на снимке огневые позиции артиллерии, все окопы и траншеи.

Все это изучалось с летным составом до такой степени, что каждый летчик мог начертить на память спой участок действий и то орудие, по которому он будет стрелять, так как батареи были точно распределены между эскадрильями, а в эскадрильях между

экипажами.

Истребители противника летали небольшими группами: 24 самолета Me-109 или ФВ-190 и атаковали внезапно, используя облачность. В бой не вступали, так как постоянно на поле боя было много наших истребителей. В связи с этим мы уделяли большое внимание осмотрительности, строгому выдерживанию боевых порядков, особенно над целью, при подходе и уходе от цели. Действовали группами 68 самолетов с «круга».

ША, действующая непосредственно перед нашей пехотой, оказала ей большую поддержку при прорыве обороны немцев на Сиваше, снижаясь до высоты 50100 м для подавления артиллерии и живой силы.

9 апреля 1944 г. вечером, перед заходом солнца, я получил задачу: группой 6 Ил-2 нанести удар по артиллерии и танкам противника, выдвигавшимся из Томашевки (где находился резерв противника) против наших наземных войск, форсировавших оз. Айгульское вброд и отрезавших Коранскинскую группировку немцев. Этот резерв представлял большую угрозу, так как в боевых порядках нашей пехоты было мало орудий ПТО и орудий сопровождения.

Командовал группой я, заместителем был гв. лейтенант Брандыс, ныне капитан, дважды Герой Советского Союза, летчики — Дойчев, Аплеев, Береснев, Данилов.

Действовали с аэродрома Павловка. До цели шестерка шла в «клину» на высоте 200 м, при подходе к переднему краю перестроились в правый «пеленг» и на высоте 850900 м пришли на цель.

Истребителей противника не было, но их можно было ожидать, так как облачность была 45 баллов. Строй был построен не в глубину, а по фронту, т. е. шли на сокращенных дистанциях до полфюзеляжа на интервале 40—50 м.

При подходе к району цели по радио со станции наведения передали, что танки противника выходят из Томашевки и двигаются во фланг нашей пехоте. Цель мы обнаружили легко. Было 4 танка типа «тигр» и «пантера». С Томашевки нас начала обстреливать МЗА, но замыкающая пара — Аплеев и Данилов (которым было поручено специально подавлять зенитную артиллерию) — быстро подавила ее. Первую атаку по цели сделали с планирования с высоты 750800 м до 110 м, а затем, став в круг, сбрасывали бомбы по одной кассете в заход. В результате бомбометания 2 танка загорелись, один вернулся обратно и один поврежденный остался на месте.

«Круг» строили не плотный, а свободный, маневренный, с дистанцией между самолетами 700800 м. За каждый заход делали две атаки. Одну атаку — бомбометание по танкам, затем набирали высоту 400—500 м и с левым поворотом на 40-50° пулеметно-пушечным огнем обстреливали пехоту немцев, переправляющуюся через Сиваш вброд, так как она была отрезана с суши. Эту же пехоту обстреливали и воздушные стрелки после вывода из планирования, так как часто в момент ведения огня летчиком немцы погружались в воду (ныряли), а в момент вывода из планирования поднимались.

Во время работы над целью ЗА оказывала слабое противодействие, так как подавлялась первым заметившим экипажем группы. Подавляя ЗА, летчик не нарушал общего боевого порядка, а если и отворачивал, то после атаки быстро занимал свое место.

Стреляли по пехоте с планирования под углом 20° и снижались до бреющего полета.

От цели не уходили до тех пор, пока не расстреляли весь боевой комплект. Наша пехота в это время очень быстро продвигалась на юг к Томашевке.

Истребители противника парой Me-109 пытались произвести одну атаку, но еще на подходе к штурмовикам их отбили истребители прикрытия. Один Me-109 был сбит, а второй ушел.

Сбор произвели быстро над своими войсками. Возвращались на аэродром через район огневых позиций нашей ЗА, которая отсекала истребителей противника в случае внезапного их появления из облаков.

Чтобы исключить атаку снизу, уходили от цели на высоте 100 м. Группа без потерь вернулась на свой аэродром.

Группа получила благодарность от командующего наземной армии, наступающей на этом направлении, за оказанное содействие пехоте при ее продвижении к району Томашевка. С захватом Томашевки пиши" войска вышли из межозерных дефиле на оперативный простор.

БЕДА ЛЕОНИД ИГНАТЬЕВИЧ

Родился 16.08.1920 г. в селе Новопокровка Кустанайской области, в семье крестьянина. В 1940 г. окончил Уральский учительский институт и Уральский аэроклуб, получил направление в 1-ю Чкаловскую военно-авиационную школу пилотов.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Чкаловскую военно-авиационную школу пилотов в 1942 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942 г. В звании сержанта направлен на Сталинградский фронт в 568-й штурмовой авиационный полк. В одном из вылетов был подбит истребителем противника, получил множественные ранения — 20 легких ран. В самолете Беда механики насчитали 350 пробоин! В декабре 1942 года как большинство летчиков был принят в члены ВКП(б). 568-му шап было присвоено гвардейское звание — он стал 75-й гшп. Л. Беда был удостоен своего первого ордена — Боевого Красного Знамени.

Командир эскадрильи 75-го гвардейского штурмового авиаполка (1-я гшад, 8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт), гвардии старший лейтенант к апрелю 1944 г. совершил 109 боевых вылетов на штурмовку укреплений и войск противника, был представлен к званию Героя Советского Союза.

А в 110-м боевом вылете самолет Беда был подбит, и тот был вынужден посадить его на территории, занятой противником, в расположении немецкого пехотного батальона.

— Снимай пулемет, будем драться, — крикнул Беда своему стрелку-радисту старшему сержанту Романову. Но товарищи Беда не оставили своего командира: три штурмовика атаковали немецкие подразделения, а младший лейтенант Аннатолий Берсенев приземлил свой шеститонный Ил-2 неподалеку. На глазах у ошеломленных солдат Беда и Романов кое-как поместились в кабине штурмовика, и тот взлетел...

Отличились летчики-штурмовики и при освобождении Орши — они не допустили эвакуации имущества противника на запад и не позволили разрушить железнодорожное полотно в прилегающих к Орше районах. «Адскую машину» — паровоз, переделанный в путеразрушитель — нашел и уничтожил Леонид Беда.

Интересно, что «за умелые действия по защите Оршанского железнодорожного узла и прилегающих к нему перегонов от разрушения» 13 летчикам-штурмовикам было присвоено звание «Почетный железнодорожник». Нарком путей сообщения Л. Каганович не был лишен юмора.

Участвовал в боях за Донбасс, в освобождении Крыма, Белоруссии, Восточной Пруссии. Совершил 7 предельно рискованных и эффектных налетов на укрепленные позиции противника на Сапун-горе.

За боевую работу в Крыму был награжден орденом Александра Невского.

Звание Героя Советского Союза присвоено 26.10.44.

Будучи помощником командира того же полка по воздушно-стрелковой службе (1-я гшад, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт), за последующие 105 боевых вылетов гвардии майор Беда 29.06.45 награжден второй медалью Золотая Звезда.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1950 г. окончил Военно-Воздушную академию. Освоил многие типы боевых реактивных машин. Служил командиром авиационного полка, затем заместителем командира авиационной дивизии по летной подготовке. В 1956 г. подполковник Беда направлен на учебу в Военную академию Генерального штаба. В 1957 году он окончил курс названной академии. Был назначен

командиром авиационной дивизии. Занимал другие командные должности. В 1973 году генерал-лейтенант авиации Л.И. Беда назначен на должность командующего авиацией Краснознаменного Белорусского военного округа. Заслуженный военный летчик СССР. Член ЦК КП Белоруссии с 1976 г.

Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды и медалями.

Погиб 26.12.1976 в автомобильной катастрофе.

Сын выдающегося штурмовика Л. Л. Беда также был летчиком, служил в ВВС.

Бронзовый бюст героя установлен в Кустанае. Его именем названы проспект в Минске, улица в городе Лида Гродненской области, школа в Харькове.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Мыхлик В. И.

Взаимодействие штурмовиков с десантом

В 1944 г. во время наступательных действий Ленинградского фронта по освобождению островов Эстонии: Эзель, Муха, Даго мне было дано задание прикрывать высадку десанта на остров Даго.

В дождь, при облачности 50—100 м и видимости до 1 км полетал я с парой ведомых на выполнение задания. При подходе к острову мы наблюдали высадку последних десантников. Передовая часть их уже вела бой за маленький населенный пункт недалеко от берега. Радиостанции наведения не было, и приходилось самому отыскивать цель.

Пришлось буквально «утюжить» землю, для того чтобы разглядеть засевших в камнях немцев, различить их и определить расстояние между нашими десантниками и немцами. Расстояние было всего только 100-150м.

Я повел ведомых в атаку. По моему звену стреляли из всех видов оружия, и я с тревогой посматривал на пробоины в плоскостях.

Атаковать пришлось под разными углами к цели, чтобы «выкурить» немцев. Я даже рисковал, заходил в «лоб» нашим десантникам и бил немцев с тыла. Я говорю «рисковал» потому, что если бы произошла не произвольная стрельба при выходе из атаки, то наши снаряды и пули легли бы в расположении наших поисков. К счастью, этого не случилось.

Сделав 16 заходов (8 из них были «холостыми») и видя распластанные на земле зеленые фигуры немцев и поднявшихся наших десантников, я решил уходить от цели. Но азарт боя еще не покидал меня. При отходе от цели я увидел подходящую четверку штурмовиков, ведомую ст. лейтенантом Арчаковым. Зная, что ему также придется отыскивать цель, я решил помочь ему в этом. Однако мои старания не привели к положительным результатам, наши ракеты были плохо подстроены. Видя, что ничем не могу помочь ему, я улетел на аэродром с твердой решимостью немедленно прилететь сюда вторично.

Долго пришлось просить у командира дивизии разрешения на вылет. Не пускали по простой причине: облака, дождь, туман — все вместе создавало условия, при которых летать, а тем более выполнять задание было трудно. Видя мою настойчивую просьбу, мне, наконец, разрешили летать парой.

Я прилетел к прежнему месту боя, но там уже свободно расхаживали наши пехотинцы. Снова пришлось «щупать» землю, искать цель. Найдя ее на опушке лесочка, я произвел еще 16 заходов и лишь после этого ушел домой.

При отходе я видел наших десантников, благодарно махавших руками моему Илу под номером 17.

Если бы у нас была связь с землей, мне не пришлось бы, рискуя экипажами, делать холостые заходы для просмотра и отыскания цели, не пришлось бы пытаться наводить другую группу, в этом помогла бы станция наведения. Тем не менее благодаря точному

опознаванию противника мы помогли пехоте 1; 1 нять большую часть острова с небольшими потерями.

Попутно приведу эпизод, характеризующий особое значение связи с землей.

26 марта 1945 г. наши войска, уничтожив группировку, прижатую к залису Фриш Гаф (юго-западнее Кенигсберга), остановились у последнего укрепленного пункта Бальга, севернее города Хайлигенбайль.

Я получил задачу шестеркой Илов прикрыть пехоту, наступающую на пункт Бальга. Я летел со спокойной душой, так как связь с землей была прекрасная. Не долетая 1520 км до линии фронта, я уже связался со станциями наведения. При подходе к линии фронта подал команду: «Принять боевой порядок!»

Наводчик, ожидавший нашего прихода, дал цель: «батарея южнее пункта Бальга». Быстро определив цель на карте, я нашел ее на земле и повел группу в атаку. С высоты 300—400 м, снижаясь до бреющего полета, я увидел перевернутые и исковерканные орудия и трупы немцев — результат наших бомб. Заходя на 8-й заход, я был предупрежден с земли, что сейчас начнется обстрел противника нашей артиллерией. Я ушел на свою территорию, построив группу в «круг», и начал наблюдать за действиями нашей артиллерии.

Но что это? Разрывы наших снарядов ложатся в расположении наших войск. Немедленно связываюсь с наводчиком: «Прекратить огонь! Бьете по своим!» Наводчик передал об этом на КП командующего артиллерией, и огонь был прекращен.

Я снова повел группу в атаку. Делая 6-й заход, я услышал по радио: «Идите домой! Работали отлично!»

На следующий день пришла телеграмма: «Лично наблюдал и восхищен работой группы „Мина-17“. Со мной наблюдали работу наземные командиры, которые также восхищены. Ведущему и группе объявляю благодарность. Начальник штаба Воздушной Армии».

Так, по причине отличной связи с землей и наблюдательности экипажей удалось предотвратить потери пехоты от собственной артиллерии и помочь наземным войскам почти без потерь овладеть пунктом Бальга.

МЫХЛИК ВАСИЛИЙ ИЛЬИЧ

Летчик-штурмовик. Родился 29 декабря 1922 года в селе Солдатское Казанковского района Николаевской области, в семье крестьянина. Украинец. В Советской Армии с 1940 года. Начал службу курсантом 1-го Вольского авиатехнического училища имени Ленинского Комсомола, которое окончил в сентябре 1941 года. В годы Великой Отечественной войны освоил боевой самолет и стал летчиком-штурмовиком. Воевал в составе 566-го шап, был командиром звена, эскадрильи. Произвел 188 боевых вылетов. Войну закончил в Кенигсберге. Награжден многими орденами и медалями.

За образцовое выполнение боевых заданий командования, за мужество, отвагу и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1945 года В.И. Мыхлику присвоено звание Героя Советского Союза.

Второй медали Золотая Звезда удостоен 29 июня 1945 года. Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1 — и степени, медалями.

После Великой Отечественной войны В.И. Мыхлик окончил Краснознаменную Военно-Воздушную академию, до 1966 года служил в Советской Армии. Полковник запаса В.И. Мыхлик жил в Москве. Бронзовый бюст героя установлен в Кривом Роге.

Умер в день своего рождения — 29 декабря 1996 года.

...В составе шестерки Ил-2 Мыхлик вылетел на очередную штурмовку большой автоколонны немцев, растянувшейся по дороге Брянск — Карачев. Подходя к цели, Василий заметил, что колонну прикрывают с воздуха вражеские истребители. Кроме того, советских

штурмовиков встретил сильный заградительный артиллерийский огонь. Умело маневрируя, летчики и воздушные стрелки отбили атаки истребителей, прорвались к цели и обрушили свой смертоносный груз на врага. Однако сильное противодействие истребителей противника, находившихся в воздухе, не дало штурмовикам возможности сделать больше одного захода для атаки колонны. Но и при одном заходе группа сумела уничтожить и вывести из строя до 30 автомашин врага. За отличное выполнение задания командир дивизии объявил Мыхлику благодарность.

В январе 1944 года, уже имея большой боевой опыт, Мыхлик вместе со своей частью прибыл на Ленинградский фронт. В то время советские войска прорывали кольцо блокады Ленинграда. На долю наших штурмовиков выпала трудная задача: бить по вражеским укреплениям, железнодорожным эшелонам, живой силе и технике врага. Летать приходилось много, иногда по нескольку раз в короткий зимний день, в самых различных условиях погоды.

В один из зимних дней 1944 года артиллерийский командир сообщил авиационному командиру, что на восточной окраине сильно укрепленного пункта две артиллерийские батареи противника ведут огонь по боевым порядкам наших войск, а на западной окраине этого пункта расположена зенитная батарея. Было решено совместными действиями уничтожить батареи.

От штурмовиков выполнить эту задачу было поручено группе, возглавляемой Василием Мыхликом. Командир группы собрал летный состав и изучил с ним поставленную задачу. Каждая пара знала, когда и что она делает, когда и какой маневр выполняет.

Согласно договоренности наша артиллерия первой открыла огонь по батареям противника. Через пять минут группа штурмовиков под командованием Мыхлика подошла к району расположения батарей противника и парами с разной высоты нанесла по ним бомбовый удар. Затем самолеты встали в боевой порядок «круг» и произвели по целям четыре атаки реактивными снарядами и из пушек. В результате совместных действий штурмовиков и артиллеристов батареи врага были подавлены, а наши наземные войска использовали этот момент для продвижения вперед.

В этом боевом вылете особенно отличился командир группы. Он при первом же заходе подавил огонь зенитной батареи врага, тем самым обеспечил группе лучшие условия выполнения последующей задачи,

Один из эпизодов тех дней запомнился Василию Мыхлику на всю жизнь. На этот раз он повел четверку Ил-2 без прикрытия истребителей на штурмовку вражеской автоколонны, которая двигалась по дороге к железнодорожной станции Мшинская. Уже на подходе к цели он услышал взволнованный голос воздушного стрелка Ивана Фаюстова:

— Товарищ командир, справа выше четыре истребителя противника!

— Внимание! Приготовиться к отражению истребителей, сократить дистанцию! — передал по радио Мыхлик ведомым.

Летчики приняли плотный боевой порядок. Чтобы затруднить атаки истребителей, ведущий начал маневрировать по направлению и высоте. Истребители приближались к группе, пытаясь атаковать штурмовиков с различных направлений. Одна за другой появлялись в воздухе огненные трассы. Но они проходили далеко от самолетов: враг боялся пулеметов воздушных стрелков и вел огонь с большой дистанции.

Штурмовики были уже над целью, когда по ним открыла огонь зенитная артиллерия врага. Истребители противника, чтобы не попасть под огонь своих зениток, отошли в сторону и готовились напасть на самолеты после выхода их из атаки.

Во время атаки цели зенитным огнем был поврежден самолет Мыхлика. Загорелась правая плоскость. Но увлеченный боем летчик продолжал штурмовку.

Когда штурмовики возвращались на свою территорию, два немецких истребителя зашли в хвост самолета Мыхлика. Пулеметная очередь повредила управление элероном и рулем поворота. Но в эти секунды воздушный стрелок поймал один из самолетов врага в прицел и сбил его.

На горящем и плохо управляемом самолете Мыхлик не мог продолжать полет. Высота быстро уменьшалась. Пришлось садиться на лес.

Когда треск сучьев стих, наступила тишина. «Кажется, жив, — подумал Мыхлик. — А что со стрелком?» Летчик выскочил из кабины и поспешил на помощь товарищу.

Вблизи были слышны выстрелы, доносилась немецкая речь. Ил-2 оказался примерно в 200 метрах от зенитной батареи противника, стрелявшей по штурмовикам. Немецкие зенитчики в грохоте боя не слышали посадки самолета. Но медлить было нельзя.

Мыхлик и Фаюстов поспешили скрыться в лесу, Трое суток шли они к своим. На четвертый день удалось перейти незамеченными линию фронта, Советские бойцы оказали им необходимую помощь. И снова летчик и стрелок в родном полку, среди боевых друзей, которые беспокоились об их судьбе.

Много раз Мыхлик водил группы Ил-2 на штурмовку и всегда умело использовал грозное оружие своего самолета. Оплетал на разведку войск противника и доставлял командованию ценные сведения, от которых нередко зависел успех боя наших наземных войск.

Во время боев за освобождение балтийских прибрежных островов звену Мыхлика поручили прикрыть высадку десанта наших войск на острове Даго. Это было в начале октября. Стояла плохая погода, шел дождь, низко нависали облака. Подлетев к острову, Мыхлик заметил высаживавшихся десантников. Их передовая группа уже вела бой за небольшой населенный пункт недалеко от берега. Радиостанции наведения не было, и летчикам пришлось самим отыскивать цели. А для этого надо было буквально "утюжить" землю, чтобы при такой погоде разглядеть засевших среди камней гитлеровцев.

Расстояние между немцами и нашими подразделениями было всего около 100 метров. При таком положении можно поразить и свои войска, но Мыхлик повел звено в атаку. Он был уверен в своих подчиненных, знал их твердую выдержку, умение и настойчивость. Звено под сильным огнем противника сделало 16 заходов на вражеские позиции ушло от цели только тогда, когда израсходовав все боеприпасы, а наши десантники поднялись ч решительную атаку.

Доложив командиру обстановку на острова Мыхлик попросил разрешения повторить полет, чтобы помочь нашим пехотинцам. Просьба летчика была удовлетворена. На этот раз он полета в паре со своим лучшим ведомым — Александрии Артемьевым. На месте прежнего боя уже хозяйничали наши пехотинцы. Пришлось снова «щупать землю» и искать цели. И на этот раз пара сделал 16 заходов. Меткий огонь Мыхлика и его товарачей помог десантникам с небольшими потерями занять значительную часть острова.

Это была последняя штурмовка Василия на Ленинградском фронте. Осенью 1944 года часть, в которой он служил, вошла в состав 3-го Белорусского фронта. Здесь Мыхлик, как один из талантливых и опытных офицеров, назначается командиром авиаэскадрильи и получает звание капитана. Эскадрилья участвует в прорыве сильно укрепленной обороны немцев на подступах к Восточной Пруссии и уничтожении вражеской окруженной группировки.

На 3-м Белорусском фронте эскадрилья, руководимая Василием Мыхликом, совершила 309 успешных боевых вылетов, причем потеряла только один самолет. За время боев на этом фронте полк, в котором служил Мыхлик, стал краснознаменным, а дивизия была награждена орденом Кутузова. В этом заслуга и Мыхлика, который своими боевыми делами повседневно приумножал славу дивизии.

Герой Советского Союза капитан Карпов А. А.

Атака танков

Задача была поставлена неожиданно, к вечеру, когда весь летный состав собирался на

отдых. Задачу ставил командир дивизии подполковник Рыбаков.

В районе одного разъезда между Мемелем и Шяуляем прорвались до 60 танков противника, начавших энергично теснить наши войска. Мне была поставлена задача во что бы то ни стало сорвать эту контратаку противника.

Подготовлено было 18 самолетов Ил-2. Зарядка: пять самолетов с «ПТАБ» и девять самолетов по 6 штук «ФАБ50».

Полет был сложным: солнце било в глаза, а однообразность местности с массой озер затрудняли ориентировку. Противник вклинился в нашу оборону, и потому уточнение линии фронта производили только по знакам, которые выкладывали наземные войска.

К району цели пришли тремя шестерками. Километров за восемь до нее я связался с наземной радиостанцией и уточнил обстановку. Начинало темнеть, и очень хорошо были видны вспышки артиллерийских снарядов. Первое, что я обнаружил в данном квадрате, — это до 60 копен или кустов, расположенных в шахматном порядке. К каждому такому кусту шли следы и здесь же исчезали. Километра за три до них я обнаружил падение артиллерийских снарядов около этих кустов, из которых были видны вспышки. Я пришел к выводу, что это танки.

Я довернул к цели, дал команду «к атаке», и шестерки попарно перестроились в «пеленг». Высота была 800 м. С этой высоты ввели в пикирование и начали обстреливать из пушек и пулеметов. На высоте 400 м начали сбрасывать бомбы. Прицеливаясь, как по площади. Атака была с ходу с небольшим доворотом, потом разворот вправо на 150°, и опять атака.

В первый заход сбросили все «ФАБ50», во втором заходе обсыпали танки «ПТАБ», после чего снизились до бреющего полета и проштурмовали пехоту противника, находящуюся на танках и транспортерах. Один самолет из каждой шестерки был с фотоаппаратом, который фотографировал результаты штурма, после чего я, собрав группу, встал на обратный курс. Один внешний самолет увеличил на развороте крен до 70°, сорвался в штопор и разбился. Остальные самолеты быстро пристроились и благополучно вернулись на свой аэродром.

Командиру дивизии я доложил, что создали до 12 очагов пожара. Когда проявили фотопленку, то действительно оказалось, что двенадцать танков горели.

Молодой летчик мл. лейтенант Нефедов был награжден командиром дивизии орденом Красная Звезда за отличный фотоснимок, который, несмотря на позднее для съемки время, можно было читать простым глазом.

Группа моя ходила без прикрытия, и над целью истребителей противника не было. Противодействие с земли было слабым.

Контратака противника была сорвана.

КАРПОВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ

Воевал в составе 806-го штурмового авиационного полка (206-я штурмовая авиадивизия, 8-я воздушная армия). Менее чем за три года войны (полк участвовал в боях лета 1942 года) летчики полка совершили около 3000 боевых вылетов, уничтожив и повредив 350 немецких танков, 2280 автомашин, 847 орудий и минометов, 54 самолета, более 100 складов с боеприпасами и горючим.

Комэск 806го штурмового авиаполка старший лейтенант А.А. Карпов совершил 120 боевых вылетов на разведку и штурмовку оборонительных рубежей, уничтожение скоплений противника. Уничтожил и повредил в налетах 32 неприятельских танка, 90 автомобилей, 5 самолетов, подавил огонь 19 батарей полевой и зенитной артиллерии.

2 августа 1944 года ст. лейтенант А.А. Карпов удостоен звания Героя Советского Союза.

А.А. Карпов родился в селе Кремлево Рязанской губернии, в крестьянской семье. После

окончании 7 классов и школь ФЗУ работал техником-прибористом в аммиачном цехе на Сталиногорском химкомбинате. В 1941 году окончил Таганрогский летное училище. С июня 1941 года проходил службу в бомбардировочном авиаполку. В один из августовских дней сорок первого налет немецкой авиации на станицу Тихорецкая прекратил существование полка, уничтожив на земле большинство самолетов...

Осенью 1941 года на аэродроме в Астрахани куда забросила судьба сержанта А. Карпова, был сформирован 806-й штурмовой авиаполк. Летом 1941 года летчик принял участие в боях на подступах к Сталинграду. Совершил под Сталинградом более 40 боевых вылетов.

22 июля 1943 года принял участие в налетах на аэродром Кутейниково. Налет был проведен силами всего полка. По данным аэроразведки, на аэродроме было уничтожено 50 самолетов противника. Свои потери составили 5 машин. Позднее А. Карпов сражается на реке Молочной, освобождает Мелитополь, сражается на Никольском плацдарме. К концу 1943 года на его груди 2 ордена Красного Знамени. Он назначен на должность командира эскадрильи.

В 1944 году А. Карпов участвует в освобождении Крыма. Провел несколько штурмовок неприятельских позиций на Сапун-горе.

С осени сражался в Прибалтике — под Таллином, Клайпедой, Ригой. За штурмовку танков противника, когда было уничтожено 5 танков, был награжден орденом Александра Невского.

В эскадрилье Карпова воевал лейтенант Василий Караман. Александр Алексеевич считал, что победа над асом № 3 нацистской Германии Отто Киттелем именно на счету В. Карамана. К сожалению, этот отважный летчик погиб от прямого попадания зенитного снаряда в марте 1945 года.

Герой Советского Союза А.А. Карпов награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями

После войны А.А. Карпов служил в ВВС. Командовал полком, дивизией. В 1951 году окончил Военно-Воздушную академию. В 1975 году получил звание генералмайора авиации. Уволился в запас в 1981 году. Жил в Киеве.

Перу Героя Советского Союза А.А. Карпова принадлежит несколько книг: Выходим на цель. Киев, 1972; В небе Украины. Киев, 1980.

Герой Советского Союза гвардии майор Хохлачев В.Ф.

Взаимодействие штурмовиков с танками

Во время берлинской операции наша штурмовая дивизия взаимодействовала с танковым корпусом. С начала операции командир дивизии гвардии генерал-майор авиации Комаров находился на КП командира танкового корпуса, где находилась радиостанция. Кроме этого, от каждого полка было выделено по одному офицеру с радиостанцией в танковые полки. Эти радиостанции давали воздушную обстановку группам, проходившим для выполнения боевого задания, и наводили штурмовиков на цель. Связь с этими радиостанциями для каждой группы была обязательна.

Наш ГШАП базировался на аэродроме Пирибц совместно с иап, что облегчало взаимодействие. Личные встречи и боевая дружба ведущих групп и летного состава штурмовиков и истребителей, совместные разборы боевых вылетов — все это обеспечивало успех взаимодействия при выполнении боевых заданий. Особенно важно было то, что эскадрильи истребителей были закреплены за эскадрильями штурмовиков, а ведущий истребитель — за ведущим штурмовиком. Это обеспечивало лучшую слаботанность и взаимное понимание в бою.

В 20х числах апреля 1945 г. моей группе в количестве 6 Ил-2 под прикрытием 6 «Аэрокобр» (ведущий — гвардии старший лейтенант Филатов) была поставлена задача: подавить артиллерию и минометы противника в районе г. дв. Меглин (цель номер 22).

После получения задачи была уточнена линия боевого соприкосновения и проложен маршрут до цели и обратно, и договорились о порядке прикрытия от взлета и до посадки.

Было решено; первым взлет производят штурмовики, а затем истребители парами. Боевой порядок смешанной группы должен быть следующим: штурмовики в правом «пеленге», близком к фронту, истребители непосредственного прикрытия — пара справа и пара слева с превышением 200— 300 м ; ударная пара — с превышением 500— 600 м над группой непосредственного прикрытия.

Первый заход на цель — холостой с применением противозенитного маневра. Атака цели со второго захода из боевого порядка «круг». Сбор после атаки — «змейкой». Боевая зарядка — «АО25».

После этого я, как ведущий группы, дал указание о порядке выруливания, взлете, боевом порядке на маршруте и над целью, сборе после атаки, посадке и осмотрительности.

Начальник связи уточнил данные по радиосвязи: позывные, запрос пароля и пароль. При выруливании я связался по радио с ведущим группы истребителей, с аэродромной радиостанцией и проверил, как меня слышат летчики моей группы.

После команды на взлет (белая ракета с КП полка) взлет и сбор были произведены так, как было решено. Пристроившись, ведущий истребителей передал мне по радио «Готов к сопровождению». В воздухе на передачу работали я и ведущий истребителей, а остальные летчики работали только на прием.

Легли на маршрут. Не долетая 30 — 40 км до линии фронта, я стал вызывать радиостанцию командира дивизии. После установления связи я доложил генералу: «Иду выполнять задание, цель номер 22, прошу указаний». Генерал по радио поставил мне другую боевую задачу: подавить артиллерию и живую силу противника в деревне Кунерсдорф и восточнее ее, приостановившую продвижение наших танков.

В это время мы подлетали к району КП генерала. Запросив пароль, я развернул группу на 180°, чтобы Сделать круг над своей территорией для получения пароля, уточнения расположения цели на карте и выбора захода на цель. Получив все данные, я передал команду группе: «Идем выполнять задачу, поставленную генералом (генерала называл его позывным), первый заход холостой». Подлетая с северо-востока к цели, мы увидели свои танки, которые обозначили себя ракетами. Холостой заход произвели с северо-востока с высоты 950 м со снижением до 800 м. На холостом заходе нас обстреляли МЗА и ЗП с юго-западной окраины деревни Кунерсдорф. Обнаружив артиллерию и наличие живой силы противника в деревне Кунерсдорф, я перестроил группу в «круг» в процессе второго захода. Самолеты на «кругу» были на дистанции 500— 600 м.

Первые 2 захода были произведены на бомбометание. Высота ввода в планирование 800— 850 м, высота бросания бомб 300— 350 м, скорость ввода 270 км/час.

Последующие заходы были произведены для обстрела РС и огнем из пушек и пулеметов. Высота ввода в планирование 800600 м, дистанция открытия огня 500600 м, а прекращения — 350400 м.

Угол планирования для бомбометания и стрельбы 3035°. Заходы производились с разных направлений. На втором заходе 3-й ведомый огнем из пушек и пулеметов подавил МЗА противника при обстреле ею 2-го ведомого. ЗП вели слабый огонь. При третьем заходе я увидел продвижение наших танков к деревне Кунерсдорф. Я подал команду: «Смотреть лучше за своими войсками!» На четвертом заходе генерал предупредил группу о подходе двух ФВ-190. Ведущий группы истребителей подал команду ударной паре, которая находилась выше нас на 600-800 м:

«Усилить наблюдение и не допустить „Фоккеров“ к штурмовикам». ФВ-190 в бой не вступали, а находились западнее нас.

Произведя 6 заходов боевых и один холостой, я получил от генерала команду:

«Следовать на свою точку». Подал команду: «Кончай работу», полетом «змейкой» стал собирать группу.

Собрав группу, я взял курс на свой аэродром. В это время генерал передал мне по радио, что деревня Кунерсдорф занята нашими войсками и всей группе благодарность от себя и от командира танкового корпуса за отличное выполнение задания.

Контроль за результатами нашего штурмового удара был осуществлен наблюдением истребителей и подтвержден танкистами. В результате нашего удара была подавлена артиллерия, которая мешала продвижению наших танков, и танки без сопротивления овладели этим опорным пунктом.

Потерь мы не имели, за исключением нескольких пробоин МЗА в двух самолетах.

ХОХПАЧЕВ ВАСИЛИЙ ФЕДОРОВИЧ

В сражениях Великой Отечественной войны на Ил-2 (сначала одноместном, а с 30 октября 1942 года — двухместном) он совершил 214 боевых вылетов. Был удостоен присвоения звания дважды Героя, но получил Звезду лишь один раз — по Указу от 13 апреля 1944 года.

Получив боевое крещение в октябре 1941 года, Василий Федорович сражался под Сталинградом, на Курской дуге, освобождал Белоруссию, Польшу, последние боевые вылеты совершил над Берлином. В боях под Сталинградом был ранен. В дивизии был известен и как мастер прицельного снайперского удара, и как хороший, «от бога» тактик.

В боях прошел путь от рядового летчика сержанта до капитана — комэска, а потом и штурмана полка. Организовал в эскадрилье и в полку высочайшую степень взаимопонимания: в зависимости от обстановки, по приказу командира, самолеты занимали соответствующий порядок — для обеспечения точной массированной атаки, для более тесного взаимодействия с истребителями, для противодействия зенитным или воздушным средствам противника.

Не случайно, что и статья Хохлачева в настоящем сборнике посвящена взаимодействию штурмовиков с танками.

В.Ф. Хохлачев родился 13 марта 1918 года в селе Сосновка Саратовской губернии, в семье крестьянина-бедняка. Окончил два курса Саратовского автодорожного института и аэроклуб. Получил направление в Энгельсскую высшую школу летчиков, которую окончил в 1941 году.

Василий Федорович Хохлачев — Герой Советского Союза, кавалер двух орденов Ленина, пяти орденов Красного Знамени, орденов Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, иностранных орденов, медалей.

После войны. — в рядах ВВС. Освоил реактивную технику. В 1950 году окончил Военно-Воздушную академию. Командовал полком, дивизией. В 1957 году был выпущен Академией Генерального штаба. Генерал-лейтенант В.Ф. Хохлачев уволился в запас в 1971 году. В последние годы службы командовал авиацией военного округа.

Жил в поселке Монино Московской области, Умер 10 января 1983 года.

Герой Советского Союза гвардии капитан Балабин Ю. М.

Действия штурмовиков о горах

Кросненская операция 1 — го Украинского фронта явилась первым серьезным испытанием для войск при наступлении в условиях горнолесистой местности. В результате наступления с 8 по 15.09.44 г. части левого крыла фронта подошли вплотную к подножию хребта Буковица, где встретились с естественным препятствием. Горы с крутыми склонами,

высота которых в районе действия достигала 700 м, вынуждали наши войска продвигаться по долинам рек и ущельям.

Артиллерия противника прикрывала узкие проходы, наша средняя и тяжелая артиллерия, не простреливая цели, на некоторых участках вынужденно бездействовала.

Авиация в эту операцию явилась единственным средством, выполнявшим действие артиллерии, и в некоторых случаях имела решающее значение для продвижения наших войск.

Несмотря на приложенные усилия наших подвижных частей, линия боевого соприкосновения на участке горы Цергова (718 м) и д. Гамры оставалась без изменения с 15 по 18.09.44 г. Нужна была существенная поддержка авиации в районе д. Гамры, так как артиллерия на участке действовать не могла, ввиду того что цели располагались вплотную по южным скатам гор и ущельям.

18.09.44 г. я получил задачу: составом 12 Ил-2 штурмовать и бомбардировать артиллерию противника в районе пунктов рновка, Гамры.

Мне было приказано определить самому реальную обстановку в районе пунктов и соответственно действовать. Время на подготовку к полету было ограниченное. Я дал летному составу короткие указания: действовать одиночно с круга. Ввиду того, что выход на свою территорию после атаки цели с малых высот закрыт горами, будем работать перпендикулярно линии фронта в сторону противника, если восточный берег р. Веслок окажется достаточно пологим. В сторону своих войск работать будем при условии правильного опознания их. Чтобы не подвергать опасности свои войска, бомбить в радиусе 50 м от разрыва моих бомб или бомб моего заместителя, гв. лейтенанта Марыгина. Боевой порядок на маршруте: шестерка в «пеленге», вторая в кильватере первой на дистанции 100—200 м. Линию фронта проходить между горой Цергова и СухаГора.

После того как я получил с КП командира корпуса разрешение действовать и убедился по радио, что меня слышит весь состав группы, сменил курс и пошел к указанному району вдоль линии фронта по территории противника, чтобы обеспечить себе надежный просмотр цели. По условиям местности и сильного огня ЗА и МЗА решил, что заход возможен только в сторону своих войск. Предупредив по радио состав группы, чтобы все держали высоту на «кругу», по возможности ниже горы 631 м, замкнул «круг».

