

А. М. Сергиенко



**История 23-го  
гвардейского Белгородского  
Краснознаменного авиационного полка  
дальнего действия**



**КОНСТАНТА**

Белгород, 2013

**Сергиенко, А.М.**

- С 32 История 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиационного полка дальнего действия / А.М. Сергиенко. – Белгород: КОНСТАНТА. 2013. – 700 с.**

В книге подполковника в отставке, кандидата исторических наук Сергиенко Анатолия Михайловича освещена шестидесятипятилетняя история 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиационного полка дальнего действия. Созданный в июне 1938 года, он принимал активное участие в освободительных походах Красной Армии в Западную Белоруссию, Северную Буковину и в войне с Финляндией.

С 22 июня 1941 года по 9 мая 1945 года полк участвовал в Великой Отечественной войне. Бомбовые удары по различным объектам врага, десантирование воздушно-десантных войск и разведывательно-диверсионных групп, транспортировка личного состава и грузов наземным частям различных фронтов – вот основные виды боевой деятельности полка в период войны. За активное участие в боях на Курской дуге полк, единственный в Военно-Воздушных силах СССР, получил почетное наименование **БЕЛГОРОДСКИЙ**.

В послевоенные годы личный состав одним из первых в ВВС освоил новую авиационную технику – вертолеты. Экипажи полка принимали участие в боевых действиях на территории Афганистана, несколько лет находясь на передовых рубежах социалистического содружества, несли службу в ГДР.

Книга написана на основе архивных документов и воспоминаний нескольких поколений ветеранов полка. Она представляет интерес для исследователей истории ВВС периода Великой Отечественной войны, семей ветеранов войны, ветеранов послевоенного периода, личного состава частей и соединений нынешних Военно-Воздушных сил, краеведов. Она – серьезное подспорье в деле патриотического воспитания молодежи.

**ISBN 978-5-9786-0270-8**

**И голос праздничных орудий  
В сердцах взволнованных людей  
Был отголоском грозных будней,  
Был громом наших батарей.**

**И каждый дом и переулок,  
И каждым камнем вся Москва  
Распознавала в этих гулах –  
ОРЕЛ и БЕЛГОРОД – слова.**

***Александр Твардовский***



**П Р И К А З**  
народного комиссара обороны Союза ССР

27 мая 1944 года

№ 0137

г. Москва.

«Соединениям и частям Авиации дальнего действия, отличившимся в боях с немецкими захватчиками за освобождение городов и районов территории Советского Союза, присвоить наименование Сталинградских, Орловских, Белгородских, Брянских, Гомельских, Донбасских, Ржевских, Крымских, Полтавских, Кировоградских, Смоленских, Красносельских, Мгинских, Керченских и впредь их именовать:

...Белгородские:

...23-й гвардейский Белгородский полк дальнего действия».

Народный комиссар обороны Союза ССР  
Маршал Советского Союза И. Сталин



С автором предлагаемой читателям книги А. М. Сергиенко знаком с 1975 года. Я прибыл в Иркутск на должность начальника политического отдела 8-го Смоленского авиационного корпуса Дальней авиации в то время, когда он из этого политотдела переходил для продолжения дальнейшей службы в Иркутское высшее военное авиационное инженерное училище имени 50-летия ВЛКСМ.

Исполняя там хлопотную должность начальника кафедры марксизма-ленинизма, не терял связи с нашим политотдельским коллективом. Встречаясь, иногда сетовал на то, что исполнение служебных обязанностей совершенно не оставляет времени для работы над историей Авиации дальнего действия периода Великой Отечественной войны. А она, как он выражался, стала главным смыслом его творческой деятельности. Расстались мы в 1981 году после того, как Анатолий Михайлович уволился из Вооруженных сил СССР.

Вторично наши дороги пересеклись на поприще общественной работы в Совете ветеранов Дальней авиации. На заседаниях Совета он бывал наездами и всегда радовал нас своей новой книгой, в которой освещалась та или иная частичка истории АДД. Не буду перечислять их названия, все они вынесены на последнюю страницу обложки. Скажу лишь о том, что книга, которую, читатель, Вы держите в руках, четырнадцатая по счету.

В ней подробнейшим образом описана история и боевой путь одного из авиаполков АДД, сформированного в далеком 1938 году – 3-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка. В процессе Великой Отечественной войны он несколько раз менял свою нумерацию, стал гвардейским и Краснознаменным, за активное участие в Курской битве ему присвоено собственное наименование – «Белгородский». Кстати, он единственный в АДД и ВВС, удостоенный этого почетного наименования. В системе АДД авиаполк больше известен, как 23-й гвардейский Белгородский Краснознаменный.

Славен боевой путь авиаполка. Освобождение Западной Белоруссии, Бессарабии и Северной Буковины, участие в войне с Финляндией, защита Родины от фашистского нашествия, оказание интернациональной помощи Чехословакии. Все эти этапы боевого пути нашли отражение в книге. В послевоенный период личный состав авиаполка освоил вертолеты и летал на них до своего расформирования в мае 1998 года.

Мне, как участнику боевых действий Красной Армии против Японии в 1945 году, тема войны и близка, и понятна. В те тяжелые годы я мужал и, как миллионы советских парней, рвался на фронт. И по сей день испытываю чувство гордости за то, что мне выпала честь защищать Родину. Вот почему меня всегда радует любой «кусочек» войны, воплощенный в книгу. Вот почему я так благожелательно воспринял предложение автора сопроводить его труд этой вступительной статьей. И поверьте мне, читатель, такой подробной книги, отражающей историю всего лишь одного авиаполка, мне читать не приходилось. Сотни имен конкретных людей, сотни боевых эпизодов, сотни сносков на архивные документы и другие источники. А чего стоит стремление вписать каждый раздел книги в общий замысел той или иной операции Красной Армии! Я уж не говорю о том, что без инициалов в ней только несколько фамилий. Все это по своему исполнению делает книгу уникальной. Она – добрый памятник личному составу 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиаполка.

---

И еще об одном. В некоторых эпизодах книги используется прямая речь. И это не вымысел автора. Она – результат его личных встреч с ветеранами и переписки с ними. Сочетание архивных документов и воспоминаний участников тех или иных событий – это еще одно достоинство книги.

Не одно поколение авиаторов сменилось в авиаполку за 60 лет его существования. Все они, завершив службу, становились ветеранами. Память о боевом братстве – вещь крепкая. Потянулись друг к другу письмами, потом захотелось личного общения. После нескольких встреч в Витебске и Каунасе стали собираться в Белгороде. Их радушно принимали учащиеся и педагогический коллектив 13-й школы. Приезды ветеранов Великой Отечественной войны, их переписка со школьниками стали прочным фундаментом в деле военно-патриотического воспитания молодого поколения, способствовали созданию музея боевой славы. За активную работу по воспитанию учащихся на боевых традициях школе было присвоено имя 23-го гвардейского Белгородского авиаполка.

Говорю об этой совместной работе военного поколения личного состава авиаполка и славного коллектива 13-й школы намеренно. Связь Совета ветеранов Дальней авиации со школами – одно из главных направлений в нашей ветеранской деятельности. А я как раз и возглавляю в Совете этот участок работы.

Неумолимое время сделало свое дело. Сегодня ни одного ветерана Белгородского авиаполка, прошедшего Великую Отечественную войну, уже нет в живых. Их воспитательную роль должна заменить книга, которую я и представляю читателям. Пусть она служит благородному делу военно-патриотического воспитания нынешнего и грядущего молодого поколения Белгородчины, личного состава Дальней авиации.

**Ф. М. МАСЕЕВ,**  
**генерал-майор авиации,**  
**участник Великой Отечественной войны,**  
**член Совета ветеранов Дальней авиации**

---

## ОТ АВТОРА

Книга, которую Вы, уважаемый читатель, держите в руках и, надеюсь, прочтете, – это продолжение темы участия Aviации дальнего действия (АДД) в Курской битве. Почему продолжение? В 2007 году в белгородском издательстве «КОНСТАНТА» вышла моя работа «Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой». За активное участие в этом эпохальном сражении ряду частей и соединений АДД были присвоены почетные наименования двух городов, ставших основными эпицентрами Курской битвы. В соответствии с приказом наркома обороны И. В. Сталина № 0137 от 27 мая 1944 года «Орловскими» стали один авиаполк, три дивизии и один корпус. И лишь одному авиаполку АДД этим же приказом было присвоено почетное наименование «**БЕЛГОРОДСКИЙ**» – 23-му гвардейскому бомбардировочному авиаполку. Такую «фамилию» он носил тогда, когда удостоился имени славного города Белгорода. Его же изначальное наименование – 3-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк (тбап).

В книге «Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой» относительно полно раскрыто участие авиаполка в деле освобождения от немецко-фашистских захватчиков Орла и Белгорода. Но не больше. А ведь его личный состав прошел войну с первого ее дня до последнего. Более того, созданный в 1938 году, он принимал участие в освободительном походе Красной Армии в Западную Белоруссию (1939 год), в войне Советского Союза с Финляндией (1939 – 1940 годы) и освободительном походе в Бессарабию и в Северную Буковину (1940 год). В период Великой Отечественной войны авиаполк участвовал практически во всех больших и малых сражениях Красной Армии. Его экипажи наносили бомбардировочные удары по объектам противника в Московской, Сталинградской и Курской битвах, в Белорусской и ряде других операций на заключительном этапе Великой Отечественной войны.

На вооружении авиаполка стояли бомбардировщики ТБ-3 и Ли-2. Их возможности перевозить людей и грузы предопределили для авиаполка, помимо бомбардировочных ударов, еще один вид боевой деятельности – выполнение десантных и транспортных задач. Авиаполк участвовал в таких крупных десантных операциях Великой Отечественной войны, как Вяземская и Днепровская. Яркой страницей в его истории стала Зволненская воздушная операция, проведенная силами АДД в период Словацкого национального восстания. Кроме этого наиболее опытные экипажи привлекались к десантированию в глубокий тыл врага разведывательно-диверсионных групп, подготовленных такими ведомствами как: Главное разведывательное управление Красной Армии (ГРУ), Народный комиссариат государственной безопасности СССР (НКГБ), Коминтерн, Главный штаб и республиканские штабы партизанского движения, разведывательные отделы (РО) фронтов.

Немало полетов совершили экипажи авиаполка, выполняя чисто транспортную работу. Они доставляли наступающим или попавшим в окружение советским войскам продовольствие, оружие, боеприпасы, технику, горючее и обмундирование. Штурманы отдельных экипажей прокладывали маршруты к советским партизанам.

Заслуги личного состава 23-го Белгородского авиаполка в деле защиты Родины в годы Великой Отечественной войны значительны. Об этом говорят те оценки, которые воплотились в коллективные награды и звания – авиаполк стал гвардейским, Белгородским и Краснознаменным. Сотни офицеров, сержантов и рядовых были награждены орденами и медалями СССР, а четыре летчика и два штурмана стали Героями Советского Союза.

Так получилось, что в Белгороде практически никто не знал о том, что один из авиаполков АДД носит имя города. Дело в том, что сразу после его освобождения 5 августа 1943 года двум соединениям Красной Армии (89-я и 305-я стрелковые дивизии) было присвоено наименование Белгородских. По частям и соединениям Aviации дальнего действия это решение, как об этом уже упоминалось, было принято через семь месяцев. Приказ Верховного Главнокомандующего

---

широкую известность не получил. Честь «открытия» факта, что один из авиаполков АДД носит имя нашего города, принадлежит славному коллективу 13-й школы Белгорода.