Группа приняла боевой порядок «круг» ниже горы на 200300 м, оставив выше себя батарею ЗА.

Заход на цель производился по седловине гор 608631 м, а уход — по глубокому ущелью р. Веслок шириной 23 км. Первый заход не дал результатов в отыскании существенной цели, за исключением 3 бронетранспортеров в деревне Гамры и 6 орудий МЗА на южной окраине Тарновка.

Ведущему истребителей прикрытия гв. лейтенанту Мельникову приказываю сбросить бомбы на батарею, затем четверкой Як-1 остаться на высоте, а парой непрерывно в течение всей работы атаковать МЗА. Мельников принял команду и немедленно приступил к исполнению. Благодаря этому в последующих заходах по группе не было сделано ни одного выстрела.

Во втором заходе обстановка стала ясной; в ущелье в самом узком месте р. Веслок — каменный мост, у моста на восточном берегу — 4 горящих наших танка типа Т34, к мосту проходит прямая лесная дорога. Правый берег реки скалистый, а на север от реки — густой лес 68 км. На западном берегу реки у подножия горы 631 м в 100150 м от моста два вкопанных по башню танка противника орудиями в сторону моста. Южнее, в 450500 м от моста ближе к д. Гамры, — батарея артиллерии на огневой позиции.

Оценив обстановку, я доложил по радио на КП и запросил разрешения работать вплотную к своим войскам с атакой в их сторону. Разрешение с КП дали. Заместителю передаю команду, чтобы тот шестеркой в замкнутом кругу 12 ИЛ-2 атаковал батарею, что севернее д. Гамры, а сам шестеркой атакую 2 танка у моста.

После трех заходов танки противника загорелись; в районе батареи большое

количество свежих воронок и прямое попадание в орудие; северная окраина д. Гамры горит. Наши танки в количестве 5 перешли через мост, и с обочин дороги из леса выходят еще до 10 единиц. Результат наблюдают с КП и приказывают продержаться еще 23 захода с целью поддержать наступающих. Подаю команду затяжелить винты и делаю авд ва захода, простреливая местность из установок воздушных стрелков, так как боекомплект группой был израсходован полностью.

После выполнения задания, когда группа отходила от цели, наши головные танки двумя группами двигались в направлении Гамры, Тарновка. Группа над целью продержалась 25 минут.

За действиями группы с КП наблюдали гв. генерал-лейтенант авиации Рязанов и Командующий фронтом Маршал Советского Союза Конев, от которого весь состав группы тут же по радио получил благодарность.

К исходу дня на КП полка была получена информация, что благодаря действиям группы наши танки, прорвав рубеж противника в этом направлении, продвинулись на участке Гамры, Тарновка, Крумск от 8 до 12 км.

При разборе операции, которая проходила совместно с танкистами соединения маршала танковых войск Рыбалко, генерал-лейтенант авиации Рязанов сказал: «Несмотря на все усилия, наши танки в течение 3 дней не смогли добиться успеха без поддержки авиации: они потеряли при этом у моста, что севернее Гамры 1 км, до 20 танков».

Что обеспечило эффективный удар штурмовиков по цели в данном вылете? Во-первых, беспредельная преданность Родине и ненависть к врагу летчиков группы, девизом которых было — лучше выполнить лозунг товарища Сталина: «Смерть немецким оккупантам!»

Во-вторых, большая предварительная тренировка каждого летчика в индивидуальном и групповом бомбометании на полигоне (эскадрилья сделала 15 полигонных групповых бомбометаний незадолго до этого удара, готовясь к действиям в горах).

В-третьих, радиосвязь с КП как главный фактор, помогающий разобраться в обстановке боя, вселить ведущему группы уверенность в правильном понимании ее.

В-четвертых, слетанность группы (эскадрильи), достигнутая в результате двух предшествующих операций — под Яссами и Львовом, — и, наконец, взаимопонимание экипажей группы и их мужество.

БАЛАБИН ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Генерал-майор авиации. Герой Советского Союза (1945).

Родился 28.8.1922 в Астрахани, в семье рабочего. Русский, член КПСС с 1944. Окончил неполную среднюю школу.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Саратовскую военно-авиационную школу в 1941 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942.

Штурман 144-го гвардейского штурмового авиаполка (9-я гшад, 1-и гшак, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт), гвардии капитан. К маю 1945 г. совершил 232 боевых вылета на разведку и штурмовку железнодорожных эшелонов, скопления войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27.6.45.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, в 1960 г. — Военную академию Генштаба. С 1974 г. генерал-майор авиации Балабин — в запасе. Живет в Волгограде.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны. 1 — и степени, орденам Красной Звезды медалями.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Чепелюк С. Г.

Действия штурмовики по окруженным войскам противника

21 июля 1944 г. примерно в середине дня командир полка поставил мне задачу: группой в составе 6 Ил-2 нанести штурмовой удар по остаткам окруженной группировки противника в районе севернее Вялы Камень.

Обстановка в районе цели была неясной: точное местонахождение и расположение немцев не установлено.

КП командира штурмового корпуса находился далеко впереди, так как наши войска уже подошли ко Львову.

Все это требовало от ведущего и от всех летчиков большого внимания при отыскании цели, чтобы не ударить по своим войскам.

Этому вопросу при подготовке к вылету я уделил особое внимание. Летчики хорошо знали район полета по предыдущим вылетам, но тем не менее каждому была выдана карта масштаба 1: 200 000 и изучены характерные ориентиры в районе цели.

Штурмовой удар я решил нанести звеньями, бомбометание по ведущему в звене. Самолеты были снаряжены осколочными бомбами «АО25», некоторые имели по 12 люка «ПТАБ».

Наши действия прикрывались четверкой Як-7, базировавшейся на одном с нами аэродроме.

Подавление ЗА противника было возложено на второе звено и истребителей прикрытия (в случае отсутствия воздушного противника).

Перед взлетом летчики настроили свои радиостанции по ведущему в 14.50 группа, собравшись в боевой порядок «левый пеленг звеньев; звенья в клину», под прикрытием четверки Як-7 легла на курс.

На маршруте облачность была 78 баллов, высота 800— 1500 м, горизонтальная видимость хорошая. Но в районе цели горизонтальная видимость резко ухудшилась из-за дыма от пожаров.

Над целью были отдельные облака, и группа, проходя в разрывы между ними, неожиданно появилась над позициями немцев. Теперь необходимо было отыскать места сосредоточения войск и огневых средств противника. Решив сделать холостой заход, я подал по радио команду: «Холостой заход!» и начал маневр.

Безотказная радиосвязь и хорошая слетанность летчиков дали возможность ведущему свободно маневрировать при отыскании цели.

При появлении штурмовиков немцы прекратили огонь артиллерии, но эта хитрость им не помогла. Заметив расположение позиций, я прошел дальше и с высоты 300— 400 м просмотрел весь заданный район, ЗА немцев молчала. Разворотом вправо группа вышла на свою территорию, решив повторить холостой заход на более ограниченном участке, там, где были намечены артпозиции немцев (рис. 1). Группа зашла на цель с правым кругом для ложной атаки и уточнения целей.

При втором заходе наши наземные войска дали несколько ракет в направлении немецких позиций.

С малой высоты детально просмотрели расположение немецких войск и орудий, замаскированных в кустах. Атака производилась в направлении, приблизительно 45° у линии позиций немецких войск с нашей стороны. Концентрация немецких войск в этом районе была наиболее сильной. Очевидно, здесь немцы хотели прорвать окружение, и целесообразнее было именно тут нанести удар.

Атака цели производилась по звеньям, бомбометание с планирования с высоты 300 м по ведущему звена, причем в один заход сбрасывалось не более одной-двух кассет.

Первое звено атаковало орудия, замаскированные в кустах, бомбы разорвались в

расположении батареи. Цель звеном была накрыта хорошо.

Второму звену я указал цель — минометные батареи. После атаки второго звена экипажа наблюдали сильный взрыв, очевидно, взорвался склад боеприпасов.

Следующий заход на бомбометание произвели по этим же целям. Для стрельбы были сделаны два захода. Перед атакой на стрельбу самолеты увеличили дистанции и интервалы взвзеньях. Выбор и обстрел цели производились каждым летчиком самостоятельно, не нарушался только общий строй звена. Один заход на стрельбу и сбрасывание бомб, оставшихся после первых заходов, были произведены по скоплению автомашин и живой силе вдоль дороги Бялы Камень — Ушно. Здесь летчиком второго звена были зажжены две автомашины.

Пробыв над целью 30 минут, группа сделала 6 заходов. По МЗА действовать штурмовикам не пришлось, так как пара истребителей прикрытия атаковала установки «Эрликон», открывшие было огонь по штурмовикам. Кроме того, истребители прикрытия, предупрежденные при последнем заходе, проштурмовали основную цель.

Группа в полном составе вернулась на свой аэродром.

В условиях неясной наземной обстановки группа после уточнения целей на местности нанесла успешный штурмовой удар, нанеся большой урон противнику.

ЧЕПЕЛЮК СЕРГЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ

Совершил в годы Великой Отечественной войны около 200 боевых вылетов, уничтожил на земле большое количество живой силы и техники, в 50 воздушных боях лично сбил 3 и в группе 3 самолета противника.

За 155 боевых вылетов на Ил-2, совершенных к июню 1944 года, удостоен звания Героя Советского Союза (Указ от 26 октября 1944 года).

С. Г. Чепелюк родился в городе Имане (ныне Дальнереченск) Приморского края. Окончил среднюю школу в городе Грозном. В 1942 году менее чем за год был выпущен младшим пилотом Оренбургской военной авиационной школой пилотов.

С декабря 1942 года сержант Чепелюк на фронте. Сначала были бои на Северной Кавказе, затем — Курская дуга, сражение за Днепр, бои над Правобережной Украиной, участие в Яско-Кишиневской операции, освобождение Румынии, Болгарии, Венгрии.

Известной стала его штурмовка войск противника, окруженных в районе Бялы Камень. О силах окруженного врага имелись явно недостаточные сведения, поэтому штурмовку Чепелюк предварил разведкой. Видимость в районе цели была плохой — мешал дым от пожаров. Воспользовавшись тем, что зенитная артиллерия противника в целях маскировки не открывала огонь по штурмовикам, Чепелюк с ведомыми сделал несколько проходов на малой высоте, позволивших ему определить основные цели. После шести штурмовых заходов, сделанных группой Чепелюка (22 самолета Ил-2 и 12 Як-9), сопротивление противника в значительной степени было подавлено, что позволило наземным войскам в тот же день покончить с окруженной группировкой.

После войны С.Г. Чепелюк продолжил службу в ВВС. Освоил реактивные боевые машины. В 1951 году окончил Военно-Воздушную академию, в 1954 г. — адъюнктуру при академии. Командовал полком, дивизией. В 1976 году окончил ВАК при Военной академии Генштаба. Генералмайор авиации Чепелюк занимал ответственные должности в Министерстве обороны СССР. Ушел в отставку в 1984 году. Жил и работа/л в Москве. Умер 19 июля 1985 года.

Герой Советского Союза С.Г. Чепелюк удостоен ордена Ленина, Октябрьской Революции, двух орденов Красного Знамени, двух — Отечественной войны 1-й степени, орденов Отечественной войны 2-й степени, Красна Звезды, Славы 3-й степени, медалей.

Дважды Герой Советского Союза гвардии капитан Брандыс А. Я.

Штурмовики над Кенигсбергом

В боях за Родину Советская Армия вела наступательные бои в логове немецкого юнкерства — в Восточной Пруссии.

Участники наступления на Кенигсберг имеют представление о том, какую мощную крепость, оснащенную первоклассной техникой, представляла собой эта столица Восточной Пруссии.

27.01.45 г. нашему полку была поставлена задача: бомбово-штурмовыми ударами содействовать наземным войскам в прорыве обороны противника и в овладении городом и крепостью Кенигсберг.

Первый боевой вылет был произведен тремя группами Ил-2 по 6 самолетов. Интервал по времени между группами был 10-12 минут. Третью группу вел я.

Перед операцией с летным составом тщательно была изучена оборона противника. Особое внимание обращалось на огневые позиции артиллерии и на расположение ЗА и МЗА, которые исчислялись здесь в тысячах орудий.

Исходя из такого наличия ЗА и МЗА, мы применяли, как нам казалось, правильный тактический прием. Подходили в правом «пеленге» в район цели на высоте 1000—1200 м, делали холостой заход для уточнения и распознавания цели, для связи с радиостанцией наведения; затем с левым разворотом по одному производили атаку цели бомбами с углом пикирования 30-40° до высоты 300—600 м и становились «в круг» для обработки цели пушечнопулеметным огнем.

Однако этот прием был правильным, до тех пор пока огневые позиции были вне города, но как только они стали внутри его зоны, мы понесли большие потери от ЗА и МЗА.

Это заставило нас изменить высоту действий. Последующие вылеты производились таким образом: подходили в район цели на высоте 600-800 м, бомбы сбрасывали с планирования под углом 20—30°, затем становились в «круг» и начинали обрабатывать цель с высоты 300 м и до высоты 50—100 м.

Действия оказались весьма эффективными, а сами штурмовики потерь не имели.

Причина заключалась в том, что зенитные батареи внутри крупного населенного пункта, который имеет большое количество многоэтажных зданий, башен и множество других высоких построек и сооружений, имеют ограниченный сектор обстрела.

На рисунке видно, что если штурмовики работают с больших высот, то вероятность поражения их ЗА и МЗА очень большая, так как сектор обстрела каждого орудия очень велик, т. е. им высокие здания не мешают вести прицельную стрельбу.

Но стоит штурмовикам уменьшить высоту действия, как эти здания и башни станут мешать вести стрельбу зенитной артиллерии. И только наличие малокалиберной артиллерии на крышах позволяет нести стрельбу по штурмовикам, в том случае если штурмовики непосредственно находятся над этой батареей.

БРАНДЫС АНАТОЛИЙ ЯКОВЛЕВИЧ

Летчик-штурмовик 75-го гвардейского штурмового авиационного полка 1-и гвардейской штурмовой авиационной дивизии.

Родился 12 августа 1923 года в городе Екатеринослав (ныне Днепропетровск), в семье рабочего. Украинец. Член ВКП(б) КПСС с 1944 года. Окончил среднюю школу.

В Красной Армии с июня 1941 года. Окончил Пермскую военную школу пилотов в 1943 году.

На фронте в годы Великой Отечественной войны с августа 1943 года. Боевое крещение получил на Южном фронте. Первый боевой вылет сделал в составе группы на штурмовку

колонны вражеских танков из дивизии «Мертвая голова». Воевал в небе Мелитополя, Крыма, Белоруссии, Литвы и Восточной Пруссии.

Заместитель командира эскадрильи 75-го гвардейского штурмового авиационного полка (1-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия, 8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Брандыс к концу августа 1944 года совершил 128 боевых вылетов на штурмовку аэродромов, железнодорожных узлов, скоплений боевой техники и живой силы противника. Лично уничтожил на земле 16 вражеских самолетов.

Стрелкомрадистом в экипаже А. Брандыса был киргиз А. Карымшаков, совершивший 22 7 боевых вылетов. Полный кавалер ордена Славы, награжденный шестью боевыми орденами, он сбил в воздушных боях 4 неприятельских самолета.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали Золотая Звезда Брандысу Анатолию Яковлевичу присвоено 23 февраля 1945 года.

Командир эскадрильи того же полка (та же дивизия, но в составе 1 — и воздушной армии, 3й Белорусский фронт) гвардии капитан Брандыс к 15 апрелю 1945 г. совершил еще 99 боевых вылетов, уничтожил на земле 8 самолетов врага.

29 июня 1945 года награжден второй медалью Золотая Звезда.

В 1950 г. окончил Военно-Воздушную академию, летал на реактивных боевых машинах. Хороший спортсмен, во время обучения в академии был капитаном сборной академии по футболу.

Служил командиром полка, начальником оперативного отдела дивизии. В 1959 году получил направление в Военную академию Генштаба. Был командиром дивизии. Преподавал в военно-учебных заведениях. Кандидат военных наук. Генерал-лейтенант авиации (1985). С 1986 года в отставке. Скончался 23 марта 1988 года, похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

Награжден орденом Ленина, орденом Октябрьской Революции, 4 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза Брандыса А.Я. установлен на огородине — в городе Днепропетровске.

Герой Советского Союза гвардии майор Кириллов А. С.

Действия штурмовиков по танкам противника

В сентябре 1944 г. после успешных наступательных боев войска генерала Батова заняли плацдарм на правом берегу р. Нарев, севернее Варшавы в районе Пултусск-Сероцк.

Немецкое командование ценою любых потерь стремилось сбросить наши войска, закрепившиеся на правом берегу р. Нарев, вводя в бой танковые соединения, артиллерию и другую технику. В сентябре немцы подтянули к линии обороны в районе Пултусск новые подкрепления танков.

Утром я получил приказ: «Отыскать подошедшие танки юго-западнее Пултусска».

Вылетел на Ил-2 в составе пары под прикрытием пары Як. Ведомым был мой заместитель (командир первого звена ст. лейтенант Симонов).

Район разведки прикрывался сильным огнем зенитной артиллерии, что затрудняло ведение разведки. К Пултусску подошел на высоте 1200 м, затем, маневрируя по горизонтали и вертикали, плавными разворотами начал снижаться до высоты 600 м.

Юго-западнее Пултусска 15— 20 км на западной опушке леса заметил до 1520 танков; из них часть — на обочинах дорог, часть — по окраине леса у дороги. С воздуха танки просматривались хорошо.

Закончив разведку, результаты передал открытым текстом на радиостанцию наведения,

где лично присутствовал генерал-майор Токарев — командир штурмового корпуса. От него по радио получил приказ прилететь группой в составе двух авиаэскадрилий и ударить по обнаруженным танкам.

Сразу же после посадки я пересел на подготовленный мне самолет, поднялся в воздух в составе двух групп по 8 самолетов. Подгруппу вел ст. лейтенант Симонов. Зарядка была 75 процентов «ПТАБ» и 10 процентов «А025». В подгруппе первое звено было загружено бомбами «ПТАБ», второе звено — «А025» с целью подавления зенитных средств противника.

При подходе к линии фронта связался с радиостанцией наведения. К цели подошел на высоте 1100 м, атаку производил с левого разворота с планирования по одному. С первого захода на цель ведомым приказал не бросать бомбы, а смотреть разрывы моих бомб. Сбросив одну кассету, тем самым обозначил цель. Уточнив цель, ведомые по одному с планирования атаковали танки, одновременно пушечно-пулеметным огнем подавляли огонь ЗА. После удачно сброшенных бомб возникли очаги пожаров. Сделали 4 захода. Уход и сбор производились на «змеяке» по звеньям в направлении на восток.

Потерь не было. В результате нанесенного удара было сожжено 8 танков и наблюдалось 3 пожара (не определено, что горело, предположительно — цистерны с горючим на прицепах).

Наши войска, продвинувшись вперед, также под Тигрдили эти результаты. Командующий армией, удерживающий плацдарм, объявил благодарность участникам штурмовки.

Нашим недостатком было не совсем правильное распределение в группе самолетов для подавления огня. Между атаками имелся большой разрыв, поэтому огонь с земли прекращался только тогда, когда на зенитки обрушивались истребители или штурмовики, в результате чего ведомые получили некоторые повреждения. Считаю необходимым в каждом звене выделять один-два самолета для подавления огня ЗА.

Большую помощь в подавлении оказала часть истребителей прикрытия.

ВЫВОД

Личная разведка ведущим и ведомым второй подгруппы, малый разрыв времени между разведкой и ударом обеспечили успех штурмовых действий.

КИРИЛЛОВ АЛЕКСАНДР СЕМЕНОВИЧ

Родился 30.05.1921 г. в селе Япрынцево ныне Переволоцкого района Оренбургской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1943 г. Жил в Оренбурге. Окончил среднюю школу № 6.

В Советской Армии с 1940 г. В 1942 г. окончил Чкаловскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942 г.

Командир эскадрильи 41-го штурмового авиаполка (198-я шад, 6-й шак, 16-я воздушная армия, 1-й Белорусский фронт), капитан.

К февралю 1945 г. совершил 96 боевых вылетов на бомбардировку и штурмовку железнодорожных эшелонов, артиллерийских позиций, скоплений войск и техники противника. Уничтожил 22 танка, 77 автомашин, 37 орудий, много живой силы, сбил в воздушном бою самолет противника, взорвал 2 склада с горючим.

Звание Героя Советского Союза присвоено 15.05.46.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, Летал на реактивных машинах. С 1976 г. полковник Кириллов — в запасе. Живет в Липецке.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, 2 орденами Красной Звезды, орденами «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Герой Советского Союза гвардии майор Корчагин Л. П.

Действия штурмовиков по контратакующим танкам

Группа 6 Ил-2 под моим командованием получила задание сопровождать наши войска в район, рас положенный в 25 км северо-западнее Кенигсберга Проработав группой задание, мы вылетели на сопро вождение нашей пехоты. Группа была слетана, состав ее не менялся в течение полутора месяцев.

При подлете к линии фронта станция наведения неожиданно перенацелила меня в другой район боевых действий для отражения контратакующих танков противника. Придя в новый район, я обнаружил до 50 танков противника, атакующих наши наступающие части.

Я принял решение — нанести удар по танкам противника с тыла, т.е. с территории противника с вы ходом после удара в свою сторону. Дав команду о перестроении в «круг», я распустил группу и сделал первый холостой заход для показа цели и замыкания круга. Одновременно, имея хорошую связь с аэродромом, я вызвал дополнительно другую группу Ил с зарядкой «ПТАБ». Сам с группой стал обрабатывать цель.

После шести заходов противник, оставив на поле боя до 6 танков и до роты пехоты, повернул обратно. Контратака танков противника была сорвана.

В этот же день вечером в часть была прислана телеграмма от наземного командования с объявлением благодарности моей группе.

Для эффективного отражения контратакующих танков противника необходимо, чтобы каждый летчик умел отличать свои танки от танков противника, знал их тактико-технические данные: скорость, вооружение, наиболее поражаемые места, умел быстро разыскать их и выбрать правильный заход на цель.

КОРЧАГИН ЛЕВ ПАВЛОВИЧ

Родился 20.09.1922 г. в Костроме в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 2 курса индустриального техникума и аэроклуб.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Балашовскую военно-авиационную школу пилотов в 1941 г. , был в ней пилотом-инструктором.

Участник Великой Отечественной войны с июля 1942 г.

Командир эскадрильи 566-го штурмового авиаполка (277-я шад, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт), капитан.

К осени 1944 г. совершил 111 боевых вылетов, уничтожил 22 танка, 84 автомашины, 35 железнодорожных вагонов, 3 паровоза, 7 самолетов на аэродромах, большое количество живой силы противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 19.04.1945г.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1978 г. полковник Корчагин — в запасе. Живет в городе Одинцово Московской области.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-и степени, орденами Отечественной войны 2-й степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Рыбаков А. Ф.

Действия штурмовой эскадрильи по контратакующим танкам противника

После июльского наступления 1944 г. и освобождения г. Львова наши войска вышли к р. Висла, форсировали ее и заняли плацдарм на западном берегу.

Немцы непрерывно контратаковали наши наземные войска. Их положение становилось тяжелым.

Для срыва контратак противника наше командование ответственную роль возложило на авиацию, особенно на штурмовую. Когда все контратаки были отбиты и противник был деморализован, пехотинцы говорили, что Сандомирский плацдарм удержали штурмовики.

Воздушная обстановка к этому времени сложилась в пользу нашей авиации: она имела численное Превосходство и фактически являлась хозяином неба.

Нашей эскадрилье в составе 8 самолетов Ил-2 была поставлена задача: сорвать контратаку танков Противника.

Обычно задачу группа получала с КП командира Корпуса за 25-30 мин. до вылета, а иногда и меньше. Потому от всего летного состава, и особенно от ведущего группы, требовалось хорошее знание района боевых действий и его особенностей, как в смысле ориентировки, так и в смысле отыскания цели. Так было и на этот раз.

Ведущим группы был гв. капитан Балабин, заместителем ведущего был я. Не доходя до линии фронта 34 км, командир корпуса со своего КП уточнил нам задачу и приказал: «Во что бы то ни стало сорвать контратаку танков противника».

Боевой порядок группы состоял из двух четверок на дистанции одна от другой 200—300 м и с принижением 50—100 м. Четверки в правом «пеленге» с интервалами между самолетами 40—50 м. Истребители сопровождения состояли из двух групп. Четыре самолета непосредственного прикрытия шли с превышением на 400—500 м, а два самолета составляли ударную группу и шли с превышением 800 м. Линию фронта перелетели на высоте 850 м. Подлетая к цели, мы увидели до 20 танков и бронетранспортеры, приготовившихся для контратаки наших войск. Заметив нашу группу, немцы повернули и хотели укрыться в лесу, но было уже поздно. Ведущий передал команду: «В круг», «за Родину», и мы, одновременно пикируя всей группой на танки, обстреляли их, сбросили по одной кассете «ПТАБ» и замкнули круг.

В первую очередь огонь всех экипажей был направлен на подавление огня МЗА, которая была установлена на бронетранспортерах. Несмотря на сильный огонь противника, уже на третьем заходе зенитные средства были подавлены. Атаку производили с высоты 800 м и до бреющего полета. Дистанция меж. ду самолетами в круге была 500—600 м.

Во время четвертого захода появились 2 ФВ-190, которые хотели на бреющем полете атаковать штурмовиков, но, видя сплоченную группу, не посмели подойти к нам.

Сделав 78 заходов и израсходовав все боеприпасы, по команде ведущего вышли из атаки. Сбор группы производился «змейкой».

Когда мы подлетали к линии фронта, командир корпуса, гв. генерал-лейтенант Рязанов передал по радио: «Молодцы, вижу, горят пять танков» — и тут же всей нашей группе объявили благодарность.

В результате штурмового удара нашей группой было уничтожено 5 танков и до 4 бронетранспортеров противника, подавлено и уничтожено до 2 батарей МЗА. Контратака противника была сорвана.

Я считаю, что наиболее эффективным и удобным боевым порядком штурмовиков при действии по контратакующим танкам противника является «круг». При действии с «кругом» все экипажи имеют свободу маневра, свободу выбора цели, имеют возможность индивидуально прицелиться, а также свободно подавлять зенитные средства. Последние все время находятся под обстрелом, поэтому они должны замолчать, чтобы не быть уничтоженными штурмовиками.

«Круг» также обеспечивает возможность активной самообороны от истребителей противника.

РЫБАКОВ АНАТОЛИЙ ФЕДОРОВИЧ

Генералмайор авиации, Герой Советского Союза (1945).

На время представления к званию Героя Советского Союза: командир звена 142-го гвардейского штурмового авиаполка (8-я гшад, 1-и гшак, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт), гвардии лейтенант.

Родился 19.12.1923 в деревне Раменье Вязниковского района Владимирской области в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1945 г. Окончил 9 классов.

В Советской Армии с июля 1941 г. Окончил Пермскую военно-авиационную школу пилотов в 1942 г.

На фронте с сентября 1943 г.

К январю 1945 г. совершил 107 боевых вылетов на штурмовку и бомбардировку живой силы и техники противника,

Звание Героя Советского Союза присвоено 10.4.45.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию.

С 1986 г. генерал-майор авиации Рыбаков — в запасе. Живет в Москве.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны. 1-й и 2-й степени, 2 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Герой Советского Союза гвардии капитан Кирток Н. Н.

Штурмовой удар по танкам противника

В августе 1944 г. наши войска после стремительного наступления вышли на рубеж р. Висла и с ходу, форсировав ее, заняли плацдарм южнее Сандомира.

Противник, ожесточенно сопротивляясь, пытался сбросить наши войска в р. Висла. Для осуществления своих замыслов командование немецкой армии ввело в действие крупные соединения танков, бронетранспортеров и артиллерии, которые поддерживались крупными силами авиации.

В большинстве это были самолеты ФВ-190, используемые в качестве штурмовиков группами от 4 до 18 самолетов под прикрытием Ме-109, наносивших удары по боевым порядкам наших войск.

Наш штурмовой полк в последнее время поддерживал действия наземных войск на Сандомирском плацдарме.

Наш полк получил задачу: нанести бомбардировочно-штурмовой удар по танкам противника, контратаковавшим наши части юго-западнее Коббеляны.

В полку было выделено несколько групп. Моя Группа в составе 9 Ил-2 действовала третьей и располагала временем на подготовку к вылету.

При подготовке летного состава к вылету мною были проработаны следующие вопросы:

1. Детальное изучение цели и ее ПВО.
2. Боевой порядок группы на маршруте,
3. Действия группы при встрече с истребителями противника.
4. Связь с наземными станциями КП командира корпуса и аэродрома, а также связь с истребителями прикрытия и связь в группе.
5. Действия в случае перенацеливания.
6. Действия группы над целью из боевого порядка «круг».

Для поражения танков и живой силы противника группа взяла смешанный вариант

бомб «ПТАБ», «АО25» и «ФАБ50».

С истребителями сопровождения мы базировались на одном аэродроме и имели большой опыт совместных действий.

В 14.35 группа взлетела и, собравшись в общий боевой порядок, легла на курс.

Группу прикрывали 4 истребителя Як-1, которые шли сзади с превышением над группой.

Не доходя до линии фронта 20— 25 км, я вызвал КП командира корпуса и доложил задачу. С КП получил подтверждение выполнять задачу и информацию об обстановке над полем боя.

Цель, которую мне было необходимо поразить, находилась в 3 км от линии фронта, где велись ожесточенные бои, поэтому над линией фронта стоял сплошной дым, затрудняющий ориентировку и отыскание цели.

К линии фронта подошли на высоте 1200 м и пересекли ее с потерей высоты, с правым поворотом 10-15°, маневрируя высотой, скоростью и курсом.

При переходе линии фронта моя группа была встречена зенитным огнем из района Коббеляны. Группа по моей команде открыла огонь РС и короткими очередями из пушек и пулеметов деморализовала противника.

Танки противника в боевых порядках двигались к переднему краю, южнее Коббеляны. Пункт Коббеляны горел.

Довернув влево, группа встала в «круг». Как только покинули круг, я подал команду: «Атаковать танки!» каждый летчик, самостоятельно выбирая себе цель — танк, разворотом под 90° с высоты 800 м вводил самолет в планирование и пулеметно-пушечным огнем и бомбами поражал цель. Бомбометание производилось на выводе из пикирования с высоты 250— 300 м.

Дистанция между самолетами на «круге» была 400 м — на дистанцию прицельного огня.

Истребители прикрытия находились выше нас на 200— 300 м. Зенитный огонь противника стал ослабевать и к концу выполнения задания был подавлен экипажами нашей группы.

Специально выделенных экипажей для подавления ЗА противника у нас не было. Летчик, обнаруживший зенитную точку, обстреливал ее пулеметно-пушечным огнем.

От цели ушли к линии фронта на свою территорию разворотом на 90° вправо с последующим снижением на бреющий полет.

В результате бомбардировочно-штурмового удара по фотоснимкам, подтвержденным показаниями наземных войск, было уничтожено 4 танка противника.

КИРТОК НИКОЛАЙ НАУМОВИЧ

Родился 6.12.1920 г. в селе Мариновка ныне Доманевского района Николаевской области, в семье крестьянина. Украинец. Член КПСС с 1943 г. С детства жил в Одессе. Окончил 9 классов. Работал слесарем на заводе имени Октябрьской Революции.

В Советской Армии с 1939 г. В 1943 г. окончил Тамбовскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1943 г. Воевал на Ил-2.

Командир эскадрильи 143го гвардейского штурмового авиаполка (8-я гшад, 2-я воздушная армия, 1-и Украинский фронт), гвардии старший лейтенант.

Совершил 199 боевых вылетов на штурмовку скоплений военной техники и живой силы противника, в групповых воздушных боях уничтожил 5 вражеских самолетов, в том числе 1 ФВ-190 сбил лично.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27.06.45.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Освоил реактивные боевые самолеты.

С 1976 г. полковник Кирток — в запасе. Живет Москве.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Герой Советского Союза гвардии капитан Карушин А. Ф.

Штурмовики на разведке танков

14 декабря 1943 г. командир штурмовой авиации приказал в 7.30 утра произвести разведку живой силы противника.

Командир полка поручил произвести этот полет мне. Ведомый был командир звена гв. лейтенант В. Юрьев.

Обстановка на фронте: войска 1го Украинского фронта, форсировав Днепр и овладев г. Киев, передовыми частями вышли на рубеж Житомир. Но так как в осеннюю распутицу тылы отставали от передовых частей, то наши передовые части отошли и закрепились на участке Корнов-Родомышль. Противник готовился к решительному наступлению своими танковыми частями с целью овладеть Киевом и отбросить наши части за Днепр.

Погода не благоприятствовала широкому применению авиации с нашей стороны, ибо облачность доходила до высоты 300 м, иногда сплошные туманы закрывали местность.

Наша авиация в основном работала небольшими группами по сосредоточению танков и живой силы противника вблизи линии фронта.

Бомбардировочная авиация противника также не проявляла активных действий, но зато его истребители с утра и до вечера «висели» над своими войсками с целью их прикрытия.

Времени для приготовления к боевому вылету было немного. Я приказал своему технику по авиавооружению заправить бомболюки самолетов «ПТАБ».

Изучив маршрут и договорившись с ведомым о действиях в воздухе, я связался по телефону с командиром пары Як-1, которые должны были сопровождать нас в полете.

Взлетев парой и установив связь по радио, мы направились к линии фронта. Над своей территорией держали высоту 200— 250 м, но, подлетая к линии фронта, перешли на бреющий полет. Перелет линии фронта произвели над лесным массивом, который тянулся с территории противника на нашу. Истребители прикрытия шли на одной высоте с нами, но на увеличенных дистанциях и интервалах.

При перелете линии фронта приблизительно в 45 км от нее я заметил в овраге около 10-15 танков и бронетранспортеров, о чем тотчас же сообщил открытым текстом по радио на свой аэродром.

Через 56 минут полета над территорией противника мой стрелок старшина Пчелин по СПУ доложил, что наши истребители завязали воздушный бой с Ме-109 и ФВ-190. Я дал команду своему ведомому уменьшить интервал до 50 м и, не меняя профиля полета, продолжал полет с удвоенным вниманием и осмотрительностью.

Над южной окраиной одного населенного пункта нас встретили сильным огнем из МЗА и крупнокалиберных пулеметов.

Я обратил внимание, что стреляют из самого пункта и из лесочка, расположенного южнее. В лесочке, который находился в 12 км от шоссе Житомир — Киев, я заметил скопление до 20-30 автомашин и танков. Не хотелось упускать такую цель, но заход и атаку делать было поздно — цель пролетали. Я сообщил ведомому и своему стрелку о том, что наблюдал. Мы прошли, как будто не замечая скопления техники противника.

На расстоянии 10 км я развернулся и, взяв курс по южной стороне шоссе, на бреющем полете пошел на цель.

Маневр приблизительно выглядел так: с бреющего полета с выскакиванием перед целью на высоту 100— 150 м мы с одного захода сбросили с двух самолетов всю бомбовую

зарядку, обстреляли противника огнем РС и пушек. Стрелки наблюдали огромные взрывы. Оказывается, как мы узнали впоследствии, это был большой заправочный пункт немцев. Немцы встретили и проводили нас интенсивным зенитным огнем; самолеты имели повреждения. Нужно было быстро уходить на свою территорию.

Я взял курс до ближайшей точки линии фронта, запросил ведущего пары истребителей прикрытия. Истребители не отвечали. Минут через 6-8 подлетели к линии фронта. Я заметил впереди 4 самолета ФВ-190, которые атаковали траншеи на нашей территории. Миновать истребителей было невозможно, так как они нас заметили. Облака были высоко, около 300 м над нами. Я предупредил ведомого и стрелка. лейтенант Юрьев уменьшил интервал и дистанцию. Уже на своей территории мы подверглись первой атаке пары ФВ-190, за ней последовала вторая атака следующей пары ФВ-190. Я приказал ведомому принять боевой порядок «ножницы» на высоте 20—30 м, а сам, в надежде на отсечение, взял курс на Юровку, где небольшой мост Житомирского шоссе прикрывался нашей зенитной артиллерией.

ФВ-190 произвели 11 атак попарно. Нашим стрелкам удалось сбить одного ФВ-190, не дав ему прицельным огнем атаковать наши самолеты. Этому во многом помог боевой порядок, выбранный нами, и хорошая техника пилотирования на малой высоте моего ведомого на Ил-2.

Истребителям противника удалось отбить две лопасти винта самолета лейтенанта Юрьева, который и произвел вынужденную посадку в районе Юровки, на нашей территории. Экипаж остался невредим и к вечеру прибыл на свой аэродром. Мой самолет также нуждался в серьезном ремонте.