В 1982 году в Министерство обороны СССР за подписью директора школы Е. В. Колесниковой ушло письмо с просьбой назвать воинскую часть, которая приняла активное участие в освобождении Белгорода. Эти сведения понадобились школе для более предметной работы по военно-патриотическому воспитанию учащихся.

Из ответа МО СССР стало ясно, что в освобождении Белгорода принимал участие 23-й гвардейский Белгородский Краснознаменный авиаполк дальнего действия. В письме также сообщался адрес его командира Г. А. Шамраева. Отвечая на просьбу ребят, он прислал в школу адреса некоторых ветеранов авиаполка. И завязалась переписка. Для ее координации был создан клуб «Поиск». Каждый ответ ветерана приносил новые адреса, документы, фотографии, экспонаты. На их основе было решено создать музей боевой славы. И закипела работа. Создавался он ребятами под руководством организатора по воспитательной работе Т. В. Швыдкой накануне 40-летия освобождения Белгорода. В августе 1983 года музей открыл свои двери. Первыми его посетителями стали ветераны авиаполка. Так на Белгородчине стало известно, что еще одна воинская часть носит имя нашего славного города.

После окончания войны прошло шестьдесят пять лет. Ученым-обществоведам давно уже надо было бы заинтересоваться историей соединений, удостоенных почетного наименования Белгородских. Ну хотя бы в одной книге кратко описать их боевой путь и внесенный вклад в дело освобождения города. Полезная, с точки зрения военно-патриотического воспитания молодежи, инициатива Верховного Главнокомандования присваивать частям и соединениям Красной Армии, внесшим наиболее значимый вклад в дело освобождения того или иного города нашей страны, их имена не должна быть забытой. Возможно, выход в свет данной книги станет своеобразным толчком в этом благородном деле.

Основу книги составили два источника – архивные документы и воспоминания ветеранов авиаполка. Они дополняют друг друга. Что касается архивных источников, то они извлечены из Российского государственного военного архива (РГВА) и отражают довоенный период истории авиаполка. Они не то что не систематизированы, они просто скудны. Читатель поймет это, знакомясь с первым разделом книги.

Период участия авиаполка в Великой Отечественной войне описан на основе документов, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны РФ (ЦАМО). Скудными их назвать нельзя, однако документы страдают двумя существенными недостатками. Первый заключается в том, что большинство боевых донесений безлики. Поясню. Авиаполк выполнил какую-то боевую задачу. Итоги вылета в обобщенном виде начальник штаба доносит по инстанции. В этом документе есть основные сведения: куда летали экипажи, сколько самолетов, в какое время бомбили, результаты удара и т. п. Нет только фамилий. Не то что членов экипажа, но даже командира корабля. Все сводится к безликой фразе: «Один Ли-2». И лишь, когда что-то произошло (отказ материальной части, воздушный бой, повреждение самолета в результате обстрела зенитной артиллерии, вынужденная посадка или потеря экипажа и самолета), только тогда появляется фамилия командира корабля.

И второй недостаток – боевые донесения авиаполка за 1943 и 1944 годы в архиве не сохранились. Эти недостатки архивных документов создали определенные трудности при работе над книгой.

Второй документальный источник – воспоминания ветеранов. Они стекались ко мне по двум каналам. Первый – это школьный музей, в котором собраны документы, воспоминания, фотографии участников боевых действий. И другой канал. В 1988 году на 45-ю годовщину освобождения Белгорода прибыла большая группа ветеранов авиаполка. Среди них был и я. Что и говорить, возможность для историка обогатиться воспоминаниями из первых уст – великолепная. Воспользовался ею я в полной мере. Через тех, с кем удалось пообщаться в течение нескольких



---

дней пребывания в Белгороде, удалось установить адреса других ветеранов. И потекли письма. Потом в 1993 году состоялась еще одна встреча в Белгороде. И вновь личные контакты.

Из тех, кто оказал мне помощь своими воспоминаниями, хочу добрым словом вспомнить троих.

Командир корабля Д. Е. Нетудыхатко при первой ветеранской встрече поделился своими воспоминаниями о полетах в Словакию. Вернувшись в Одессу, он дополнял их в письмах. К сожалению, его уже нет в живых. А. А. Кисиль, с кем я общался в процессе обеих встреч в Белгороде, жил в Москве. Навещал я его несколько раз. И всегда после скромного застолья вооружался ручкой и несколькими листками бумаги. Увы, и его уже нет среди нас. Особую помощь оказал бывший бортовой техник самолета В. И. Колосков. Несколько лет он возглавлял совет ветеранов авиаполка, собирал материалы по его истории, активно помогал школьному музею в его пополнении документами и экспонатами. Он вел обширную переписку с ветеранами, собрал сведения о погибших в годы войны. Весь этот уникальный материал несколькими бандеролями Владимир Ильич выслал в мой адрес. Два года назад наше почтовое общение прервалось.

Сегодня ни одного ветерана Великой Отечественной войны уже нет в живых. А все, с кем я переписывался, ждали появления книги. И не дождались. И не порадовались тому, что в ней увековечены их имена. Грустно от этих мыслей. Единственное утешение в том, что, возможно, порадуются их дети и внуки.

И еще об одном добровольном помощнике. К числу ветеранов авиаполка он не относится. С. С. Михедин – ветеран Дальней авиации. Служил под Иркутском в гарнизоне Белая, летал штурманом на Б-25, Ту-4 и Ту-16. Трудно найти офицера, который почти полвека после увольнения из рядов Вооруженных сил, оставался столь фанатически преданным тому роду авиации, в котором служил. Он собирает и группирует в виде брошюр журнальные статьи по самолетам Дальней авиации, отдельным разделам ее боевой истории. Он готов купить любую книгу, в которой есть хоть одно слово об Авиации дальнего действия. Сергей Степанович живет этим. При работе над последними книгами я всегда прибегал к его квалифицированной помощи. При подготовке данной же его роль трудно недооценить. Он уже давно начал «подбивать» меня к делу написания истории авиаполка. Скажу честно: если бы не его тактичная настойчивость, книга вышла бы гораздо позже, а, возможно, вообще не увидела свет. Ибо других планов – громадье.

Этот раздел вступительной статьи написан мной в настоящем времени. А следовало бы прибегнуть к глаголам во времени прошедшем. Уже в процессе моей активной работы над рукописью Сергея Степановича не стало. И он тоже не дождался.

Помощь С. С. Михедина в издании этой книги проявилась и еще в одном весьма существенном вопросе. Он нашел отзывчивых людей в деле финансирования издания. Сотрудник «Энергомаша» Валерий Иванович Чехонадских познакомил меня с исполнительным директором «ПСК БелЭнергоСтроя» Константином Константиновичем Тетериным. В общем, мир не без добрых людей. Благодаря им книга состоялась.

Не могу не выразить слов благодарности еще одному человеку. В настоящее время в какой-то степени С. С. Михедина в роли моего помощника заменил В. У. Мутин. Живет он в Старом Осколе. Отец его У. Г. Мутин в годы войны служил механиком в одном из авиаполков Авиации дальнего действия. Каким-то образом Владимир Усманович нашел меня, приехал в Белгород для прояснения некоторых вопросов по истории отцовского авиаполка. И завязалась наша творческая дружба. Он хорошо «дружит» с Интернетом и при работе над этой книгой оказал мне существенную помощь. Спасибо ему за это.

Особая благодарность супруге Бублик Римме Ивановне. За безревностное отношение к моей «второй любви» – истории Авиации дальнего действия периода Великой Отечественной войны.



Мы живем в Белгороде – городе первого салюта, возвестившем всему миру об очередной нашей славной победе в битве на Курской дуге. Мы живем в Белгороде – городе воинской славы, который дважды в годы войны оказывался под пятой завоевателей и дважды освобожден был героическими усилиями частей и соединений Красной Армии.

В тот памятный день, 5 августа 1943 года, белгородцы и вся страна узнали о тех, кто при освобождении нашего города проявил наибольшее мужество, отвагу и героизм. В тот памятный день впервые в истории Советских Вооруженных сил соединениям и частям Красной Армии, освободившим Белгород и Орел, было присвоено почетное наименование «Белгородских» и «Орловских».

В приказе Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И. В. Сталина, озвученного в полночь 5 августа чеканными словами главного диктора Великой Отечественной войны Ю. Б. Левитана, говорилось: «89-й гвардейской и 305-й стрелковой дивизиям, ворвавшимся первыми в город Белгород и освободившим его, присвоить наименование «Белгородских» и впредь их именовать: 89-я гвардейская Белгородская стрелковая дивизия, 305-я Белгородская стрелковая дивизия».

Через девять месяцев, 27 мая 1944 года, приказом народного комиссара обороны СССР И. В. Сталина № 0137 частям Авиации дальнего действия, отличившимся при освобождении двух древних российских городов, были присвоены собственные наименования «Белгородских» и «Орловских». Среди них 23-й гвардейский авиационный полк дальнего действия. Он единственный в АДД стал носить имя нашего города. В то время мало кто знал об этом.

После окончания войны минуло почти 40 лет. Поисковыми усилиями славного коллектива белгородской 13-й школы было установлено, что кроме стрелковых дивизий почетное наименование «Белгородский» присвоено 23-му гвардейскому авиационному полку Авиации дальнего действия. Установив связь с ветеранами, школа несколько раз радушно принимала авиаторов-белгородцев, приезжавших на юбилейные торжества. Так нашей небольшой общественности стало известно о том, что среди Белгородских частей есть и авиационный полк.

Минуло еще 30 лет, и боевой путь личного состава Белгородского авиационного полка воплотился в книгу. В ней автору ничего не понадобилось придумывать, она отражает конкретный вклад

---

почти каждого авиатора в великое дело разгрома врага. Живые и павшие, они встают перед нами с книжных страниц единой полковой семьей, сумевшей пронести через всю войну высокий дух, стойкость, мужество и неукротимое стремление к победе.

Война разделила полковой коллектив на две части: тех, кто на пути к нашей Великой Победе сгорел в небе войны, и тех, кто выжил и смог встретить этот радостный день. Многие из тех, кто погиб, не узнали, что их боевой коллектив удостоился почетного звания. Те, кто продолжал свой жизненный путь после завершения боевых дел, с гордостью носили звание белгородца. Как ни прискорбно констатировать, но ни первых, ни вторых с нами уже нет. Они были, они воевали, защищая себя и свою семью, они защищали Родину, а это значит и каждого из нас. Теперь они и их боевые дела – это история. Книга – достойный памятник их свершениям.

Безмерно рад, что в благородное дело воссоздания истории 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиаполка свой посильный вклад внесла руководимая мной компания «ПСК «БелЭнергоСтрой».

**Константин ТЕТЕРИН,**  
**исполнительный директор**  
**ООО «ПСК «БелЭнергоСтрой»,**  
**кандидат технических наук**

---

# Глава первая

## В ПРЕДВОЕННЫЕ ГРОЗОВЫЕ

### 1. Один из первых в тяжелой авиации

Победившая в России в условиях Первой мировой войны Великая Октябрьская социалистическая революция незамедлительно поставила вопрос об отношении первого в мире правительства рабочих и крестьян к войне вообще и данной в частности. Эта проблема нашла свое отражение в одном из первых декретов советской власти – **Декрете о мире**. Он был единогласно принят на второй день после победы революции вторым Всероссийским съездом Советов. В нем, в частности, говорилось: «Рабочее и Крестьянское правительство, созданное революцией 24 – 25 октября и опирающееся на Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, предлагает всем воюющим народам и их правительствам начать незамедлительно переговоры о справедливом демократическом мире».