В итоге нашего вылета мы, несмотря на сильное противодействие со стороны истребителей противника, выполнили поставленную перед нами боевую задачу — доставили важные сведения о скоплении техники противника, уничтожили сами несколько танков на заправочном пункте и наши стрелки сбили один ФВ-190.

Истребители прикрытия, которые были связаны боем с Ме-109 и ФВ-190 при перелете линии фронта, также сбили один из самолетов противника и благополучно произвели посадку на своем аэродроме.

КАРУШИН АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ

Родился 7.08.1923 г. в Петропавловске Казахской ССР, в семье военнослужащего. С 1929 г. жил в Свердловске, где окончил среднюю школу № 67 и аэроклуб.

В Советской Армии с 1941 г. Окончил Троицкую военно-авиационную школу пилотов в 1941 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с марта 1943 г.

Командир эскадрильи 167-го гвардейского штурмового авиационного полка (10-я гшад, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт), гвардии лейтенант.

К августу 1944 г. совершил 104 боевых вылета на штурмовку и бомбардировку живой силы и боевой техники противника. Был представлен к званию Героя Советского Союза.

За время Великой Отечественной войны совершил 126 боевых вылетов. Уничтожил на земле 27 танков, 112 автомобилей, 73 орудия, 2 локомотива, 19 вагонов, 3 самолета противника на аэродромах, 2 сбил в групповых воздушных боях. Звание Героя Советского Союза гвардии лейтенанту Карушину присвоено 26 октября 1944 года.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил командный факультет Военно-Воздушной академии. Летал на реактивных боевых машинах. Командовал полком, дивизией. С 1981 г. генерал-майор авиации Карушин — в запасе. Живет в Москве.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями, иностранным орденом.

Герой Советского Союза гвардии капитан Овчинников А. П.

Действие штурмовиков по штабу противника

Действие происходило в период прорыва нашими войсками (1-й Украинский фронт) оборонительной линии противника на Сандомирском плацдарме в направлении Сташув — Енджеюв, Сташув — Ксльце.

Наземные войска после длительной артподготовки, почти без участия авиации (была низкая облачность) утром 12.01.45 г. перешли в решительное наступление, взламывая оборонительные рубежи противника на основных направлениях, и продвинулись на 10— 15 км.

13 января благодаря незначительному улучшению погоды активная помощь наземным войскам со стороны штурмовой авиации увеличилась. Выполняли разнообразные задачи: уничтожали и подавляли огневые точки, живую силу в окопах и траншеях, отрезали пути подвоза действиями по железнодорожным станциям и шоссейным дорогам, вели непрерывную разведку вглубь до 150 км

Мне, как командиру эскадрильи, выпала задача: сжечь четверкой штурмовиков штаб немецкой армии, находившейся в деревне Бжеги (северо-восточнее г. Енджеюв 20 км).

Задача была получена вечером 13.1. Ночью на каждую машину были подвешены по 2 «УХАБ250», заряженные гранулированным фосфором. Утром 14.1 летный состав уточнил линию фронта, осмотрел машины, приготовился к вылету.

Так как сложность задачи состояла в том, что весь маршрут полета над территорией противника (примерно 60 км) надо было пройти без прикрытия истребителей и на бреющем полете, то для выполнения ной задачи были подобраны летчики с большим боевым опытом.

Маршрут полета: Сташув — Бжеги.

План полета и удара: взлет происходит попарно. Над своей территорией набираем высоту 800 м для точного выхода на контрольный пункт. Четверка идет в правом «пеленге». С переходом линии фронта приижаемся до бреющего полета, не превышающего 15— 20 м. Вторая пара становится в кильватер первой на расстоянии 100 м для удобства маневра и подавления огневых точек противника. При заходе на цель открываем огонь из пушек и пулеметов по живой силе, автомашинам, домам для создания паники и деморализации зенитной обороны. Вскрываем приборы поочередно каждый, начиная с ведущего, через 3 секунды. Заместитель в паре поражает левый фасад, идущий — правый. Воздушные стрелки наблюдают за воздухом в течение всего полета и за результатами удара.

Весь полет произошел так, как было намечено планом, за исключением некоторых подробностей. Исходя до цели, с бреющего полета попарно атаковали бронепоезд, шедший на Енджеюв. Затем, замкнув в воздухе пару Ме-109, патрулировавших над целью на высоте 900 м, я передал по радио выдому: «В воздухе истребители противника. Будьте готовы к отражению атаки!» Но благодаря защитному цвету наших самолетов группа незамеченной подошла к цели, а патрулировавшие истребители к этому моменту плавно развернулись и с набором высоты пошли в направлении на Енджеюв.

Свобода действий нам была обеспечена. Я подал команду: «Приготовиться к атаке» — и снопы огня пушек и пулеметов начали обливаться дома, автомашины, людей, бегущих от них.

Прижавшись ниже к земле, я вскрыл первый, а затем второй приборы, и почти по крышам правого фасада мы пронеслись парой с раскрытыми приборами. Я заметил, что в деревне между домами и на улице стоит до 20 автомашин и 10 повозок. Люди в ужасе разбегались, прятались за дома, падали на землю. При левом развороте я увидел, как занялись сплошным пожаром дома правого фасада и две огненные струи легли на соломенные крыши левого фасада. Это мой заместитель, старший лейтенант Серебряков, в

паре с ведомым заканчивали решение поставленной задачи.

Отходим. Густой серый дым закрыл всю деревню громадной шапкой стал медленно подниматься вверх. Видны прорывающиеся языки красного пламени.

Благополучно возвращаемся домой.

После взятия наземными войсками этого района на место действия ездил наш представитель. Он сообщил, что нашел на месте деревни голые трубы печей вместо домов да остовы сгоревших машин.

Боевое задание было выполнено.

ОВЧИННИКОВ АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ

Родился 30.10.1922 г. в деревне Гумнишево ныне Ярославского района Ярославской области, в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 2 курса Московского железнодорожного техникума.

В Советской Армии с 1940 г. В 1941 г. окончил Балашовскую военноавиационную школу пилотов.

В действующей армии с декабря 1942 г.

Штурман 143го гвардейского штурмового авиационного полка (8-я гшад, 1-й гшак, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт), гвардии старший лейтенант.

К маю 1945 г. совершил 144 боевых вылета для нанесения штурмовых ударов по железнодорожным станциям, аэродромам, узлам сопротивления, живой силе и технике противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27.06.45.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1952 г. майор Овчинников — в запасе. Живет в Москве.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденами Отечественной войны 2й степени, Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Стробыкин-Юхвит Н. Н.

Содействие штурмовиков войскам при форсировании реки

Войска 2-го Украинского фронта, продолжая свое стремительное наступление от р. Грон, в первых числах апреля 1945 г. вышли на восточный берег р. Морава.

Частям 7-й гвардейской армии было приказано форсировать р. Морава, развивая наступление на Иску.

Отсутствие достаточного количества артиллерии, которая в условиях весенней распутицы отстала от пехоты, не остановило наступления.

Задача подавления огневых средств противника была возложена на штурмовой корпус. Наша авиация прочно удерживала господство в воздухе на всем участке фронта.

Наш полк получил задачу: с "Ч" до "Ч" плюс 1 час 0 минут эшелонированными действиями мелких Групп подавить огневые средства противника в районе Дюрнкрут, противодействовавшие переправе наших войск через р. Морава.

В полку было подготовлено 4 группы по 8 Ил-2. Каждая группа прикрывалась 6 истребителями Ла-7, базировавшимися на одном с нами аэродроме, с которыми мы взаимодействовали последнее время.

Накануне, после уяснения приказа командира, я поставил задачу перед эскадрильей. Указал экипажи, которые будут участвовать в вылете, и их место в строю.

Летный состав эскадрильи был опытный, много летал в составе моей группы, поэтому основное внимание при подготовке уделил лишь действиям над целью. Бомбы и боеприпасы необходимо было распределить на 7-8 заходов и продержаться над целью 25 минут. В качестве бомбовой нагрузки взяли по 4 люка «АО25».

Я решил первый заход использовать для отыскания целей.

На следующий день в 8 утра нам сообщили время удара. Моя группа должна была находиться над целью в 11.23.

В 10.55 взлетели штурмовики, за ними истребители, построились над аэродромом в общий боевой порядок и легли на курс. Я установил связь с аэродромом, внутри группы и с ведущим истребителей.

Не долетая 2025 км до линии фронта, я вошел в связь с КП, с которого подтвердили задачу и приказали отыскать батареи полевой артиллерии и тяжелых минометов, ведущих огонь по переправе. Одновременно меня информировали о действиях первой группы.

Дюрнкрут горел. Его продолжала штурмовать первая группа. По всей вероятности, батареи были расположены западнее Дюрнкрута, в районе возвышенности.

Линию фронта пересекли на высоте 900 м на повышенной скорости с незначительной потерей высоты. Пройдя севернее Дюрнкрута и возвышенности, я энергичным разворотом с одновременным переводом в планирование с высоты 750 м отвалил от группы (группой был отработан этот маневр), и каждый экипаж, заняв свое место, пошел на замыкание круга. Я развернулся на 120-130° с таким расчетом, чтобы пересечь площадь предполагаемого расположения батарей.

При переходе в планирование противник открыл огонь из МЗА и крупнокалиберных пулеметов, всего из двух батарей. Я передал по радио: «Замыкающей паре подавить зенитные средства».

С высоты 200 м, выходя из планирования, я увидел на обратном склоне высоты артиллерию, расположенную по фронту, по радио навел на нее свою группу и одновременно обстрелял одну из батарей. Полностью вышел с планирования на высоте 75 — 100 м и на этой высоте с разворотом дошел до западной окраины населенного пункта, где обнаружил батарею минометов. Дальше пошел с набором, замыкая «круг».

Теперь мне была видна вся группа. Экипажи с планирования бомбили и обстреливали артбатареи и зенитные точки противника, прицеливаясь по каждому отдельному орудию.

После второго захода прекратилось всякое противодействие ЗА, участок расположения батарей покрылся разрывами. На третьем заходе я сбросил бомбы из одного люка по минометной батарее и передал по радио: «Замыкающему бомбить по этой же цели, а остальным самолетам — по артбатареям!»

Ведущий истребителей сообщил об отсутствии истребителей противника в воздухе и спрашивал разрешения действовать по наземным целям. Я разрешил 4 самолетам действовать по земле, оставив пару для барражирования под нами (выше нас ходили Як-3, прикрывая поле боя).

После 6-го захода я услышал по радио, как с КП наводили следующую группу на цель, по которой действовали мы.

Сделав 7-й заход, я увидел, как новый ведущий распускает свою группу на «круг». Передав команду о выходе из боя, я начал сбор группы на «змейке». Пролетая над рекой, мы видели, как наши войска ведут переправу через р. Морава. Я по радио передал на КП о результатах работы. Мне ответили под позывным командующего 7-й гвардейской армии: "Работу наблюдал сам, всему летному составу объявляю благодарность, а вас награждаю орденом «Александр Невский».

Группа в полном составе вернулась на аэродром. В результате действий нашей группы артминометные батареи противника были подавлены, и наши войска получили возможность вести переправу через р. Морава.

Мы распределили бомбы и боеприпасы на 7 заходов, что позволило, действуя из боевого порядка «ккруг», непрерывно держать противника под огнем в течение 25 минут.

Успеху наших действий способствовало то обстоятельство, что истребители противника не смогли оказать противодействие с воздуха, а противовоздушная оборона артвоинетных позиций была быстро нами подавлена.

СТРОБЫКИН-ЮХВИТ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 28.04.1921 г. в городе Уржум ныне Кировской области, в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 9 классов школы № 10 в городе Киров, аэроклуб.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Херсонскую военно-авиационную школу пилотов в 1941 г.

На фронте с августа 1943 г.

Командир звена 190-го гвардейского штурмового авиаполка (12-я гшад, 3-й гшак, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт), гвардии старший лейтенант.

К январю 1945 г. совершил 108 боевых вылетов на штурмовку вражеских укреплений, скоплений войск противника. Всего выполнил 129 боевых вылетов на Ил-2.

Звание Героя Советского Союза присвоено 05.05.46.

В 1945 г. окончил Высшие КУОС, в 1951 г. — Военно-Воздушную академию. С 1963 г. полковник Стробыкин-Юхвит — в запасе. Живет в городе Херсон. Работал управляющим областной конторой по прокату кинофильмов.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии майор Степанов М. И.

Штурмовые удары по аэродромам Харьковского аэроузла

За время Отечественной войны мне неоднократно приходилось участвовать в налетах на аэродромы противника. Штурмовка аэродромов по праву считается одной из сложнейших задач штурмовой авиации. Большинство аэродромов противника находится на значительном удалении от линии фронта, поэтому штурмовикам приходится преодолевать всю тактическую полосу обороны противника, сильно насыщенную средствами ЗА и ВНОС. Аэродромы, как правило, сильно прикрыты огнем ЗА и истребительной авиацией, особенно если они объединены в аэроузел или находятся около крупного населенного пункта или узла коммуникаций. Все это, несомненно, усложняет выполнение штурмового удара, ставит группу штурмовиков под угрозу встречи и с истребителями противника, и с подготовившейся зенитной артиллерией. Необходимо прибегать к различным уловкам, чтобы обмануть противника, сделать удар внезапным и успешным.

Вспоминаются налеты на аэродромы Харьков-Алешки и Харьков-Сокольники, характерные своими методами и результатами.

От одного налета до другого прошло 3 месяца, и обстановка на фронте была совершенно различной в обоих случаях,

Первый налет был совершен 6 мая 1943 г. на аэродром Харьков-Алешки. Это происходило в период, когда немцы лихорадочно готовились к реваншу за Сталинград и сосредоточивали огромные средства и силы в районе Белгородско-Курской дуги.

Нашей разведкой было отмечено большое скопление авиации на аэродромах Харьковского аэроузла.

Наш полк, базировавшийся на аэродроме Солонец-Поляна (Новый Оскол), получил задачу: уничтожить материальную часть, технику и живую силу на аэродроме Харьков-Алешки. Аэродромный узел Харьков был сильно прикрыт ЗА, над аэродромами постоянно патрулировали истребители Ме-109 и ФВ-190.

Противник частью своей авиации периодически воздействовал на наши войска и коммуникации, вследствие чего большая часть его авиации постоянно находилась в воздухе. Кроме того, противник прикрывал свои сосредоточения на фронте. Необходимо было нанести удар, с таким расчетом чтобы застать авиацию противника на аэродроме и избежать встречи с истребителями.

При полете к цели нужно было считаться с сильным насыщением тактической зоны войсками противника и, следовательно, средствами противовоздушной обороны, а также с сильной ПВО г. Харьков.

Все это создавало известные трудности.

Командир полка решил; вылет группы произвести с рассветом, так чтобы удар нанести в момент, когда еще на аэродроме противника не началась работа, застать авиацию на земле, тем самым обеспечить наибольшее ее поражение и избежать встречи с истребителями.

Мне было приказано вести группу в 12 самолетов Ил-2 под прикрытием 12 Як-1. Понимая сложность поставленной задачи, мы накануне провели тщательную подготовку к заданию. Нужно было учесть известную трудность при взлете, сборе группы и при ориентировке по маршруту почти в темноте.

Вечером, накануне дня вылета, была проведена обстоятельная подготовка к полету путем тщательного проигрыша полета как со штурмовиками, так и с истребителями прикрытия, которые базировались на одном с нами аэродроме. Каждый летчик ознакомился с кроками аэродрома, каждому звену была дана своя цель. Было выделено звено для подавления батарей ЗА мелкими бомбами и пулеметно-пушечным огнем.

С задачей взлета в темноте справились успешно благодаря подбору более сильных летчиков и командиров звеньев, путем использования прожекторов и костров на аэродроме и аэронавигационных огней у ведущих звеньев в воздухе.

Группа в боевом порядке двух шестерок в «колонне», шестерки из звеньев в «клину» до линии фронта шла с набором высоты до 1500 м. Указанный боевой порядок был выбран для лучшей самообороны при взаимодействии задних огневых точек и с целью достижения большей плотности бомбового удара.

Истребители шли сзади и по флангам почти на одной высоте во избежание потери штурмовиков на темном фоне земли.

После перелета линии фронта группа начала полет со снижением, чем обеспечивались увеличения скорости полета, меньшее время нахождения над территорией противника и противозенитный маневр. Зенитная артиллерия противника неоднократно обстреливала группу на маршруте к цели, но безуспешно — все разрывы ложились сзади.

К аэродрому группа подошла на высоте 800— 900 м. С этой высоты была произведена атака с углом планирования до 30° до высоты 200— 300 м, бомбами, «РС» и пулеметно-пушечным огнем.

Каждое звено штурмовало выделенную для него цель. Уход от цели после атаки был произведен правым разворотом с дальнейшим снижением до бреющего полета на лесной массив, восточнее аэродрома. Над целью группа была обстреляна сильным огнем ЗА. Но, благодаря тому что группа обеспечила себе маневр скоростью, пологим пикированием, индивидуальным маневрированием экипажей и уходом с правым разворотом, потерь от ЗА не было. Группу при отходе от цели пытались атаковать 8 Ме-109, но истребители прикрытия завязали бой с 6 Ме-109, а воздушные стрелки отбили атаку двух, сбив одного из них. Потерь от ИА не было.

В момент атаки на аэродроме наблюдались 1015 Ю-88, до 25 Ме-109 и 10 самолетов неустановленного типа.

В результате штурмовки было уничтожено 2 Ю-88, 9 Ме-109, пожар которых наблюдали воздушные стрелки и прикрывающие истребители.

Разрывы мелких бомб наблюдались также в районе стоянки 15 самолетов в северной части аэродрома. Звено, выделенное для подавления ЗА, успешно выполнило свою задачу, подавив огонь двух батарей.

Группа применяла бомбы «ФАБ100», «ФАБ50», «М9», «АО25», мелкие осколочные, "ПТАБ2, огонь пушек и пулеметов и «РС».

Дальнейший полет над территорией противника производился «волнами» (на высоте 150 м), для того чтобы обеспечить себе маневр и одновременно иметь возможность вести огонь по огневым точкам, которые пытались стрелять на всем маршруте до самой линии фронта, но успешно подавлялись огнем переднего оружия Илов.

Этот налет показал, что правильная оценка обстановки, особенно выбор времени удара, метода атаки, тщательная подготовка к полету, выбор маршрута и профиля полета, уверенные действия экипажей обеспечивают успех выполнения задания.

Нужно подчеркнуть, что в последующих действиях не было шаблона. Спустя 3 месяца мне пришлось снова участвовать в налетах на этот узел, но были внесены соответствующие коррективы в связи с изменившейся обстановкой.

Удар по аэродрому Харьков-Сокольники был нанесен 10 августа 1943 г.

Обстановка была совершенно иной, чем 3 месяца назад. Противник, потерпев поражение на Белгородско-Курской дуге, откатывался к Харькову, сильно сопротивляясь. Обстановка как на земле, так и в воздухе была очень напряженной. Немцы постоянно бросали в бой новые части. Так обстояло дело и с авиацией. Задача на штурмовку аэродрома была получена поздно вечером. Но опыт, приобретенный во время напряженных боев, позволял в короткий срок достаточно хорошо подготовиться к вылету.

Удар должна была произвести группа в 18 самолетов Ил-2 под прикрытием 12 истребителей Як-1. Взлет был произведен с рассветом. Группа, собравшись над аэродромом, в боевом порядке трех шестерок из «клина» звеньев, с набором высоты легла на курс к аэродрому истребителей, который находился в 40 км от аэродрома штурмовиков. Несмотря на то что на аэродроме истребителей находился офицер связи, связанный телефоном с аэродромным штурмовиком, встреча с истребителями была произведена с большим трудом из-за плохой видимости и только при помощи радио, пользование которым до цели не рекомендовалось (для лучшей скрытности полета).

Полет протекал напряженно. Когда мы перелетели линию фронта, впереди на высоте 1100—1200 м вопреки прогнозу появилась облачность, которую, однако, удачно использовала группа. Фронт облаков проходил к западу от железной дороги Харьков — Белгород. Штурмовики, набрав высоту 1400-1500 м, пошли над границей облачности. Вся территория на восток от дороги и шоссе хорошо просматривалась, что обеспечивало надежную ориентировку.

Маршрут полета был выбран с тем расчетом, чтобы к аэродрому Сокольники подойти с северо-запада, с тыла, минуя аэродром Алешки, лежавший на пути, и произвести атаку с уходом левым разворотом.

При выборе захода были учтены ошибки предыдущих вылетов. С целью большей скрытности подход к аэродрому решено было произвести не с востока, как раньше, когда самолеты были ясно видны на фоне светлого неба и заранее встречены огнем ЗА, а с запада, по темной стороне горизонта, что вполне себя оправдало. Противник при подходе группы к аэродрому не мог вести по ней прицельного огня, из-за того что поздно обнаружил ее. Велся лишь заградительный огонь, как бы завесами, но он легко обходился группой путем небольших изменений курса.

Штурмовики буквально свалились на противника, как снег на голову. Город Харьков был виден прекрасно, и это помогло нам отыскать аэродром. Удар был произведен шестерками с крутого планирования с углом до 40°. На аэродроме, видимо, уже началась работа, потому что многие самолеты рулили и стояли на старте, помимо того что большое количество было сосредоточено на стоянках, особенно у ангаров с западной стороны аэродрома. Штурмовики нанесли ряд последовательных ударов шестерками, используя всю мощь вооружения самолетов Ил-2.

Противник, уже не раз проученный, на этот раз был начеку. В воздухе было много истребителей и, кроме того (по наблюдениям прикрывающих истребителей), поднялись

самолеты с соседних аэродромов.

Но внезапность удара помешала им использовать свое преимущество. Группа была атакована только при выходе из атаки. Плотный строй и организованный огонь воздушных стрелков помешали противнику нанести серьезный ущерб. Был поврежден только один самолет, да и то лишь потому, что летчик откололся от группы в момент атаки. Истребители нашего прикрытия завязали бой с противником. Отставший самолет поспешил под прикрытие всей группы и в дальнейшем благополучно произвел посадку на своей территории.

Интересно отметить тот факт, что группу на обратном пути до самой линии фронта сопровождали три пары Ме-109, но не произвели ни одной атаки, несмотря на то что со штурмовиками остались для прикрытия только 2 Як-1.

Группа по команде ведущего по радио собралась в крепкий кулак, снизилась до бреющего полета и «огрызалась» огнем на все попытки противника сблизиться для атаки. Отлично действовали два фланговых звена, которые, приняв команду ведущего, переходили с фланга на фланг и отбивали истребителей огнем переднего оружия. Весь обратный путь противник так и держался поодаль, с флангов, видимо, ожидая, что кто-нибудь отстанет.

Зенитная артиллерия действовала неэффективно, возможно, потому, что была вначале дезорганизована внезапностью, а потом ей мешали свои собственные истребители. Налет следует считать успешным. Были повреждены три ангара, наблюдалось много пожаров и взрывов самолетов на земле. Противник понес серьезный урон в воздухе: истребители прикрытия сбили 3 самолета Ме-109.

Тот факт, что ни один вражеский самолет до полудня не беспокоил наши войска, говорит об эффективности налетов в этот день (удары производил не один наш полк).

После занятия города Харькова нашими войсками можно было лично убедиться в успехе удара по аэродрому, наблюдая разбитую материальную часть.

Успех подтверждали и местные жители, видевшие пожары и взрывы на аэродроме в течение нескольких часов после штурмовки.

Вспоминая всю свою боевую работу, я считаю, что эти налеты были образцовыми по четкости выполнения, организованности удара и стойкости экипажей в сложной и напряженной обстановке. Мы говорили тогда с гордостью, что только советский человек, воспитанный партией Ленина-Сталина, может проявлять такую заботу о защите своей Родины — Союза Советских Социалистических Республик. Товарищ Сталин воспитал в нас волю к победе.

СТЕПАНОВ МИХАИЛ ИУДОВИЧ

Выдающийся летчик-штурмовик, совершил в годы войны 260 боевых вылетов на СБ и Ил-2.

Закончив Энгельсское военное авиационное училище летчиков в 1940 году, к началу войны был уже достаточно опытным летчиком, командиром экипажа скоростного когдато бомбардировщика СБ. На этой машине лейтенант Степанов совершил не менее 40 боевых вылетов.

В конце 1941 года он переучился на новую машину Ил-2 — самолет, который высшее руководство страны оценило необычайно высоко, на который возлагались исключительные надежды. Вся последующая боевая судьба Степанова будет связана с этой машиной, ему посчастливится выжить в двух сотнях боевых вылетов, выжить ценой потери двух машин и четырех тяжелых ранений.

...С фотографии на нас смотрит простецкое русское лицо спокойного, знающего цену жизни парня. Удивительно его отчество для русского человека, уроженца исконно русских мест.

Он родился в деревне Андреева Павлово-Посадского района Московской области 21

февраля 1920 года в крестьянской семье. В детстве переехал в Москву, окончил здесь 10 классов, получил направление в летное училище.

Будучи знатоком материальной части и прирожденным тактиком, он освоил штурмовик в совершенстве, ходил на задание на предельно малых высотах, расчетливо выбирал время, направление атаки, рельеф местности, чтобы сделать свою атаку неожиданной. На счету капитана Степанова несколько особенно эффектных штурмовок неприятельских аэродромов. Одной из них — штурмовому удару по Харьковскому аэродрому — он посвятил статью в настоящем сборнике.

В июне 1944 года капитан М. Степанов был назначен на должность заместителя командира 144го гвардейского штурмового авиаполка, а через несколько дней был опубликован приказ о его награждении высшей наградой Родины — о присвоении звания Героя Советского Союза.

27 августа, в районе Ясс, девятка Илов, ведомых Степановым, встретила группу Ю-87, идущих бомбить наши войска. Воспользовавшись тем, что немецких истребителей связали боем истребители прикрытия, Степанов, приказав «делать как я», атаковал лидирующего бомбардировщика и сбил его. В завязавшемся бою были сбиты 4 неприятельские машины.

За успешным боем наблюдал командир корпуса генерал В. Рязанов — он объявил летчикам благодарность, представил к наградам. Ведущий группы М. Степанов за этот бой был удостоен ордена Александра Невского.

Свой последний эффектный вылет он выполнил в апреле 1945 года по железнодорожному узлу Потсдам, где, по данным разведки, скопилось не сколько эшелонов. Подойдя к узлу на минимальной высоте, Илы взмыли для атаки и сумели серьезно повредить эшелоны и разбить железнодорожный путь.

За эту атаку майор Степанов был удостоен ордена Суворова 3-й степени.

После войны служил в ВВС. Освоил реактивную технику. В 1951 году окончил Военно-Воздушную академию. В результате несчастного случая получил тяжелые травмы и умер 13 июля 1952 года.

Герой Советского Союза полковник М.И. Степанов награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного знамени, орденами Суворова 3-й степени, Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красного Знамени, медалями.

Герой Советского Союза гвардии капитан Носков Н. И.

Действия группы штурмовиков по аэродрому Сокольники

В последних числах мая 1943 г. перед Белгородской операцией нашему полку была поставлена задача: нанести штурмовой удар по аэродрому Сокольники (сев. окраина г. Харькова) двумя группами, идущими самостоятельно, на зрительной связи.

На фотопланшете, доставленном разведчиком, было зафиксировано, что на аэродроме сосредоточено до 270 самолетов противника. Вылет намечено было произвести утром до восхода солнца.

Задание было проработано с летным составом с вечера. По фотопланшетами были уточнены цели, расположение ЗА и МЗА, характерные ориентиры вокруг аэродрома. Каждому экипажу были указаны цели.

Две пары (замыкающая в каждой шестерке) получили задачу действовать по зенитным средствам.

Боевая зарядка — "ФАБ100 и «АО25», а также «РС».

Взлет был произведен с рассветом, еще до восхода солнца. Перелет линии фронта и подход к цели — на высоте 1150 м. Маршрут — без изломов с расчетом на внезапность. Так как вылет был произведен очень рано, противник совершенно не ожидал налета, и по маршруту до самой цели противодействия ЗА и МЗА почти никакого не было.

На цель группа вышла также внезапно, поэтому зенитные средства противника только перед самой атакой вступили в действие.

Атака была произведена «с хода», с пологого планирования с курсом 27°, с высоты 1150 м до 350 м ;

группа вела огонь по цели из пушек, пулеметов и «РС». На высоте 350 м были сброшены бомбы. Две пары, выделенные для подавления зенитных средств, атаковали батареи ЗА. Первая группа после атаки развернулась и ушла на свою территорию. Я со своей группой со снижением ушел в глубь территории противника. Пройдя 710 км на бреющем полете, группа развернулась и вышла на цель вторично уже на бреющем полете, но с курсом 45-50°. На вторичном заходе все самолеты вели прицельный огонь по цели с бреющего полета. ЗА было трудно вести прицельный огонь по группе из-за больших угловых скоростей.

Поднятые с других аэродромов истребители противника связали группу прикрытия наших истребителей и атаковали штурмовиков почти до линии фронта. Но группа была подготовлена к действиям при нападении истребителей, сохраняла сомкнутый строй на бреющем полете, и все атаки истребителей были безрезультатны.

Наша группа возвратилась без потерь.

В результате налета группа уничтожила 12 самолетов противника и до 15 автомашин.

Удачному боевому вылету без потерь способствовали ненависть летного состава к врагу и желание лучше выполнять приказ командования; вылет почти к темноте до восхода солнца и удар «с хода» без лишних изломов маршрута, что обеспечило внезапность нхода на цель и сократило время пребывания в зоне зенитного огня; умение летчиков правильно производить маневр в огне ЗА и вести оборонительный воздушный бой.

НОСКОВ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ

Родился 6.01.1922 г. в деревне Марьино ныне Малоярославецкого района Калужской области, в семье рабочего. Русский. Чл. КПСС с 1943 г. Окончил 7 классов и 2 курса Московского речного техникума.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Балашовскую военно-авиационную школу пилотов в июле 1942 г.

На фронте с октября 1942 г.

Командир эскадрильи 142-го гвардейского штурмового авиаполка (8-я гшад, 1-й гшак, 2-я воздушная армия, 1 — и Украинский фронт), гвардии капитан.

К апрелю 1945 г. совершил 185 боевых вылетов, уничтожил и повредил 47 танков, 7 БТР, 152 автомашины, взорвал склад боеприпасов, подавил огонь 10 артбатарей, уничтожил на земле 3 и в воздушных боях 2 самолета противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27.06.45.

В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1962 г. полковник Носков — в запасе. Жил в Москве, работал в «Авиаэкспорте».

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 2й степени. Красной Звезды, медалями.

Умер 28 сентября 1971 года.

Герой Советского Союза гвардии майор Заворызгин Б. С.

Удар штурмовиков по аэродрому у пункта Веселый

Март 1944 г. Наш полк базировался на берегу Сиваша, ведя боевую работу в интересах наземных поиск по расширению плацдарма в Крыму, а также по уничтожению плацдарма

противника на левом берегу Днепра в районе Херсона.

Наше соединение получило задачу по уничтожению самолетов противника на их аэродромах. Удар нужно было нанести за день до наступления и повторить за час до артиллерийской подготовки.

Наш полк должен был нанести удар по стационарному аэродрому у пункта Веселый, который был одной из основных баз авиации противника. По данным разведки, аэродром прикрывали до 5 батарей ЗА и до 10 батарей МЗА.

Мы систематически получали фотоснимки этого аэродрома. Имея запас времени, мы расположили материальную часть на своем аэродроме так же, как она была расположена на аэродроме противника, произвели два тренировочных налета на свой аэродром и добились того, что каждый летчик понял свою задачу.

Для нанесения удара были выделены 22 самолета Ил-2 (одна шестерка и две восьмерки). Шестерка ведущая идет на высоте 1500 м, вызывая весь огонь ЗА и МЗА на себя. Две восьмерки идут на правом «пеленге» на бреющем полете с интервалом от ведущей шестерки 11, 5 минуты. С ведущей шестеркой идут 24 истребителя ЯК-1. Задача шестерки — вывести ударные группы точно на аэродром и нанести удар по рабочей полосе аэродрома. Две восьмерки наносят удар по материальной части.

Маршрут: аэродром, выход в море, заход с тыловой стороны, аэродром противника и по прямой — на свою территорию.

Удар по аэродрому противника был произведен под вечер. Маршрут был выбран очень удачно, мы совершенно внезапно и точно выскочили на аэродром.

Моя правая восьмерка наносила удар по западной стоянке самолетов. Материальная часть на аэродроме была рассредоточена слабо. Первый удар — штурмовой. Пушечнопулеметным огнем нам удалось зажечь несколько самолетов. Сделав «горку» с левым разворотом, нанесли бомбардировочный удар по западной стоянке. Сделав «горку» с правым доворотом, нанесли удар по восточной стоянке и, сделав «горку» с левым разворотом, нанесли штурмовой удар вторично по восточной стоянке.

Левая восьмерка проделала то же самое. Ведущая шестерка, произведя удар по рабочей полосе, вела борьбу с ЗА и МЗА противника, а также действовала по служебным зданиям.

Наше прикрытие сковало поднявшихся истребителей и полностью обеспечило нам выполнение задачи.

В воздушном бою наши истребители сбили шесть самолетов противника.

В результате удара было уничтожено до 30 самолетов и до 30 повреждено, повреждена также рабочая полоса аэродрома.

Наша потеря — один экипаж, сбитый огнем ЗА противника.

ЗАВОРЫЗГИН БОРИС СЕРГЕЕВИЧ

Родился 11 марта 1921 г. в Москве в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 9 классов.

С 1940 г. в Советской Армии. В 1942 г. окончил Чкаловскую военно-авиационную школу.

Участник Великой Отечественной войны с марта 1943 г.

Помощник командира по воздушно-стрелковой службе 76го гвардейского штурмового авиаполка (1я гшад, 1я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт), гвардии старший лейтенант.

К августу 1944 г. совершил 127 боевых вылетов, нанес врагу значительный урон в живой силе и боевой технике. В годы Великой Отечественной войны совершил более 170 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 28.02.45.

В 1951 г. окончил военно-воздушную академию, в 1960 г. — Военную академию

Генштаба. Служил на ответственных командных должностях. С 1982 г. генерал-майор авиации Заворызин — в запасе. Жил и работал в Москве. Умер 3 января 2003 года.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Кутузова 3-й степени, Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, 3 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Дважды Герой Советского Союза капитан Ефимов А. Н.

Удар штурмовиков по аэродрому Легштрисс (Данциг)

Укрепившись на подступах к г. Данциг, немцы оказывали упорное сопротивление нашим наступающим войскам. День и ночь шли ожесточенные бои. Каждый метр земли, каждый дом брался с боем. Данциг, полностью блокированный нашими войсками, был прикрыт сильной системой ПВО. Несмотря на близость линии фронта, аэродром Легштрисс продолжал действовать. Самолеты рассредоточивались далеко за пределами рабочего поля: между ангарами, домами, на расстоянии до 1000—1500 м от рабочего поля. Иногда немцы отруливали самолеты по шоссе к городу и укрывали их между домами.

25.03.45 г. я получил приказание группой в 16 Ил-2 нанести удар по артиллерийско-минометным позициям и скоплению техники противника в районе Олива. Наша часть базировалась на аэродроме Мариенбург. Группу должны были прикрывать 8 Як-3 с этого же аэродрома.

Боевой порядок группы — четверки в правом «пеленге». В каждой из последних трех четверок я назначил экипажи для подавления ЗА противника.

Подходя к НБП — Картхаузы, связался со станцией наведения и получил новое задание: «Нанести удар по аэродрому Легштрисс».

По сведениям разведки, на аэродроме находилось много самолетов/приготовленных к перебазированию. В ангарах велась подготовка к погрузке на баржи разобранных самолетов, которые не могли уйти летом.

По радио я оповестил всю группу и ведущего группы истребителей прикрытия о перенацеливании.

Я решил атаковать цель парами с левым «кругом» и с последующим замыканием его. Открытым текстом я передал ведущим четверок о способе атаки цели. Аэродром Легштрисс находился рядом с ранее данной нам целью, так что никаких перерасчетов делать не пришлось, только увеличил курс на 2°, рассчитывая выйти на восточную часть аэродрома, чтобы было удобнее атаковать.

К линии фронта я шел с набором высоты 2000—2200 м. Линию фронта пересекал со снижением на повышенной скорости (340 км/час). Немцы, привыкнув к расчетам на 290300 км/час для Ил-2, сразу не могли нанести группе поражения. Все разрывы ложились далеко в хвосте. Весь путь до цели мы прошли под сильным огнем немцев, пытавшихся расстроить боевой порядок группы. К аэродрому подошли на высоте 800—900 м. Группа вытянулась в линию по фронту. Поравнявшись с аэродромом, с левым поворотом начали атаку. ЗА аэродрома открыли огонь по группе, но не смогла нанести серьезного поражения. Специально выделенные для подавления ЗА экипажи на втором заходе заставили их замолчать.

Став в «круг» попарно, группа начала штурмовку аэродрома. Ввиду большой рассредоточенности самолетов приходилось каждому выбирать цель.