Затем в деле прекращения войны начались практические шаги Советского правительства. В ноябре 1917 года оно обратилось ко всем полковым, дивизионным, корпусным, армейским комитетам, ко всем солдатам и матросам революционной армии и флота с воззванием, в котором говорилось: «Солдаты! Дело мира в ваших руках. Вы не дадите контрреволюционным генералам сорвать великое дело мира, вы окружите их стражей, чтобы избежать недостойных революционной армии самосудов и помешать этим генералам уклониться от ожидаемого их суда. Вы сохраните строжайший революционный и военный порядок. Пусть полки, стоящие на позициях, выбирают тотчас уполномоченных для формального вступления в переговоры о перемирии с неприятелем. Совет Народных Комиссаров дает вам право на это»<sup>1</sup>.

Германское командование дало согласие на ведение переговоров. Военные действия на русском фронте были приостановлены. В связи с этим Советское правительство обратилось к народам воюющих стран с воззванием: «Решающий шаг сделан. Победоносная рабочая и крестьянская революция в России поставила вопрос о мире ребром. Период колебаний, оттяжек, канцелярских соглашений закончен. Сейчас все правительства, все классы, все партии всех воюющих стран призваны ответить категорически на вопрос: согласны ли они вместе с нами приступить 19 ноября (1 декабря) к переговорам о немедленном перемирии и всеобщем

---

<sup>1</sup> Декреты Советской власти. М., 1957. С. 64.

---

мире. Да или нет. От ответа на этот вопрос зависит, избегнут ли труженики заводов и полей новой зимней кампании со всеми ее ужасами и бедствиями, или же Европа будет и дальше истекать кровью...

Мы хотим всеобщего мира. Но если буржуазия союзных стран вынудит нас заключить сепаратный мир, ответственность падет целиком на нее. Солдаты, рабочие и крестьяне Франции, Англии, Италии, Соединенных Штатов, Бельгии, Сербии! 1 декабря открываются мирные переговоры. Мы ждем ваших представителей. Действуйте! Не теряйте ни одного часа! Долой зимнюю кампанию, долой войну. Да здравствует мир и братство народов!»<sup>2</sup>.

Приведенные документы свидетельствуют о том, как правительство первого в мире государства рабочих и крестьян стремилось к миру, призывало все воюющие страны покончить с кровопролитием, вернуться к мирной жизни. Практически ни одно правительство втянутое в водоворот Первой мировой войны государств не откликнулось на этот призыв.

Созданию мирных условий для созидания социалистического общества помешала и внутренняя контрреволюция. Свергнутые революционной войной капиталисты и помещики, опираясь на реакционных генералов и офицеров бывшей царской армии, стали на путь вооруженной борьбы против народной власти. Они не остановились даже перед тем, чтобы призвать себе на помощь армии капиталистических государств. Более гнусного предательства интересов страны мировая история еще не знала.

В условиях начавшейся Гражданской войны и иностранной военной интервенции перед молодой Республикой Советов задача защиты социалистических завоеваний стала первейшей. Не стану приводить многочисленных фактов решения этой проблемы. Здесь им не место и не время. Однако следует сказать о том, что и после успешного завершения Гражданской войны и изгнания интервентов, эта задача оставалась не менее важной.

Она решалась на путях модернизации Красной Армии, выработки стратегии и тактики вооруженной борьбы, оснащения частей и соединений современным оружием и боевой техникой, а также формированием новых видов и родов Вооруженных сил, новых воинских частей.

Создание любой воинской части связано с международной обстановкой. В двадцатые и тридцатые годы она оставалась сложной и противоречивой, требовала проявления бдительности, постоянного внимания партии и правительства к вопросам безопасности страны, требовала колоссальных материальных затрат на армию. В этот период, будучи в капиталистическом окружении, страна постоянно жила под лозунгом «если завтра война».

Одной из составляющих обороноспособности страны, как уже отмечалось, была забота государства об оснащении армии новой боевой техникой. Военно-воздушные силы страны в этом плане не были исключением. Развитию авиационной техники в тридцатые годы в СССР уделялось огромное внимание. Это был, без преувеличения, настоящий бум в отечественном самолетостроении. Стремясь идти в ногу с развитием мировой авиации, конструкторские бюро разрабатывали, испытывали и доводили до серийных выпусков все новые и новые боевые машины. Они появлялись во всех родах авиации, в том числе и в тяжелой.

Нелишне напомнить, что Россия стала родиной этого рода авиации. В 1913 году талантом и поразительной работоспособностью отечественного авиаконструктора И. И. Сикорского впервые в мире создан тяжелый корабль «Илья Муромец». С началом Первой мировой войны он быстро был приспособлен к боевым действиям. На его основе, также впервые в мире, была создана воинская часть тяжелой авиации – эскадра воздушных кораблей (ЭВК). Ее использование для нанесения бомбардировочных ударов и разведки тыла противника сделали воздушный флот России одним из мощных в те годы.

---

<sup>2</sup> Декреты Советской власти. С. 87.

---

В ходе Гражданской войны на базе уцелевших бомбардировщиков «Илья Муромец» ЭВК была воссоздана. Она не только принимала участие в боевых действиях, но, переформированная в дивизион воздушных кораблей (ДВК), стала своеобразным конструкторским бюро. В тяжелейших условиях войны, когда буквально во всем ощущался недостаток, усилиями инженерно-технического состава ДВК по предложению инженера В. Л. Александра была создана комиссия для разработки проекта нового тяжелого самолета. Уж где-где, а в дивизионе хорошо понимали, что «Илья Муромец» свое отработал, ведь со времени его создания прошло почти десять лет. Красной Армии нужен был новый, более совершенный тяжелый корабль.

Энтузиасты приступили к работе. Однако необходимых знаний и опыта было маловато, а главное, все работы выполнялись кустарным способом. Оторваться в творческом поиске от конструкции «Ильи Муромца» комиссии не удалось.

Почти в то же время проект нового тяжелого самолета начала разрабатывать комиссия при Главвоздухфлоте. Ее наработку, а также проект ДВК рассмотрел научно-технический комитет управления ВВС. Он пришел к выводу, что усилия двух коллективов необходимо объединить. Что и было сделано. Так в 1920 году возникла комиссия по тяжелой авиации – КОМТА. В нее вошли видные ученые, инженеры и конструкторы. Достаточно назвать такие имена, как Н. Е. Жуковский, Б. Н. Юрьев, В. А. Архангельский, А. Н. Туполев, В. П. Ветчинкин, В. Л. Александров, В. Л. Моисеенко, М. В. Носов, А. М. Черемухин.

К постройке самолета приступили в мастерских ДВК в Сарапуле. Здесь изготовлялись главные узлы и детали нового самолета. Сборка же производилась в Москве. В марте 1922 года самолет под названием «КОМТА» был готов. Испытывали его летчики В. Ремезюк, А. Томашевский и В. Кудрин. Хороших качеств самолет не показал. Достаточно сказать, что он в такой главной для самолета характеристике, как скорость, «Илью Муромца» не превзошел. Работы над проектом были приостановлены. Однако приобретенный опыт и некоторые новые наработки при постройке самолета «КОМТА» пригодились в дальнейшей конструкторской работе.

Эпоха «Ильи Муромца», почти десятилетняя практика его боевого использования, осознание того, что Россия стала родиной тяжелой авиации, не могли не активизировать авиационную конструкторскую мысль в направлении поддержания этого приоритета. Не прошло и трех лет с того времени, как покинул небо легендарный «Илюша», а ему на смену уже пришел младший брат.

В ноябре 1925 года в последний испытательный полет поднялся двухмоторный цельнометаллический самолет АНТ-4, известный также под названием ТБ-1 (тяжелый бомбардировщик первый). Его создал конструкторский коллектив ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева. Он стал одним из крупнейших самолетов в мире. Авторы книги «Самолеты страны Советов» отмечали: «Эту машину по праву называют этапной. Почему? Впервые конструктор в нашей стране избрал для тяжелого самолета схему свободносущего моноплана с гофрированной металлической обшивкой. По всей компоновке и линиям АНТ-4 намного опережал свое время. В нем впервые в мире удалось с максимальной полнотой объединить все признаки бомбардировщика. Зарубежные конструкторы, особенно после перелета АНТ-4 «Страна Советов» (3 августа – 2 ноября 1929 года), начали откровенно копировать его схему. АНТ-4 по существу стал эталоном для машин такого класса, прототипом всех бомбардировщиков монопланной схемы. В этом безусловный приоритет нашей страны»<sup>3</sup>.

Создание ТБ-1, успешная практика его использования в строевых частях окончательно закрепили курс руководства ВВС РККА на создание в стране мощной стратегической авиации. Этот самолет стал ступенькой к тому бомбардировщику, которым при своем формировании был вооружен 3-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк – самолету АНТ-6 (ТБ-3).

---

<sup>3</sup> Самолеты страны Советов. М., 1974. С. 27.



#### КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

*АНТ-6 представлял собой выдающееся достижение советской конструкторской мысли и самолетостроения. Каких только эпитетов в превосходной степени он не удостоился с момента своего создания по настоящее время! Его называли «линкором сталинских соколов», «летающей крепостью Туполева».*

*В 1925 году Особое техническое бюро по военным изобретениям (Остехбюро) при НТО ВСНХ предложило Центральному аэрогидродинамическому институту (ЦАГИ) начать работы по проектированию четырехмоторного военного самолета. Проектирование под руководством А. Н. Туполева началось в декабре этого же года. Самолетом заинтересовалось Управление ВВС. К середине 1926 года были согласованы общие требования к новому бомбардировщику.*

*АНТ-6 представлял дальнейшее развитие ТБ-1. Это тоже был цельнометаллический свободнонесущий моноплан с крылом толстого профиля и гофрированной обшивкой, но значительно больших размеров. От своего предшественника ТБ-3 отличался и количеством моторов – их стало четыре. Они устанавливались в ряд по размаху в носке крыла.*

*С. Иванов, автор статьи в Интернете «Боевой счет ТБ-3», отмечает: «Самолет должен был стать гигантским. Размах крыла 42 метра, длина фюзеляжа 25 метров. Кабина летчиков возвышалась над землей, когда самолет стоял на аэродроме, на целых пять метров. А опиралась эта махина из гофрированного дюрала уже не на обычные два колеса, а тележку с двумя парами колес. В принципе основные решения ТБ-3 повторяли ТБ-1, с той только разницей, что второй тяжелый бомбардировщик был намного больше первого. Взлетный вес самолета равнялся 21 тонне. Подобного гиганта не было еще в истории авиации. Его экипаж состоял из 8 человек, включая и радиста. Внутри крыльев самолета пролезали механики, следившие за работой 4 моторов. От атаки истребителей противника ТБ-3 защищали 8 пулеметов. Он нес бомбовую нагрузку в 2 тонны. Дальность полета приближалась к 2,5 тысячи километров, а скорость к 300 км/час».*

---

Да, по тем временам это был гигант. Забравшись в кабину, летчик оказывался на высоте почти трехэтажного дома, а в плоскостях самолета человек мог ходить в полный рост.

Впервые самолет поднялся в воздух 22 декабря 1930 года. Испытательный полет доверили экипажу под командованием М. М. Громова. К 20 февраля 1931 года было совершено десять всесторонних испытательных полетов. Все они завершились без происшествий и показали, что самолет обладает хорошими летно-техническими характеристиками. Оценка была высокой: «Самолет по своим летным данным – вполне современный тяжелый бомбардировщик, стоящий на одном уровне с лучшими иностранными самолетами. В. Котельников, автор статьи «Линкор сталинских соколов», помещенной в четвертом номере журнала «Авиация и время», отмечал: «Можно даже сказать, что испытатели поскромничали – ни одна страна мира тогда не имела самолета, подобного АНТ-6».

После этого началась серия доработок и усовершенствований. Заключительные государственные испытания прошли с 10 января по 21 февраля 1932 года. Они также завершились успешно. АНТ-6 под обозначением ТБ-3 был принят на вооружение ВВС РККА.

По предварительным оценкам, самолет был настолько перспективным, что подготовка к его серийному производству началась задолго до того, как он впервые поднялся в небо. Уже в июле 1930 года конструкцию ТБ-3 начал осваивать московский завод № 22 в Филях, который выпускал ТБ-1.

О первых бомбардировщиках серийного производства убедительно рассказал тот же В. Котельников: «Главной самолет завода № 22 (№ 2201), управляемый экипажем П. И. Лозовского, совершил первый полет 27 февраля 1932 года в присутствии наркома тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе. К 28 апреля в Филях сдали первую партию из десяти самолетов с таким расчетом, чтобы они приняли участие в Первомайском параде в Москве. Машины были очень «сырыми», и лишь благодаря отчаянным усилиям работников завода и НИИ ВВС их удалось вывести на парад. В фюзеляже каждого бомбардировщика сидели техники с бидонами воды, готовые долить текущие радиаторы. Однако цель была достигнута. Парадная девятка огромных бомбовозов, которой командовал А. Б. Юмашев, произвела неизгладимое впечатление на иностранных военных атташе. Впрочем, еще до парада ТБ-3 продемонстрировали итальянской делегации, перед которой экипажи испытателей показали такие трюки, как вираж с креном 60 – 70 градусов и посадку с разворотом на двух моторах».

«Красная звезда» 3 мая 1932 года отмечала: «1 мая в Москве состоялся воздушный парад. Над Красной площадью пролетело 300 самолетов. И все они были сконструированы советскими авиаконструкторами, созданы на советских заводах, руками советских людей. В воздухе не было ни одной машины зарубежного производства».

Несмотря на огромные размеры и вес (например, площадь крыла 230 квадратных метров, размах сорок метров, пустой вес более десяти тонн) самолет относительно быстро был освоен производственниками. Введению нового бомбардировщика в строй придавалось большое значение.

В период серийного производства бомбардировщик непрерывно совершенствовался. Менялось оборудование, вооружение, шасси, улучшались аэродинамика и летные качества самолета. Так, например, первые серийные самолеты имели скорость до 170 км/час, а потолок – 3800 м. Машины, выпущенные после 1935 года, развивали скорость до 290 км/час и брали высоту 7740 м. Это все, что конструкторы и инженеры смогли «выжать» из конструкции самолета и совершенствования моторов. Некоторые новые документы, найденные в РГВА, характеризуют эту постоянную работу по совершенствованию бомбардировщика. Сгруппированные отдельным блоком, они вынесены в **Приложение под № 1**.

Создание и массовое производство ТБ-3 вписывалось в пятилетний план строительства ВВС РККА. Он был утвержден РВС СССР 27 апреля 1928 года и успешно выполнялся. Это дало право наркому обороны К. Е. Ворошилову в докладе «15 лет Красной Армии» заявить: «Самое



---

главное, что внесла пятилетка в нашу авиацию – это большие качественные изменения...Мы имеем теперь все типы современных машин (бомбардировочную, штурмовую, истребительную и тяжелую бомбардировочную авиацию)»<sup>4</sup>.

В постановлении ВВС СССР от 23 марта 1932 года «Об основах организации ВВС РККА» в определении деления Военно-воздушных сил на рода вводился термин «тяжелая авиация». В. С. Шумихин в своей работе «Советская военная авиация 1917 – 1941» отмечает: «В 30-е годы рост ВВС шел под флагом доминирующей роли бомбардировочной авиации. С принятием на вооружение самолетов ТБ-1, а затем ТБ-3 упор был сделан на развитие тяжелой авиации, которая получила решающее преобладание над другими родами авиации. Резко возросли тоннаж бомбардировочной нагрузки, разрушительная сила бомб, радиус действия нашей авиации. 30 января 1931 года на XVII съезде ВКП(б) отмечалось: «За время, прошедшее после XVI съезда партии, наши ВВС стали неузнаваемы. Мы создали мощную тяжелую бомбардировочную авиацию...».

Высокие летные качества самолета АНТ-6 позволили использовать его в международных перелетах. В 1933 – 1934 годах группы по три самолета летали в Рим, Париж и Варшаву. В 1937 году М. В. Водопьянов, В. С. Молоков, И. П. Мазурук и А. Д. Алексеев произвели посадку на ледовое поле Северного полюса и высадили экспедицию И. Д. Папанина. А летчик А. Б. Юмашев установил пять мировых рекордов подъема на высоту грузов в 5, 10 и 12 тонн.

Изначально ТБ-3 создавался как самолет двойного назначения. Помимо основной бомбардировочной функции его предполагали использовать для перевозки больших групп людей и крупногабаритных грузов. Это дало толчок к зарождению Воздушно-десантных войск. Развитие этого рода сухопутных войск все настойчивее требовало серьезных доработок ТБ-3 в сфере его транспортных функций. Создавались подвесные десантные кабины для перевозки людей, платформы и подвесные системы для транспортировки крупногабаритных грузов. Вполне естественно, все это ухудшало аэродинамические качества самолета. И, тем не менее, приспособление бомбардировщика к его использованию в воздушно-десантных операциях продолжалось. Во время проведения воздушного парада 18 августа 1934 года из трех ТБ-3 десантировалось сто парашютистов.

С 1935 года самолет АНТ-6 начал широко использоваться как военно-транспортный для десантирования людей и грузов, даже таких габаритных, как пушки, автомобили, легкие танки и самолеты. В. Котельников отмечает: «В Советском Союзе фактически впервые в мире отрабатывались крупные парашютные и посадочные десанты с доставкой артиллерии и бронетанковой техники. В 1935 году под Киевом ТБ-3 перевезли 3700 человек с техникой, а на маневрах в Белоруссии – 5700 десантников. Штатно ТБ-3 брал на борт 20 парашютистов. Но на практике иногда возили и по 30 – 40 человек».

Под маркой Г-2 АНТ-6 эксплуатировался на линиях гражданской авиации. Многие годы 1 мая и 7 ноября эти самолеты неизменно участвовали в воздушных парадах. Проплывающие над Красной площадью воздушные гиганты, порой до ста пятидесяти единиц, вызывали восторг не только у москвичей.

Достаточное количество произведенных промышленностью самолетов ТБ-3 позволило руководству ВВС приступить к формированию эскадрилий, полков и бригад, вооруженных этим типом бомбардировщиков. 1 апреля 1932 года в Монино, на базе 17-й авиабригады, вооруженной самолетами ТБ-1, командному составу ВВС Московского военного округа были представлены первые серийные ТБ-3. Именно эта бригада первой стала переходить на новый бомбардировщик. Постепенно им стали вооружаться 11-я, 26-я, 27-я и 30-я авиабригады. Из 77 авиационных бригад к концу второй пятилетки 24 были тяжелыми. Стал создаваться мощный «кулак» из ТБ-3 и на Дальнем Востоке. Первые 13 самолетов своим летом убыли

---

<sup>4</sup> Ворошилов К. Е. Статьи и речи. М., 1937. С. 570.

---

туда под руководством известного летчика С. А Шестакова. Сам перелет на такое большое расстояние стал своеобразной демонстрацией летных качеств бомбардировщика. К концу 1933 года здесь в трех бригадах имелось 134 ТБ-3. Некоторые новые архивные документы по этому перелету вынесены в **Приложение под № 2**.

В 1936 году эти самолеты стали основой формируемых армий особого назначения (АОН). Они подчинялись непосредственно Главному Командованию. Советский Союз стал первой в то время страной, имевшей стратегическую авиацию. В 1938 году в процессе реорганизации ВВС РККА тяжелобомбардировочные бригады стали переформировываться в тяжелобомбардировочные авиаполки. Например, ростовская 21-я тбаб была реорганизована в 1-й тбап, 11-я бригада стала 4-м полком, а 2-я – 7-м тбап. Более того, в этом же году, несмотря на то, что ТБ-3 уже основательно устарел, было создано несколько новых авиаполков. Так, в феврале на основе 54-й тбаэ развернули 14-й тбап. К вновь созданным относился и 3-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк.

В 1940 году при переформировании АОНов ТБ-3 стали ударной силой пяти авиационных корпусов и трех отдельных авиадивизий Дальнебомбардировочной авиации (ДБА).

В предвоенные грозные ТБ-3 прошли практику боевого применения. В 1937 году группа экипажей под руководством Г. И. Тхора оказывала помощь Китаю в войне с Японией. В 1938 году 60 ТБ-3 принимали участие в боях у озера Хасан. Через год группа бомбардировщиков в 23 самолета оказывала помощь Монгольской армии в борьбе с японскими агрессорами в районе реки Халхин-Гол. Еще через год ТБ-3 приняли участие в войне с Финляндией. Кроме этого транспортные возможности этих самолетов активно использовались во время освободительных походов Красной Армии в Западную Белоруссию, Западную Украину, Бессарабию и Северную Буковину. Участвовали они как транспортные самолеты и при освобождении прибалтийских республик.

Уже с середины тридцатых годов ТБ-3 стал устаревать. Научно-технический прогресс выводил на строительные площадки заводов более совершенные конструкции бомбардировщиков. В Советском Союзе в декабре 1936 года начал испытываться АНТ-42 (ТБ-7), а годом позже в США приступили к созданию бомбардировщика «Боинг-29», ставшего прототипом «Летающей крепости». Котельников отмечает: «На этом фоне гофрированная обшивка, небирающиеся шасси и открытая пилотская кабина ТБ-3 выглядели анахронизмом». В 1936 году в 23-й авиабригаде были проведены войсковые испытания самолетов ТБ-3 с моторами 4 АМ-34рн. Они оказались неутешительными. Архивные документы результатов испытаний выносятся в **Приложение (документ № 3)**.

Производство ТБ-3 стало сокращаться. Весной 1938 года завод № 22 выпустил последнюю машину. Она попала в 23-ю авиабригаду. Всего советская авиационная промышленность произвела 819 бомбардировщиков ТБ-3.

И хотя ТБ-3 к концу тридцатых годов все больше и больше становился дряхлеющим старичком, без него дальнебомбардировочная авиация обходиться не могла. 25 февраля 1941 года ЦК ВКП (б) и СНК СССР приняли постановление «О реорганизации авиационных сил Красной Армии». Оно утвердило план наркомата обороны по дальнейшему развитию ВВС. В соответствии с ним намечалось формирование ста шести новых авиационных полков. Из тринадцати дальнебомбардировочных предполагалось создать пять вооруженных ТБ-3.