Группа произвела 3 захода. Выйдя из атаки, я взял курс на центр Данцига. Немцы не ожидали такого маневра и, замолчав, в первый момент не вели никакого огня. Группа вытянулась попарно в цепочку за ведущим. Не дойдя до центра города 2 км, я резко развернулся вправо, одновременно дав об этом команду группе. Срезая «круг», группа быстро приняла боевой порядок, постепенно набирая высоту.

Потерь группа не имела. Четыре самолета получили незначительные повреждения. На аэродроме Легштрисс было сожжено 14 самолетов и ангар, в котором находилось до 20 разнообразных самолетов, приготовленных к эвакуации.

Результаты штурмовки были подтверждены наземными частями, фотоснимками и истребителями прикрытия.

ЕФИМОВ АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

Родился 6.02.1923 в селе Кантемировка, Воронежской области, в семье железнодорожника. Русский. Член КПСС с 1943 г. Окончил школу № 2 в г. Миллерово Ростовской области в 1940 г.

В Советской Армии с 1941 г. Окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу пилотов в 1942 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1942 г.

Командир эскадрильи 198го штурмового авиаполка (233-я шад, 4-я воздушная армия, 2-й Белорусский фронт), старший лейтенант.

К июлю 1944 совершил 100 боевых вылетов на разведку и штурмовка войск, аэродромов, переправ и железнодорожных эшелонов противника.

26.10.44 ему присвоено звание Героя Советского Союза.

К концу войны штурман 62-го штурмового авиаполка капитан Ефимов совершил еще 122 боевых вылета. Всего им лично и в составе группы уничтожено 85 самолетов врага на аэродромах и 7 в воздушных боях, много живой силы и техники противника.

18.8.45 награжден второй медалью «Золотая Звезда».

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Освоил многие типы боевых реактивных самолетов. Командовал полком, дивизией, Львовской воздушной армией. В 1957 году окончил Военную академию Генштаба. С 1969 года — Первый заместитель Главкома ВВС. С 1984 по 1990 гг. — Главком ВВС СССР. Маршал авиации, Заслуженный военный летчик СССР, кандидат военных наук. Депутат Верховного Совета нескольких созывов, член ЦК КПСС 1986-1991 гг.

И сегодня ветеран в строю. Он председатель Комитета Победа-45. Он автор нескольких изданий книги «Над полем боя».

Дважды Герой Советского Союза (26.10.44; 18.8.45) А.Н. Ефимов награжден тремя орденами Ленина, 5 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского орденами Отечественной войны 1-и степени, орденами Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями, иностранными орденами. Лауреат Государственной премии СССР.

Бронзовый бюст Героя установлен в Миллерове.

Герой Советского Союза гвардии майор Макаров К. В.

Удар штурмовиков по аэродрому Нойтиф

Нашему шап в апреле 1945 г. за день до массированного налета нашей авиации на г. Кенигсберг была дана боевая задача: нанести бомбово-штурмовой удар по аэродрому Нойтиф, расположенному западнее крепости порта Пиллау.

Для выполнения этой задачи было выделено три шестерки Ил-2. Бомбовая нагрузка двух шестерок, предназначенных для нанесения удара непосредственно по аэродрому, была «ФАБ100» и «А025". Бомбовая нагрузка третьей шестерки, предназначенной для подавления зенитных точек, была „А010“.

Две шестерки должны были бить непосредственно по аэродрому, а третья шестерка —

одновременно по крепости Пиллау (на восточной стоянке пролива), откуда ожидался сильный зенитный огонь.

Взлетев 18 самолетами Ил-2, группа быстро собралась над аэродромом по большому кругу и под прикрытием истребителей Як-9, взлетевших с того же аэродрома (Растенбург), пошла по маршруту.

Шли строем «кильватер» шестерок на высоте 1200 м с принижением на 50 м.

Я вел вторую группу. К цели подходили с юга через залив. Когда цель стала видна, две ударные группы пошли со снижением на увеличенной скорости и интервалах, но на сомкнутой дистанции групп. Третья группа при подходе к цели стала в правый «пеленг». ЗА противника открыла огонь как с аэродрома, так и с крепости Пиллау, но третья группа, ведомая командиром АЭ капитаном Лысенко, встала в «круг» шестерки над крепостью Пиллау и открыла огонь по зенитным точкам. ЗА на аэродроме была непосредственно под нашим воздействием и не смогла причинить нам серьезных помех.

Первый заход на цель делали двумя группами, обстреливая цель из пушек, пулеметов и «РС» с целью противодействия зенитному огню.

После первого захода на цель двумя группами с высоты 600 м, с планирования, одиночно с «круга» наносили бомбовые удары и производили штурмовые атаки, причем каждый сам выбирал для себя цель. Во время последующих заходов постепенно снизились до бреющего полета. Этот маневр помешал зенитной артиллерии вести прицельный огонь.

После шестого захода по сигналу ведущего на бреющем полете ушли от цели через залив Фритгаф. И по этому же сигналу третья группа ушла от цели вместе с нами. Уход от цели прикрывался нашими истребителями.

Истребители противника с этого аэродрома не излетали, не взлетали и с соседнего, так как по нему в это же время наносился удар другими группами.

В этот вылет нами было уничтожено 13 самолетов ФВ-190 и Ме-109, подожжено и разрушено два ангара, несколько аэродромных построек, выведена из строя бетонированная полоса взлетного поля.

С нашей стороны потерь не было, за исключением двух поврежденных самолетов, которые благополучно вернулись на свой аэродром.

Значение этого вылета заключалось в том, что мы блокировали аэродромы противника и этим обеспечивали действия других видов авиации. В это время бомбардировщики всех типов, включая и Ил-2, со всех ближних и дальних аэродромов поодиночке и группами без непосредственного прикрытия истребителями производили в течение всего светлого времени суток эшелонированный налет на Кенигсберг.

МАКАРОВ КОНСТАНТИН ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 2 305.1923 г. в селе Личадеево Ардатовского района Горьковской области, в семье служащего. Окончил 9 классов.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу пилотов в 1942 г. На фронтах Великой Отечественной войны с октября 1942 г.

Командир звена 74го гвардейского штурмового авиаполка (1-я гшад, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт), гвардии старший лейтенант.

К августу 1944 года совершил 95 боевых вылетов на Ил-2, нанеся врагу значительный урон в боевой технике и живой силе. Совершил в ходе Великой Отечественной войны 130 успешных боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 23.02.45.

В 1945 г. окончил Высшие офицерские лётно-тактические курсы, в 1952 г. — Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных боевых машинах. С 1960 г. полковник Макаров — в запасе. Жил и работал в Ростове-на-Дону.

Награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Богдана

Хмельницкого 3-й степени, Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии подполковник Песков П. И.

Удар по аэродрому Шаталово

Осенью 1941 г. перед наступлением на Москву немцы сосредоточили на аэродроме Шаталово значительное количество самолетов. Во второй половине дня 17.09 воздушная фоторазведка с самолета Пе-2 с высоты 3000 м установила базирование до 300 бомбардировщиков и истребителей различных типов, прикрытых сильным огнем СЗА и ЗП.

17 сентября нашей группе из 10 ЛаГГ-3 под командованием ныне дважды Героя Советского Союза гв. полковника Зайцева было приказано: «К исходу дня перебазироваться из района свх. НовоДугино на аэродром Шайновка для сопровождения штурмовиков при их ударе по аэродрому Шаталово».

Вечером 17.9 при изучении задачи мы узнали, что подход к цели штурмовики производят с бреющего полета, атакуют цель с планирования, предварительно набрав высоту 400—500 м. Для точного выхода на цель и отвлечения зенитного огня выделены два лидера на самолетах Пе-2, хорошо знающие район аэродрома. Наша группа обеспечивает действия штурмовиков, сопровождая их до цели и обратно, подавляя зенитный огонь и уничтожая взлетающих и находящихся в воздухе истребителей противника.

Боевой порядок смешанной группы намечался следующий: штурмовики, справа и слева прикрывающие истребители, следующие с превышением 600—1000 м; впереди на высоте 1200—1500 м и на удалении 34 км — лидер с двумя истребителями.

Утром 18 сентября удар, намечавшийся в 6.30, произведен не был, так как самолеты были готовы к вылету только в 1.20 из-за задержки с заправкой.

Противник группой 12 Ме-110 упредил наш вылет атакой нашего аэродрома, в результате чего были выведены из строя 2 Ил-2, 1 Пе-2 и 1 ЛаГГ-3.

Несмотря на это, наша группа из 12 Ил-2, 9 ЛаГГ-3 и 1 Пе-2 через 20 минут после атаки противника взлетела для удара по аэродрому Шаталово. Встретив поблизости от линии фронта низкую облачность, левая группа ЛаГГ-3 под командой капитана Горюнова вернулась обратно. Несмотря на значительное улучшение погоды, группа прошла оставшиеся до цели 60 км на бреющем.

При подходе к цели с юго-западного сектора штурмовики перестроились в «колонну» звеньев по 6 самолетов в группе. В это время лидер сбросил бомбы по летному полю и серией зеленых ракет дал сигнал, что истребителей противника в воздухе нет.

Перед атакой штурмовики набирали высоту 400—500 м и с планирования под углом 15-20° начали обстрел ракетными снарядами и пулеметно-пушечным огнем, сбрасывая осколочные и фугасные бомбы с замедлением на выводе из планирования.

Истребители выскочили вперед штурмовиков при подходе к цели и с высоты 600 м под углом 25-30° начали обстрел зенитных точек, обнаруживших себя открытием огня по лидеру. Огонь истребители открывали с дистанции 800—1000 м, прекращали при выводе из пикирования на высоте 20—30 м.

Сильный зенитный огонь исключил возможность повторной атаки штурмовиков. Делая круг над аэродромом после атаки в паре с младшим лейтенантом Давыдовым, я заметил, что бомбы легли точно вдоль стоянки самолетов, где сразу же возникло до 8 очагов пожара.

Разворачиваясь за штурмовиками, мой ведомый был подбит и сел в 3 км от аэродрома Шаталово.

Обратный маршрут группа прошла также на бреющем полете. В результате налета было уничтожено до 20 самолетов противника, что подтвердилось фоторазведкой и агентурными данными. Наши потери — 3 самолета: 2 Ил-2 и 1 ЛаГГ-3.

Вынужденная задержка с вылетом дала противнику возможность атаковать наш аэродром и привела к потере четырех самолетов. Но, несмотря на это, быстрый взлет после штурмовки, подход на бреющем полете и точный выход на цель обеспечили нам внезапный удар с хорошими результатами.

Трех самолетов истребителей для подавления зенитного огня оказалось явно недостаточно.

ПЕСКОВ ПАВЕЛ ИЛЬИЧ

Родился 26 января 1918 г. в деревне Федорова ныне Орехово-Зуевского района Московской области, в семье крестьянина. Окончил 3 курса Орехово-Зуевского текстильного техникума.

В Советской Армии с 1936 г. В 1939 г. окончил Качинскую военную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 г.

Командир звена 5-го гвардейского истребительного авиационного полка (Калининский фронт) гвардии капитан Песков к январю 1942 г. совершил 164 боевых вылета, из них 32 на штурмовку живой силы и боевой техники противника. В 13 воздушных боях сбил 7 вражеских самолетов. Один из первых Героев лучшего истребительного полка советских ВВС.

Звание Героя Советского Союза присвоено 5.05.42.

Весной 1943 года ушел из полка на должность летчика-инспектора ВВС. Заметим, что на эти должности отбирались лучшие — грамотные, высокоорганизованные и дисциплинированные летчики.

Во время Великой Отечественной войны совершил 368 боевых вылетов на МиГ-3, ЛаГГ-3, Як-1, Як-9 и Ля5, сбил в воздушных боях 20 самолетов противника.

После войны продолжал службу в армии. В 1950 г. окончил Военно-Воздушную академию. Был на различных должностях в инспекции ВВС, вплоть до должности начальника инспекции ВВС. С января 1979 г. генерал-майор авиации Песков — в запасе. Жил в Москве. Умер в 1998 году.

Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны. 1-й степени, орденами Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, «Знак Почета», медалями, иностранными медалями.

Герой Советского Союза капитан Минеев Д. М.

Удар штурмовиков по ж.д. станции Кашне

В начале апреля 1945 г. немецкие войска продолжали удерживать оборону на Курляндском полуострове. Боясь, чтобы наши войска не отрезали последнюю железнодорожную магистраль, которая служила для подвоза боеприпасов и продовольствия, немцы создали очень сильную оборону южнее этой дороги от Либавы до Салдуса. По всей железнодорожной магистрали, и особенно на железнодорожных станциях, они сосредоточили большое количество зенитной артиллерии. Истребительная авиация противника все время прикрывала этот важнейший для немцев железнодорожный участок.

В начале апреля разведчик по радио донес, что по направлению Либавы движется эшелон с техникой и живой силой противника. В эшелоне было около 20 платформ, на которых стояли орудия и танки, и до 10 крытых вагонов. Получив эти сведения, командир полка вызвал меня на КП и поставил передо мной задачу: во что бы то ни стало уничтожить эшелон.

Время до вылета было ограничено. Через 10 минут самолеты должны были произвести

взлет. Бегу к стоянке своих самолетов, которая находилась по другую сторону аэродрома. Бегу, а сам смотрю на карту и думаю: где лучше всего нанести удар по этому эшелону и на каком участке дороги его быстрее можно обнаружить? Разведчик донес, что эшелон противника вышел со станции Скрунда и движется по направлению Либавы. Ясно, что, пока мы собираемся вылетать и будем идти по маршруту, эшелон куда-то уйдет вперед. Я подсчитал, что полет займет около 30 минут (до цели).

Прибежав на стоянку, быстро собираю летчиков своей эскадрильи и объясняю им поставленную перед ними задачу. В первую очередь я предупредил летчиков о том, что цель, по которой будем наносить удар, имеет малые размеры в длину и особенно в ширину. Объяснил, что заход нужно производить под углом 10-15° к длинной стороне цели. Обратив внимание на солнце, я заметил, что заход на цель лучше всего произвести с востока на запад и атаковать ее под прикрытием солнца. Об этом я тоже предупредил летчиков. Объяснив им обстановку, я указал, что возможна встреча с истребителями противника и что прикрытия для нас не будет, поэтому всем стрелкам и летчикам как можно лучше следить за воздухом. На такую цель обычно посылали не меньше 8-6 самолетов, а у меня в эскадрилье осталось 5 остальные выполняли другое боевое задание. Не хватало также и летчиков, поэтому пришлось взять молодого, только что прибывшего из школы и не имевшего боевого опыта летчика. Его я поставил в середину строя, но предупредил, чтобы он не разгонял строй и не отрывался от группы.

Быстро проложив маршрут, я скомандовал летчикам: «По самолетам!» Самолеты были полностью подготовлены, и через две-три минуты мы начали производить взлет. Сделав небольшой круг над аэродромом, пятерка Ил-2 легла на курс по направлению к территории противника.

Через 7 минут мы стали подходить к линии фронта. Я запросил станцию наведения, нет ли истребителей противника в воздухе? «В воздухе спокойно, — ответили мне, — продолжайте выполнять поставленную задачу». Получив такой ответ, мы продолжали лететь по направлению станции Калвене.

По моим расчетам, эшелон должен был находиться именно здесь, около этой станции, если он не задержится в пути.

Когда мы подошли к линии фронта, высота у нас была 1000 м. Я умышленно набрал такую высоту, чтобы линию фронта пролететь с небольшой потерей высоты и с набором скорости. Когда стали пролетать линию фронта, слева открыли огонь зенитные батареи противника. Я скомандовал летчикам, чтобы они разомкнули строй, а сам стал уклоняться вправо от зенитного огня на большой массив леса. Я подал вторую команду: «Делать противозенитный маневр по высоте!» Летчики быстро приняли мою команду и стали ее выполнять.

Пролетев еще с полминуты, я заметил небольшой дымок восточнее станции Калвене. Я не ошибся в своем предположении. "Пролетев еще с полминуты, я заметил, что эшелон входил на станцию Калвене. Я решил нанести удар по эшелону непосредственно на станции, хотя знал, что нас будет обстреливать сильный зенитный огонь. Небольшими доворотами я стал приближаться к станции.

Северо-восточнее и восточнее станции был большой лесной массив, и я решил атаковать со стороны этого лесного массива. Я видел, что этот заход будет очень выгодным для нас, потому что справа и в хвост нас не будет обстреливать ЗА противника. Я обратил внимание на юго-восточную сторону станции и сразу же заметил, что с этой стороны нас будет сильно обстреливать зенитная артиллерия противника. Я усилил наблюдение за этой местностью, которая была расположена юго-западнее станции.

Я подходил к станции с восточной стороны. Железнодорожное полотно, идущее от этой станции на восток, было под нами, а сама станция была слева. Я дал команду своим летчикам, чтобы они разомкнулись в вытянутый «пеленг» с оттягиванием назад. «Атаку будем проводить по эшелону. Направление захода делать по моему примеру. При выходе из атаки производить лучше зенитный маневр».

На высоте 900 м, готовясь производить атаку, резким разворотом влево я перевел самолет в пикирование. Зенитки молчали, когда мы подходили к станции, но, когда я ввел самолет в пикирование, открылся сильный зенитный огонь в «лоб». Я сразу увидел расположение зенитной артиллерии противника. Мелькнула мысль: атаковать сначала зенитную артиллерию всеми самолетами при первом заходе, не сбрасывая бомб. Я дал команду «Бомбы не бросать. Следовать моему примеру. Из пушек и пулеметов подавить зенитки».

Я резко вывел самолет из пикирования, сделал небольшую «площадку» и опять ввел самолет в пикирование для обстрела зениток противника. Точным прицеливанием подавил огонь зенитной точки. Вынодя свой самолет из атаки, я заметил, что все самолеты точно выполнили мою команду и обрушили пулеметный и пушечный огонь на зенитки противника. Зенитный огонь стал очень слабым.

Второй заход я сделал на эшелоны. На этой же станции стоял еще один железнодорожный состав, но без паровоза. В нем было всего вагонов 20-25. При заходе на вторую атаку я дал команду летчикам: «Бомбы бросать с двух заходов, вести точнее прицеливание!» Энергичным разворотом влево я ввел самолет в пикирование, точно прицелился и сбросил две бомбы „ФАБ100“. Когда я вывел самолет из атаки, то увидел, что мои бомбы точно легли посередине эшелона. Несколько вагонов было разбито в щепки. Остальные летчики также сбросили свои бомбы по эшелонам. Три бомбы молодого летчика были сброшены на границу станции и не произвели никакого эффекта.

Со второго захода оба эшелона были почти уничтожены. В следующих заходах стали производить штурмовку из пушек и пулеметов. Несколько вагонов горело, и над станцией поднимался густой черный дым. Произведя еще два захода, я решил уходить от цели и подал команду на сбор. В этот момент со стороны пункта Валтаите нас атаковали с бреющего полета 6 самолетов Me-109. Они, как коршуны, набросились на нас, но первая их атака была неудачной.

Пара Me-109 с хода атаковала младшего лейтенанта Дроздова, но лейтенант Гоцеридзе из пушек и пулеметов отбил их атаку. Пара Me-109, атаковавшая лейтенанта Гоцеридзе, была отбита стрелком Дроздова. Пара Me-109, атаковавшая меня, была отбита воздушным стрелком с самолета Пронина. Пара Me-109, которая атаковала меня на первом кругу, с правым разворотом обратно атаковала меня в хвост. Старший лейтенант Бордюгов отбил их атаку. Пара Me-109 на втором кругу хотела атаковать младшего лейтенанта Дроздова, но попала под сильный пушечный огонь лейтенанта Гоцеридзе и воздушного стрелка с самолета Дроздова. Ведущий самолет противника был подбит и с левым разворотом ушел на свою территорию. Ведомый его ушел за ним. Остальные 4 Me-109, видя, что они ничего не могут с нами сделать, произвели последнюю безуспешную атаку и ушли на свою территорию. Видя, что истребители противника ушли, я сделал «змейку», собрал группу, и мы благополучно вернулись на свой аэродром, не потеряв ни одного самолета.

Мы выполнили поставленную задачу. В воздушном бою с превосходящими силами противника мы также одержали победу. Все летчики держались на своих местах, вместе с воздушными стрелками яростно отбивая каждую атаку истребителей противника и выручая товарищей в бою.

МИНЕЕВ ДМИТРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Штурман эскадрильи 175-го штурмового авиационного полка (305-я шад, 14-я воздушная армия) капитан Минеев был мастером неожиданного удара «с подскока»: к цели он выходил на малой высоте, порой на бреющем, в 1, 5 — 2 км он делал «горку», отдавал ручку от себя и немедленно приводил в действие оружие — бомбы, «РС», пушки... Такая методика требовала особо тщательного расчета, а за неимением всех исходных данных немалая часть успеха зависела от качества импровизации, отдавалась на волю providения.

Д. Минеев совершил 137 боевых вылетов, уничтожил на земле 20 танков и броневых автомобилей, 12 автомашин, 18 орудий и минометов, подавил огонь 3 зенитных батарей, уничтожил на земле 4 самолета противника, более двух рот его солдат и офицеров.

Исключительно эффективный налет провела группа из 14 Ил-2 под командованием ст. лейтенанта Д. Минеева вечером 17 августа 1944 года по причалу и плавсредствам у острова Пийриссаар в Чудском озере. В трех заходах штурмовики разрушили причал, потопили 2 баржи с войсками и грузами. В результате налета противник потерял более 1000 человек пехоты, большое количество тяжелого снаряжения. В результате понесенных потерь оборона противника была сломлена и советские войска с минимальными потерями захватили хорошо укрепленный остров.

Заметим, что этот удар был нанесен неподалеку от тех памятных в русской истории мест, где князь Александр Невский в сложные для страны годы нанес поражение рыцарям Тевтонского ордена. За этот вылет ст. лейтенант был награжден орденом великого пращера — Александра Невского.

23 февраля 1945 года ст. лейтенант ДМ. Минеев за 95 успешных боевых вылетов на штурмовку военных объектов противника был удостоен звания Героя Советского Союза.

Д.М. Минеев родился 24 октября 1916 года в деревне Луговые Выселки Пензенской области в крестьянской семье. Жил и учился в Горьком, где окончил 10 классов и аэроклуб. Работал на Горьковском автозаводе. В 1940 году получил направление в Энгельсскую военную авиационную школу пилотов, работал там инструктором. Позднее окончил Краснодарское военное авиационное училище.

В 1951 году он окончил командный факультет Военно-Воздушной академии. Служил командиром полка, затем заместителем командира дивизии. Освоил реактивную технику — истребители МиГ-15 и МиГ-17.

Подполковник Д.М. Минеев погиб в авиакатастрофе 21 января 1954 года.

Герой Советского Союза Д.М. Минеев награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями.

Именем Героя названа улица в Нижнем Новгороде.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Артамонов В. Д.

Удар двух групп штурмовиков по переправе

Крупная группировка противника, окруженная в районе г. Оснек (Югославия), имела задачей прорвать оборону 1-й Болгарской армии на сев. берегу р. Драва и выйти из окружения в направлении г. Папа (Венгрия). Мост, соединяющий г. Оснек с шоссе, идущим на г. Папа, был разрушен, и вместо него была сооружена переправа, которая прикрывалась огнем ЗА иМЗА.

Несмотря на неоднократные налеты наших бомбардировщиков и штурмовиков, переправа продолжала функционировать; так как мощное противодействие ЗА не давало возможности вести прицельное бомбометание со средних высот.

Нашему полку 22.11.44 г. была поставлена задача разрушить переправу. Для выполнения этой задачи были выделены две группы штурмовиков Ил-2 по 6 самолетов. Ведущему 1 — и группы, капитану Елисеенкову, была поставлена задача подавить ЗА противника, чтобы обеспечить работу 2-й группы. Ему же ставилась задача вывести вторую группу на цель.

Вторая группа из 6 самолетов состояла из трех самостоятельных пар. Ведущим первой пары был Герой Советского Союза ст. лейтенант Лизунов, ведущим второй пары — я, ведущим третьей пары — Герой Советского Союза ст. лейтенант Фаткин.

Нашей группе была поставлена задача: с бреющего полета разрушить переправу

бомбами и огнем стрелковопушечного вооружения и «РС». В состав второй группы были отобраны наиболее опытные летчики, способные самостоятельно вести ориентировку и атаковать цель с малой высоты.

Обе группы взлетели одновременно с аэродрома Господинце (сев. г. Новисад 40 км). Ведущий Елисеенко со своей группой на высоте 1250 м подошел к опорному пункту Апатин, чтобы вывести вторую группу на цель с севера. Одновременно первая группа, произведя маневр парами, готовилась произвести атаку переправы и средств ПВО. Но на подходе к цели за 56 км группа Елисеенкова была встречена сильным заградительным огнем ЗА и МЗА.

Первая группа по команде ведущего по радио пошла в атаку на батареи ЗА. Вторая группа, скрываясь за лесками, расположенными в заболоченной местности сев. Оснек, следовала за ней на удалении 67 км, сохраняя боевой порядок «колонна пар» с дистанцией между парами 1200 м (чтобы при бомбометании разрывы бомб предыдущей пары не поразили самолетов последующие пары).

Шоссейная дорога, идущая с севера, служила ориентиром для выхода на цель. После того как первая группа атаковала огневые точки ЗА, первая пара Лизунова из второй группы вышла на цель, сделала «горку» 100 м и атаковала переправу из пушек, «РС» и бомбами, произведя заход под углом 15-20° к цели.

Вслед за первой остальные пары также атаковали переправу, сопровождая выход из атаки маневром по горизонту и активным огнем воздушных стрелков, и скрылись на низкой высоте за городскими постройками.

Чтобы не попасть под огонь ЗА, расположенной южнее г. Оснек в районе железнодорожной станции, все три пары разворотом влево ушли в долину р. Драва и вышли из зоны воздействия ЗА.

Переправа была разрушена прямым попаданием двух бомб. Наши самолеты без потерь вернулись на аэродром.

АРТАМОНОВ ВИКТОР ДМИТРИЕВИЧ

Родился 10.02 1921 г. в селе Остров ныне Ленинского района Московской области в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1942 г. Окончил 1 — и курс Московского полиграфического института. Работал токарем, учился в аэроклубе.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил в 1942 г. Энгельсскую военно-авиационную школу пилотов.

В действующей армии с октября 1942 г. К марту 1945 г. — командир звена 165го гвардейского штурмового авиаполка (10-я гшад, 17-я воздушная армия, 3-й Украинский фронт), гвардии лейтенант.

Совершил 155 боевых вылетов на штурмовку живой силы и техники противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 18.08.45.

После войны продолжал службу в Советской Армии. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, затем адъюнктуру. Генерал-майор авиации (1968), живет в Москве.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-и степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями, иностранными орденами.

Герой Советского Союза гвардии капитан Кумсков В. А.

Штурмовой удар по железнодорожному эшелону

В последних числах апреля 1945 г. 2-й Украинский фронт успешно вел наступление в

Чехословакии. Немецкие войска отступали по всему фронту.

Только на участке Брно-Вышков враг все еще упорно сопротивлялся.

Частям штурмовой дивизии была поставлена задача: уничтожить живую силу и технику противника на участке Брно-Вышков. Управлять действиями штурмовиков должен был командир корпуса с КП наземных войск.

Командир полка поставил задачу: группе самолетов в составе 6 Ил-2 под прикрытием 4 Як-9 подавить живую силу противника в населенном пункте и станции Лулец.

Истребители сопровождения базировались на одном с нами аэродроме. Мы имели большой опыт совместных действий.

Командир эскадрильи назначил меня своим заместителем в группе. Каждому летчику было указано место в строю и его обязанности. Замыкающему летчику, опытному фотосхемщику, командир приказал сфотографировать результат боевых действий группы. После взлета и построения в боевой порядок правый «пеленг» мы легли на курс.

Мы с ведущим проверили связь между собой и с остальным экипажем. При подходе к КПП ведущий не мог установить с ним связь и дал команду связаться мне. Я установил связь и получил приказание идти на свою цель, которое передал ведущему. Он понял, Подходя к пункту Лулец, командир эскадрильи принял решение атаковать этот пункт, где находилось до 68 автомашин. Цель, конечно, бедная. Но, как только он перешел в планирование на цель, я заметил на станции Лулец эшелон с крытыми вагонами. Паровоз был под парами, медлить было нельзя, он мог уйти. Я передал ведущему об обнаруженной цели, а сам стал доворачивать на эшелон.

Ведущий приказал атаковать эшелон. Я находился в очень выгодном положении для атаки и немедленно перешел в планирование с высоты 900 м, за мной последовали остальные самолеты.

Планируя с углом 30°, мы вели пулеметно-пушечный огонь по эшелону, а бомбометание производили на выводе из планирования с высоты 250—300 м. Я и другие экипажи первый заход произвели удачно. Основная масса бомб попала в эшелон, остальная часть — в станционные постройки. Начали рваться боеприпасы. Мы сделали еще три захода из боевого порядка «круг». Пушечным огнем был взорван паровоз, который, бросив эшелон, хотел уйти. Истребители прикрывали нас двумя парами, патрулируя с обратным кругом. Противодействия с земли не было оказано, а истребители противника были связаны боем в соседнем районе. Замыкающий летчик сфотографировал результаты нашего удара. Мы собрались в прежний боевой порядок и легли на обратный курс. Пролетая КПП, я передал о принятом решении и о результатах атаки. Командир корпуса одобрил мое решение и приказал идти на свой аэродром. Фотоснимок подтвердил результаты. Группа без потерь вернулась на свой аэродром.

Благодаря разумно проявленной инициативе ведущего и использованию всех возможностей радиосвязи группа уничтожила более важную по своему значению цель — взорвал эшелон с боеприпасами.

КУМСКОВ ВИКТОР АЛЕКСАНДРОВИЧ

Родился 16.04.1921 г. на хуторе Дуплятский ныне Новониколаевского района Волгоградской области в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1944 г. В 1940 г. окончил рабфак и аэроклуб в Борисоглебске.

В Советской Армии с 1940 г. В 1942 г. окончил Балашовскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1943 г.

Командир звена 90го гвардейского штурмового авиаполка (4-я гшад, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт), гвардии старший лейтенант.

К концу сентября 1944 г. совершил 115 боевых вылетов на бомбардировку и

штурмовку живой силы и боевой техники противника и нанес ему большой урон. Всего совершил 147 боевых вылетов на Ил-2.

Звание Героя Советского Союза присвоено 15.05.1946 г.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, адъюнктуру, защитил диссертацию, был начальником одной из кафедр академии, профессор. С 1981 г. генерал-майор авиации Кумсков — в запасе. Продолжает преподавать в академии. Жил в пгт Монино Московской области.

Награжден орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Умер 28 ноября 2001 года.

Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Полукаров Н. Т.

Действие группы Ил-2 по железнодорожной станции Тартув

Срыв железнодорожных перевозок, осуществляемый авиацией, наносит громадный материальный ущерб и отражается на ходе операции, в особенности там, где к линии фронта идет незначительное количество путей сообщения.

4 декабря 1944 г. группой из 8 самолетов Ил-2, ведомой Героем Советского Союза Евсюковым, был нанесен удар по крупной ж.д. станции Тартув (Польша) (я был заместителем).

Предварительной разведкой было установлено большое скопление ж.д. эшелонов на станции. Метеорологическая обстановка, не позволившая нашим истребителям прикрывать нас, а также сильное прикрытие цели зенитным огнем усложняли выполнение задачи.

Для выполнения задания средствами поражения были избраны бомбы «ФАБ50» и «ФАБ100», «РС82» и пулеметно-пушечный огонь.

Метеообстановка в районе аэродромов — облачность 150—200 м, пока мы следовали к цели, облачность стала подниматься и на середине маршрута уже достигла 400—500 м.

Был избран боевой порядок: две четверки в кильватере, дистанция между ними не превышала 500 м, принижение задней — 50 м. Перед целью облачность разорвалась, образуя окна; это дало возможность лететь за облаками и выйти на цель внезапно.

Атака цели (по эшелонам на путях) производилась последовательно двумя четверками с планирования под углом 20-25° к путям станции.

В результате нескольких атак было разбито и повреждено 7 ж.д. эшелонов. Это подтвердили наблюдения экипажей, фотоконтроль группы и летавшие после разведки. Несмотря на то что станцию прикрывали зенитным огнем 3 батареи ЗА и несколько батарей МЗА, мы не понесли потерь, так как вышли на цель внезапно и в районе зенитного огня производили маневр. Последний производился главным образом по высоте, с уходом от цели на повышенной непостоянной скорости и изменении направления.

ПОЛУКАРОВ НИКОЛАЙ ТИХОНОВИЧ

Родился 25.09.1921 г. в деревне Бобровка ныне Веневского района Тульской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 2 курса химического техникума и аэроклуб в Туле.

В Советской Армии с 1939 г. Окончил Таганрогскую военно-авиационную школу пилотов в 1941 г.

В действующей армии с июля 1943 г.

Командир звена 140го гвардейского штурмового авиационного полка (8-я гшад, 1-й

гшак, 2я воздушная армия, 1 — и Украинский фронт), гвардии лейтенант Полукаров к январю 1945 года совершил 92 успешных боевых вылета на Ил-2 на штурмовку войск противника. Провел 14 воздушных боев, где сбил 3 самолета противника.

Всего во время войны совершил 118 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено старшему лейтенанту Полукарову 10 апреля 1945 года. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, Красной Звезды, медалями.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных машинах. С 1958 г. полковник Полукаров — в запасе. Живет в городе Тула. Работал преподавателем в политехническом институте. Написал книгу "Атакуют «черная смерть», выдержавшую несколько изданий.

Герой Советского Союза капитан Батиньков С. А.

Воздушные бои группы штурмовиков с истребителями противника

Во время войны мне не раз приходилось встречаться в воздухе с истребителями противника, но один воздушный бой особенно ярко запечатлелся в моей памяти. Это было в марте 1945 г. Мне было приказано группой 8 Ил-2 нанести штурмовой удар по скоплению живой силы и техники противника юго-западнее цели номер 320.

Цель номер 320 представляла собой польскую деревушку Нидеры, а скопление живой силы и техники — не что иное, как «офицеры», спешно «выпрямляющие» линию фронта за Одер под ударами частей 4-го Украинского фронта.

И вот я и семь моих боевых товарищей в воздухе. Высота 800 м, курс точно 27°. Погода, как говорят летчики, «миллион высоты, миллион видимости». Боевой порядок группы — правый «пеленг». Справа от меня идут: мой постоянный напарник лейтенант Вихляев, мой заместитель лейтенант Савельев, далее лейтенанты Иванов, Кунин, Ярошенко, младший лейтенант Кутовой и младший лейтенант Забашта. Все, кроме Кутового и Забашта, которые недавно прибыли и полк, имеют за плечами не один десяток штурмовок. Народ, как принято говорить в таких случаях, — бывалый, не теряющийся ни при каких обстоятельствах. Немного волнуют Кутовой и Забашта, смотрю в их сторону и, с удовлетворением замечаю — держатся в строю, как привязанные. Бросаю взгляд на часы — до цели осталось 30 минут полета. Под крыльями самолета проплывают поля, реки, леса, деревеньки — обычный, знакомый пейзаж.

Правее группы, с Превышением метров на 500, идут четыре истребителя Ла-7 — это прикрытие. Замечаю, что видимость стала ухудшаться — это обычная дымка, возникающая в результате пожаров в прифронтной полосе. Минут через пять начинаю восстанавливать связь со станцией наведения. После двукратного запроса «Пилы3» и сообщения, что иду работать по цели номер 320, запросил, какие будут указания. Слышу в наушниках голос девушки: «Лиса-3», Батиньков, «Лиса-3», Батиньков, выполняйте поставленную задачу. Будьте внимательны: в воздухе истребители противника, в районе цели густая дымка".

Наличие истребителей противника в районе цели не предвещает ничего хорошего: оповещаю свою группу, приказываю подтянуться. Связываюсь по радио с истребителями прикрытия и в ответ на мое сообщение слышу в наушниках спокойный голос: «Не робейте, „горбатые“, прикроем».

Успокоенный данным заверением и советом «не робеть» выхожу на опорный ориентир и по шоссе иду к цели. Видимость очень плохая. Должна уже показаться цель, но я ее не вижу. Запрашиваю станцию наведения: «Правильно ли иду на цель?» Слышу в ответ, что иду правильно.

Вдруг навстречу потянулись нити трассирующих снарядов. Всматриваюсь вниз — деревня, смотрю мельком в карту — точно, Нидеры. Взгляд скользит по шоссе, идущему на

юго-запад от Нидеров, — вижу на нем танки, автомашины, повозки. Покачиваю с крыла на крыло самолет, передаю по радио своим ведомым: «Внимание, цель под нами. Атакуем!»