Без всякого сомнения, создание АНТ-6 (ТБ-3) выдвинуло СССР на передовые рубежи мирового самолетостроения. Авторы книги «Воздушный флот страны Советов» резюмировали: «Это был крупнейший успех не только конструкторского коллектива, возглавляемого А. Н. Туполевым, но и всего советского самолетостроения. Как самолет «Илья Муромец» в 1912–1913 гг. положил начало новому направлению в самолетостроении, так и советский воздушный корабль АНТ-6 в 1929 г. открыл новую страницу в истории строительства самолетов большой грузоподъемности».

---

И если признать, что к середине тридцатых годов СССР стал ведущей авиационной державой, то произошло это, прежде всего, в связи с тем, что в стране была создана мощная стратегическая авиация, основой которой стал бомбардировщик ТБ-3.

В. Котельников отмечает: «Следует учесть, что ни у кого – ни на западе, ни на востоке – тогда не было тяжелобомбардировочной авиации. Она появилась в США лишь в конце 1930-х годов, в Англии – уже в ходе Второй мировой войны. Франция обладала незначительным количеством самолетов этого класса. Имевшиеся у ВВС РККА сотни ТБ-3 являлись тогда грозным оружием и немаловажным инструментом внешней политики. В условиях слабо развитой системы ПВО соединения воздушных гигантов могли нанести огромный ущерб промышленным и политическим центрам потенциальных противников. Мобильный стратегический «кулак» мог в короткое время сосредоточиться у любой границы».

Литература:

1. Самолеты страны Советов. М., 1974.
2. **Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.** Воздушный флот страны Советов. М., 1958.
3. Авиация и космонавтика. 2003, июнь-июль.
4. Мир авиации. 1997, № 2.
5. Авиация и время. 1997, № 4.
6. Дальняя авиация. Первые 90 лет. М., 2004.
7. Авиамастер. 2004, № 6.
8. **Кожевников М. Н.** Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне. М., 1978.
9. **Шумихин В. С.** Советская военная авиация 1917 – 1941. М., 1986.
10. **С. Иванов.** Боевой счет ТБ-3. Интернет.

Итак, среди созданных авиаполков, вооруженных самолетами ТБ-3, был и 3-й тбап. О периоде его формирования сведения настолько скудные, что восстановить полную картину этого важного периода в истории авиаполка практически невозможно. Вся полковая документация хранится в двух архивах. В ЦАМО находится документация периода Великой Отечественной войны, в том числе и исторический формуляр.

О периоде формирования в нем только несколько записей: «В июне 1938 года из летных частей 47-й авиадесантной бригады особого назначения сформирован 3-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк с дислокацией в местечке Боровское Смоленской области с подчинением командующему ВВС Белорусского особого военного округа. Основой формирования послужили 51-я и 52-я отдельные тяжелые бомбардировочные эскадрильи и частично 14-я разведывательная эскадрилья, входящие ранее в состав 47-й авиадесантной бригады особого назначения. Полк состоял из четырех эскадрилий (две эскадрильи, вооруженные самолетами ТБ-3 с моторами М-34Р, и две эскадрильи с моторами М-17)». Была еще и истребительная эскадрилья. Ее технический состав формировался за счет техников 40-й, 41-й, 61-й и 107-й истребительных эскадрилий<sup>5</sup>. Директива Военного совета Белорусского особого военного округа о формировании полка за № 0087745/66 была подписана 17 февраля 1938 года<sup>6</sup>.

В отношении даты формирования авиаполка. Она требует конкретизации, ибо июнь – понятие растяжимое. Точная дата формирования 3-го тбап – 10 июня 1939 года. Бывший начальник штаба, исполнявший эту должность практически всю Великую Отечественную войну, К. Е. Далакишвили вспоминал: «Днем рождения полка является 10 июня. Именно в этот день сформир-

---

<sup>5</sup> РГВА. Ф. 37163. Оп. 1. Л. 24.

<sup>6</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 1.

---

рован 3-й тбап. Он был укомплектован тяжелыми бомбардировщиками ТБ-3 с моторами М-17 и М-34Р. Вновь сформированный авиаполк вошел в непосредственное подчинение командующему БОВО по авиации. В течение полутора лет, до декабря 1939 года в полку шла напряженная работа по совершенствованию боевой и политической подготовке личного состава».

Аэродром Боровское расположен в шестидесяти километрах юго-восточнее Смоленска и в семи километрах юго-западнее Починка. 47-я авиадесантная бригада особого назначения (АБОН) сформирована на базе десантных частей (командир полковник Ф. Ф. Кармолук) в 1936 году и состояла из авиационных и десантных подразделений. Дислоцировалась на территории Белорусского военного округа (с 26 июля 1938 года Белорусского особого военного округа). Из аналогичных частей подобного рода бригада первой получила на вооружение легкие плавающие танки Т-37А, которые предназначались для транспортировки и сброса на воду самолетами ТБ-3. Под таким названием бригада просуществовала недолго. Уже летом 1938 года на ее базе были созданы две воинские части. Из десантников 47-й абон в городе Марьина Горка была сформирована 214-я воздушно-десантная бригада, а из авиационных эскадрилий – 3-й тбап.

В историческом формуляре также кратко отражена основная работа личного состава, проведенная в 1938 году на этапе становления авиаполка. Она свелась к следующим наиболее важным мероприятиям. В 1938 году авиаполк занимался сколачиванием летных экипажей и обеспечивал подготовку парашютного десанта 47-й авиационной бригады особого назначения. С июня по сентябрь авиаполк частично привлекался к подготовке стажеров – слушателей военных академий РККА. С момента формирования и до конца года летчики налетали 4341 час, из них 897 часов ночью. Выполнено 378 бомбометаний и сброшено 11365 парашютистов<sup>7</sup>.

В связи с тем, что часть создавалась в предвоенные годы, документы полка должны были отложиться и в РГВА. Однако в полковом фонде всего лишь четыре дела. Их содержание полной картины формирования не дает. Отдельные отрывочные сведения найдены в других фондах этого архива. Они отражают, главным образом, некоторые факты, относящиеся к комплектованию полка личным составом. Обратимся к этим сведениям.

7 мая 1938 года командующий войсками Белорусского особого военного округа комкор М. П. Ковалев и член Военного совета комкор Ф. И. Голиков подписали приказ о назначении командира 36-й тяжелой бомбардировочной эскадрильи майора М. Р. Белоусова командиром 3-го тбап<sup>8</sup>. Родился Митрофан Романович в 1900 году в крестьянской семье. В 1934 году закончил обучение в Военно-воздушной академии. Член ВКП (б). И это все сведения о нем.

Из этого же приказа видно, что первым комиссаром авиаполка стал тридцатипятилетний Ф. И. Хуторянский. В Красной Армии с 1932 года. Филипп Иосифович окончил Военно-политическую академию, 29 апреля 1938 года ему было присвоено воинское звание «батальонный комиссар».

На должность начальника штаба авиаполка приказом командующего Белорусским особым военным округом М. П. Ковалева и начальника штаба комбрига М. А. Пуркаева назначен начальник оперативного отдела 47-й авиабригады майор С. М. Шевяков. Родился Степан Михайлович в 1903 году в семье рабочего, службу в армии начал с 1921 года, в партию вступил в 1926-м.

13 августа 1938 года заместителем командира авиаполка по эксплуатации стал инженер второго ранга Николай Иванович Замятин. Член ВКП (б). Военную школу авиационных техников окончил в 1929 году. На должность флаг-штурмана авиаполка был назначен И. З. Бегма. По представлению Военного совета Белорусского особого военного округа приказом НКО от 8 сентября 1938 года помощником командира назначен А. Г. Мельников. К этому времени ему исполнилось 35 лет.

---

<sup>7</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 7.

<sup>8</sup> РГВА. Ф. 37163. Оп. 1. Д. 1. Л. 34.

---

Этим же приказом командирами эскадрилий стали И. П. Калиниченко, Н. М. Монасов, Н. И. Стребулаев и В. С. Китаев. Их возраст от 29 до 33 лет. Должность военных комиссаров эскадрилий исполняли старшие политруки Г. А. Полозов, Л. И. Комков и Н. Я. Куракин. На первом партийном и комсомольском собраниях секретарем партийного бюро был избран командир корабля К. М. Ларионов, а летчик В. А. Авдеев – секретарем комсомольской организации авиаполка. Приказом по войскам БОВО от 16 августа они были утверждены на этих должностях.

К моменту формирования авиаполка многие летные училища располагали достаточным количеством учебных тяжелых бомбардировщиков. Курсанты вначале осваивали ТБ-1, причем на правом и левом сиденьях, а затем пересаживались на ТБ-3. Прибыв в авиаполк, молодые летчики назначались на должность вторых пилотов. Наиболее способные со временем становились командирами кораблей.

Первые командиры кораблей: Н. М. Дубровский, И. В. Домокуров, Я. Ф. Терещенко, В. Е. Борисенко, И. А. Афонин, Д. Ф. Гаевский, К. А. Шатуркин, А. А. Грязнов, Н. И. Сусарев, Д. И. Либерман, В. Н. Булин-Соколов, С. Д. Криворотченко, В. А. Кашинцев, Ф. М. Волобуев, Д. В. Хомутов, Т. И. Пожидаев, Б. В. Фрейденберг, В. С. Георгиев, С. А. Лукьянов, Н. М. Демкин, М. В. Глаголев, В. Н. Спицин, В. А. Копылаш, Н. И. Гудко, Г. П. Коновалов, К. Д. Бахмуров, Г. С. Засыпкин, А. С. Чистяков, С. В. Разбитков, Н. С. Куракин, В. В. Сапожников, А. М. Халанский, С. А. Курицын, А. И. Мосолов, Г. В. Прыгунов, М. К. Ганчев.

Первые штурманы отрядов: А. А. Шитиков, В. С. Дмитров, М. А. Озеров, Д. И. Гордиенко, З. И. Михайличенко, Т. Ф. Храмов, П. Н. Филимонов, С. Г. Горбачев, И. Л. Навериани, Г. И. Молчанов, Н. И. Левашов. Флаг-штурманы эскадрилий С. О. Сухобрус, П. К. Батурин.

Это была первая волна летного состава 3-го тбап, которая закладывала основу его боевой мощи. Многие из них в составе авиаполка, а некоторые в других частях, встретили Великую Отечественную войну или в указанных должностях, или продвинулись на одну или две ступени выше. Им суждено было создавать боевую славу 3-го тбап. Четверо летчиков из этого первоначального состава удостоились звания Героя Советского Союза.

Начальниками служб авиаполка стали: оперативного отделения – И. И. Волков, флагштурманом – М. А. Преображенский, разведотдела – И. С. Фатьянов, связи – А. В. Красюков, химической службы – С. И. Шилин, парашютно-десантной службы (ПДС) – В. И. Жидков, инженером по вооружению – Б. В. Волков, врачом – В. К. Хорунжий.

Следет отметить, что некоторые из них занимали перечисленные должности не слишком долгое время. Так, уже 8 сентября 1939 года начальник оперативного отдела И. И. Волков занял должность начальника штаба 41-го иап. Вместо него руководить отделом стал капитан Г. А. Бриллиантов. Приказом НКО от 31 октября 1938 года начальнику ПДС полка А. С. Артемьеву было присвоено звание «капитан». Следовательно, он на этой должности сменил В. И. Жидкова. 28 марта 1939 года начальником штаба стал капитан Иван Иванович Таныгин. Среди награжденных в 1939 году был начальник связи полка капитан К. Ф. Прокофьев. Значит, он заменил А. В. Красюкова.