И тотчас же перехожу в пикирование. Стреляю по машинам из пушек и пулеметов и на высоте 400 м бросаю две бомбы. Выхожу из атаки и сразу же слышу в наушниках тревожный голос: «Батиньков, Батиньков! Вас атакуют истребители! „Маленькие“, прикройте Батинькова!»

Делаю резкий разворот влево градусов на 150 и ниже, как последний самолет, пилотируемый мл. лейтенантом Забашта, атакует Ме-109. Даю по нему очередь. Мимо. Но он, увидев трассу, круто взмывает вверх. Вижу, вверху мои истребители прикрытия дерутся, скованные «мессерами». Передаю по радио команду становиться в «круг» и быстро становлюсь в хвост последнему своему самолету. «Мессера», как коршуны, кружатся над нами (кажется, штук шесть или семь) и, выбрав удобный момент, атакуют. Но, не выдержав дружного огня стрелков и летчиков, взмывают вверх. Вдруг «мессер», атакующий самолет лейтенанта Кунина, с дымом отваливает в сторону и через секунду, вспыхнув ярким факелом, падает на землю. И почти тотчас же вслед за ним, оставляя за собой черный шлейф дыма, падает сверху другой: это работа наших истребителей.

Но «мессера», видимо, хотят оставить последнее слово за собой. Снова атака. И опять «мессер», атакующий лейтенанта Савельева, не окончив атаки, отпиливает с дымом в сторону и скрывается в дымке; остальные, видя исход первых атак, уходят вслед за ним. Слышу, как рация наведения передает мне: «Молодцы, „горбатые“, хорошо деретесь! Батиньков, истребители ушли!»

Я и сам вижу, что истребители ушли, но делаю еще круг и, убедившись, что «мессера» действительно ушли, захожу снова на цель. Попутно бросаю взгляд на часы: воздушный бой длился минут восемь-десять. Сделав четыре захода на цель, сбросив оставшиеся бомбы, собираю группу, передаю на рацию наведения разведданные и ложусь на обратный маршрут.

«Пила-3» говорит мновслед, что группа работала отлично, что «большой хозяин» благодарит за работу. Смотрю в форточку — семь машин, крыло в крыло, идут справа. Истребители прикрытия барражируют над группой. Лейтенант Фомочкин, ведущий истребителей, сообщает, что нас атаковало восемь Ме-109.

На аэродроме после посадки выясняется, что у младшего лейтенанта Забашта легко ранен стрелок и пробит снарядом фюзеляж, а остальные экипажи повреждений не имеют. Два сбитых и один поврежденный истребитель противника — таков результат этого воздушного боя.

На следующий день в полк прибыл командир дивизии и объявил перед строем летчиков всей группе благодарность командующего воздушной армией за стойкость и выдержку в воздушном бою с восемью истребителями противника.

И вот сейчас, вспоминая этот случай, я думаю, что благополучный исход этого боя зависел прежде всего от слетанности экипажей, умения держать свое место в боевом порядке «круг», от быстрого выполнения приказа ведущего, взаимной выручки, отражения атак истребителей как стрелками, так и летчиками, от своевременного предупреждения станции наведения о появлении истребителей противника. Все это, вместе взятое, обеспечило победу в этом воздушном бою, несмотря на превосходство противника.

БАТИНЬКОВ СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

Родился 24.7.1920 г. в Семипалатинске ныне Республика Казахстан, в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1943 г. Окончил среднюю школу.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил военно-авиационную школу в 1942 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1942 г.

К концу войны командир эскадрильи 208го штурмового авиационного полка (227-я шад, 8-й шак, 8-я ВА, 4й Украинский фронт), капитан.

К марту 1945 г. совершил 129 боевых вылетов на Ил-2 на штурмовку аэродромов, ж — д. эшелонов, переправ, скоплений войск противника, нанеся ему значительный урон. Был представлен к званию Героя Советского Союза.

Всего совершил 157 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 29.6.45.

После войны продолжал службу в армии. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Работал преподавателем. С 1975 г. полковник Батиньков — в запасе. Жил в Москве.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Отечественной войны 2й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Умер 13 марта 1985 г.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Недбайло А. К.

Оборонительный воздушный бой штурмовиков

Выполняя боевое задание группой штурмовиков в составе 6 Ил-2 под прикрытием четверки Як-9 в районе местечка Вилкавишки (Литва, 1944 г.), мы были атакованы истребителями противника.

Подходя к линии фронта, в 45 км я свою группу из «клина» шестерки перестроил в боевой порядок правый «пеленг» и связался со станцией наведения для получения разрешения работать по заданной цели (уничтожить артиллерийские позиции в 2 км западнее Вилкавишки"). Станция наведения перенацелила мою группу на юго-восточную окраину Вилкавишки, где противник сосредоточил большое количество танков для атаки наших позиций.

Определив линию фронта на местности и отыскав заданную станцией наведения цель, я перестроил свою группу в боевой порядок «круг». Неожиданно станция наведения передает: «Вас атакуют прикрывающие противника 12 истребителей ФВ-190, будьте внимательны».

Я дублирую по радио своим ведомым и передаю истребителям прикрытия: "Веду оборонительный бой в боевом порядке «круг».

Истребители противника набросились на истребителей прикрытия, пытаюсь оторвать их от штурмовиков и сковать боем. Это им наполовину удалось. Две пары ФВ-190 завязали бой с парой Як-9, а восьмерка ФВ-190 пыталась рассеять мою группу. Но видя, что группа шла компактно и подойти для атаки очень трудно, противник пошел на хитрость, которая заключалась в следующем: пока пара Як-9 была скована четверкой ФВ-190, две пары пошли на риск, т. е., уловив момент разрыва в «кругу», атаковали моего последнего ведомого парой сверху и парой снизу, пользуясь временным разрывом между моим ведомым и мною.

Как только истребители противника заняли исходное положение для захода в атаку, ведущий моего прикрытия их заметил и решил атаковать нижнюю пару. В результате атаки был сбит ведущий пары истребителей противника, а его ведомый — сбит моим стрелком. За несколько секунд перед этим мною был сбит серией из четырех «РС113» ведущий верхней пары истребителей противника.

Еще перед вылетом, на земле, мы договорились с истребителями прикрытия: при атаке истребителей противника группе штурмовиков ходить в одном направлении «круга», а истребителям прикрытия — в обратном направлении, что мы и делали.

ФВ-190, видя безуспешность своих атак, ушли в направлении своей территории.

Когда к моей группе подошла вторая пара моего прикрытия, я решил выполнить задание станции наведения. Выполнив его, я в воздухе получил благодарность и начал собирать группу.

В момент сбора группы появилась вторая группа истребителей в количестве

четырнадцати Me-109. применяя свой метод сбора группы, я произвел его быстро. Истребители противника прошли стороной и не пытались атаковать нас. Я со своей группой под прикрытием четырех Як-9 возвратился на свой аэродром без потерь.

Таким образом, в результате воздушного боя было сбито 3 истребителя противника.

НЕДБАЙЛО АНАТОЛИЙ КОНСТАНТИНОВИЧ

Родился 28.01.1923 г. в городе Изюм Харьковской области, в семье рабочего. Окончил неполную среднюю школу.

В Советской Армии с 1941 г. Окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу пилотов в 1943 г.

В действующей армии с марта 1943 г. Командир эскадрильи 75го гвардейского штурмового авиаполка (1 — я гшад, 1 — я ВА, 3й Белорусский фронт), гвардии капитан.

К октябрю 1944 г. совершил 130 боевых вылетов, нанес противнику большие потери в живой силе и технике.

Звание Героя Советского Союза присвоено 19.04.45.

В последующих боях к апрелю 1945 г. совершил еще 89 боевых вылетов.

Награжден второй медалью «Золотая Звезда» 29.06.45 — Кроме того, удостоен ордена Ленина, трех орденов Красного Знамени, орденов Александра Невского, Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

После войны на преподавательской и руководящей работе в военно-учебных заведениях ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных боевых машинах. С 1983 г. генерал-майор авиации Недбайло — в запасе. Живет в Киеве, занимается литературной деятельностью. Первая книга — «В гвардейской семье». Киев, 1975.

Дважды Герой Советского Союза капитан Андрианов В. И.

Внезапный бой штурмовиков с истребителями

23 августа 1945 г. в 8 часов утра я получил боевую задачу: группой 6 Ил-2 под прикрытием 6 Як-1 в 10.00 атаковать минометные позиции в районе Опатув.

Подлетев к линии фронта, я получил разрешение с КП выполнять поставленную задачу и информацию о том, что в воздухе самолетов противника нет. Проверив связь с ведущим истребителей, капитаном Хорчистовым, я одновременно сообщил ему порядок атаки: первый удар группой с левым разворотом, последующие заходы на стрельбу с «круга», прикрытия истребителей справа-сзади со стороны солнца. Поскольку ведомые всегда работают на прием, то путем подслушивания нашего разговора они вполне были осведомлены о способе атаки цели. Боевой порядок группы при подходе к цели: штурмовики Ил-2 «клин» звена, звенья в правом «пеленге». Левые ведомые в звеньях, дистанция до 50 м, правые до 10 м. Истребители справа-сзади: 4 Як-1 с превышением над Ил-2 200300 м и 2 Як-1 с превышением 800 м. Высота группы штурмовиков — 1200 м.

Над линией фронта ЗА противника открыла огонь. Определив место цели, я стал строить противозенитный маневр изменением высоты и курса с таким расчетом, чтобы при подходе к цели иметь высоту 600800 м и возможность атаковать группой с левым разворотом. Наступил самый ответственный момент отыскания заданной цели; вполне естественно, что для наблюдения за воздухом осталось очень мало времени. Для того чтобы летчик был полностью о курсе воздушной обстановки, необходимо, чтобы воздушный стрелок систематически информировал его обо всем, что происходит сзади.

Выбрав направление атаки, я подал команду по радио «Внимание, атакуем!». В этот момент капитан Хорчистов заметил сзади на дистанции 800—1000 м две четверки Ме-109 и сразу же сообщил мне, но я его слышать не мог, потому что подавал команду. Почти одновременно мой стрелок по СПУ передал, что сзади на дистанции 800/1000 м 4 Ме-109 атакуют нашу группу и 4 Ме-109 атакуют истребителей. Я мгновенно перенес взгляд на заднюю полусферу, оценил обстановку и подал команду по радио: "Сзади истребители, атаку отставить, становись в «круг!»

Резко ввел самолет в левый крен и пошел на замыкание круга. 4 Ме-109, разбившись на две группы по 2 Ме-109, атаковали группу. Одна пара оказалась внутри круга и пыталась с левым разворотом атаковать меня, но не смогла вести по мне прицельный огонь. Две очереди, выпущенные по мне ведущим, прошли сзади. Воздушные стрелки открыли огонь, и немцы вынуждены были уйти. Вторая пара атаковала второе звено Ил-2, очевидно, хотела сбить левого ведомого, но в момент замыкания круга, когда летчик "водил самолет в крен, его воздушный стрелок, сержант Мамонтов, меткой очередью сразил ведущего пары. Летчик выбросился на парашюте. Ведомого под ракурсом 4/4 обстрелял я. Он вынужден был с левым разворотом внизу строя уйти за первой парой.

Не теряя времени, я подал команду: «Атакуем цель!» и с высоты 700 м вел самолет в планирование, чтобы сбросить бомбы. Развернувшись после атаки цели на 180° влево, я заметил спереди-снизу приближающуюся пару Ме-109. Немецкие летчики изменили тактику и решили атаковать снизу в момент выхода из атаки. Я подал команду: «Атаку цели продолжить, после атаки выход по прямой!» Лейтенант Гусев при сближении с двумя Ме-109 из передних точек под ракурсом 3/4 длинной очередью подбил ведущего, который с дымом ушел на свою территорию, ведомый отвалил вправо и с принижением ушел от группы.

На третьем заходе один Ме-109 атаковал меня с бреющего. Я вовремя его заметил и после атаки цели немного прошел по прямой, вследствие чего Ме-109 проскочил сзади. В этот момент я резко сделал разворот влево и обстрелял его, но Ме-109 уходил с правым разворотом с принижением, я же — с левым с набором высоты, и вполне понятно, что очередь прошла влево-вверх.

Истребители прикрытия 4 Як-1 в этот период вели бой на виражах с одним Ме-109. Капитан Хорчистов сбил его, летчик выбросился на парашюте.

Пара Як-1, находившаяся сверху, в первый момент была свободна. Ведущий уже решил прикрывать группу Ил-2, как вдруг заметил со стороны противника приближавшиеся 4 ФВ-190. Он быстро изменил решение и с набором высоты атаковал их справа.

2 ФВ-190 были сбиты сразу — летчик одного из них выбросился на парашюте, второй резко ушел вправо и врезался в землю. Остальные 2 ФВ-190 с левым разворотом ушли обратно.

Сделав 3 захода, я подал команду: «Выхожу из атаки „змейкой“!» Капитан Хорчистов с ведомым вышел из боя в момент перестроения из «змейки» в боевой порядок и пристроился к группе Ил-2, шли от цели на бреющем. Через 57 минут на маршруте пристроились к группе остальные 4 Як-1.

ВЫВОДЫ

1. По моим предположениям, истребители противника 8 Ме-109 были наведены станцией наведения. 4 ФВ-190 взлетели с ближайшей площадки по зрячему или, возможно, тоже по вызову станции наведения.

2. Истребители противника использовали условия освещения и атаковали одновременно группу истребителей и штурмовиков со стороны солнца с нашей территории. Пара Як-1, находившаяся с превышением над штурмовиками 600—800 м, была ими, очевидно, не замечена.

3. Ведущий пары Як-1 правильно оценил сложившуюся обстановку и отлично атаковал группу.

4. Летчики-штурмовики отлично понимали каждый мой маневр, в совершенстве

владели своими самолетами и умело действовали в боевом порядке «круг».

АНДРИАНОВ ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ

Родился 13 августа 1920 года в деревне Иванисово ныне Бежецкого района Тверской области, в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б)КПСС с 1944 года. Окончил Смоленский кооперативный техникум в 1939 году. В Красной Армии с 1940 года. В 1943 году окончил Пермскую военную авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1943 года. Первое боевое крещение получил на Курской дуге. 24 июля 1943 года в группе Ил-2 принял участие в штурмовке железнодорожной станции Белгород.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1976) командиру звена 667-го штурмового авиационного полка (292-я штурмовая авиационная дивизия, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт) младшему лейтенанту Андрианову присвоено 1 июля 1944 г. за 87 вылетов на штурмовку войск противника в боях за Белгород, Харьков, на полтавском и кировоградском направлениях.

Второй медалью «Золотая Звезда» командир эскадрильи 141-го гвардейского штурмового авиационного полка (9-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) капитан Андрианов награжден 27 июня 1945 г. за 90 вылетов в боях под Львовой, на Сандомирском плацдарме (Польша) и на других рубежах.

Войну закончил в Берлине. Всего за время войны совершил 177 боевых вылетов. Лично уничтожил 50 танков, 200 автомашин, 25 зенитно-артиллерийских батарей, 13 складов и много другой техники противника, в 37 воздушных боях сбил 6 вражеских самолетов.

В 1950 году окончил Военно-Воздушную академию, в 1961 году — Военную академию Генштаба. Генерал-майор авиации (1971). До 1981 года на преподавательской работе в Военной академии Генштаба. Умер 4 мая 1999 года. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, орденом Славы 3-й степени и медалями. Бронзовый бюст Героя установлен в поселке Сонково Тверской области.

Герой Советского Союза майор Козловский И. И.

16 Ил-2 против 24 истребителей противника

В первой половине апреля 1945 г. мне было приказано: группой самолетов в 16 Ил-2 под непосредственным прикрытием 6 Ла-7 бомбардировать и штурмовать скопление техники противника в районе, расположенном северо-восточнее г. Моравска-Острава. Штабом части было дано точное расположение цели и ее примерные средства ПВО. Кроме этих данных, из предыдущих вылетов я знал, что все районы сосредоточения техники противника хорошо прикрываются средствами ПВО и что аэродром, на котором находилось до 50 истребителей противника, отстоял всего лишь 20 км от данной мне цели.

Поэтому, предчувствуя серьезность обстановки, с разрешения командира части я сам подобрал себе необходимый летный состав и провел с ним тщательную предполетную подготовку, обратив особое внимание на некоторые варианты воздушного боя на случай встречи с истребителями противника.

Перед вылетом я встретился с ведущим группы истребителей и сообщил ему, каким будет строй на маршруте при полете к цели и обратно, боевой порядок при атаке цели, сбор группы после атаки, порядок радиосвязи. Одновременно договорились о взаимодействии при

отражении атакующих истребителей противника.

Вылетели в установленное время.

Вторая восьмерка, которую вел Герой Советского Союза старший лейтенант Зайцев, шла с незначительным превышением так же, как и первая, в кильватерном строю. Истребители прикрытия шли парами по обе стороны строя штурмовиков. При подходе к цели четверки в восьмерках подтянулись и стали в общий строй.

Цель, по которой надо было нанести удар, была тщательно замаскирована. Это были танки и автомашины с артиллерией, отстоящие от переднего края в 810 км, по всей вероятности, для нанесения контрудара по нашим наступающим частям.

Не доходя до переднего края 20— 25 км, я связался с наземной радиостанцией командира, которая известила меня, что в воздухе спокойно, и одновременно уточнила линию боевого соприкосновения и цель.

Хоть противник был тщательно замаскирован, мне частично удалось обнаружить его при подходе к цели.

Чтобы уточнить и выбрать точки прицеливания, мы сначала произвели холостой заход попарно с доворотом влево на 25-30° (высота подхода была 950 м).

После того как цель была обнаружена, был произведен второй заход с «круга» по одному самолету с дистанцией между самолетами 200— 250 м.

На третьем заходе командир авиасоединения, генерал-майор авиации Котельников, предупредил меня с наземной радиостанции, что в воздухе появилось около 25 истребителей противника. Почти одновременно с этим заметил их и я: они уже шли четверками на сближение.

Я передал команду: «Стать в оборонительный „круг“!»

Группа в 16 Ил-2 разбилась на две группы, и каждая восьмерка стала в отдельный оборонительный «круг». Группа ст. лейтенанта Зайцева стала в «круг» над моей группой, который был на высоте 250300 м, а «круг» группы Зайцева на 100 м выше меня и в обратном направлении (правый «круг»).

Истребители противника, видя свой численный перевес, производили хотя и беспорядочные, но частые атаки, которые успешно отбивались согласованным огнем штурмовиков и истребителей прикрытия.

Истребители прикрытия отдельно от штурмовиков в бой не вступали, а находились со штурмовиками на внешнем круге и отбивали заходящих для атаки истребителей противника. Я пытался вытянуть «круг» на свою территорию, но, ввиду того что штурмовикам часто приходилось отбивать атаки истребителей противника, «круг» разрывался. Я начал уменьшать высоту полета до 75100 м и на этой высоте подал команду «стать в пеленг». По этой команде я сделал правый доворот и, когда группа с левого «круга» стала в правый «пеленг», немедленно перевел всех на бреющий полет по направлению к своей территории. То же повторила группа Зайцева, только ей с правого «круга» пришлось стать в левый «пеленг». Таким образом, выполнив задачу, под прикрытием своих истребителей мы вышли из боя без потерь, сбив два ФВ-190 и один Ме-109.

КОЗЛОВСКИЙ ИГНАТИЙ ИГНАТЬЕВИЧ

Родился 1502.1917 г. в деревне Большие Пруссы ныне Копыльского района Минской области, в семье крестьянина. Белорус Член КПСС с 1940 г. Окончил 9 классов в 1935 г.

В Советской Армии с 1936 г. В 1939 г. окончил Сталинградское военно-авиационное училище летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны с ноября 1941 г.

В 1943 г. окончил КУОС. Штурман 996го штурмового авиаполка (224-я шад, 8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт), капитан.

К 9.05 — 45 совершил 120 боевых вылетов на разведку и штурмовку войск противника,

из них 48 в тыл врага по доставке боеприпасов советским войскам, окруженным под Вязьмой, и вывозу раненых из окружения.

Звание Героя Советского Союза присвоено 18.08.45.

В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1960 г. полковник Козловский — в запасе. Жил в Минске.

Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Красной Звезды, медалями.

Умер 9 июня 1962 года. Бюст Героя установлен на его родине.

Дважды Герой Советского Союза гвардии капитан Бегельдинов Т. Я.

Воздушный бой штурмовиков с бомбардировщиками

Этому воздушному бою предшествовала следующая обстановка: противник после успешного наступления наших войск в районе Белгорода поспешно отошел на заранее подготовленный рубеж, проходивший по южному берегу реки Днепр, где и перешел к обороне. После оперативной паузы наши войска предприняли наступление с форсированием р. Днепр в районе Успенское-Мишурип Рог.

Противник обрушил все свои огневые средства против наших наступающих войск, одновременно на плацдарме за р. Днепр танками и пехотой контратакуя наши войска и не давая им развить успеха.

Авиация противника большими группами бомбардировщиков Ю-87 и Хе-111 наносила удары по боевым порядкам наших наступающих войск, пытаясь приостановить наступление.

Наш гвардейский Львовский, Красноградский ордена Александра Невского шап действовал в том же районе на поле боя по боевым порядкам противника.

8 сентября 1943 г. командир дивизии поставил нашему полку задачу: бомбардировать и штурмовать танки и пехоту противника на юго-западной окраине Мишурип Рог.

До вылета оставалось 20 минут, Командир полка перед вылетом дал летному составу следующие указания: 12 Ил-2 под прикрытием 8 истребителей Як-1 вылетают для атаки контратакующих танков, ведущий группы — капитан Бегельдинов, сбор на «кругу» с разворотом на 160-170°; боевой порядок — правый «пеленг» звеньев; подход к цели на высоте 1000 м ;

маневр в районе цели производить скоростью, высотой и отворотами по курсу на 15-20° в стороны; атаки выполнять с углом пикирования в 25-30° с последующим выходом левым разворотом в сторону расположения наших войск.

Взлет производили парами. Собрались быстро и хорошо, далее следовали в заданном боевом порядке до аэродрома истребителей, где своевременно встретили истребителей прикрытия и без всяких задержек взяли курс на цель.

Не долетая примерно 10 км, я связался по радио с КП командира, доложил поставленную задачу и получил ответ: «Я вас понял — вступайте в воздушный бой с бомбардировщиками противника, с тем чтобы не допустить их к переправе». Я повторил приказание. Поняв, что на меня возложена ответственная задача, я решил с хода плотным строем с передней полусферы атаковать бомбардировщиков противника под ракурсом 2/4 с последующим левым разворотом и выходом на свою территорию. Цель моей первой атаки была дезорганизовать противника, расстроить его боевой порядок. Для выполнения этого замысла атаки я по радио подал команду: «Собратсья в плотный строй!» Подходя к линии фронта, заметил до 30 бомбардировщиков Ю-87 под прикрытием до 6 истребителей Ме-109. Я их встретил в районе, где мне предстояло штурмовать танки противника. Сближаясь с ними, я выбирал наивыгоднейшее направление для атаки, и с дистанции примерно 600 м под ракурсом 2/4 всей группой атаковали бомбардировщиков, сам сосредоточил огонь по ведущему и подбил его. Он, снижаясь, сбросил бомбы на свои же войска, затем строй

бомбардировщиков противника рассыпался. Наши атакующие штурмовики вклинились в их строй.

Истребители, прикрывавшие меня, завязали воздушный бой с истребителями прикрытия бомбардировщиков. Я и моя группа вели воздушный бой, еще не сбросив бомб. Трудно было наблюдать за ходом воздушного боя. Однако я заметил, как часть бомбардировщиков сбросила бомбы по примеру своего ведущего, затем отвалила влево, а вторая часть продолжала следовать к намеченной цели.

Выйдя из атаки, я снова собрал в плотный строй несколько расстроившихся после первой атаки штурмовиков и пошел на повторную атаку. С дистанции 600—400 м под ракурсом 3/4 открыл огонь. Расстроенная группа бомбардировщиков после 2й атаки так же неприцельно сбросила бомбы и, отвалив влево, ушла в глубь расположения своих войск.

В результате этого боя штурмовиками и истребителями было сбито 6 самолетов противника, но кто из нас персонально сбил, было трудно установить в «гуще».

Я доложил на КП командиру о выполнении задания. Он поблагодарил нас и приказал выполнять основную задачу.

Получив приказание, я приступил к бомбардировке и штурмовке танков и пехоты противника. Сделал 6 заходов в боевом порядке «круг» звеньев, после чего все самолеты вернулись на свой аэродром без потерь, кроме незначительных повреждений.

Следует отметить, что в районе Тылява — Вишеведник я вел такой же бой 4 Ил-2 под прикрытием 2 Як-1 против 6 ФВ-190, которые также сбросили бомбы на свои войска и ушли в облака, не ввязываясь в бой.

На основании своего боевого опыта я пришел к выводу, что штурмовик Ил-2 вполне может вести воздушный бой с бомбардировщиками и с истребителями, ибо я сам на Ил-2 провел 15 воздушных боев, в которых сбил 5 самолетов противника (Me-109, ФВ-190, 3 Ю-87).

Для того чтобы расстроить группу бомбардировщиков, следует прежде всего бить по ведущему группы.

БЕГЕЛЬДИНОВ ТАЛГАТ ЯКУБЕКОВИЧ

Дважды Герой Советского Союза, выдающийся летчик-штурмовик, совершивший, по видимому, рекордное число боевых вылетов — 306.

Он родился 5 августа 1922 года в городе Пишпеке (Бишкеке), в бедной многодетной семье. Окончил среднюю школу в г. Фрунзе, был направлен в Оренбургскую военную авиационную школу пилотов. Окончил школу в 1942 году.

В декабре 1942 года сержант Бегельдинов прибыл в штурмовой авиационный полк, базировавшийся под Калинином. Два месяца ему не давали разрешения на вылет, приглядывались к тоненькому, неказистому пареньку. Тот не терялся и не расстраивался: изучал машину, внимательно слушал рассказы боевых летчиков, заучивал карты, помогал механикам.

17 февраля 1943 года состоялся его первый боевой вылет. Шестерка Илов совершила налет на железнодорожный состав противника. В тот же день он совершил еще два вылета.

Через несколько дней в налете на деревню Горушка, превращенную противником в мощный опорный пункт, из шестерки, где замыкающим шел Бегельдинов, было сбито пять машин. Один из истребителей, атакуя с различных направлений, настойчиво атаковывал Ил Бегельдинова.

"Немец совершенно обнаглел. Высокая скорость сейчас была для него помехой, и он выпустил шасси, чтобы уменьшить ее. Это почемуто взбесило меня. Ну, думаю, гад, я тебе не котенок.

Резко развернул машину в сторону самолета противника, взял ручку на себя. «Мессер» в этот момент оказался прямо передо мной в прицеле. Я нажал на гашетки. Вижу, как пули

вонзаются в истребитель. Кажется, проходит целая вечность. Истребитель задымил, свалился на крыло и пошел к земле...

И мой самолет оказался в штопорном положении. Коекак выровнял машину, набрал скорость, снизился... Повреждены руль поворота и глубины, пробиты пулей водомаслорадиаторы.

С трудом дотянул до аэродрома" (Бегельдинов Т. Я. Илы атакуют. АлмаАта, Казахстан)

За эту победу Т. Бегельдинов был награжден своим первым орденом — Отечественной войны 2-й степени.

Вскоре ему было присвоено звание младшего лейтенанта, а в августе он был назначен командиром звена.

В одном из вылетов самолет Бегельдинова был сбит, сам он ранен, вместе со стрелком Яковенко они покинули его на парашютах. Несколько дней выходили к своим, стрелок погиб на минном поле, затем три недели санбата...

В Орловско-Курском сражении он ежедневно делал по дватри боевых вылета: бомбил укрепления и танки противника, пушечным огнем уничтожал его живую силу и технику, самим присутствием крылатой машины над своими войсками вселял уверенность в бойцов, ведущих жаркий, а для кого-то последний бой.

Бегельдинов славился и как мастер воздушной разведки. В сложных погодных условиях, при противодействии истребителей, порой в одиночку он добывал ценнейшие данные о противнике, вызывал для удара группы Илов

После Курской битвы он участвовал в боях на Днестре, освобождал Украину, Польшу, Германию.

Соратниками Бегельдинова были авторы настоящей книги М.П. Одинцов и С.Г. Чепелюк.

Всего на счету капитана Т. Бегельдинова 21 уничтоженный танк, 5 самоходных артиллерийских установок, 5 самолетов, уничтоженных в воздухе и 5 на земле, 37 автомобилей, 2 локомотива, 7 вагонов с войсками и техникой.

Бегельдинов — дважды Герой Советского Союза. Первый раз — за 155 боевых вылетов на разведку и штурмовку вражеских укреплений, аэродромов, железнодорожных узлов, скоплений войск противника, совершенных к июню 1944 года. Указ от 26 октября 1944 года. Вторично комэск 144-го гвардейского штурмового авиационного полка гвардии капитан Бегельдинов удостоен «Золотой Звезды» за совершенные к марту 1945 года еще 120 боевых вылетов (Указ от 27 июня 1945 года). Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й и 2-й степени. Красной Звезды, Славы 3-й степени, медалями.

Бюст дважды Герою установлен на родине, в Алма-Ате.

В 1950 году Т. Бегельдинов окончил командный факультет Военно-Воздушной академии. Летал на реактивных машинах. Одному из первых ему было присвоено звание «Заслуженный военный летчик СССР». В 1956 году, в разгар сокращения ВВС, полковник Бегельдинов ушел в запас.

Окончил строительный институт. Живет и работает в Алма-Ате.

Был депутатом Верховного Совета СССР 2-го и 3-го созывов. Национальный Герой Республики Казахстан.

Герой Советского Союза гвардии майор Жигарин Ф. А.

Штурмовик в борьбе с транспортными самолетами противника

В результате зимнего наступления Красной Армии в 1941 г. в районе Старая Русса была окружена 16-я немецкая армия. Попытки прорваться из окружения ни к чему не приводили. Тогда немцы стали использовать транспортную авиацию. Ночью, в плохую,

погоду они вывозили раненых, подбрасывали боеприпасы, продовольствие.

Борьбу с транспортными самолетами противника вели не только истребители, но и штурмовики.

Из моей боевой работы на Северо-западном фронте запомнился следующий эпизод. Это было во второй половине апреля. Ночью наши наземные войска передали, что наблюдают интенсивный перелет самолетов противника. То же было сообщено и рано утром. Нам было ясно, что немцы ночью могли производить посадку только на одном-единственном аэродроме, который имелся у них в районе окруженной группировки: это был аэродром Глебовщина. И за ночь, безусловно, должно было скопиться большое количество транспортных самолетов.

Утром погода в районе нашего аэродрома была плохая: дымка, низкая облачность высотой в 200 м.

Полет группой был невозможен. Я получил задание произвести разведку одиночным экипажем и, если позволит обстановка, штурмовать аэродром. Вылетев утром, я решил идти под кромкой облаков и подойти к аэродрому, прикрываясь облачностью. Но за 15 км до линии фронта облачность кончилась и погода прояснилась. Я изменил решение и перешел на бреющий полет.

Вдруг километра за 1, 5 впереди себя я увидел, как над самыми верхушками деревьев «ползут» три транспортных самолета — немцы решили проскочить на бреющем полете. Я быстро развернулся и пошел на сближение для атаки, атаковал первого ведомого, но он продолжал лететь в строй. Немцы держали строй, отстреливаясь из пулеметов. Вести атаку на бреющем полете было очень трудно. Я атаковал второй раз, опять правого ведомого. Он стал отставать и как-то неожиданно накренился на правое крыло, сшибая передо мною верхушки деревьев и расчищая дорогу. Атака ведущего была очень удачна: как раз в этот момент, когда мы уже подлетели к аэродрому, он пошел на подъем (по-видимому, желая показаться, чтобы с аэродрома видели мое преследование). Я подошел к нему очень близко и, когда после моей атаки объятый пламенем самолет резко пошел вниз, невольно занял его место, выскочив затем на аэродром Глебовщина. Несмотря на то что аэродром был сильно прикрыт ЗА, противник не открывал огня, но стоило мне только оторваться от самолета, чтобы атаковать транспортные самолеты, находившиеся на западной стороне, как был открыт ураганный огонь. Быстро сбросив на скопления самолетов зажигательную смесь, я зажег еще 4 транспортных самолета. На развороте мой самолет был поврежден зенитным огнем — правый элерон не работал, но опасность зенитного огня уже миновала, она осталась позади. С большим трудом мне удалось довести самолет до аэродрома и благополучно сесть.

ЖИГАРИН ФЕДОР АЛЕКСАНДРОВИЧ

Родился 21.09.1920 г. в селе Ольховка ныне Сурского района Ульяновской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС. Образование среднее.

В Советской Армии с 1938 г. В 1940 г. окончил Балашовскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с февраля 1942 г.

Командир эскадрильи 299-го штурмового авиаполка (290-я шад, 3-й сак, 17-я воздушная армия, Юго-Западный фронт), старший лейтенант.

К августу 1943 г. совершил 61 боевой вылет, в групповых воздушных боях сбил 7 вражеских самолетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 8.09.43.

После войны продолжал службу в армии. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1954 г. полковник Жигарин — в запасе. Жил в Ульяновске.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, Красной Звезды, медалями.

Умер 16 ноября 1981 г.

Похоронен на кладбище пгт Сурское Ульяновской области.

Герой Советского Союза гвардии капитан Чекин Б. С.

Воздушный бой четырех самолетов Ил-2 с четверкой ФВ 190

10 июня 1944 г. на Карельском перешейке наша армия успешно начала свое летнее наступление.

Карельский перешеек представляет собой узкое пространство между Ладожским озером и Финским заливом. Почти весь перешеек покрыт хвойными лесами. К району Выборга болотистая местность переходит в резко пересеченную холмами, с наличием большого количества маленьких озер и гранитных валунов. Используя выгодные природные условия, финны и немцы создали ряд оборонительных полос, которые представляли серьезное препятствие для наших войск. Для обеспечения наступления наземных частей день атаки начался мощной авиационной подготовкой.

В массированных ударах по укрепленным пунктам участвовало одновременно несколько сот самолетов.

Финны ко дню наступления располагали малым количеством самолетов и в первые дватри дня операции почти не оказывали сопротивления.

В последующие дни немцы перебросили несколько авиационных истребительных частей из Эстонии под Выборг. Поэтому начиная с 1516 июня авиация противника начала проявлять активность, нанося ущерб, особенно штурмовой и бомбардировочной авиации.

Тактика истребителей противника была такова:

группы ходили под кромкой облаков и, маскируясь на бреющем полете на фоне леса и высот, наносили внезапный удар по самолетам, действующим над целью за линией фронта".

21 июня наши войска ворвались в г. Выборг. Финны, стараясь спасти свою технику и живую силу, отступали по шоссе на север от Выборга.

Группа в 4 Ил-2 под командованием командира эскадрильи ст. лейтенанта Понякова получила задание: нанести удар по отступающей колонне противника, действовать самостоятельно, без прикрытия истребителями. Прорабатывая задание, мы разобрали ряд удачных и неудачных примеров и пришли к выводу, что на случай противодействия истребителей противника лучше всего задание выполнять на бреющем полете, соблюдая строй правый «пеленг», близкий к «фронту».

Взлетели и построились в правый «пеленг». По указанию командира я занял место четвертого ведомого. Линию фронта перелетели на бреющем полете. В воздухе самолетов противника не было видно. Сделав два захода по цели, ведущий пошел на третий, я тоже начал разворот и в этот момент услышал, как стрелок передает по переговорному аппарату: «Из-за сопки появились 4 ФВ-190, идут в атаку». Ведущий подал сигнал — «сбор». Отвернувшись вправо, я увидел сзади пару истребителей ФВ-190 на дистанции 800900 м, идущих нам в хвост. А вторая пара заняла выжидающее положение справа, на дистанции 800900 м. Ведущий группы уменьшил скорость, и все самолеты быстро пристроились к нему, взяв интервал 15— 20 м. Немцы решили атаковать нас с хвоста, это было для нас выгодно, так как мы были на бреющем полете, что исключало возможность атаки снизу-сзади; ряд сопки и балок способствовал маневрированию и уклонению от прицельного огня противника.

Когда ФВ-190, атаковавший меня, приблизился на дистанции 600 м, мой стрелок и стрелки с соседних самолетов дали заградительный огонь. Немцы настойчиво приближались, намереваясь с короткой дистанции ударить наверняка. ФВ-190, атаковавший меня, все время старался находиться в безопасном для него секторе. По команде стрелка я доворачивал самолет то вправо, то влево, давая этим возможность вести прицельный огонь по

истребителю противника. Одновременно я старался сохранить свое место в строю.