К сожалению, сведений о штурманах кораблей, инженерно-техническом составе и других категориях личного состава авиаполка в архивах не обнаружено. И это все, что можно сказать о периоде формирования 3-го тбап.

Завершив комплектование всех подразделений, командование приступило к плановой работе по освоению самолета ТБ-3, отработке летным составом элементов боевого применения. Из-за отсутствия архивного материала и по этому периоду истории полка сказать что-либо конкретно не представляется возможности. Но попробую собрать некоторые разрозненные факты.

О том, какой была структура полка в период его формирования, рассказал в своих воспоминаниях один из ветеранов 3-го тбап А. М. Халанский. Кстати, уроженец Белгорода. Родился он в

---

1909 году в семье рабочего. В десятилетнем возрасте лишился отца. С этого времени и начались его трудовые «университеты»: пастух, ученик сапожника, слесарь в депо, кочегар на паровозе. По комсомольской путевке уехал учиться на летчика. После окончания летного училища прибыл в полк. Александр Митрофанович писал, что это произошло в 1937 году. Вероятно, это была еще 47-я авиадесантная бригада. В авиаполку прошел все летные ступеньки: младший и старший летчик, командир корабля и отряда, заместитель командира и командир эскадрильи, заместитель и командир полка. Редчайший в авиации случай: в одном полку от рядового летчика до его командира.

Говоря о полковой структуре, А. М. Халанский писал: «Полк в то время состоял из трех эскадрилий. Каждая эскадрилья состояла из трех отрядов, а в каждом из них по три самолета. В экипаж входили: два летчика, один из них командир, штурман, бортовой техник, его помощник, механик, моторист, воздушный стрелок, радист, приборист и вооружейник».

О периоде формирования и первых шагах полкового коллектива в деле освоения самолета ТБ-3 рассказал в своих воспоминаниях еще один ветеран 3-го тбап – летчик С. А. Лукьянов. В нескольких тетрадях школьного формата он оставил свои воспоминания. Они богаты фактурой, которая в архивных документах не оседает. Сергею Александровичу было что рассказать. В авиаполку он с момента формирования. Участник освободительного похода в Западную Белоруссию и Бессарабию, побывал в небе Финляндии. В Великой Отечественной войне с ее первого и до последнего дня. Дослужился до звания майора и должности командира авиаэскадрильи. Кое-что он сообщал мне в письмах и при личных встречах. Его устными и письменными воспоминаниями я воспользуюсь в полной мере. Итак, некоторые подробности о периоде формирования авиаполка из воспоминаний Сергея Александровича.

«После окончания школы меня направили в 51-ю тяжелобомбардировочную эскадрилью. Находилась она в местечке Боровское. Это 60 километров южнее Смоленска. Приехал туда накануне нового 1938 года. Поселили меня к холостякам на третьем этаже четырехэтажного дома. Командовал 51-й эскадрилей капитан Стребулаев, с которым и связала меня служба до самой Великой Отечественной войны. Весной 1938 года мы осваивали ТБ-3, проводили учебно-тренировочные полеты. Одним из первых освоил его и я. Летом 1938 года из 51-й и 52-й тяжелобомбардировочных эскадрилий образовался 3-й тбап. Его командиром стал Белоусов. К осени полк мог выполнять боевые задания».

И еще немного о самолете, который осваивал летный состав авиаполка. В книге «Дальняя авиация. Первые 90 лет» отмечается: «Четырехмоторные гиганты оказались достаточно устойчивы в воздухе и покладисты в пилотировании»<sup>9</sup>. Но условия полета для членов экипажа, особенно зимой, были тяжелейшие. Уже упомянутый В. Котельников писал: «Экипаж закутан в меха, пилоты и стрелки в открытых кабинах усердно мажут физиономии гусиным жиром, чтобы не обморозиться. По фюзеляжу гуляет ветер, поддувая из многочисленных щелей»<sup>10</sup>.

Не менее трудным было обслуживание такой машины, какой являлся ТБ-3, на земле. Каждому гиганту придавалась целая армада специальных машин, в том числе и трактор «Коммунар». Еще один полковой «долгожитель» А. В. Кузнецов вспоминал: «В ноябре 1937 года я прибыл по призыву для прохождения службы в местечко Боровское в 3-й бомбардировочный полк. Для обслуживания материальной части ему была придана различная колесная и гусеничная техника – автостартер, трактор, заправщики и т. п. Первые месяцы я обслуживал полеты 1-й эскадрильи (в ней прослужил все 20 лет). Работал на автостартере и тракторе. Когда техники не хватало или она выходила из строя, то ее заменяли люди».

А вот как использовалась эта людская сила: «За неимением трактора обходились 40 – 50 красноармейцами, толкавшими машину под руководством старшего техника. При наличии трак-

---

<sup>9</sup> Дальняя авиация. Первые 90 лет. М., 2004. С. 78.

<sup>10</sup> Авиация и время. 1997, № 4.

---

тора потребность в «живой силе» сокращалась до 10 – 12 человек. Они заносили хвост самолета. На земле ТБ-3 обслуживали пять механиков, которым хватало работы. Заправка только одного бензобака (с применением пневматики) занимала три с половиной часа, а баков стояло четыре – самолет потреблял до 360 литров топлива в час. В систему охлаждения каждого мотора надо было влить 10 – 12 ведер воды (зимой – горячей). Моторы по инструкции полагалось заводить сжатым воздухом от аэродромного баллона. А если его под рукой не имелось, обходились резиновой петлей на длинной палке, которую дергали человек пять. Иногда к такому приспособлению припрягали лошадь»<sup>11</sup>.

Что и говорить, чтобы ТБ-3 летал, требовались как в воздухе, так и на земле, колоссальные усилия всего личного состава. И это в мирное время, когда вся работа полка носила плановый и ритмичный характер. В период учений эти усилия удваивались, а в боевой обстановке они возрастали неизмеримо. Люди работали на износ. Но такая им выпала доля.

## 2. Первый опыт боевого применения

Если охватить весь довоенный период жизни и деятельности авиаполка, то следует выделить участие его экипажей в ряде военных акций Красной Армии в деле возвращения Советскому Союзу насильственно отторгнутых в годы Гражданской войны от его республик исконно принадлежащих им земель. Речь идет об участии авиаполка в освободительных походах Красной Армии в 1939 году в Польшу, в 1940 году в Румынию, а также в войне с Финляндией в 1939 – 1940 годах. В условиях сложной международной обстановки второй половины тридцатых годов освободительные походы Красной Армии были не только необходимой, но и справедливой акцией.

Сегодня в постсоветскую эпоху, когда многие исторические события с целью очернения советского прошлого намеренно искажаются, появилась новая интерпретация проблемы освободительных походов. Вряд ли какая другая советская военная операция минувшего столетия вызвала столько споров и противоположных оценок, как совершенный более семидесяти лет назад поход Красной Армии в Польшу.

Вполне очевидно, что переоценка этого военно-политического события происходит в угоду политической конъюнктуры. В ее основу положены две основные версии – «сталинского сговора с Гитлером» и «агрессии против миролюбивого демократического государства». Поводом для всплеска публикаций такого рода стало обнародование так называемого секретного протокола к советско-германскому пакту о ненападении, заключенному в августе 1939 года, и оценка, данная этому документу, законодательным органом СССР 24 декабря 1989 года.

Съезд народных депутатов СССР принял специальное постановление, в котором признал секретные договоры с Германией «юридически несостоятельными и недействительными с момента их подписания». Случай в международной практике беспрецедентный. После этого пошло-поехало.

Составлю своеобразный лексикон современной трактовки исторического события, которое почти полвека называлось освободительным походом: «захват», «агрессия», «нападение», «аннексия», «сговор». Воистину справедливо изречение: «Бог не может изменить прошлое, это могут сделать только историки!» К тем, у кого эти оценки вызывают принципиальное несогласие, принадлежу и я.

Поскольку волей судьбы мне выпала доля писать историю авиаполка, который принимал активное участие в освободительных походах Красной Армии в конце тридцатых годов, следует

---

<sup>11</sup> Дальняя авиация. Первые 90 лет. С. 78.

---

задержать внимание читателя хотя бы на нескольких аспектах этой проблемы. Если этот поход – агрессия, то агрессорами являются Советский Союз, его Красная Армия, все ее принимавшие участие в этой акции воинские части, каждый их командир и боец. Не хочу, чтобы славному коллективу 3-го тбап, этой частичке Советских Вооруженных Сил, приклеивали ярлык агрессора.

В связи с новой оценкой по отношению к освободительному походу Красной Армии в Польшу, хочу задержать внимание читателей на двух аспектах этой проблемы.

Все «исследователи», приклеивающие Советскому Союзу ярлык агрессора, напрочь отсекают имевший место исторический факт, свершившийся в двадцатых годах минувшего столетия, а именно: насильственное отторжение Польшей от Советской Белоруссии и Советской Украины их западных областей. Это и понятно: при его упоминании обвинить Советский Союз в агрессии будет весьма трудно, а без его упоминания поход Красной Армии в Польшу действительно выглядит как агрессия. Стремление Советского Союза вернуть отторгнутые от Украины и Белоруссии принадлежащие им территории стало единственной причиной ввода советских войск в Польшу в 1939 году.

Не буду вдаваться в исторический экскурс советско-польских отношений, в том числе и по вопросу польской агрессии против Украины и Белоруссии, все это подробнейшим образом исследовано советскими историками. А вот о современной оценке подписания между Советским Союзом и Германией документов о ненападении, так называемой «ошибке» и «сговоре» советского руководства в этом вопросе, а также об «аморальности» в отношении секретного соглашения, следует порассуждать подробнее.

Об «ошибке». Те, кто говорит об ошибочности этого советского дипломатического шага, сами впадают в ошибку по двум причинам. Во-первых, совершенно не учитывается тот факт, что отношения России с Германией в двадцатых и тридцатых годах минувшего столетия, по сравнению с другими государствами мира, были самыми близкими. Германия, зажата в тисках Версальского мирного договора, искала выход из того трудного политического и экономического положения, в которое она попала после завершения Первой мировой войны. В свою очередь Советская Россия, успешно завершив борьбу против внутренней контрреволюции и всякого рода оккупантов, оказалась в политической и экономической блокаде.

Полоса непризнания первого в мире государства рабочих и крестьян продолжалась 15 лет. С этого своеобразного фронта политической борьбы капиталистические страны под давлением обстоятельств «капитулировали» постепенно. Первой этот фронт покинула Германия. Подписанный между Россией и Германией 16 апреля 1922 года в итальянском городе Рапалло договор о восстановлении дипломатических и иных отношений, стал для обеих стран своеобразным прорывом блокады. Отношения между двумя государствами буквально во всех сферах, даже в такой интимной, как военная, стали интенсивно развиваться.

Это потом в Германии пришли к власти фашисты. Это потом данный фактор стал менять тональность этих отношений и учитываться советским руководством. Общеизвестно, что с приходом к власти в Германии фашистов советско-германские отношения стали ухудшаться.