Немец дал очередь из пушек как раз в тот момент, когда я прижался к земле, но очередь прошла выше, отбив только стойку, к которой прикрепляется антенна Атаковавший меня вышел из атаки вправо с набором высоты Затем эта же пара зашла нам в хвост на вторую атаку, которая закончилась тем, что один ФВ-190 был сбит моим стрелком ст сержантом Дудатиным (очередью прямо в лоб) в тот момент, когда пролетали над озером Я прижался к озеру, создав этим выгодное положение для ведения огня стрелку. Второй ФВ-190, видя исход атаки, не атаковал нас, а ушел из боя совсем

Тогда вторая пара ФВ-190, занимавшая выжидательную позицию, пошла в атаку

Немцы прибегали к редко практикуемому ими способу выйдя из зоны обстрела задних огневых точек во фланг группе на параллельный курс, они с разворота сваливались на Ил-2, стремясь использовать мертвый конус. Тогда мы предприняли маневр, заключающийся в отвороте группы штурмовиков от истребителей противника, дающий возможность стрелкам вести прицельный огонь Стрелки интенсивным огнем отразили две атаки

После безрезультатных атак попарно они предпринимали атаки с обеих сторон одновременно, очереди из пушек давали несколько вперед и сверху-вниз в середину строя, рассчитывая отколоть от строя замыкающего, расколоть строй и поодиночке разделаться с каждым. Они также рассчитывали на то, что мы наскочим на трассу в момент, когда трасса должна была ударить по самолету, я резко взял ручку на себя и проскочил благополучно, хотя два снаряда попало в самолет, выбив ногу шасси.

Бой длился уже 10 минут, до нашей территории оставалось 23 км. Немцы, видимо, израсходовав боекомплект, оставили нас. Мы все вернулись на свой аэродром. Я благополучно произвел посадку на одну ногу шасси.

Этот полет произвел на меня большое впечатление, так как я был в то время еще малоопытным летчиком и мало верил в силу маневра. Этот бой убедил меня также в том, что соблюдение боевого порядка и выдерживание скорости приводят к победе в воздушном бою. Он еще раз подтвердил, что в оборонительном бою группы штурмовиков, когда нет возможности построить боевой порядок «круг» или «змейку», самым эффективным боевым порядком является строй в «пеленге» на уменьшенной скорости.

Немцы не добились успеха потому, что подойти на малую дистанцию им препятствовал дружный огонь стрелков, а попасть в маневрирующий самолет с большой дистанции очень трудно.

Предприняв ряд маневров, мы вышли из этого боя победителями, сбив ФВ-190.

ЧЕКИН БОРИС СЕРГЕЕВИЧ

Родился 5.03.1922 г. в деревне Слобода Волчья ныне Чистопольского района Татарской АССР, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1944 г. Окончил 3 курса Чистопольского техникума механизации сельского хозяйства и аэроклуб.

В Советской Армии с 1941 г. В 1943 г. окончил Ульяновскую военно-авиационную школу пилотов.

В боях Великой Отечественной войны с января 1944 г.

Заместитель командира эскадрильи 566го штурмового авиаполка (277-я шад, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт), лейтенант.

К февралю 1945 г. совершил 154 боевых вылета на штурмовку войск противника, бомбардировку его укрепленных районов. Всего совершил 180 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 19.04.45.

В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию. Летал на реактивных боевых самолетах. С 1976 г. полковник Чекин — в запасе. Живет в Ленинграде.

Награжден орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-и степени, орденом Отечественной войны 2-й

степени, 2 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Герой Советского Союза майор Максимов Н. В.

Воздушный бой штурмовиков с бомбардировщиками

8 августа 1944 г. мне было приказано группой 12 Ил-2 под прикрытием 6 Як-1 нанести удар по танкам и живой силе противника, введенным в прорыв южнее Вильковишкис.

При подходе к цели на высоте 9501050 м я заметил группу вражеских самолетов Ю-87 в сопровождении небольшого количества истребителей. Группа, как впоследствии было установлено, состояла из 28 Ю-87, 4 ФВ-190 и 2 Ме-109.

Посты ВНОС наблюдать вражеские самолеты, очевидно, не смогли — мешала облачность (на высоте 600— 700 м 5-6 баллов). Со станции наведения никаких предупреждений о приближении вражеской группы не было; они передавали, что в воздухе все спокойно. Я сообщил свои наблюдения на станцию наведения. Ответная радиограмма задерживалась. Я решил во что бы то ни стало не допустить вражеские самолеты к цели (не дать им возможности сбросить бомбы на боевые порядки наших войск) и прекратил заход на цель.

Чтобы не терять времени, я повел свою группу с бомбовой нагрузкой в лобовую атаку против вражеских бомбардировщиков. Об этом я передал на станцию наведения, предупредив свою группу. Истребителям сопровождения приказал связать истребителей противника. Перед самой атакой, когда я уже находился на территории противника, получил ответ со станции наведения, подтверждающий правильность моих действий.

Моя группа находилась на 75100 м ниже вражеской в боевом порядке шестерок в правом «пеленге».

При сближении я увеличил скорость до максимальной. Не доходя 500600 м, я сделал «горку» и с дистанции 200300 м открыл огонь из всех огневых точек. Моему примеру последовали все летчики. Атака была неожиданной, и вражеская группа была застигнута в плотном строю. В первой лобовой атаке нам удалось сбить 3 Ю-87. Из люков некоторых самолетов противника посыпались бомбы. Вся группа беспорядочно один за другим стала уходить от нас пикированием и разгружаться от бомб на головы своих войск.

На высоте 150— 200 м мы еще раз встретились, опять почти в лоб. На высоте Ю-87 легко уходили от нас пикированием, но на малой высоте они потеряли эти преимущества, и наши шансы на успех боя увеличились. Ю-87, не выдерживая лобовых атак, отворачивались с небольшим снижением.

В начале разворота Ю-87 по отношению приближающегося к нему Ил-2 находился как будто в мертвом положении. Если Ил-2 успевал сократить дистанцию до 150— 100 м, пока Ю-87 еще не успевал развернуться на 90 градусов, то очереди с Ил-2 были очень эффективными.

При второй встрече штурмовиками было сбито еще два Ю-87. Видя безвыходность своего положения, бомбардировщики противника приняли боевой Порядок, подобный нашей «змейке». При таком положении производить атаки с задней полусферы нам не удавалось из-за сильного огня воздушных стрелков. Пришлось произвести лобовые атаки ведущих самолетов. Такими атаками удалось расстроить их «змейку» и нарушить огневое взаимодействие между самолетами.

В этом последнем этапе боя нам удалось еще сбить два Ю-87, причем один из них был сбит моим воздушным стрелком старшим сержантом Дибривиным на попутно-параллельных курсах. К этому самолету я подстроился ниже справа так, что он и не увидел меня. Подстроиться к нему меня вынудило отсутствие боеприпасов в передних огневых точках.

Наши истребители, воспользовавшись паникой противника и нарушением огневого

взаимодействия, сбили один Ю-87 и один ФВ-190. В последующих этапах боя они зорко охраняли штурмовиков.

В результате одиннадцатиминутного боя было сбито 8 Ю-87 и один ФВ-190.

После воздушного боя, который закончился в тылу противника, группа штурмовиков вернулась к своей цели и произвела 5 заходов.

Действуя по наземным целям, она сожгла 9 танков, 2 автомашины и один бронетранспортер.

При отходе от цели группа была атакована с бреющего полета двумя ФВ-190. Пришлось построить крутую «змейку» и, снизившись до малой высоты, уйти на бреющем полете на свой аэродром.

Эффективность действий штурмовиков и истребителей в воздушном бою была подтверждена офицерами связи, находившимися на станции наведения, кроме того, наземными войсками и фотоснимками специального разведчика.

Штурмовики потерь экипажей не имели, и только один самолет разбился при вынужденной посадке на лес.

При ведении воздушного боя на самолете Ил-2 (или ему подобных) против такого типа бомбардировщика, как Ю-87, желательно производить лобовые атаки с внезапным выходом снизу.

Необходимо учесть, что при ведении воздушного боя с бомбовой нагрузкой заметно ухудшаются некоторые качества самолета. Он боится разворота на уменьшенной скорости, дрожит, просится в штопор. Увеличивается скорость и радиус разворота, увеличивается посадка при выводе из пикирования, уменьшается набор высоты при производстве «горки». По той же причине, при возможности, желательно освободиться от бомб. Если обстановка не позволила сбросить бомбы до воздушного боя и последний приходится проводить с ними, то необходимо учитывать следующие (особенности на малой высоте):

1. «Горку» прекращать раньше, так как скорость быстро гаснет и самолет в крайнем верхнем положении не слушается рулей.

2. Следить за скоростью на разворотах.

3. Раньше выводить из пикирования.

4. Идя в лобовую атаку, держаться чуть ниже противника, чтобы он не сумел проскочить вниз.

5. При удобном моменте использовать огонь воздушного стрелка, создавая ему выгодную позицию для стрельбы.

МАКСИМОВ НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 10.12.1915 г. в деревне Куприяновка ныне Инжавинского района Тамбовской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1943 г. Окончил 7 классов и 2 курса техникума механизации сельского хозяйства.

В Советской Армии с 1936 г. Окончил Качинскую военноавиационную школу в 1938 г.

На фронтах Великой Отечественной войны с ноября 1942 г.

Штурман 624-го штурмового авиаполка (308-я шад, 3-й шак, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт), капитан.

К марту 1945 г. совершил 131 боевой вылет на Ил-2 на штурмовку скопления живой силы и боевой техники противника. В воздушных боях сбил лично в группе 12 вражеских самолетов, 9 уничтожил на земле.

Всего совершил 159 боевых вылетов на Ил-2. Звание Героя Советского Союза присвоено 27.06.45.

Награжден 2 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, медалями. После войны продолжал службу в ВВС. Погиб в авиакатастрофе 8.03.1952 г. Именем Героя названа улица в поселке Инжавино.

Герой Советского Союза капитан Шаталин И. И.

Воздушный бой штурмовиков с истребителями

Основным видом воздушного боя штурмовиков является оборонительный бой, но они способны также вести и наступательный бой против бомбардировщиков и транспортных самолетов.

При всяком возможном случае штурмовики должны уклоняться от воздушного боя с истребителями противника.

Если же бой навязан, штурмовики должны принять выгодный для боя боевой порядок и отражать нападающего.

Оборона должна быть активной, т. е. она должна состоять не только в простом отражении атак, а в целеустремленном действии, в нанесении противнику значительных потерь.

Во время начавшегося в сентябре 1943 г. наступления после прорыва «Голубой линии» на Таманском полуострове наш полк поддерживал наземные части.

В районе наших действий часто появлялись истребители противника, поэтому в воздухе надо было все внимание уделять сохранению боевого порядка группы. Но однажды в полете мы не обнаружили своевременно истребителей противника, строй был растянут. В результате я стал жертвой истребителя, который с первой атаки подбил мой самолет. И только благодаря тому, что мой стрелок хладнокровно вел прицельный огонь из заднего пулемета, экипаж не был сбит.

В начале Отечественной войны истребителей для прикрытия групп штурмовиков не всегда было достаточно, особенно в дни напряженной боевой работы и при действиях малыми группами.

Во время воздушного боя недопустимы резкие развороты и увеличение скорости, так как это может привести к расстройству боевого порядка и к потерям.

Для успешного действия большое значение имеют: выбор боевого порядка, количество самолетов в группе, качество техники пилотирования и слетанность экипажей.

При ведении воздушного боя четверкой наивыгоднейшим боевым порядком является «клин».

9 марта 1945 г. на 2-м Белорусском фронте мне была поставлена задача нанести бомбово-штурмовой удар по отходящим войскам противника, отводившего свои силы и средства к портам Данциг и Гдыня (Гданьск). Мою четверку штурмовиков прикрывали 2 Ла-5.

При перелете линии фронта в районе г. Диршау группа была обстреляна ЗА противника. При появлении 8 истребителей Ме-109 ЗА прекратило огонь. О появлении истребителей противника было сообщено по радио, а воздушный стрелок, ст. сержант Павлов, указал трассой из пулемета их направление. Группа приняла сомкнутый боевой порядок, обеспечивающий сосредоточенный огонь. «Мессершмиты» атаковали самолет ст. лейтенанта Трухова, отставший для фотографирования результата удара, который не успел занять своего места в строю и находился в 50 м от группы. Атаку производили сверху-сзади и сверхусбоку под ракурсами 1/4 и 2/4. После атаки уходили вверх, не выходя в переднюю полусферу штурмовиков. Огонь открывали с дистанции 600—500 м.

Наши два истребителя прикрытия отсекали атаки противника, хотя их пытались связать боем два Ме-109. Наши истребители производили атаку сверху в задней полусфере штурмовиков с выходом под прикрытия передних огневых точек нашей группы для набора высоты и занятия исходного положения для следующей атаки.

Один Ме-109 выскочил впереди Ил-2, но быстро ушел вверх. Молодой летчик, летевший справа, не смог открыть по нему огонь, упустив удачный момент для атаки. Я не

имел возможности повернуть, так как был скован рядом идущими самолетами. Скорость во время боя я держал 280290 км/час, что обеспечивало летчикам (ведомым) возможность сохранить место в боевом порядке. Внутри экипажей было организовано взаимодействие летчика с воздушным стрелком. Воздушные стрелки вели организованный, сосредоточенный огонь по истребителям противника. В результате сочетания огня стрелков и маневра летчиков был сбит на выходе из атаки один Ме-109. Мы не потеряли ни одного самолета, только самолет ст. лейтенанта Трухова получил повреждение.

Выполнив задание, группа возвратилась на свою территорию. Истребители противника при переходе линии фронта прекратили свои атаки. Группа в полном составе вернулась на аэродром.

ШАТАЛИН ИВАН ИВАНОВИЧ

Выдающийся летчик-штурмовик, совершивший 170 боевых вылетов на штурмовку войск и объектов противника.

Иван Иванович родился 13 июля 1922 года в селе Летяжевка Саратовской губернии. Окончив среднюю школу и аэроклубе 1940 году, получил направление в Ворошиловградское военное авиационное училище пилотов.

С апреля 1943 года Шаталин сражался в составе 103го штурмового авиационного полка (230я штурмовая*17виационная дивизия, 4я воздушная армия). В боях был дважды подбит, ранен. Штурмовыми действиями уничтожил более 40 единиц тяжелой техники противника (танков, бронемашин, артиллерийских орудий, железнодорожных вагонов), более 300 вражеских солдат и офицеров. В воздушных боях (более 20) огнем курсовых пушек своего Ила сбил 3 неприятельских самолета.

В конце войны старший лейтенант комэск И.И. Шаталин был представлен к званию Героя Советского Союза (Указ от 18 августа 1945 года).

После войны служил в ВВС. Освоил реактивную технику. В 1950 году окончил Военно-Воздушную академию. Демобилизовался в 1958 году в звании подполковника. Жил и работал в Москве.

Подполковник И.И. Шаталин, помимо Звезды Героя Советского Союза и ордена Ленина, награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, двумя орденами Красной звезды, медалями.

Герой Советского Союза гвардии капитан Тышевич В. А.

Воздушный бой пары штурмовиков с истребителями противника

Большой боевой путь, пройденный нашим гвардейским полком, послужил практической школой для летчиков части и помог им освоить тактические приемы при выполнении боевых задач в различных условиях. Наряду с вопросами точного поражения цели, выполнения противозенитного маневра большое внимание уделялось и вопросу ведения воздушного боя штурмовиками.

Приведу в виде примера два воздушных боя, в которых мы одержали победу и которые протекали в не совсем обычных условиях.

В период битвы за Днепр наша часть взаимодействовала с наземными войсками, решая задачи разведки обороны противника и уничтожения его подходящих резервов, а также непосредственно содействовала форсированию этого водного рубежа, нанося огромные потери противнику.

Летный состав работал очень напряженно.

Однажды в октябре 1943 г. меня и ст. лейтенанта Трофимова посыльный разбудил ранее обычного. Погода не предвещала ничего хорошего: густой туман, вскоре перешедший в приподнятый, низко стелился над аэродромом.

Командир поставил нам задачу; разведать подходящие резервы противника.

Маршрут охватывал большой район, углубляясь далеко в тыл противника. Необходимо было посмотреть шоссейные и грунтовые дороги юго-западнее г. Чернобыль до г. Дымер. Прикрытия из-за сложности метеорологических условий не было. Я вместе с Трофимовым уточнил Задачу и продумал порядок ее выполнения. Доложив командиру о готовности, мы взлетели. Плохая видимость и низкая облачность прижали нас к железной дороге Чернигов — Овруч.

Перед линией фронта внезапно самолеты выскочили в прозрачную голубую синеву. Вся пелена черных облаков осталась позади. Не имея прикрытия, мы лишились возможности использовать облачность для маскировки и внезапности действий.

На высоте 100 м пролетели линию фронта. Днепр остался позади.

В одном населенном пункте я обнаружил скопление повозок, автомашин и нескольких бронетранспортеров. Я, а за мной Трофимов, пошли в атаку, сбросив половину осколочных бомб «АО25» по автомашинам противника, который не оказал никакого противодействия.

Продолжая полет вдоль дороги на запад, мы заметили колонну бронетранспортеров с артиллерией длиной 2, 53 км. По радио доложил на КП об обнаруженных целях и принял решение атаковать колонну. Атаку произвел вдоль колонны, сбросив оставшиеся бомбы на выводе из планирования.

Выходя из планирования пологой «горкой» со скольжением, я заметил впереди-справа пикирующий на меня Me-109. Довернув на него, пошел в атаку, но безрезультатно. Из атаки вышел влево-вверх. В это время воздушный стрелок Егоров доложил: «Фоккер» снизу" Истребители противника сзади снизу под ракурсом 1/4 и 2/4 атаковали нас. Воздушные стрелки пулеметным огнем отбили атаку. Мы с Трофимовым стали в «ножницы».

Произведя первую неудачную атаку, пара ФВ-190 ушла вверх, другая пара — вниз. Сбавив газ и уменьшив скорость с одновременным подкальзыванием, мы теряли высоту.

Вторая атака была произведена попарно — сначала снизу, а затем сверху. Во время атаки моего самолета ст. лейтенант Трофимов резким разворотом вправо атаковал ведущего нижней пары ФВ-190 на встречнопересекающихся курсах.

Туда же была направлена длинная очередь Егорова Трасса огня пронизала «фоккер», он резко накренился и, беспорядочно снижаясь, упал на землю. Me-109 был где-то наверху. Вторая пара зашла сверху-сзади, в хвост Трофимову. Я довернул влево и атаковал ведущего пары ФВ-190. Пара ФВ-190 резко ушла вверх с последующим отворотом влево. К этому времени мы потеряли высоту и перешли на бреющий полет. ФВ-190 еще пытались атаковать Трофимова сзади-сверху, но огнем воздушных стрелков все атаки были отражены.

Мы пересекли Днепр. Противник отказался от преследования, но самолет ст. лейтенанта Трофимова получил серьезное повреждение. Он передал по радио «иду на посадку» и благополучно произвел ее на нашей территории. Я доложил по радио о результатах разведки и взял курс на аэродром.

На подступах к Берлину авиация противника оказывала упорное сопротивление. Не раз летчики нашей части имели здесь крупные столкновения с истребителями противника.

В районе города Буков уже несколько суток линия фронта не изменялась. В этот хорошо укрепленный район противник все время подбрасывал резервы. Необходимо было систематически следить за ними и уничтожать их на подходах.

В апреле 1945 г. аэродромный узел нашего соедин| юния находился в районе ряда больших озер. Утренние туманы над озерами оказывали большое влияние на весь характер местной погоды. Бывали случаи, когда не было никакой возможности преодолевать пелену туманов и облаков и группы возвращались на спой аэродром. Так было и в этот день. Густой туман и низкая облачность окружали аэродром, хотя сам аэродром был открыт.

Получив задачу на разведку резервов противника в районе Буков-Вернойхет, я пришел

к решению набрать высоту в районе аэродрома и, перейдя стену облаков, выполнить задачу.

По сигналу с КП командира полка произвели взлет парой с гв. лейтенантом Баскаковым под прикрытием четырех «Аэрокобр» (ведущий гв. капитан Коптев) и, набрав над аэродромом высоту 2300 м, легли на курс.

Около линии фронта облака разошлись. Видимость была ухудшена густой дымкой от пожаров.

По дороге на запад от Букова мы обнаружили усиленное движение автотранспорта. Я сфотографировал дорогу, а затем совместно с истребителями прикрытия атаковал небольшую группу автомашин, сбросив осколочные бомбы «АО25» на выходе из планирования с высоты 250 м.

Вдруг слева впереди мы заметили группу из 6 ФВ-190, а правее ее еще две шестерки. У левой и правой групп снизу я заметил бомбы. Средняя группа составляла прикрытия. Дал команду по радио:

«Коптев, впереди „фоккеры“! Внимание!» Увидев меня, правая шестерка сделала поворот вправо и быстро сблизилась со мной. Я тоже повернул вправо и, идя на встречных курсах, с дистанции 500 м дал длинную очередь из всех передних точек.

После атаки резко ушел вниз с правым разворотом. Баскаков перешел влево надо мной. В результате лобовой атаки ФВ-190 разошлись попарно. На выходе из лобовой атаки Коптев, преследуя правую пару, меткой очередью поджег ведомого. Шестерка прикрытия тем временем предприняла маневр с заходом к нам в хвост сверху, но огнем воздушных стрелков и истребителей прикрытия атака была отбита. Последующая атака, произведенная двумя парами ФВ-190 снизу-сверху, также окончилась безрезультатно, воздушные стрелки не подпускали противника на короткие дистанции.

Внезапно мы попали в столб дыма, застилавший нас. Это было огромное пожарище. Противник потерял нас в этом дыму. Я взял курс на аэродром. Группа в полном составе благополучно произвела посадку.

Летчикштурмовик должен знать возможности маневра и огня своего самолета.

Штурмовик имеет несколько ограниченную маневренность по сравнению с истребителем, поэтому я всегда старался использовать в воздушном бою с истребителями противника маневр на низких высотах и малой скорости, чтобы исключить возможность атаки снизу и заставить противника проскочить вперед под огонь оружия моего самолета. При полете парой или четверкой этому лучше всего отвечает маневр «ножницы».

Оказывая взаимную огневую поддержку и отсекая атаки истребителей из переднего оружия, пара штурмовиков вполне может без потерь выйти из боя и даже нанести урон противнику.

ТЫШЕВИЧ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ

Совершил более 150 боевых вылетов на Ил-2, штурмовыми действиями нанес значительный ущерб противнику. На его счету 7 танков и броневых автомобилей, 5 зенитных установок, 15 автомобилей, 2 паровоза, 12 орудий.

Тышевич родился 27 мая 1923 года в городе Витебске, в рабочей семье. После окончания средней школы и аэроклуба был направлен в Омскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в 1942 году.

Свои первые боевые вылеты совершил в районе Малоархангельска — Ясной Поляны на Курской дуге. Позднее участвовал в сражении за Днепр, в боях на Бобруйско-Варшавском направлении, принимал участие в Висло-Одерской операции, последние боевые вылеты совершил над Берлином.

В декабре 1944 года заместитель командира эскадрильи 79го гвардейского штурмового авиационного полка (2я гшад, 16я воздушная армия, 1 — и Белорусский фронт) гвардии старший лейтенант В.А. Тышевич был представлен к званию Героя Советского Союза за

совершенные им 113 боевых вылетов на штурмовку скоплений войск противника.

Герой Советского Союза В.А Тышевич (Указ от 15 мая 1946 года) награжден орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

После войны освоил реактивную технику. В 1951 году окончил Военно-Воздушную академию. Занимал должность заместителя командира корпуса. Ушел в запас в 1961 году в звании полковника.

Жил и работал в Витебске. Умер 10 декабря 1980 года.

Герой Советского Союза капитан Комарицкий Г. К.

Борьба штурмовиков с зенитными средствами

С зенитными средствами противника мне пришлось встретиться в первом же вылете на боевое задание. Действуя в районе Духовщина, сильно прикрытом огнем ЗА, я пришел к выводу, что производить обработку цели, не обращая внимания на зенитки и пулеметный огонь, невозможно.

Можно, конечно, с таким мощным вооружением, как на самолете Ил-2, обрушиться всей группе на подавление зенитных средств, но это значит не выполнить поставленной задачи. Поэтому для подавления зенитных точек из состава групп выделялись специальные самолеты.

Мне приходилось неоднократно выполнять подобные задачи.

В группе 68 самолетов для этой цели выделялась пара, а когда шла целиком эскадрилья — звено в составе двух пар. Отбирались лучшие летчики, умевшие хорошо стрелять, бомбить, а также хорошо ориентироваться. Требовалось найти цель, без промаха подавить огневую точку и в случае срыва от группы самостоятельно прийти на свой аэродром.

Такие самолеты при подходе к цели оттягивались на увеличенную дистанцию с расчетом более свободного маневра на флангах группы.

В сентябре 1943 г. наша группа штурмовиков в составе 8 Ил-2 наносила удар по г. Духовщина.

Когда группа подошла к пункту, противник открыл сильный зенитный огонь. Я и мой ведомый, летчик Назаркин, заметили стреляющие батареи на северной окраине пункта и с первой атаки подавили две батареи в то время, когда группа нанесла удар по пункту.

При выходе группы из атаки и при уходе от цели мы продолжали подавлять огневые точки с малой высоты и дали возможность группе вернуться на свой аэродром без потерь.

В следующих вылетах в том же районе я со своим ведомым, как правило, атаковывал огневые точки до начала атаки группы или во время выхода и отхода группы от цели. Последнее особенно важно потому, что во время отхода все зенитки (в том числе и запоздавшие) ведут усиленный огонь в хвост группе. В этом случае мы шли на увеличенном интервале, для того чтобы при догоне строя не налететь на снаряды, выпущенные по впереди идущим самолетам.

Выделение специальных самолетов для подавления ЗА обеспечивало спокойную работу группе и повышало эффект удара.

Подавлять ЗА противника приходилось не только в группе, но и во время вылетов парой на разведку и охоту.

Однажды при вылете на охоту по железнодорожной ветке ПолацИдрица в составе пар я обнаружил два эшелона на станции Прибытки. Один эшелон состоял из цистерн, а второй — из товарных вагонов с паровозом.

Первых два захода сделали на подавление ЗП, которые располагались на станции. Огневые точки прекратили стрельбу. Затем уже произвели атаку по эшелонам и в спокойной обстановке подожгли 3 цистерны, разбили 2 вагона и паровоз.

КОМАРИЦКИЙ ГРИГОРИЙ КИРИЛЛОВИЧ

Родился 16.12.1916 г. в селе Михайловка ныне Рыльского района Курской области, в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1943 г. Окончил Харьковский техникум политехпросвещения в 1937 г.

В Советской Армии с 1937 г. В 1941г. окончил Тамбовскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1943 г.

Командир эскадрильи 723-го штурмового авиаполка (211-я шад, 3-я воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт), старший лейтенант.

К середине августа 1944 г. произвел 105 боевых вылетов на Ил-2, нанеся врагу большой урон в живой силе и боевой технике.

Всего за войну выполнил 170 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено 23.02.45.

В 1951 г окончил Военно-Воздушную академию. Освоил реактивную технику. Был командиром полка, начальником штаба дивизии. С 1968 г. полковник Комарицкий — в запасе. Жил в Москве.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1 — и степени, орденом Красной Звезды, медалями.

Дважды Герой Советского Союза гвардии капитан Прохоров А. Н.

Значение прикрытия

Наш штурмовой полк находился на аэродроме Касимово, в 35 км севернее Ленинграда.

Мне и моему ведущему, ныне дважды Герою Советского Союза гвардии майору Алексеенко, была поставлена задача: парой, без прикрытия, пройти по маршруту: Урицк — Красное Село — Красногвардейск — Пушкино с целью обнаружить скопление живой силы и техники на главном направлении наступления наших войск. Вылет произвести немедленно.

Шел второй день наступления. Наши наземные войска в результате успешно проведенной операции 15.01.44 г. прорвали сильно укрепленную оборону противника на участке Урицк — Пушкино и продвинулись на 23 км. Было известно, что авиация противника малочисленна и накануне действовала мелкими группами в 24 самолета типа Ме-109 и ФВ-190. Район полета, судя по предыдущим вылетам, был очень сильно прикрыт зенитными средствами.

Погода в районе аэродрома: облачность 10 баллов, видимость менее 1 км и высота облачности не более 10—15 м (аэродром был полностью закрыт утренним туманом), но в районе Ленинграда и цели погода благоприятная, видимость до 5 км, высота до 1100м.

Радионаведения и оповещения работали слабо, полет производили по одному и по приборам; в сплошной облачности вышли в открытое место, где построились и стали на курс.

Установили связь с КП командира дивизии, и, получив разрешение, мы пошли по маршруту.

Вследствие сильного зенитного огня мы маневрировали с обстрелом зенитных точек.

У поворотного пункта Красногвардейск, где был расположен аэродром противника, мы обнаружили Группы танков, в боевых порядках двигавшихся к участку, где нашими войсками была прорвана оборона немцев.

Только что мы успели сбросить бомбы и передать результаты разведки на КП, как

неожиданно на нас напали Ме-109. Пара Ме-109 шла внизу-впереди, маскируясь лесом, а вторая пара — вверху-впереди (под углом к нам), маскируясь облачностью. Я увидел пару, которая шла над лесом, а ведущий — пару, шедшую выше нас.

Атаку мы произвели одновременно: ведущий — по паре, что выше, а я — по паре, что ниже. Пара, которую атаковали ведущий, проскочила мимо и ударила меня с фланга по хвостовому оперению, перебила управление и рацию. Мне пришлось маневрировать только мотором и элеронами. Все четыре Ме-109 обрушились на меня, заходя попарно в «клещи», подбили мой мотор, изрешетили плоскости и ранили в руку моего стрелка. Несмотря на ранение, стрелок дал четыре удачные очереди (больше не смог, так как была перебита лента) и сбил ведущего Ме-109.

Атака больше не возобновлялась. Я благополучно произвел посадку в районе расположения своих войск. Ведущий вернулся невредимым на свой аэродром.

В чем причины этого неудачного боевого вылета, случайно закончившегося для меня благополучно?

1. В недооценке сил противника, ибо по опыту надо было ожидать, что на 2-й день операции он подтянет истребителей к фронту.

2. В отсутствии истребителей прикрытия и патрулей над полем боя, что обеспечивало свободу действий немецким истребителям.

3. В нечеткой работе рации наведения и самолетных раций.

4. В том, что не была учтена возможность прояснения погоды над полем боя.

ПРОХОРОВ АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

Выдающийся летчик-штурмовик. Родился 19 января 1923 года в селе Рождественское Борисоглебского района Воронежской области. В 1940 году успешно окончил Борисоглебский аэроклуб. Затем учился в Балашовской военной школе пилотов, по окончании которой в 1942 году был направлен на Ленинградский, затем на 3й Белорусский фронт. Воевал в составе 15го гвардейского штурмового авиаполка. Был командиром звена, с декабря 1943 г. — командир эскадрильи. Всего в годы войны совершил 236 боевых вылетов на Ил-2. Вместе с воздушным стрелком Кривановым сбил в воздухе два самолета противника.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» командиру эскадрильи 15-го гвардейского штурмового авиационного полка (277-я штурмовая авиационная дивизия, 1-я воздушная армия) Алексею Николаевичу Прохорову присвоено 19 апреля 1944 года за 180 боевых вылетов на штурмовку объектов противника.

Второй медали «Золотая Звезда» удостоен 29 июня 1945 года за 236 боевых вылетов и новые боевые отличия. Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени и 9 расной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3й степени, медалями.

После Великой Отечественной войны АН. Прохоров успешно окончил Краснознаменную Военно-Воздушную академию (1950 год), служил командиром полка. Летал на реактивных машинах. С 1963 года на преподавательской работе, заместитель начальника Высшего военноавиационного инженерного училища. С 1968 по 1975 гг. и с 1979 года на преподавательской работе в Военной академии им. М.В. Фрунзе. В 1976 году Прохорову присвоено звание генерал-майора авиации. Жил и работал в Москве.

Умер 27 мая 2002 года. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

Герой Советского Союза гвардии лейтенант Шмырин Ф. С.

Как был взорван немецкий склад

18 февраля 1945 г. во главе тройки Ил-2 под прикрытием 4 Як-3 я вылетел на штурмовку переднего края противника на участке Делич-Блумберг, расположенного северо-западнее Арнсвальде в Восточной Германии (должно было вылететь 5 экипажей, но из-за сильного бокового ветра и вязкого аэродрома два самолета не взлетели).

К этому времени наши войска теснили немцев с правобережья Одера к Балтийскому морю. Наш полк поддерживал наступление наших войск на широком участке фронта. Немцы отчаянно защищались. Достаточно сказать, что им удалось вывести из нашего окружения гарнизон города Арнсвальде.

Мне было приказано атаковать батарею полевой артиллерии, которая располагалась в 1, 52 км западнее Делич. Мы подошли к цели в 14 часов на высоте 1000—1100 м, а затем, обнаружив стреляющую батарею противника, атаковали ее с планирования под углом 30-35° в растянутом правом «пеленге» (дистанция 100—150 м) с самостоятельным прицеливанием. Я и замыкающий, младший лейтенант Мальков, бомбили бомбами «АО25» с высоты 300—350 м. Средний ведомый, младший лейтенант Морев, имевший в люках 200 кг «ПТАБ», обстрелял только траншеи из пулеметов и пушек. Заход производился с северо-востока на юго-запад. Погода благоприятствовала полету: облачность 56 баллов, высота 1500 м, видимость до 10 км.

На выходе из атаки наши самолеты были обстреляны сильным огнем МЗА с западной окраины Делич. Истребители сопровождения прикрыли нас своим огнем по батарее МЗА.

Выйдя из атаки, я заметил, что по дороге из Блумберга на юго-запад движется к лесу несколько крытых автомашин. Я доложил об этом по радио на КП и получил приказание просмотреть их.

Пройдя с противозенитным маневром западнее Делич, мы спикировали и обстреляли юго-восточную окраину леса. На опушке шла погрузка ящиков на машины. Подходившие машины остановились, люди стали разбегаться. По происшедшему на земле я решил, что это склад.

На следующем заходе Морев прямым попаданием «ПТАБ» вызвал сильный взрыв в 15—20 м от опушки леса. Еще один заход по этой цели, и мы, полностью освободившись от бомбовой нагрузки, ушли домой. Облако густого дыма поднялось над лесом, а в воздух взлетели яркие искры. Оказалось, что мы взорвали склад боеприпасов.

Ожесточенным огнем «Эрликонов» покрыли немцы наш уход. Мой самолет получил небольшое повреждение левой плоскости. Наши Як-3 ударили по зенитной батарее противника и тем самым сильно помогли нам, истребителей противника не было.

После посадки пришла телеграмма командующего 61-й армией, который наблюдал за нашей работой. Он просил сообщить фамилии участников вылета для представления к правительственной награде.

ШМЫРИН ФЕДОР СЕРГЕЕВИЧ

Родился 6.09.1920 г. в деревне Тарасовичи ныне Мурашинского района Кировской области, в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1942 г. Окончил 3 курса Московского института инженеров связи.

В Советской Армии с 1940 г. Окончил Чкаловское военно-авиационное училище в 1943 г.

На фронте с декабря 1943 г.

Командир звена 175-го гвардейского штурмового авиаполка (11-я гшад, 16-я воздушная армия, 1-и Белорусский фронт), гвардии младший лейтенант.

К концу марта 1945 г. совершил 114 боевых вылетов на штурмовку войск противника. Всего совершил 138 боевых вылетов на Ил-2.

Звание Героя Советского Союза присвоено 15.05.46.

В 1949 г. окончил заочно Всесоюзный электротехнический институт связи, в 1951 г. — Военно-Воздушную академию. С 1958 г. полковник Шмырин — в запасе. Живет во Владимире. Работал в области производственно-технического управления связи.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-и степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Одинцов М. П.

Действия штурмовиков-охотников по мотоколонне

Действия штурмовиков-«охотников» нашего полка, базировавшегося на аэродроме Андринополь, происходили в ноябре 1942 г. в районе, расположенном юго-западнее г. Белый.

Противник, впусив наши танки в г. Белый, охватил его со всех сторон. В месте прорыва противник создал сильные клещи и прилагал все усилия для отсечения наших войск, прорвавшихся в глубь его обороны.

На флангах были созданы сильные группировки из пехоты и танков, которые почти отрезали наши войска. Из глубины, видимо, из Смоленска, противник спешно подбрасывал мотодивизию СС «Мертвая голова». Создавалась обстановка, явно неблагоприятная для нас.

Наши войска, вклинившиеся глубоким и узким клином в оборону противника, у основания клина были сильно потеснены и испытывали острый недостаток в боеприпасах и горючем. Попытка расширить клин у его основания положительных результатов не дала. Таким образом, с подходом резервов противник имел полную возможность отрезать наши войска.

Погода на этом участке фронта стояла плохая. Постоянная низкая облачность, частые снегопады и обледенение не давали возможности пользоваться авиацией.