Но в целом, чисто внешне, к 1939 году отношения Советского Союза с Германией, не в пример советско-польским, во всех сферах, кроме идеологической, оставались дружескими. Учитывая фашизацию и милитаризацию Германии, советское правительство не могло не пойти на подписание пакта о ненападении. Кроме этого, принять предложение Германии о заключении пакта Советскому Союзу «помогли» Англия и Франция после провала известных переговоров в Москве. Да и сама Польша, отказавшись от военного сотрудничества с Советским Союзом, подтолкнула советское правительство на принятие такого решения. Документов, отражающих эту позицию польского правительства, вполне достаточно.

Во-вторых, те, которые считают пакт «ошибкой» советской дипломатии, совершенно не учитывают временной фактор его подписания. Над ними довлеет постфактум – вероломное напа-



---

дение 22 июня 1941 года. Отсюда и восклицания: «СССР пошел на сговор с фашистской Германией! Как можно это было делать! Сталин допустил ошибку и проиграл! СССР, как и Германия, виновен в развязывании Второй мировой войны!».

Но давайте поставим ряд вопросов. А если бы Германия не напала на Советский Союз ни в июне 41-го, ни позже и вообще никогда? Как бы тогда оценивался этот документ? Как ошибочный? Да у кого **тогда** повернулся бы язык так сказать! А **сегодня**, можно, потому что нападение фашистской Германии на СССР это уже свершившийся факт, он-то и стал основополагающим у некоторых историков при оценке пакта 1939 года. И делают эти «некоторые» не потому, что кто-то из них ошибочно или в силу своей исследовательской неопытности предшествующее событие ставит напрямую в зависимость от последующего, то есть ставит телегу впереди лошади. Нет! Здесь иная подоплека. Просто появилась еще одна возможность лягнуть И. В. Сталина, а вместе с этим и советское прошлое.

И еще один постановочный вопрос. А совершила бы Германия агрессию против СССР, не взяв на себя пактовое обязательство не нападать на него? Без всякого сомнения, да, ибо этот вопрос был уже решен. Документов, отражающих коварный замысел фашистского руководства в отношении Советского Союза еще до подписания пакта, вполне понятно тайных тогда, предостаточно. Приведу еще один, ставший достоянием общественности не так давно, тем более что он затрагивает и Польшу.

7 мая 1939 года, за полтора года до принятия плана «Барбаросса», была оформлена записка советника посольства Германии в Польше Р. Шелия для разведки одной из западных держав. В ней отмечалось, что «нанесение удара Германии по Польше планировалось уже с 1938 года». И далее: «После того, как с Польшей будет покончено, Германия обрушится всей своей мощью на западные демократии, сломает их гегемонию и одновременно определит Италии более скромную роль. После того, как будет сломлено сопротивление западных демократий, последует великое столкновение Германии с Россией, в результате которого окончательно будет обеспечено удовлетворение потребностей Германии в жизненном пространстве и сырье»<sup>12</sup>.

Подписание пакта – это стремление советского правительства избежать войны с Германией. Можно ли вообще квалифицировать такое стремление, как ошибочное? Это парадокс: вероломство одной договаривающейся стороны превращать в «ошибку» другой. Или у нас есть факты, подтверждающие, что и Советский Союз, подписывая пакт, вынашивал вероломные планы? Таких фактов, за исключением «суворовского» бреда, нет.

Подписание пакта – это забота советского правительства о безопасности страны. Подписание пакта – это не ошибка, это достижение советской дипломатии. Пакт – это не сговор. Это договор не о **союзе** со всеми вытекающими из него обязательствами обоюдного плана, а о **ненападении** между двумя договаривающимися сторонами. Подобных договоров в то время между европейскими странами было предостаточно.

Жаль, что этого не понимают историки, жующий русский хлеб. Вообще-то жаль бывает тех, кто не понимает того или иного события в силу тех или иных причин. Здесь другая категория «историков». Те, кто при анализе сути советско-германского пакта слова «безопасность страны» окружает кавычками, делают это намеренно, при этом так усердно, что становятся «святое папы римского».

Верило ли в полной мере советское руководство в то, что партнер по пакту сдержит свое высокое обязательство о ненападении? Конечно же, нет! На этот счет достаточно и документов и высказываний. Приведу еще одно, не слишком распространенное. Командующий АДД в годы Великой Отечественной войны Главный маршал авиации А. Е. Голованов в своих мемуарах после первых двух встреч с И. В. Сталиным в январе 1941 года сделал следующий вывод:

---

<sup>12</sup> Документы и материалы кануна Второй мировой войны 1937 – 1939. Т. 1. Москва, 1981. Стр. 83.

---

«Понял я и то, что мысли его сосредоточены на неминуемой грядущей войне с фашистской Германией, что пакт пактом, а мы готовимся к обороне... Все это для меня было открытием»<sup>13</sup>.

Один раз, также до начала войны, после обсуждения ряда вопросов, многие присутствующие стали расходиться. И. В. Сталин попросил А. Е. Голованова задержаться. Когда в кабинете осталось несколько человек, в том числе В. М. Молотов, Г. М. Маленков и А. И. Микоян, Иосиф Виссарионович, немного походив, остановился возле А. Е. Голованова и сказал:

«– Вам, как и всякому военному, нужно твердо знать, для чего, для каких операций вы будете готовить кадры, поэтому я хочу кое-что вам сказать.

Он подошел к карте. Я последовал за ним.

– Вот видите, сколько тут наших противников, – указывая на западную часть карты, сказал Сталин. – Но нужно знать, кто из них на сегодня опаснее и с кем нам в первую очередь придется воевать. Обстановка такова, что ни Франция, ни Англия с нами сейчас воевать не будут. С нами будет воевать Германия, и это нужно твердо помнить. Поэтому всю подготовку вам следует сосредоточить на изучении военно-промышленных объектов и крупных баз, расположенных в Германии, – это будут главные объекты для вас. Это основная задача, которая сейчас перед вами ставится.

Уверенный, спокойный тон Сталина как бы подчеркивал, что будет именно так, а не иначе. О договоре, заключенном с Германией, не было сказано ни слова...

За несколько посещений Кремля я увидел, какая огромная и интенсивная работа ведется партией и правительством по перевооружению нашей армии под прямым и непосредственным руководством Сталина и с какой быстротой претворяются в жизнь все решения Кремля»<sup>14</sup>.

Теперь о «аморальности» секретного протокола, который не так давно стал известен общественности. Что же в нем предосудительного? История дипломатических отношений полна подобного рода фактов. Без них дипломатия немислима. А сколько тайных соглашений совершается без протокола! Не счесть! Почему внешняя разведка любого государства – это норма, а секретное соглашение в сфере дипломатии нонсенс? Главное здесь – во имя чего заключается тайная договоренность. Советский Союз заключил это соглашение действительно в интересах безопасности. И вновь постановочный вопрос. Если бы советское руководство не откликнулось на предложение Гитлера о заключении пакта, напала бы Германия на Польшу? Без всякого сомнения, да.

Нетрудно себе представить, что могло бы быть, если бы советское руководство не пошло на этот «сговор». Польша была бы полностью оккупирована Германией, ее военная машина за несколько недель выкатилась бы на наши западные границы, западные районы Белоруссии и Украины оказались бы оккупированы вермахтом. Германия получила бы более придвинутый к нашим границам плацдарм и поставила бы перед нами проблему: или в очередной раз на долгие годы распрощаться с Западной Белоруссией и Западной Украиной или воевать с ней.

Вот мнение И. В. Сталина по этому вопросу, высказанное генералу И. В. Тюленеву и приведенное в его воспоминаниях: «В 1939 году, после освободительного похода в Западную Украину, я был вызван в ЦК и принят Сталиным. Он внимательно расспрашивал меня о том, как проходил поход, о трудностях его, об отношении населения Западной Украины к Красной Армии и Советской власти, задавал на первый взгляд второстепенные вопросы. В конце беседы он одобрилительно сказал:

– Вы правильно поняли политику нашей партии, когда вас назначили на должность командующего механизированной группой войск в Западной Украине. У вас была задача – двинуться навстречу немецко-фашистским войскам, остановить их продвижение на восток, обеспечить безопасность населения»<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004. С. 39.

<sup>14</sup> Там же. С. 46.

<sup>15</sup> Тюленев И. В. Крах операции «Эдельвейс». Орджоникидзе, 1988. С. 58.

---

Люди, заблаговременно знавшие о предстоящем освободительном походе Красной Армии в Западную Белоруссию и Западную Украину, но, вполне естественно, не знавшие о секретном протоколе, подумывали о возможном столкновении между СССР и Германией из-за этой советской акции. В 1990 году вышла книга одного из активных участников боев на Халхин-Голе Б. А. Смирнова «Небо моей молодости». Автор рассказывает о том, как сразу после окончания боевых действий на территории Монголии, группу авиаторов в срочном порядке вызвали в Москву. Все терялись в догадках: что бы это означало?

Далее Б. А. Смирнов писал: «Сталин изъявил желание поговорить с несколькими из нас в своем кабинете. Смушкевич выделил из группы шесть или семь человек: Лакеева, Кравченко, Душкина, меня, Гусева и еще одного-двух летчиков – сейчас уже не помню кого.

Когда мы вошли в кабинет, Сталин поднялся из-за стола и, выйдя нам навстречу, поздоровался с каждым. Задав несколько вопросов о боях в Монголии и о нашем самочувствии, он отдернул на стене шторку, на которой висела огромная карта. Указав на дореволюционную границу России на западе, сказал, что Советское правительство приняло решение восстановить эти границы и каждому из нас придется принять участие в операции по освобождению западных областей Белоруссии и Украины, которую в ближайшие дни надлежит выполнить частям Красной Армии.

Никто из нас тогда не мог, конечно, предугадать, как сложатся события там, на польской границе, но мысль о том, что у нас при этом, может, даже начнется война с Германией, у меня, например, была. И не у меня одного. Мы потом делились друг с другом своими мыслями. После беседы Сталин пригласил всех прибывших из Монголии на ужин в Кремлевский дворец, в Грановитую палату.

И когда на следующий день я улетал на запад, мне невольно вспомнились последние слова, сказанные им на прощание: «Прошу передать вашим матерям и женам мое извинение за то, что приходится посылать вас из огня да в полымя»<sup>16</sup>.

Дополню свидетельство Б. А. Смирнова относительно того, когда группу авиаторов принимал И. В. Сталин и кто в нее входил. 14 сентября 1939 года в 19 часов 35 минут в кремлевский кабинет вождя вошла группа авиаторов в следующем составе: А. Д. Локтионов, Я. В. Смушкевич, Ф. А. Агальцов, А. И. Гусев, И. А. Лакеев, С. И. Грицевец, Г. П. Кравченко, В. И. Шевченко, Б. А. Смирнов<sup>17</sup>. Все они – активные участники боевых действий в районе реки Халхин-Гол. Пробыли они у И. В. Сталина ровно час.

Превентивными мерами советского правительства (в виде пакта и секретного протокола), предпринятыми в 1939 году, нам удалось избежать более негативных последствий, связанных с Великой Отечественной войной: 1941-й мог стать 1940-м, Минск и Киев пали бы не в июне и сентябре 1941-го, а значительно раньше, поражения фашистов под Москвой, Сталинградом и Курском произошли бы позже. В итоге цифра потерь Советского Союза в Великой Отечественной войне перевалила бы далеко за 30 миллионов человек.