Ввиду невозможности действовать группами было приказано действовать парами охотников, а в случае надобности — одиночными экипажами.

В день выполнения задания облачность была 10 баллов, высота 50—200 м с местными снегопадами. Видимость в снегопаде 500 м, вне его — 1,5—2 км.

Мне было приказано: в составе пары с мл. лейтенантом Алеко просмотреть грунтовые дороги, идущие из городов Смоленск и Ярцево к г. Белый. Цель поиска: обнаружить на этих дорогах движение мотоколонн и техники противника. При обнаружении штурмовать, стараясь создать пробки на дорогах.

Боевая зарядка: бомб — 600 кг (2 «ФАБ100» с замедлением и набор мелких осколочных бомб), 8 «РС82», 300 снарядов «ВЯ», 1400 патронов «ШКАС» на каждый самолет.

Я получил задание в 9.00 и проработал его с ведомым. Был принят следующий план полета: ведомый идет с той стороны, где он считает более удобным, но в случае необходимости выполняет мои указания. Ввиду плохой погоды строй вытянуть в глубину (интервал 20 м, дистанция 50), так как он обеспечивает самолетам полную свободу действий. Основная ответственность за воздух была передана ведомому, а поиск цели и выбор цели я взял на себя.

Предельное время полета с полным просмотром указанного района равнялось двум часам. Поэтому весь полет должен был протекать на экономичном режиме работы мотора.

В случае невозможности парного полета было условлено, что полет выполняется каждым экипажем самостоятельно.

Атака колонны, если она будет найдена, поочередная, так как основной комплект бомб был мгновенного действия.

Ведущий атакует, ведомый обеспечивает выход из атаки. После выхода из атаки ведущего атакует ведомый, после чего все повторяется снова.

Подготовка к полету заняла 50-60 минут, после чего я своей парой вылетел на задание.

До линии фронта пришлось идти бредущем полетом. Пройдя один снегопад, который шел полосой в 2030 км, мы уже на линии фронта вышли в район лучшей погоды, которая делала возможным поиск. Облака поднялись до 150— 200 м, и видимость улучшилась, что дало возможность просматривать до 35 км. Выйдя в район погоды лучший, чем мы предполагали, нам пришлось изменить боевой порядок и идти сомкнутым строем под нижней кромкой облачности.

Просмотр района был начат с юга, с постепенным уходом на север.

Пересекая дороги с запада на восток вплоть до железной дороги Тупик — Ярцево, я обратил внимание на две из них, идущие к г. Белый, которые довольно резко выделялись из общей сети дорог своей накатанностью. Одна дорога шла от г. Ярцево, вторая — от Смоленска.

Я сделал вывод, что противник подбросил войска по параллельным дорогам. Теперь задача заключалась в том, чтобы найти эти войска. Если они не дошли до места назначения, то сейчас должны быть на марше. Передав ведомому по радио дальнейшую цель полета, я снова вышел на место их первого пересечения и ломаным маршрутом пошел на север, имея осью маршрута эти две дороги, которые постепенно должны были сближаться. Вскоре я обнаружил в общей сложности 700 машин с пехотой и артиллерией.

Увидев колонны на приличном расстоянии, я обошел их стороной и вышел к их голове, рассчитывая создать пробку впереди и этим задержать идущие сзади машины, так как глубокий снег делал невозможным объезд.

При выходе на цель мы были встречены огнем батареи МЗА, которая, видимо, постоянно охраняла этот участок дороги. Атаковав поочередно эту батарею, мы заставили ее замолчать, и в дальнейшем она не проявляла больше признаков жизни.

За основную цель выбрана голова колонны протяжением около 200 м, на которую и был израсходован в основном весь боекомплект.

Поочередными атаками с малым углом пикирования, «РС», бомбами, пулеметным и пушечным огнем было уничтожено до 10-12 автомашин. Каждый экипаж сделал по 7 атак. Колонна не имела противовоздушной обороны, так как рассчитывала, что в такую погоду противодействия со стороны авиации не будет. Не встречая сопротивления с земли и воздуха, мы работали фактически как в полигонных условиях.

Застопорив движение, мы обстреляли пехоту, которая в момент наших атак разбежалась и лежала в снегу по обеим сторонам дороги. Уйти от дороги она далеко не могла, так как снег был по пояс. Одета в темные шинели, она ярко выделялась на снежном фоне. Можно было различить каждого солдата.

Оставив колонны на месте, мы без происшествий вышли на свою территорию и вернулись на свой аэродром.

После доклада о выполнении задания и дополнительного уточнения данных о колонне противника, обнаруженной в этом районе, командование дивизии направило на нее все усилия «охотников»-штурмовиков.

В результате действия последующих экипажей колонна была остановлена и потеряла много техники и, видимо, живой силы, так как появление этой части на фронте было обнаружено лишь через сутки, хотя находилась она в момент обнаружения в 15 км от линии фронта.

ОДИНЦОВ МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ

Родился 18.11.1921 г. в селе Полозове ныне Чагинского района Пермской области, в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1943 г. Окончил 7 классов свердловской школы № 36.

В Советской Армии с 1938 г. Окончил Пермскую ВАШП в 1939 г. , Энгельское военное училище летчиков в 1940 г.

На фронте с июня 1941 г. В начале войны совершил несколько боевых вылетов на Су-2. Командир эскадрильи 820-го шап (292-я шад, 1-й щак, 5-я ВА, Степной фронт), старший лейтенант.

К сентябрю 1943 г. совершил 96 боевых вылетов, нанес большой урон врагу.

Звание Героя Советского Союза присвоено 4.02.44.

Заместитель командира 155-го гшап (9-я гшад, 1-й гшак, 2-я ВА, 1-й Украинский фронт), гвардии майор.

К концу войны совершил 216 боевых вылетов, уничтожил 2 самолета противника. Почти 200 боевых вылетов совершил ведущим.

Награжден второй медалью «Золотая Звезда» 27.06.45.

После войны командовал авиаполком, дивизией и авиацией военного округа. В 1952 г. окончил Военно-политическую академию, в 1959 г. — Военную академию Генштаба. Летал на боевых реактивных машинах различных типов. Заслуженный военный летчик СССР. Генерал-полковник авиации (1976). С 1976 г. — генерал-инспектор ВВС Главной инспекции МО СССР. С 1981 г. помощник представителя главнокомандующего Объединенными вооруженными силами государств — участников Варшавского Договора по ВВС в Войске Польском.

Живет и работает в Москве. Автор нескольких книг. Среди них: «Испытание огнем». М., 1983; «Преодоление». Свердловск, 1987.

Награжден 2 орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, 5 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями, иностранными орденами.

Бронзовый бюст установлен в Свердловске.

Герой Советского Союза капитан Лукашин В. И.

Противозенитный маневр штурмовиков

Штурмовики в начале войны несли большие потери от МЗА и истребительной авиации противника. Выполнение разнообразных боевых задач только с бреющего полета влекло за собой неоправданные потери. Возросшее сопротивление ПВО заставило штурмовиков изменить тактику действий и для обеспечения маневра подняться выше — вначале до 200 м, потом 400-600-800 и 1200 м. Выполнение боевых заданий с бреющего полета стало применяться реже и только в необходимых случаях. В связи с увеличением высоты действия штурмовиков противник пустил в ход зенитную авиацию применять противозенитный маневр.

Противозенитный маневр можно подразделить на групповой и индивидуальный.

Групповой маневр начинается с того момента, когда группа штурмовиков, сохраняя строй, переходит линию фронта, проходит над объектом, защищенным ЗА, или подходит к цели.

Групповой маневр выполняется по замыслу и команде ведущего и во многом зависит от того, насколько правильно и своевременно было принято им решение.

Групповой маневр может выполняться путем;

1. выбора места перелета линии фронта или подхода к цели;
2. использования метеоусловий (заход со стороны солнца, из-за облаков);
3. подбора высоты, скорости перелета линии фронта или подхода к цели;
4. изменения высоты, скорости полета и курса на 15-20°.

В зависимости от обстановки может применяться любой из перечисленных методов как по отдельности, так и в совокупности с другими.

Во время производства группового маневра каждый летчик обязан сохранять свое

место в строю и не допускать беспорядочного болтания и рыскания. Недопустим, например, доворот самолета только от ноги, который по существу никакого маневра не дает, а только расстраивает группу.

Если же групповой маневр по какой-либо причине не производится (ведущий не видит разрывов зенитной артиллерии), то самолеты, если позволяет дистанция между нами, должны выполнять маневр индивидуально, не покидая своего места в строю. Чаще всего этот маневр выполняется путем отворачивания с неизбежным изменением высоты полета.

Группой до 8 самолетов в строю «пеленг» можно применять доворот в сторону «пеленга» на 1520° , увеличивая при этом скорость полета.

При налете на железнодорожную станцию Айри на участке Либава — Салдус перед группой 6 Илов при подходе к цели появилось много зенитных разрывов. Группа шла в правом «пеленге». Разворот влево исключал возможность атаковать цели с первого захода. Идти на зенитные разрывы прямо значило подвергаться риску быть сбитыми. Поэтому пришлось увеличить скорость полета, сделать отворот в сторону «пеленга» на 1520° , а потом с последующим планированием и разворотом влево атаковать цель. Во время отворота сгучивания не произошло, так как увеличение скорости происходило не одновременно у всех самолетов, а поочередно.

После отворота взрывы стали ложиться слева от группы. Во время работы над целью зенитки были подавлены, и огонь не возобновлялся до ухода группы от цели. Цель была поражена: разбита станция и повреждено железнодорожное полотно. Группа вернулась без потерь.

Как только ведущий самолет переходит в атаку и группа принимает боевой порядок над целью, ведомые приступают к выполнению индивидуального маневра, самостоятельным каждым летчиком путем:

1. отворачивания в обе стороны на $15-10^\circ$ (горизонтальная «змейка») с потерей или набором высоты;
2. скольжения на газу (чаще применяется для ухода из прицела атакующего с хвоста истребителя);
3. «горки» со снижением (вертикальная «змейка»).

Нахождение самолета в непрерывном развороте также не дает возможности зенитной артиллерии вести прицельный огонь.

При работе группы в кругу недопустимо захождение самолетов вовнутрь круга, так как это мешает выполнению противозенитного маневра и снижает противоистребительную оборону (удобная атака снизу).

Изложенные методы применялись почти в равной степени на всех высотах действия штурмовиков.

На бреющем полете и на полетах до высоты 200 м необходимо учитывать следующее обстоятельство. Большая скорость перемещения на бреющем полете и наличие у самолета Ил-2 как впереди, так и сзади мощного вооружения, которое используется для подавления зенитных точек, над которыми пролетает самолет. Зенитные точки, расположенные в стороне от линии налета, находятся в более выгодных условиях и могут беспрепятственно (хотя и с малой вероятностью попадания) вести огонь по самолетам.

Из личного опыта при выполнении боевого задания на бреющем полете по аэродромам Погановка и Запорожье я сделал вывод, что от МЗА и ЗА, стреляющей со стороны, т. е. с боков линии полета, надо применять маневр вертикальная «змейка».

При налетах на сильно защищенные объекты группами 468 самолетов для лучшего маневра целесообразно применять строй «пеленг», а на бреющем полете — строй «фронт», или «пеленг», близкий к «фронту».

Кроме противозенитного маневра, для снижения потерь от ЗА необходимо организовать активную борьбу с зенитными средствами противника.

Подавление и уничтожение зенитных точек противника возлагается вообще на каждый экипаж группы, но, кроме этого, должны выделяться специальные пары для отыскания и

подавления зенитных точек без выхода из боевого порядка, а при налетах на объекты, сильно защищенные ЗА, и с выходом для самостоятельных действий.

Например, на Прибалтийском фронте группе нашего шап в составе 2 восьмерок была поставлена задача: произвести удар по артиллерийским и минометным батареям, скоплению пехоты и танкам, закопанным в землю в районе Прикуле.

Зенитные точки располагались примерно по обе стороны от цели.

При подходе к цели вторая восьмерка, которая имела задачей подавление ЗА, разделилась на две группы по 4 самолета, а первая восьмерка шла прямо на цель. На подходе к цели группа была встречена сильным зенитным огнем.

Группы, имеющие задачей подавить ЗА, открыли огонь из «РС» и пушек, а с приближением к цели стали в «круг» и обрушили весь бомбовый удар на расположение зенитных батарей. Зенитный огонь прекратился. Беспорядочно стреляли лишь отдельные точки.

Ударная восьмерка сделала 5 заходов и, выполнив задание, вернулась без потерь. Летчики первой восьмерки рассказывали потом, что они работали, как на полигоне, не отвлекаясь на подавление зенитных точек, и бомбили лучше обычного.

К противозенитному маневру относится также изменение направления захода, когда один заход делался с левым кругом, а другой — с правым. Этот прием давал положительные результаты, так как ЗА было труднее вести прицельный огонь.

Штурмовик должен быть постоянно готов к противозенитному маневру. Если при подходе к цели не был встречен огнем, не думай, что его не будет. Будь готов к удару в хвост при отходе от цели.

ЛУКАШИН ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ

Родился 3 августа 1920 года в деревне Марьинка Рязанской губернии, в семье крестьянина. В свои 16 лет он приехал в Москву. После окончания неполной средней школы он окончил здесь школу ФЗО. Работал бригадиром на кондитерской фабрике и одновременно занимался в аэроклубе. Вскоре после, окончания аэроклуба получил направление в Балашовскую военную авиационную школу пилотов, прошел медкомиссию. Окончил школу в 1942 году.

На фронте с марта 1943 года. Воевал в составе 175-го штурмового авиационного полка (305-я штурмовая авиационная дивизия, 14-я воздушная армия). Сначала был рядовым летчиком, потом командиром звена, заместителем командира эскадрильи, а с августа 1944 года — комэском.

Летом 1944 года лейтенант Лукашин участвовал в освобождении Прибалтики, где совершил 54 боевых вылета на Ил-2. Вот как вспоминал летчик свою боевую молодость:

— Был июль 1944 года. На полях и в небе Советской Прибалтики шли ожесточенные сражения с немецко-фашистскими захватчиками. Еще до восхода солнца поднялись по тревоге. На аэродром, кроме караула и дневальных, выехали все. Командир подполковник М. Д. Захарченко с начальником штаба подполковником С. И. Прохоровым на командном пункте уточняли обстановку, замполит майор А. И. Климов контролировал подготовку к боевому вылету и поторапливал отставших, старший инженер полка майор В. Н. Ширяев «дирижировал» техническим составом.

К цели следовали в колонне шестерками. При переходе линии фронта немецкие зенитчики открыли заградительный огонь. Впереди по курсу запестрели разрывы. Однако наши Илы, маневрируя, продолжали пробиваться к цели. Вот последовала команда «подавить огонь», и четыре самолета, отделившись от группы, пошли на дуэль, в которой побеждали смелость, хладнокровие и мастерство.

Оставляя за собой тонкий белый след, из-под крыльев Илов полетели реактивные снаряды. Стрельба зениток начала стихать. А как только первая ударная группа перешла в

пикирование и выпустила несколько реактивных снарядов, совсем прекратилась.

Первый заход мы сделали холостым. Чтобы получше рассмотреть батареи, установленные между деревнями Ложки и Перевоз. Затем, став в «круг», обрушили бомбовый груз и, снизившись, обстреляли из пушек и пулеметов артиллерийские расчеты. Несколько орудий было уничтожено прямым попаданием бомб, взорван штабель снарядов.

Замысел командира удался — вражеские батареи перестали быть угрозой атакующей пехоте и танкам. Второй и третий вылеты в тот день также прошли успешно. Немецкие истребители совсем не появлялись, вероятно, они были заняты на других участках.

23 февраля 1945 года комэску 175-го штурмового авиационного полка ст. лейтенанту Лукашину за 98 боевых вылетов, совершенных к сентябрю 1944 года, было присвоено звание Героя Советского Союза.

Во время Великой Отечественной войны он провел 136 боевых вылетов на штурмовку войск противника, сбил в воздушных боях 5 самолетов противника, уничтожил на земле большое количество живой силы и техники.

В 1951 году капитан В. И. Лукашин окончил Военно-Воздушную академию. Командовал полком, был начальником оперативного отделения дивизии. Ушел в запас в 1975 году в звании полковника.

В 1976 году, в Москве, массовым тиражом вышла книга В. И. Лукашина «Против общего врага» — серьезное военно-историческое исследование боевой работы французского авиационного полка «Нормандия-Неман» и 18-го гвардейского истребительного авиационного полка, прошедшего с французами боевой путь от Подмосковья до Восточной Пруссии.

Герой Советского Союза В. И. Лукашин награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

В. И. Лукашин жил и работал в Москве. Умер 31 января 1983 года.

Раздел IV РАЗВЕДЧИКИ

Герой Советского Союза майор Елецких Г. Н.

Разведка автоперевозок

Из 70 боевых вылетов на разведку войск противника, сделанных мною в качестве штурмана под Сталинградом, я хочу рассказать об одном.

5 августа 1942 г. экипаж старшего лейтенанта Рожкова в составе штурмана лейтенанта Елецких и стрелка-радиста ст. сержанта Хлякоина получил боевое задание: установить интенсивность автоперевозок в районе Авганеро — Зимовники — Заветное — Садовое. Немецко-фашистские полчища рвались к Сталинграду, бои шли в 2030 км от города на рубеже р. Червленая — ст. Тингута — оз. Цаца.

Было приказано немедленно вылетать. По пути от командного пункта полка к самолету я согласовал с летчиком маршрут и высоту полета. Район был нам хорошо знаком. Мы решили выйти к району Авганеро со стороны оз. Цаца, так как западнее и юго-западнее Сталинграда была большая вероятность встречи с истребителями противника. Тактика разведки длинных участков вдоль линейных ориентиров у нашего экипажа была следующая:

1. не идти над ориентиром, а делать «змейку»;
2. маскировать уход от более или менее крупных пунктов;
3. пункт проходить под углом в 40-50° к тому линейному ориентиру, у которого он расположен;

4. отойдя примерно 10 км, делать разворот в сторону разведывательного объекта;

Я быстро рассчитал продолжительность полета, и мы пошли в воздух.

Взлет произвели с Центрального Сталинградского аэродрома на самолете Пе-2 в первой половине дня. Погода в этот день была ясной, видимость 10 — 15 км. Сделав круг восточнее города, с набором высоты пошли по направлению оз. Цаца.

Наблюдение за воздухом в экипаже велось непрерывно от взлета до посадки. Летчик просматривал переднюю полусферу, я заднюю, верхнюю и правую стороны, стрелок — нижнюю, в направлении хвоста и вниз в стороны. При работе стрелка на радиостанции, на что он брал разрешение у командира экипажа, всю хвостовую сферу осматривал я. Для просмотра части задней сферы, закрытой хвостовым оперением, я давал команду: «Покажи хвост!» Летчик, делая отвороты на 20-25° вправо и влево, создавал условия для просмотра этой части.

К Авганерову подходили на высоте 6000 м. Вдруг летчик заметил впереди, на высоте примерно 5500 м, пару Ме-109, которые уже шли с курсом на нас. Нами было принято решение: уйти от преследования истребителей в восточном направлении, используя солнце. Погоня продолжалась.

В районе, расположенном западнее с. Плодовитое, пара истребителей противника приблизилась и пошла в атаку на нас. Истребители сделали несколько переменных атак с хвоста и одну под ракурсом 2/4. При заходе истребителя снизу и сверху это же выполнял я. Команды давались летчику в такой последовательности: «Истребитель сзади-сверху», «Идет в атаку». С дистанции 500— 450 м я открывал прицельный огонь, в большинстве случаев истребитель выскакивал и занимал положение для новой атаки. Если же истребитель продолжал упорно идти на сближение, я, чувствуя, что вотвот с его стороны должен быть открыт огонь (он прекращал всякие эволюции с дистанции не более 300 м), давал команду: «Маневр!», по которой летчик делал разворот в сторону. При заходе истребителя снизу эти же команды подавал стрелок-радист.

В нашем экипаже команды подавались спокойно и только тем, в чьем секторе был противник. Огонь стрелка и мой в сочетании с маневром самолета не дали возможности истребителям противника добиться успеха, и у оз. Цаца они прекратили преследование.

Наша высота была 5500 м. Став в «круг», мы решили избрать большую высоту и продолжить полет, уклонившись несколько южнее от прежнего маршрута. Оз. Барманцан прошли на высоте 6200 м и на высоте 6500 м подошли к станции Аксай.

На грунтовой дороге Аксай — Жутово я заметил пыль, которая у Аксай была гуще, а дальше к Жутово менее густой. Летчику передал, чтобы держал самолет над дорогой, а сам включил фотоаппараты Я лег на пол кабины и присмотрелся более внимательно.

Точки двигались на станицу Аксай, причем в голове колонны были маленькие коробочки, а дальше более вытянутые прямоугольники, от которых было меньше пыли, и хорошо заметные в воздухе зайчики (отраженные пучки лучей от стекла кабины). Я взял небольшой участок дороги, равный 1/4 длины колонны, и прикинул, что на нем до 30 таких точек;

сравнив с остальными, я определил, что маленьких коробочек с густой пылью было не менее 1/3. На карте отметил колонну: голова — у Аксай, хвост — у Ковалевки, и записал 40 танков, 7080 автомашин. В определении количества принимал участие и летчик, который высказывал свои соображения о форме, характере и количестве двигающихся точек.

Пролетев Ковалевку, я выключил фотоаппараты. Над Жутово я и стрелок заметили 4 Ме-109 на высоте 2500— 3000 м. От Жутово взяли курс на Котельниковскую, делая «змейку» над грунтовой и железной дорогой. Вся дорога от Жутово до Котельниковской была заполнена автомашинами, идущими на Жутово. По моим подсчетам, их было не менее 1000. Отдельные участки этой дороги длиной в 57 км я фотографировал. До 200 машин стояло в пункте Семеничи, который был тоже сфотографирован. От Котельниковской до Зимовники крупных колонн не было, а лишь одиночные или группы в 34 автомашины. От Зимовники развернулись на с. Заветное. Я передал стрелкурадисту, чтобы он включил

передатчик и меня на передачу, и стал передавать данные разведки. Крупные пункты были закодированы на карте трехзначными цифрами.

По дороге Заветное-Садовое было обнаружено двухстороннее движение до 250 автомашин. Эти данные были также переданы.

После обработки фотопленки и дешифровки в фотодонесении передали, что по дороге от Жутово на Аксай колонна в 35 танков и 83 автомашины. Голова у станции Аксай, хвост — у Ковалевки.

На четырех сфотографированных участках дороги от Жутово на Котельниковской длиной в 57 км было от 100 до 130 автомашин на каждом. В пункте Семичини было 210 автомашин.

ВЫВОДЫ

1. В условиях хорошей и средней видимости натренированный экипаж может наблюдать с высоты 6000—7000 м движение мотомехколонны по грунтовым и шоссейным дорогам по дополнительным признакам: по конфигурации и по пыли — в сухую погоду, а при движении в направлении солнца — по отраженным лучам («зайчикам» от стекол кабины). Он может определить даже и вид транспорта (танки или автомашины, машины с прицепами или без них).

2. Наблюдение экипажа разведчика за воздухом должно продолжаться от момента взлета и до момента посадки. Немало экипажей нашего полка при работе со Сталинградского аэродрома стали жертвой истребителей противника на взлете и особенно при подходе к аэродрому после выполнения задания из-за отсутствия наблюдения за воздухом.

3. Сочетая огонь с маневром, одиночный экипаж разведчика может успешно вести оборонительный бой с парой истребителей, а используя облачность и применяя уход с высоты на бреющий полет, разведчик может уйти и от большей группы истребителей.

4. Встреча с истребителями противника не должна являться причиной для возвращения экипажа разведчика. Уклонившись от преследования, разведчик должен снова начать выполнение поставленной ему боевой задачи.

ЕЛЕЦКИХ ГАВРИИЛ НИКИФОРОВИЧ

Родился 8 апреля 1919 года в деревне Петровские Круги Елецкого района Липецкой области, в семье крестьянина, русский, член КПСС с 1942 года. Окончил педагогическое училище. Работал учителем в Нижневоргольской н/средней школе Елецкого района. В Советской Армии с 1939 года. В 1940 году окончил Харьковское военное авиационное училище.

На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Штурман эскадрильи 8-го отдельного разведывательного авиационного полка (8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт) капитан Елецких к февралю 1944 года совершил 167 боевых вылетов на воздушную разведку и бомбардировку живой силы и техники противника. Звание Героя Советского Союза присвоено 1 июля 1944 года.

В 1949 году окончил Военно-Воздушную академию, работал в ней преподавателем. Кандидат военных наук, доцент. С 1979 года полковник Елецких — в запасе. Живет в Монино Московской области. Продолжает преподавательскую работу.

Елецких Г.Н. награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями, иностранными орденами и медалями. Его имя помещено на мемориальной доске, установленной на здании педагогического института в городе Елец.

Герой Советского Союза гвардии капитан Иванов Л. П.

Разведка вражеского аэроузла

Вся сложность и привлекательность работы воздушных разведчиков заключается в свободном полете. Он должен видеть все и оставаться невидимым для других. Особенно большое напряжение и внимание требуется при разведке аэродромной сети противника. Аэродромы всегда сильно прикрыты зенитной артиллерией и истребительной авиацией противника, следовательно, всегда возможна встреча с ними.

Вот один из боевых эпизодов при разведке Пенджеювского аэродрома осенью 1944 г.

Линия фронта в этот период проходила по р. Висла. Противник особенно сильно укрепился в районе Сандомирского плацдарма, находящегося на западном берегу р. Висла. В 4050 км от линии фронта, в районе станции Пенджеюв, находились четыре аэродрома противника. В течение нескольких дней из-за тумана и дождей я не мог вести воздушную разведку. Но вот наступило улучшение погоды. Облачность доходила до 8002500 м, местами с разрывами. Иногда шли переходящие дожди. Скрытое появление над аэродромом с большим числом постов ВНОС было невозможно.

Только дерзкий и внезапный налет мог привести желаемые результаты разведки. Экипаж, получив задание на разведку, приступил к изучению района цели. Для успешного выполнения задания мы решили использовать облачность. Боевой опыт экипажа, имевшего на своем счету свыше двухсот вылетов на разведку, давал уверенность, что и этот очередной полет будет иметь желаемый результат.

Трудно дать летчику-разведчику рецепт на каждый случай. Все зависит от боевой обстановки и от того, как экипаж сумеет использовать эту обстановку.

Мы — в воздухе. В разрывах облаков видны проталины снега. Настороженность схватывает меня при входе в облака перед линией фронта. Перейти ее нужно так, чтобы не показать противнику своего курса. Вместо станции Пенджеюв держим курс на город Кельцы, расположенный в 40 км севернее Пенджеюва. Высота 2000 м. Изредка выходим из облаков и снова прячемся в них.

Не доходя до города Кельцы, развернулись на юг и по кругу диаметром 40— 50 км обошли Пенджеюв и вышли с восточной стороны. По наземным ориентирам — населенным пунктам — взяли курс. Выходим через восточный аэродром на станцию. Пройдя некоторое время в облаках, по сигналу штурмана начал снижаться, увеличивая скорость до 500-550 км/час.

Резкий переход от слепого полета к нормальному, да еще на повышенной скорости, весьма ощущается летчиком. Выравнивая самолет, я мгновенно охватил взглядом лежащую впереди панораму земли.

Расчет штурмана был сделан верно: впереди аэродром со станцией Пенджеюв. Истребителей в воздухе не видно. Мы над целью. Штурман гвардии капитан Большаков А. включил аэрофотоаппарат. Лежащий под нами аэродром сфотографирован. Едва успели выстрелить зенитки слева и сзади, с аэродрома поднялись истребители, но они уже опоздали. Маленьким отворотом вправо уходим от зенитных разрывов и берем курс на железнодорожную станцию. Еще несколько минут — и наш самолет, как бы издеваясь над приближающимися истребителями противника, вошел в пустую облачность.

Но впереди еще два аэродрома. По данным воздушной разведки мы заключили, что эти аэродромы прикрыты сильной зенитной артиллерией, вместе с тем могут появиться в воздухе и истребители, поднятые постами ВНОС.

34 минуты мы прошли в облаках, затем, уклоняясь вправо, вышли из них, зная, что в этом районе военных объектов нет, следовательно, противодействия быть не может. Преследовавшие истребители не смогли найти нас, так как мы уже были на расстоянии 25— 30 км от цели.

Уточнив ориентировку, берем курс строго на запад от ст. Пенджеюв. Все внимание воздуху. Подходим левее аэродрома. За 1, 5 км убедились, что в воздухе над аэродромом

самолетов противника нет. Делаем резкий разворот и на большой скорости выходим на аэродром. Мигает контрольная лампочка аэрофотоаппарата на командном приборе, и счетчик отмечает число снимков. «Влево!» — слышится резкая команда стрелка-радиста старшины Миронова. В слетанном экипаже члены его по договоренности на земле сразу подают команду летчику, так как раздумывать некогда и лишнее слово может погубить экипаж. Резким разворотом влево мы снова выходим на прежний курс. Справа разрывы снарядов вражеской зенитной артиллерии. Но задание выполнено. Еще два-три раза меняем курс с набором высоты и снова попадаем в облака.

Впереди еще один аэродром, в 20 км юго-западнее Пенджеюва. Заходим на него с запада. Обойдя его с левой стороны, мы можем просмотреть воздух над ним. Идем ниже облаков на 80—100 м на большой скорости. Запас скорости дает возможность быстро уйти в облака. Перед доворотом на аэродром штурман указал на две приближающиеся точки справа и сзади. Быстро оцениваем обстановку. Чтобы приблизиться к нам на расстояние действительного огня, им нужно не больше одной минуты времени. Этого времени штурману было достаточно, чтобы взглянуть в знакомые очертания аэродрома, расположение самолетов и их количество. У старого штурмана-разведчика глаз наметанный, с точностью до 3-4 самолетов он всегда определяет количество их на любом аэродроме. Это в дальнейшем подтвердили фотоснимки. Взгляд на аэродром, маленькое движение штурвала на себя — и мы уходим в облака у самого носа противника.

Теперь уже ничто не помешает в этой необъятной толще облаков довести ценные сведения и фотоснимки до своего аэродрома.

ИВАНОВ ЛЕОНИД ПЕТРОВИЧ

Выдающийся разведчик 2-й воздушной армии, совершивший более 300 боевых вылетов на разведку, прикрытие и штурмовку, прошедший более 20 воздушных боев, в которых сбил 3 неприятельских самолета.

Родился 31 августа 1921 года в селе Старая Тябла Самарской губернии. После окончания неполной средней школы работал на шахте в Анжеро-Судженске Кемеровской области, занимался в о аэроклубе. В 1940 году получил направление в Энгельсскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в 1941 году.

С июня 1942 года — на фронте. Иванов Л.П. — пилот, командир звена, с 1944 года — командир эскадрильи 193-го гвардейского отдельного разведывательного полка, гвардии капитан. Он совершил 318 боевых вылетов на Ил-2 и Яках, сфотографировал более 10 тысяч квадратных километров площади обороны противника, сбросил около 3 млн. листовок, произвел 11 штурмовок вражеских колонн.

27 июня 1945 года Л.П. Иванову присвоено звание Героя Советского Союза, награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, Отечественной войны 1 — и степени, двумя орденами Красной Звезды.

В 1951 году майор Л. П. Иванов окончил ВВА. Летал на реактивных машинах, служил в должности начальника штаба авиационной дивизии, В 1961 году уволен в запас в звании подполковника, Жил и работал в Одессе. Умер в 1970 году.

Герой Советского Союза старший лейтенант Шаров П. С.

Разведчик-штурмовик

В Великой Отечественной войне я участвовал на Калининском и 1-м Прибалтийском фронтах. Первое боевое крещение я получил в августе 1943 г. на подступах к г. Смоленску над Духовщиной — мощным узлом сопротивления в обороне немецкофашистских войск.

Огневых средств в этом районе было много. С первых же своих боевых вылетов я испытывал на себе огонь зенитной артиллерии и атаки истребителей противника. Во время одного из боевых вылетов в районе Духовщины я был сбит, но благополучно приземлился в расположении своих войск.

1. Моя работа над собой

В первые свои боевые вылеты, будучи еще ведомым, я почувствовал, как тщательно надо изучать район боевых действий, уметь пользоваться радиооборудованием и ориентироваться в полете. Я стал тренироваться. Каждый день в свободное время я садился в кабину самолета, продумывал работу летчика со стрелками и бомбардировочным вооружением, тренировался в радиообмене и в работе по СПУ, отрабатывал взаимодействие с воздушным стрелком по отражению атак истребителей противника, мысленно выполнял полет по приборам и т. д.

Дежуря на командном пункте, ежедневно тренировался в чтении карты и запоминании характерных ориентиров в районе цели, продумывал замечания командира полка летчикам на разборах полетов, читал брошюры о боевых эпизодах, прорабатывал инструкции, по фотосхемам и бланковым картам крупного масштаба изучал расположение огневых средств противника. Позднее все это принесло мне большую пользу.

Для того чтобы меньше нести потерь, надо по возможности лучше знать расположение зенитных огневых средств противника. При выполнении задания, если нет необходимости летать на какой-либо населенный пункт, надо стремиться обойти его, так как крупные населенные пункты чаще всего прикрыты зенитными средствами. Надо не только хорошо знать район боевых действий для облегчения ориентировки, но и изучать по картам крупного масштаба рельеф местности. Это необходимо для наиболее точного определения расположения зенитных средств.

Из опыта Великой Отечественной войны известно, что в закрытой местности зенитные точки располагаются, как правило, на возвышении. На открытой местности ЗА и ЗП вблизи линии фронта располагаются на склонах, обращенных в свою сторону, в то время как в тылу — на высотах. Чтобы избежать потерь, необходимо учитывать все эти обстоятельства.

Педантичное изучение мною карт (повседневное просматривание их и отметка высот, заучивание их) вызывало улыбку не только у летчиков, но иногда и у начальников. А я придерживался любимой поговорки: «на земле будь тих, а в воздухе лих». Впоследствии мой труд вполне окупится. Мои наблюдения убедили меня, что тот, кто недооценивал изучение карты района полета, причинял себе немалый вред. Например. Полет с лейтенантом Ивановым

Однажды в паре разведчиков я шел за ведущим лейтенантом Ивановым. Выполнив задание по разведке, при перелете линии фронта лейтенант Иванов пренебрег маневром и обходом видимых с бреющего полета высот местности. Боясь сбиться с курса, линию фронта перелетел без маневра, налетел на расположение минометных батарей на лесной поляне и только случайно не поплатился жизнью. На первом же заходе у самолета с левой стороны были полностью отбиты стабилизатор и руль глубины. Но благодаря искусству пилотирования он не упал, а сумел уйти с территории противника, пролетев 12 км и приземлившись на передовом аэродроме истребителей. Этот невиданный случай — полет на самолете без половины хвоста — имел место в Белоруссии, в районе Витебска, в 1943 г. Этот полет для меня был очень поучителен.

Полет Хрисанфова

Лейтенант Хрисанфов, вылетев парой на разведку и понадеявшись на хорошее знание района боевых действий, не вел тщательной ориентировки и, вместо того чтобы обойти крупные населенные пункты, на высоте 250—300 м повел свою пару прямо на Витебск. Излишняя самоуверенность ведущего привела к плачевным последствиям.

Его ведомый был подбит, но благополучно приземлился в расположении своих войск. Сам лейтенант Хрисанфов был сбит и приземлился на нейтральной полосе, сломав при этом себе ногу.

При вырубке его завязался бой с немцами, в котором погибло 10 наших бойцов и врач стрелкового полка.

2. Мои полеты на разведку

Первый свой полет на разведку в качестве ведущего я выполнял неуверенно, вел себя напряженно и боялся потерять ориентировку. Но выполнил его я удачно: без отклонений вернулся на свой аэродром и дал неплохие разведданные. Это дало мне уверенность в своих силах и в тот же день я снова повел пару Ил-2 на разведку. Вскоре я стал известным в дивизии воздушным разведчиком и — много раз летал на разведку без единой потери.

Задания я получал не позднее как за час до вылета. В задании мне указывалось: 1. район разведки и примерный маршрут; 2. ограничивающие метеоусловия — высота, облачность и видимость; 3. цель разведки — районы наибольшего сосредоточения войск, направление их движения по дорогам и примерное количество. Разведку я вел визуально, подтверждая наиболее ценные данные фотографированием.

Летал и с бомбами, и без бомб, в зависимости от цели разведки.

Предварительно проработав задание с экипажами и указав на возможные неожиданности в воздухе, я и мой напарник со своими воздушными стрелками шли на стоянку и на самолетах уточняли свои действия. Особое внимание я уделял радиосвязи между экипажами и связи внутри экипажа. Это позволяло без лишних слов понимать друг друга в воздухе. Сигналом для вылета служила ракета. После взлета докладывал, что все в порядке, и становился на курс.

Вблизи линии фронта и над территорией противника я не летел прямым курсом, а ориентировался только визуально. Линию фронта перелетал на бреющем полете над лесным массивом или болотом. Над территорией противника летал на разных высотах: на бреющем, под облаками, в облаках. Не заходил на большие населенные пункты и обходил участки наибольшего сосредоточения зениток. Когда обнаруживал войска и технику противника, с маневром подходил к ним и, улучив момент, фотографировал. Одновременно сбрасывал бомбы и предупреждал ведомого быть внимательным. С точным маневром переходил на бреющий полет, иногда уходил в облака, и в зависимости от того, открытая или закрытая местность. Разведку я выполнял при высоте облачности от 50 до 250500 м. Мой ведомый (Иванов или Кругликов) по команде или без команды выполнял то же самое, что и я. Благодаря хорошей групповой слетанности и связи ни от зенитного огня, ни от истребителей противника при полетах на разведку потерь я не имел.

Собрав необходимые сведения, километров за 8-10 до линии фронта я подавал команду: «войти в облака и держать такой-то курс», а сам, уменьшив скорость и отвернув градусов на 5 в сторону, входил в облака и перелетал линию фронта. По истечении 3-4 минут я подавал команду: «снижаемся». Снижался сам и, сообщив по радио основные разведданные сведения наземным войскам, переходил на бреющий полет, отыскивал и догонял своего ведомого, пристраивался к нему, выходил вперед и брал курс на свой аэродром. Иногда давал вести себя своему ведомому с целью его тренировки в самолетовождении и ориентировке. Подлетая к аэродрому, еще раз по радио передавал сведения (таков был приказ по дивизии).

После посадки производил опрос ведомого летчика и воздушных стрелков, ехал вместе с ними на командный пункт, докладывал о выполнении задания и писал боевое донесение. После просмотра своих фотоснимков ожидал приказа на повторный вылет.

ШАРОВ ПАВЕЛ СТЕПАНОВИЧ

Родился 16 июля 1922 года в селе Сазонова ныне Тюменского района Тюменской области, в семье крестьянина, русский, член КПСС с 1944 года. Окончил три курса Тюменского сельскохозяйственного техникума. В Советской Армии с 1940 года. В 1942 году окончил Омскую авиационную школу пилотов.

На фронтах Великой Отечественной войны, с августа 1943 года. Заместитель командира эскадрильи 723-го штурмового авиационного полка (211-я штурмовая авиационная дивизия, 3-я воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт) старший лейтенант Шаров к сентябрю 1944 года совершил 115 боевых вылетов на Ил-2 на штурмовку военных объектов и скоплений войск противника. 23 февраля 1945 года П.С. Шарову присвоено звание Героя Советского Союза. Кроме того, П.С. Шаров награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, Красной Звезды, Славы 3-й степени, медалями.

Всего за войну ст. лейтенант П. С. Шаров совершил 140 боевых вылетов, из них 72 на разведку войск противника, указал командованию 18 замаскированных целей на переднем крае и в тылу врага.

В 1951 году капитан П.С. Шаров окончил Военно-Воздушную академию.

Летал на реактивных машинах, был командиром полка.

В 1966 году окончил Уральский государственный университет. Работал заведующим лабораторией в НИИ автоматики. Живет в Екатеринбурге.

Герой Советского Союза гвардии капитан Пахотищев Н. Д.

Фоторазведка аэродрома противника ночью

Август 1942 г. Страна переживала тяжелое время. Сердце страны — Москва подвергалась бомбардировкам противника с воздуха. Много ночей не спала столица, отбиваясь от врага. Для производства налетов противник сконцентрировал огромное количество самолетов на ближайших к столице аэродромах: Брянск, Сеща, Шаталово, Двоевка, НовоДугино. Эти аэродромы прикрывались сильной системой ПВО: с земли — ЗА различного калибра, прожекторами, звукоуловителями, аэростатами заграждения; с воздуха — патрулированием истребителей прикрытия, а поэтому в дневное время было весьма трудно нести разведку. Посылались на разведку лучшие экипажи, но и они нередко погибали, не получив разведанных.

Нужно было произвести разведку аэродрома Ново-Дугино. Выполнение задания было возложено на первый ночной бомбардировочный полк. Я в то время считался в полку молодым штурманом, хотя уже имел достаточный опыт в ночных полетах, а на разведку посылались «старики».

В течение пяти ночей ходили экипажи на выполнение задания, но результатов привезти не смогли, так как сплошная масса лучей прожекторов действовала угнетающе, нервы не выдерживали, и экипажи возвращались на аэродром. Главной же причиной было то, что, когда самолеты находились в лучах прожекторов, нельзя было производить фотографирование, так как снимки засвечивались.

Для фотографирования ночью, как известно, применяются специальные фотобомбы, дающие при взрыве почти мгновенную вспышку порядка 500 млн. свечей. При этом способе фотографирования особенно нужна слетанность экипажа, чтобы в воздухе понимать друг друга с полуслова. Нужно строго выдерживать режим горизонтального полета, ни в коем случае не допускать изменения высоты, а особенно снижения, потому что лучи фотобомбы могут попасть прямо в объектив фотоаппарата, и, следовательно, снимок будет засвечен. Нельзя допускать изменения скорости, так как бомба рвется тогда не на расчетном угле отставания бомбы и взрыв может произойти в поле зрения объектива фотоаппарата. Нельзя производить фотографирование и тогда, когда самолет находится в лучах прожекторов, это приведет только к бесполезной трате дорогостоящих бомб.

И вот, наконец, боевое задание на фотографирование ночью было поручено нашему экипажу в составе летчика старшины Рубцова, стрелка-радиста старшины Чижова и штурмана лейтенанта Пахотищева.

В ночь с 4 на 5 октября командир полка подполковник Данченко вызвал наш экипаж и дал задание произвести фоторазведку аэродрома Ново-Дугино.

Аэродром противника был прикрыт прожекторами до 15 штук, до 10 батарей ЗА различного калибра и аэростатами заграждения, поднимающимися до высоты 1500-1700 м. Повторив задание, ушли готовиться. Задача была трудной и ответственной, а для меня тем более, так как впервые доверили выполнение такого сложного задания. Готовились недолго, район полета был знаком, местоположение аэродрома было хорошо известно. Доложили о готовности командиру полка. Командир проверил подготовку к полету, дал дополнительные указания на всякий случай в полете и, пожелав нам «ни пуха ни пера», приказал вылетать.

Проверив подвеску 6 «ФАБ100» и 1 «ФОТАБ35», исправность вооружения и работу оборудования самолета, вырулили на старт. Сделав круг над аэродромом, мы легли на боевой курс. Стрелок-радист доложил об установлении радиосвязи с землей. Все навигационные приборы работали безотказно. Через 30 минут пересекли линию фронта на высоте 2500 м, но фотографировать нужно было с 2000 м. До цели осталось 17 минут полета. С расстояния почти 15 км показалась сама цель, вырисовываясь в окружающей ночной темноте желтым пятном: аэродром был сильно укатан, так как с него велась интенсивная работа. Решили идти на цель с ходу с курсом 32° , но не успели мы договориться, как были пойманы прожекторами. Другое решение принимать было поздно. Идем на цель, чтобы детальной изучить ее. Заработали немецкие зенитки, стали слышны разрывы снарядов, от которых самолет иногда вздрагивал. Мы находились в сплошном море огня. Ничего подобного я еще не видел. Мне казалось, что пройти сквозь такой огонь было бы чудом. Однако благодаря искусному пикированию летчика мы благополучно прошли через аэродром. О фотографировании не могло быть и речи, так как самолет находился в лучах прожектора. Приняли решение ходить через аэродром, пока есть горючее в баках, оставив лишь запас на обратный путь.

Сделали правый разворот и с курсом 16° пошли на цель. Фотографировать не было возможности. Прошли туда и обратно с курсом 30° , затем 27° , но результатов не добились никаких, хотя огонь ЗА стал на 50 процентов меньше.

Летчик доложил, что горючего мало. Но как идти домой, не выполнив задания? Решили обмануть противника. Я дал летчику приказание: "Курс 27° , высота 3000 м". Отойдя километров 40-50 на запад от цели и набрав высоту, снова развернулись на цель. Решили подойти к аэродрому с приглушенными моторами с потерей высоты. Увидев аэродром, летчик увеличил скорость самолета и с убранным газом самолет подошел к цели.

Вот и цель. Делаю боковую наводку, открываю

люки. Противник молчит. Зловещая тишина действует на нервы. Тяжело переносить молчание противника, когда знаешь, что каждую секунду ЗА может открыть огонь. Смотрю на цель. Вот подходят на угол прицеливания стоянки с самолетами. Нажимаю на боевую кнопку. Бомбы летят вниз. Руки работают с молниеносной быстротой. Самолет строго выдерживает режим горизонтального полета. Включаю фотоаппарат и произвожу подсвечивание для перемотки пленки, тем самым подготовив свежий кадр для фотографирования. Жду с нетерпением разрыва «ФОТАБ», двадцать секунд замедления взрывателя «ФОТАБ» кажутся вечностью. Разрывы боевых бомб по блиндажам и самолетам противника, разрывы «ФОТАБ» на мгновение ослепляют. Летчик дает газ, и освобожденная от бомб машина быстро набирает скорость.

Опомнившись, противник открывает яростный огонь. Но уже поздно. Цель сфотографирована, задание выполнено. С маневром уходим из зоны зенитного огня и берем курс на свой аэродром.

Благодаря нашей выдержке, настойчивости и хитрости боевое задание было выполнено, хотя в районе цели нам пришлось пробыть около двух часов.

Командование получило ценные сведения о наличии авиации на аэродроме НовоДугино. В юго-западной стороне аэродрома на площади 1200x800 м было сосредоточено 43 самолета противника, преимущественно истребителей.

ПАХОТИЩЕВ НИКОЛАЙ ДМИТРИЕВИЧ

(1919. — 1980)

Полковник, Герой Советского Союза (1945).

Родился 9.11.1919 в городе Тайшет Иркутской области, в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1942 г. Окончил 7 классов.

В Советской Армии с 1936 г. Учился в Иркутской школе военных техников и в летно-планерной школе. В 1940 г. окончил Челябинское военно-авиационное училище.

На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1941 г.

Штурман эскадрильи 22-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (321-я бомбардировочная авиационная дивизия, 8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт) гвардии капитан Пахотищев к маю 1945 г. совершил 236 боевых вылетов на бомбардировку живой силы и техники противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 29.6.45.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1952 г. окончил Военно-Воздушную академию. С 1965 г. полковник Пахотищев — в запасе. Жил в городе Серпухов Московской области.

Награжден орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 2й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Умер 6.6.1980 г.

Герой Советского Союза капитан Вишенков В. М.

Вынужденный бой разведчика с истребителями противника

7 сентября 1942 г. моему экипажу была поставлена задача: "На самолете Пе-2 произвести разведку территории противника на запад от Сталинграда по маршруту Абгонерово — Тормосин — Суворыкино — Городище с бомбометанием с двух заходов. Высота полета 7000 м".

При проработке задания было решено заход делать с юга, так как полет предстоял утром, следовательно, при заходе на цель можно было воспользоваться солнцем.

Первая половина полета протекла в спокойной обстановке. Над городом Тормосин экипаж подвергся слабому зенитному обстрелу. Пройдя и сфотографировав город, экипаж, не меняя курса, пошел по маршруту на следующий пункт. Это была ошибка.

Подойдя к железнодорожному узлу Суворыкино, сделали первый заход на бомбометание. Одиночные разрывы были далеко сзади. Экипаж понял, что это наводящие выстрелы, и усилил наблюдение за воздухом.

При втором заходе на бомбометание стрелок заметил на высоте 4000 м двух истребителей противника Хе-113.

Закончив бомбометание, самолет взял курс на свою территорию, до которой было около 70 км. Истребители противника, наведенные ЗА, заметили разведчика и пошли на сближение. Разведчик шел со скоростью 500 км/час, стремясь сохранить высоту.

Спустя минут пять после обнаружения истребителей экипаж подвергся внезапной атаке со стороны солнца второй пары Хе-113.

Эту пару, которая, по-видимому, держалась все время в стороне, набирая высоту, экипаж не видел, так как первая пара отвлекла на себя его внимание.

В результате внезапной атаки у нас был поврежден левый мотор, пробит разрывными снарядами консольный бак, подожжена левая консоль. Скольжением удалось сбить пламя.

Противник произвел ряд атак с большими паузами. На каждую атаку затрачивалась

минута, а иногда и больше. При подходе к линии фронта он стал действовать активнее, видя, что разведчик может уйти.

Атакой сверху был выведен из строя пулемет штурмана (снаряд попал в турельную установку). При повторной атаке была перебита тяга элеронов как раз в тот момент когда самолет делал противозенитный маневр. Потеряв поперечное управление, самолет стал беспорядочно падать, так как находился в крутой спирали.

Падение продолжалось с высоты 6000 до 1500 м. Затем совместными усилиями летчика и штурмана удалось до некоторой степени восстановить управление машиной, но маневрировать она была уже неспособна.

Истребители, пока наш самолет падал, снижались.

Как только он прекратил падение, атаки противника возобновились. В одну из таких атак штурман, отстреливаясь ракетами, заставил истребителя уйти вниз, где он попал под огонь пулемета стрелка и был сбит на нашей территории.

Видя, что наш самолет находился уже на своей территории, истребители противника прекратили преследование, и мы благополучно сели на ближайший аэродром.

ВИШЕНКОВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ

Родился 15 мая 1922 года в деревне Харькова Вяземского района Смоленской области. Отец, Михаил Егорович, и мать, Дарья Маркеловна, — крестьяне. После ранней смерти мужа мать одна воспитывала восьмерых детей.

Среднюю школу Владимир окончил в г. Горьком. Там же учился в аэроклубе. Его позвала в небо любовь к авиации. Занятия в аэроклубе укрепили желание стать профессиональным авиатором. Окончив среднюю школу и аэроклуб, он получил направление в Энгельсскую военную авиационную школу пилотов.

Война сократила сроки обучения. В июле 1942 года Владимиру были вручены сержантские погоны и свидетельство пилота. Затем освоение пикирующего бомбардировщика Пе-2. После получения в Казани новых машин в составе группы молодых летчиков Вишенков был направлен на Сталинградский фронт.

Для успешного ведения боевых действий нужны точные разведданные, желательно оперативные. Их могли обеспечить авиационная разведка, аэрофотосъемка. Вот тогда и пришел черед использования Пе-2 в качестве разведчиков.

Новое для бомбардировщиков дело довелось осваивать нескольким экипажам. В их числе и экипажу Владимира Вишенкова — летчика, отличавшегося уверенным пилотированием, хладнокровием при выполнении боевых заданий.

Возвращаясь с одного из заданий, экипаж Вишенкова был атакован парой немецких истребителей. Удирать от них не было смысла. Надо было принимать бой. Летчик, сманеврировав, сумел пропустить вперед истребители противника и «врезал» по ним из обоих пулеметов. Один из истребителей задымил и пошел с резким снижением в сторону. От второго удалось уйти.

Дальнейший боевой путь Вишенкова — это Южный, 4-й Украинский фронты, участие в освобождении Донбасса, Крыма, Западной Украины, Польши, Чехословакии. 257 боевых вылетов, большинство с задачами разведки и потому с особым риском для жизни. Четыре раза его самолет был подбит.

В полку его называли «неуловимым». И только ему самому да близким друзьям — штурману Петру Хрипкову, стрелку-радисту Михаилу Голубчику, с которыми он летал больше, чем с другими, — была известна цена этой «неуловимости».

13 апреля 1944 года 22-летнему старшему лейтенанту Владимиру Вишенкову за мужество и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, и выполнение особых заданий командования было присвоено высокое звание Героя Советского Союза с вручением медали «Золотая Звезда» и ордена Ленина.

Отсалютовала Победе Москва. Вся страна ликовала и чествовала героев-фронтовиков. 24 июня 1945 года в Москве состоялся Парад в честь Великой Победы. Правофланговым парадного сводного полка 4-го Украинского фронта печатал шаг по брусчатке Красной площади Герой Советского Союза капитан В. Вишенков.

Послевоенная биография нашего героя — это служба в войсках, передача опыта воздушной разведки молодому поколению летчиков, хотя и самому наставнику было немногим за двадцать. Владимир понимал, что ему, пусть Герою, асу, необходимо все-таки быть на уровне все усложняющегося военного дела, авиационной профессии. Он поступает в Военно-Воздушную академию (ныне имени Ю.А. Гагарина — его земляка) и в 1952 году оканчивает ее. Снова служба в частях, полеты на более совершенных самолетах, и опять учеба. В 1958 году с золотой медалью полковник В.М. Вишенков оканчивает Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР.

Но с летной работой пришлось расстаться — ухудшилось зрение. Перешел на штабную работу. А вскоре и столь любимый голубой околыш на фуражке «стал черным» — традиционным для артиллеристов и ракетчиков. В созданные 40 лет назад Ракетные войска стратегического назначения (РВСН) требовался приток как молодых, так и опытных военных кадров. Рекомендация Маршала Советского Союза К. С. Москаленко: «Вот кандидат на должность начальника штаба корпуса. Я его знаю — железный человек» — была решающей на заседании Военного совета РВСН.

Так летчик стал ракетчиком. И вновь — учеба. Сначала на курсах переподготовки, потом — непосредственно в деле. Пришлось постигать особенности службы в Ракетных войсках, как говорится — без отрыва от производства. Почувствовав, что не хватает практического опыта ракетчика, подал рапорт и три с половиной года служил комдивом. Этот период Владимир Михайлович считает одним из самых интересных и плодотворных для себя. Впервые, стал ближе к людям, конкретному делу. Во-вторых, появилась возможность проверить на практике кое-какие задумки. Многие из них стали убедительными аргументами спустя несколько лет при защите диссертации на тему «Стратегическое применение ракетной дивизии стационарного базирования».

Продолжалась служба: командир корпуса, командующий армией, начальник Главного штаба РВСН — первый заместитель главнокомандующего Ракетными войсками стратегического назначения.

Уволившись в 1987 году в отставку, генерал-полковник В.М. Вишенков не порывает связи с армией. Встречи с воинами-авиаторами, слушателями военных академий, институтов, пусть нечастые в последние годы, взаимно обогащают духовно и ветерана, и молодое поколение защитников Отечества. Не обходятся эти встречи и без обсуждения острых вопросов, которыми живет народ, армия, прежде всего — о нравственном долге российского воина, с оружием в руках защищающего честь, свободу и незыблемость границ страны.

9 мая 1995 года Герой Советского Союза генерал-полковник в отставке В.М. Вишенков в парадном строю прошел по Красной площади во главе сводного полка ветеранов. По той самой брусчатке, по которой он печатал парадный шаг как воин-победитель в 45м.

Среди наград ветерана — «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, два ордена Ленина, орден Октябрьской Революции, три ордена Красного Знамени, орден Александра Невского, два ордена Отечественной войны 1-й степени, орден Трудового Красного Знамени, орден Красной Звезды, медали. Умер 15 марта 2003 года.

Герой Советского Союза гвардии капитан Никитин М. Е.

Перспективное фотографирование перед Яско-Кишиневской операцией

Перед началом Яско-Кишиневской операции мне пришлось впервые применить

перспективное фотографирование в интересах бронетанковых войск и кавалерии.

Фотографирование выполнялось в намеченных районах прорыва обороны противника Тыргу-Фрумое, Тыргу-Пямо. Снимались полосы местности на всю глубину действий соединений указанных войск.

Фотографирование выполнялось фотоаппаратами «АФАИМ», счетверенными установками (вперед) самолетами Ил-2 с высоты 25 м. Устанавливались четыре аппарата: 2 — в гондолах Шасси, а 2 — в фюзеляже в кабине стрелка. Наклон оптической оси вперед устанавливался в пределах 5-17°.

Выполнение полета на фотографирование производилось следующим образом.

К вылету снаряжалась группа 6-8 самолетов Ил-2, из которых 2 самолета (мой и ведомого) были с фотоустановками.

Боевой порядок группы — правый или левый «пеленг», в зависимости от разворота на маршруте и над целью.

Перед полетом весь летный состав тщательно изучил маршрут полета и район фотографирования.

По маршруту над своей территорией полет выполнялся всей группой на высоте 800—1000 м.

Не доходя 10 — 15 км до линии фронта, я со своим ведомым переходил на бреющий полет, оставляя на прежней высоте остальную группу самолетов (во главе с моим заместителем), которые следовали по заданному для фотографирования маршруту. Задача нашей пары сводилась к тому, чтобы точно пройти по заданному маршруту и сфотографировать его.

Фотографирование производили, предупреждая друг друга по радио. Связь по радио также держалась и с ведущим верхней группы.

Ввиду сильного противодействия огневых средств противника задача этой группы сводилась к тому, чтобы отвлекать весь огонь на себя и подавлять его.

Так как на бреющем полете детальная ориентировка затруднена, а вследствие этого возможно и отклонение от маршрута фотографирования (тем более в пересеченной местности), ведущий верхней группы вел точную детальную ориентировку и, следя за мной, в случае отклонения от маршрута предупреждал меня по радио.

Чтобы обеспечить на бреющем полете большую безопасность от огня всех видов оружия, мы с ведомым проделывали следующее: пока один из нас производил фотосъемку, другой давал короткие пулеметные очереди вперед, а стрелки обоих самолетов давали такие же очереди по сторонам. Своим огнем мы прижимали к земле всю прислугу огневых точек противника, встречаемых нами на маршруте, а затем, пользуясь пересеченной местностью, быстро скрывались за холмами, одновременно фотографируя свой маршрут. Закончив фотографирование, выходили в безопасный район (лесной массив, болотистая местность), набирали соответствующую высоту и другим маршрутом со всей группой уходили на свою территорию.

Полеты производились под прикрытием истребителей Ла-5, следовавших по обе стороны на некотором удалении и с превышением над группой фотографирующих самолетов, находящихся на высоте.

Успех этих полетов на фотографирование всецело зависит от точного выхода на исходный пункт маршрута и точного прохождения по маршруту.

Этому успеху способствовала тщательная и кропотливая подготовка с проигрышем каждого полета. Детально изучался рельеф местности района фотографирования, воспроизведенный в ящике с песком. Это в основном и давало мне возможность точно вести детальную ориентировку на бреющем полете и фотографировать точно по заданному маршруту, так как я знал уже каждый кустик и бугорок. Важное значение имеет также умелое использование радиосвязи между экипажами.

Успех наш зависел еще и от того, что мы летели постоянно с тем же летным составом, с одним и тем же прикрытием истребителей. Слетанность и взаимопонимание в воздухе — это

основа успешного выполнения задания.

Результаты фотографирования размножались и направлялись в штабы кавалерийских и пехотных подразделений, откуда авиационные штабы получали хорошие отзывы о наших фотоснимках.

Наглядные перспективные снимки с крупным масштабом легко дешифруются и без затруднений используются войсками.

Перспективное фотографирование сыграло большую положительную роль в успехе Яско-Кишиневской операции при прорыве сильно укрепленной системы обороны противника.

НИКИТИН МИХАИЛ ЕГОРОВИЧ

родился 29.09.1918 г. в деревне Одерихино ныне Собинского района Владимирской области, в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1943 г. Окончил Владимирский химический техникум. Работал на химическом заводе в городе Владимир.

В Советской Армии с 1940 г. В 1941 г. окончил Кировабадскую военно-авиационную школу пилотов.

На фронте с июня 1942 г.

Командир эскадрильи 161го гвардейского штурмового авиаполка (7-я гшад, 3-й гшак, 5-я воздушная армия, 2-й Украинский фронт), гвардии старший лейтенант.

К маю 1945 г. совершил 121 боевой вылет на разведку и штурмовку вражеских укреплений, скоплений войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 15.05.1946 г.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию, в 1960 г. — Военную академию Генштаба. С 1975 г. полковник Никитин — в запасе. Живет в Москве. Работал в научноисследовательском институте.

Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Суворова 3-й степени, Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями.

Герой Советского Союза гвардии капитан Минович А. И.

Разведка войск противника в сложных метеоусловиях

Осенью 1943 г. войсками 1-го Украинского фронта был освобожден г. Киев, стремительным продвижением кавалерийских частей с ходу взят г. Житомир. Но под давлением немецких танковых соединений наши войска по приказу Ставки Главного Командования временно оставили Житомир.

Декабрь 1943 г. Сплошная облачность, туманы и частые снегопады сделали невозможным действия авиации 1-го Украинского фронта. По донесениям наших партизан и наземной разведки стало очевидно, что немцы подтягивают силы, чтобы дать реванш за Киев.

Из штаба нашего авиационного полка дальних разведчиков резерва Главного Командования (ОДРАП РГК) пришла шифровка: «Не считаясь с трудностями, выполнить разведку железных и шоссейных дорог по маршруту Коростень — Новоград-Волынь — Шепетовка — Житомир — Коростышев». Метеостанция сообщила: облачность 150100 м, снегопады, местами туманы, видимость менее 1 км, в облаках — обледенение.

Ветер был слабый, и я со штурманом эскадрильи Героем Советского Союза гв. капитаном Степиным на самолете Пе-3бис, не вырвав на старт, взлетел со стоянки и лег на курс.

Днепр пересекли севернее Киева.

Подходя к линии фронта в районе станции Коростень, мы убедились в правильности метеоданных:

видимость — 200 — 300 м, высота облачности 50 — 100 м. Спустя 3 минуты после старта мы уже начали пробивать туман.

На высоте 250 м вышли на верхнюю кромку нижнего слоя облаков и пошли по коридору, образованному верхним и нижним слоями облачности.

Через 1, 52 минуты полета мы шли в сплошных облаках по прежнему курсу, так как верхний и нижний слои сошлись. По расчету времени линия фронта была пройдена, и я начал пробиваться вниз. На высоте 70 м по прибору начала просматриваться земля, и мы заметили траншеи и окопы на заснеженной земле.

Во время снижения я уклонился немного вправо, а так как линия фронта от станции Коростень уходила на северо-запад, то линия нашего пути почти совпадала с ней. Обратное уходить в облака не было ни расчета, ни особого желания. Прижавшись вплотную к земле, почти над головами не успевших что-либо предпринять немцев, мы на большой скорости прошли опасную зону. В условиях очень ограниченной видимости наше основное внимание было обращено на то, чтобы избежать столкновения с препятствиями на земле, неожиданно вырвавшимися перед нами.

Встречи с истребителями противника мы не ожидали, да и в такую погоду она была маловероятной, поэтому штурман Степин все свое внимание уделял ориентировке и наблюдению за местностью.

Вдруг штурман Степин, ударив меня по плечу, указал рукой направо. Я увидел впереди справа колонну до батальона немецкой пехоты, растянувшуюся по дороге. Так как на высоте 23 м довернуть вправо было невозможно, я отошел от земли метров на 20-30 с доворотом и с небольшим снижением открыл огонь из крупнокалиберных пулеметов и пушки, которыми был вооружен самолет Пе-3бис. Наше неожиданное появление в такую погоду в тылу врага и сильный огонь сразу огорошили немцев, а многих из них навсегда лишили возможности бояться опасности.

Продолжая полет по направлению к городу Новоград-Волынь, мы встретили колонну кавалерии и до 20 автомашин с солдатами, которым я уделил должное внимание, отпустив им изрядную долю свинца.

В Новоград-Волынске немцы в такую погоду не ждали опасности с воздуха, и мы безнаказанно прошли над железнодорожным узлом и городом на высоте 30-50 м, обнаружив при этом скопление живой силы и техники противника.

Пройдя город Новоград-Волынь, мы уже не надеялись на беспечность немцев и, прежде чем выйти на Шепетовку, сделали порядочный крюк, чтобы ввести в заблуждение посты ВНОС противника.

К станции Шепетовка мы подошли, как нам казалось, с наиболее правильного направления — с юго-запада.

Большая загруженность железнодорожного узла Шепетовка эшелонами, платформами и различным военным имуществом заставила меня открыть огонь, чтобы подавить ЗА, которая, к нашему счастью, позновато открыла свой мощный огонь.

От станции Шепетовка пошли на юго-восток. Пройдя некоторое время над лесами, мы развернулись на Житомир.

Хорошо зная этот район, мы даже в условиях видимости не более 200 м точно вышли на Житомир. Этот пункт внезапно явился перед нами, и, выжимая из машины все, что она могла дать, мы прошли южнее станции через центр города и вышли прямо на середину аэродрома, на котором стояло около 15 самолетов Ю-52.

Мое желание развернуться и открыть огонь по самолетам так и осталось желанием, так как правый мотор уже некоторое время давал перебои, а из-за плохой видимости точно нельзя было бы и зайти. В это время штурман обратил мое внимание на шоссе, идущую из г. Житомир через Коростышев на Киев. На этой дороге было большое скопление

танков и автомашин с войсками.

Мы пошли в сторону от дороги, временами пересекая ее для лучшего просмотра. Штурман отмечал на карте все данные о противнике. Когда мы подходили особенно близко к дороге, немцы открывали огонь из пулеметов и даже из танков. Это иногда заставляло нас идти ниже кустов, в результате чего мы привезли несколько пробоин в консолях самолета.

Ведя наблюдение за дорогой, мы не заметили, как подошли к линии фронта. Я развернулся на лес на бреющем полете и перешел линию фронта.

Через 2 ч. 50 минут после взлета мы благополучно приземлились на аэродроме Прилуки, выполнив задание.

МИРОВИЧ АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ

родился 19 июня 1914 г. в селе Казанка, ныне в Николаевской области, в семье крестьянина. Украинец. Член КПСС с 1941 г. Окончил Запорожский авиационный техникум.

В Советской Армии с 1935 г. Окончил летное отделение Харьковского военно-авиационного училища и КУКС при Энгельсском военно-авиационном училище летчиков.

Участник — Великой Отечественной войны с июня 1941 г.

Заместитель командира эскадрильи 98-го гвардейского отдельного разведывательного авиационного полка (Главное командование ВВС Красной Армии) гвардии капитан Минович к маю 1945 г. совершил 113 боевых вылетов на Пе-2 на дальнюю аэрофоторазведку и бомбардировку в глубоком тылу военных и промышленных объектов врага.

Звание Героя Советского Союза присвоено 29.06.45.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1951 г. окончил Военно-Воздушную академию. В 1956 — 1969 гг. преподаватель этой академии. С 1969 г. полковник Минович — в запасе.

Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Умер в 1976 году. Похоронен в Монино Щелковского района Московской области.

Герой Советского Союза капитан Соколов С. Н.

Корректирование артогня наших батарей по батареям противника

Сентябрь 1944 г. Противник занимал оборону вдоль Карпатского хребта на участке Ужок — Руске-Лидзилабарце — Кросно. Наш авиационный полк, взаимодействуя с двумя гвардейскими артбригадами РГК, обеспечивал их боевую работу на данном участке фронта. Основная задача заключалась в ведении фотографической и визуальной разведки, а также в корректировании артогня. Наземная артиллерийская разведка желаемых результатов не давала, так как ее трудно было вести в горнолесистой местности. Артиллеристы придавали нашей разведке первостепенное значение. Задачи, как правило, ставились экипажем непосредственно в воздухе. Ведение разведки и корректирование огня самолетом в такой местности усложняется: рельефом местности, плохим обзором с малых высот, не всегда благоприятными метеоусловиями, а также тем, что во время корректирования артиллерийского огня приходится выбирать маршрут, не всегда удобный в смысле безопасности полета.

В сентябре 1944 г. моему экипажу (штурман старший лейтенант Красуля) была поставлена командиром полка задача: вылететь в район расположения артиллерии, установить по радио связь и действовать по указанию артиллерии.

После тщательной подготовки на аэродроме я вылетел на задание на самолете Ил-2 под прикрытием четырех истребителей Як-9. Не доходя до расположения НП артиллерийского

начальника, штурман установил связь и получил задание произвести разведку действующих батарей противника и по обнаружении последних вести корректирование огня нашей артиллерии по данным целям. Цели нашей разведки располагались на обратном скате горы около населенного пункта. Разведку решили производить на высоте 1200 м как наиболее удобной для обнаружения точечных целей. Подойдя к району цели, мы поняли, что батареи обнаружить трудно, так как наблюдаемый участок находился на опушке леса, обращенной в сторону противника, что затрудняло визуальное наблюдение. Приняли решение зайти с тыла со стороны солнца. Меняя курс и высоту полета, я пошел на территорию противника (время 15.00, облачность 23 балла, высота до 1500 м). Отойдя 23 км от предполагаемого места расположения батарей противника, мы заметили 3 вспышки на опушке леса на расстоянии 200300 м от дороги. По характеру вспышек батарея была калибра примерно 152 мм. Не теряя времени, я резко развернулся и со снижением пошел в районе цели. С высоты 700 м цель нам представилась ясно и отчетливо.

Сделав полувираж, я сфотографировал батарею. На расстоянии 200—250 м одна от другой находились две трехорудийные батареи противника. Около одной из них виден был даже расчет, а в лесу метров 300400 от батарей находились ящики с боеприпасами и 2 тягача. Штурман передал координаты цели и вызвал огонь артиллерии для пристрелки по обеим батареям одновременно, с интервалом 15 секунд. Через 23 минуты артиллеристы были готовы. Я выбрал маршрут полета в стороне, с удалением от цели до 4 км, и стал ходить поперек двух горных хребтов, затрудняя ЗА противника вести огонь.

Первая батарея была накрыта после второго выстрела. Пристрелку вели двумя снарядами, для того чтобы можно было лучше наблюдать момент их разрывов. Вторая батарея была накрыта с третьего выстрела.

В этот момент ведущий четверки истребителей сообщил о приближении четырех ФВ-190, которых и я уже отчетливо видел. Наша работа была в самом разгаре, и ведущий группы истребителей прикрытия это знал. Приказав паре Як-9 прикрывать нас, он сам вступил в бой с четырьмя ФВ-190. Вскоре мы увидели, как один ФВ-190 загорелся и упал. Наши артиллеристы давали беглый огонь дивизионом по накрытым целям противника. Результат нашей работы уже был виден: взорвались ящики с боеприпасами, и батарей даже не стало видно, так как все было в пыли и дыму. Я передал артиллеристам, что иду на фотоконтроль результатов огня. Они меня поняли, так как усилили огонь по целям. На самолете были смонтированы три фотоаппарата «АФА21». На высоте 600 м я зашел на цель и сфотографировал.

Во время фотографирования штурман обнаружил еще одну двухорудийную батарею, координаты которой передал по радио на наши батареи.

Я находился в воздухе около часа и должен был кончить работу, на которую в районе цели затратил 35 минут. Командир артбригады полковник Брозгаль поблагодарил нас за эту работу. После разрешения мы с истребителями прикрытия направились на свой аэродром.

Результаты дешифрования аэрофильма подтвердили, что обе батареи разбиты, боеприпасы взорваны. Фотосхемы были отправлены артиллеристам. Этот полет вполне доказал, что при хорошо отработанном взаимодействии штурмана самолета с командиром артиллерийской батареи можно сделать очень многое, затратив немного времени.

СОКОЛОВ СЕМЕН НИКАНОРОВИЧ

Разведчик-корректировщик 100-го отдельного корректировочно-разведывательного авиационного полка (входил в состав 8-й воздушной армии). В своих 120 боевых вылетах он не раз давал указания артиллеристам и минометчикам по введению поправок в прицелы.

С.Н. Соколов родился 31 января 1922 года в деревне Яманово Лежневского района Ивановской области. После окончания восьмилетки поступил в механический техникум во Владимире, одновременно занимался в аэроклубе. Одновременно с окончанием третьего

курса названного техникума получил направление в Кировабадскую военную авиационную школу пилотов. Окончил школу в 1941 году. Вскоре был направлен в Оренбургскую военную авиационную школу летчиков. Выпущен школой в 1943 г.

Ст. сержант С.Н. Соколов участвовал в Курской битве, в сражении на Днестре, в Крымской операции. Мужество и отвагу, проявленные летчиками полка в борьбе с оккупантами, 100-му окрапу наряду с другими отличившимися полками и соединениями было присвоено почетное наименование Севастопольский. Позднее полк участвовал в боях за Владимир-Волынский и Раву-Русскую, за Ивано-Франковск и Львов.

В 1945 году в составе 4-го Украинского фронта летчики полка участвовали в освобождении Венгрии и Чехословакии.

Зам. командира эскадрильи 100-го окрапа, кандидат в члены ВКП(б) ст. лейтенант С.Н. Соколов, к январю 1945 года совершивший 107 боевых вылетов на разведку и корректировку артиллерийского огня, был представлен к званию Героя Советского Союза (Указ от 18 августа 1945 года).

Герой Советского Союза С.Н. Соколов награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

В 1951 году майор С.Н. Соколов окончил Военно-Воздушную академию, в 1965 г. — Военную академию Генштаба. Был командиром полка, дивизии, Генерал-лейтенант авиации С.Н. Соколов ушел в запас в 1989 году. Живет в Москве.