Секретные протоколы, заключение пакта с Германией, вступление советских войск в Польшу, как ни странно это звучит, есть не что иное, как борьба с фашизмом на дипломатическом фронте. Более того, в это время Советский Союз вел эту борьбу и открыто и в одиночку! И началась она с противодействия фашизму в связи с созданием Антикоминтерновского пакта, в который вошли фашиствующие Германия, Италия и милитаристская Япония. Советские добровольцы в Испании и Китае, разгром японских милитаристов на озере Хасан и реке Халхин-Гол – реальное и конкретное проявление этой борьбы. А где была Польша?

Тайной договоренностью с Германией Советский Союз преследовал еще одну благородную цель – вернуть принадлежащие союзным республикам (Белоруссии и Украине) силой отторгнутые от них земли, воссоединить народы этих республик в едином национальном государстве.

---

<sup>16</sup> Смирнов Б. А. Небо моей молодости. М., 1990. С. 202 – 203.

<sup>17</sup> На приеме у Сталина. М., 2010. С. 274.

---

Можно ли такую акцию называть «агрессией» или «захватом»? Агрессия – это когда кто-то берет силой не свое. Когда же пострадавший возвращает это свое тоже силой, это называется несколько иначе. Это называется походом за своим. А что, был иной путь? Переговоры на тему «верните»? Так они продолжались бы и по сей день.

И еще об одном. Давайте на минутку представим, что Западная Белоруссия и Западная Украина не были бы в свое время захвачены Польшей, то есть у советского руководства не было бы мотива вводить свои войска на ее территорию. Пошел бы Советский Союз на принятие секретного протокола к пакту? Нет! Просто причины для его разработки и принятия не было бы. Вот если бы без этой причины Красная Армия в сентябре 1939 года перешла советско-польскую границу, то тогда бы и я назвал эту акцию агрессией. Но причина была. И ее-то те, кто пытается приклеить Советскому Союзу ярлык агрессора, выносят за скобки. Ибо она, эта причина, квалифицирует ввод советских войск в Польшу в сентябре 1939 года, как ни стараются фальсификаторы, не как агрессию, а как освободительный поход.

А какие же цели преследовало нацистское руководство Германии, идя на «сговор» с Советским Союзом? Однозначно: захват Польши.

Здесь мы подходим к главному, так сказать ключевому факту «сговора». Он был бы таковым, если бы 1 сентября 1939 года Германия с запада, а Советский Союз с востока начали одновременные военные действия. Но события развивались по другому сценарию. Агрессия Германии и ввод советских войск в Польшу состоялись не одновременно, а с разницей в 17 дней. Этот факт нельзя игнорировать. Он говорит о том, что Советский Союз ввел свои войска после того, как стало очевидным, что польский фронт как таковой распался, немцы взяли Варшаву и подходили к Львову, польское государство и его правительство фактически перестали существовать, сомнений в том, что Польша войну проиграла, не было. Плюс ко всему стало ясно, что Англия и Франция бросили своего союзника на произвол судьбы.

Авторы коллективного труда «Очерки истории министерства иностранных дел России» совершенно правильно отмечают: «Москва, несмотря на нажим немцев, не предпринимала никаких действий, связанных с реализацией договора, достигнутого с Германией. В Кремле понимали, что немедленное вступление советских войск на территорию Польши поставило бы Советский Союз на одну доску с агрессором»<sup>18</sup>.

О том, как «призывала» Германия советское руководство скорее ввести свои войска в Польшу, убедительно рассказал в своей статье «Удобное поле для военных случайностей» кандидат исторических наук А. Бабищевич: «Сложившаяся ситуация непосредственно затронула геополитические интересы СССР. Берлин стремился подтолкнуть Советский Союз к участию в военных действиях против Польши. Уже 3 сентября министр иностранных дел Германии фон Риббентроп через немецкого посла в Москве передал наркому иностранных дел Молотову: желательно, чтобы СССР ввел войска в «в советскую сферу интересов и сам занял эту территорию». 5 сентября Молотов ответил, что «это время еще не наступило» и немцам следует соблюдать установленную демаркационную линию. 10 сентября немецкому послу Шуленбургу было заявлено, что для подготовки к вооруженной кампании Красной Армии потребуется несколько недель. Желая форсировать вступление СССР в войну, Берлин в последних посланиях (11 и 15 сентября) шантажировал Москву угрозами создания буферного государства в советской сфере влияния. Наконец, 16 сентября Москва заверила германскую сторону, что советские войска выступят в «ближайшие несколько дней»<sup>19</sup>.

О чем говорят эти факты? Во-первых, о том, что подписавшие секретный протокол стороны не договаривались о совместном вторжении в Польшу, что вообще ни Германия, ни Советский

---

<sup>18</sup> Очерки истории министерства иностранных дел России. М., 2002. С. 258.

<sup>19</sup> Родина. 2006, № 10.

---

Союз обязательств нападения на эту страну друг перед другом не брали. Они только определили границы сфер влияния «в случае территориально-политического переустройства областей, входящих в Польское государство».

Во-вторых, нападение Германии на Польшу стало для руководства СССР полной неожиданностью. Чтобы ввести войска Красной Армии в Польшу и защитить население западных районов Белоруссии и Украины от возможной немецкой оккупации, понадобилось 17 дней. В-третьих, если, вопреки этим фактам, предположить, что стороны имели непротокольную договоренность, так сказать, тэт-а-тэт, о боевых совместных действиях на территории Польши и что руководство СССР намеренно стало оттягивать это вторжение, то это делает честь советской дипломатии. Этим маневром она в то время ушла от слишком громких обвинений со стороны западных стран о совместной с Германией ответственности за вторжение. Но не ушла от этих обвинений через пятьдесят лет со стороны доморощенных «искателей» исторической истины.

И, наконец, последнее. На вопрос о том, как расценивать ввод советских войск в Польшу, ответили еще в 1939 году некоторые государственные деятели западных стран, причем такие, которых ну никак нельзя заподозрить в каких-либо симпатиях к Советскому Союзу. Ввод советских войск в Польшу, расценив его, как направленный против Германии, одобрил не кто иной, как У. Черчилль, самый ярый в то время противник Советского Союза. Ллойд Джордж, бывший премьер-министр Великобритании, писал осенью 1939 года польскому послу в Лондоне о том, что СССР занял «территории, которые не являются польскими и которые были силой захвачены Польшей после Первой мировой войны... Было бы актом преступного безумия поставить русское продвижение на одну доску с продвижением Германии»<sup>20</sup>.

И еще одно высказывание. 21 августа 2009 года «Российская газета» поместила интервью с известным американским писателем А. Акселлом. Отвечая на вопрос «Была ли у И. В. Сталина альтернатива подписания договора с Германией?», он сказал: «Сталин избрал путь, который, как выяснилось впоследствии, обернулся благом для России, благом Британии и США и всего мира».

**Вывод. Советский Союз вводил свои войска не в Польшу, а на исторически принадлежащие ей территории. Ни пяди польской земли Красная Армия не захватила. Подписание пакта и секретный протокол – это не ошибка, это достижение советской дипломатии.**

После этого пространного экскурса, вызванного фальсифицированной атакой на важную часть истории советского прошлого, можно перейти к изложению непосредственных событий сентября 1939 года и участия в них 3-го тбап.

...Глубокой ночью 17 сентября почти по безлюдным улицам Москвы в направлении МИДа мчался лимузин, над капотом которого развивался бело-красный флажок. Польский посол В. Гжибовский уже привык к вызовам в комиссариат иностранных дел поздними вечерами или даже в полночь, но в два часа ночи его потревожили впервые. Что бы это значило? Вот уже больше двух недель как Германия напала на его страну, дела на родине хуже не придумаешь.

Заместитель наркома В. П. Потемкин принял В. Гжибовского сдержанно и без всяких в таких случаях извинений довел до него ноту советского правительства. В ней кратко анализировалась обстановка в Польше в связи с продолжающейся польско-германской войной, заявлялось о решении Советского Союза ввести свои войска на территорию западных областей Белоруссии и Украины, а также обосновывалось это решение. Текст ноты с резолюцией В. М. Молотова «Означенное сообщается для вашего сведения» был также разослан всем полпредам СССР за рубежом.

Историк Ю. В. Емельянов в своей книге «Маршал Сталин» приводит такой факт: «Ночью 17 сентября Сталин вызвал в Кремль посла Германии Шуленбурга и вместе с Молотовым объ-

---

<sup>20</sup> Военно-исторический журнал. 1989, № 9.

---

явил ему, что через 4 часа Красная Армия пересечет советско-польскую границу. Сталин ознакомил посла с текстом ноты, которую Советское правительство собиралось вручить послу Польши через несколько часов»<sup>21</sup>.

Время для вручения документа польскому послу в столь поздний час было выбрано неслучайно. В 5 часов 40 минут начавшегося дня Красная Армия силами двух фронтов (Белорусского под командованием командарма второго ранга М. П. Ковалева и Украинского под руководством командарма первого ранга С. К. Тимошенко) перешла в наступление по всей линии советско-польской государственной границы, установленной несправедливым Рижским договором в 1921 году.

Советским войскам был зачитан приказ, в котором приписывалось «взять под охрану и защиту жизни и имущество жителей Западной Белоруссии и Западной Украины». Цель и задачи похода Красной Армии в Польшу разъяснялись также в листовках, выпущенных политорганами и в обращениях командующими фронтами. Войскам запрещалось обстреливать артиллерийским огнем и бомбардировать с воздуха города и населенные пункты.

В освободительном походе в Польшу принимали участие все виды Вооруженных сил СССР, в том числе и авиация. В составе каждого фронта были сформированы авиационные группы. В них вошли и полки, вооруженные самолетами ТБ-3, в том числе и 3-й тбап. Так, через год с небольшим после своего формирования, авиаполк принял боевое крещение.

Тема участия Красной Армии в освободительном походе в Польшу ни советскими, ни российскими историками до сего времени, как говорится, основательно не разработана. Не исследована и боевая деятельность фронтов. Что же касается авиации, то ее участие отражено лишь в нескольких журнальных статьях и без особой конкретики<sup>22</sup>.

Одной из причин отсутствия интереса исследователей к этой проблеме, на мой взгляд, является скудность и разбросанность документального материала. Убедился в этом сам, пытаюсь более основательно «вооружиться» архивными первоисточниками. А. С. Степанов, один из современных исследователей этой проблемы, отмечает еще одну причину: «Отечественные исследователи недооценивают опыт, полученный советской авиацией в Польше, так как эта кампания до сих пор практически не изучалась».

Он же приводит сведения о количественном участии авиации в освободительном походе в Польшу, которые подтверждают правоту его вывода. «Польская кампания 1939 года, к которой привлекалось до 4 тысяч самолетов, стала важным примером применения советской авиации. Отметим, что в планах предусматривалась возможность привлечения к боям трех авиационных армий особого назначения (АОН), численность которых на 7 сентября составляла 729 исправных самолетов»<sup>23</sup>.

В реальности же привлечение к боевым действиям такого огромного количества тяжелых самолетов не понадобилось. Слабое сопротивление польской армии ограничило применение самолетов ТБ-3.

В Интернете помещена исследовательская работа под названием «Исполины белорусского неба». В ней приводятся такие сведения: «Экипажи 3-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка (тбап), выполняя задачу по транспортировке боеприпасов, горючего для авиационных и мотомеханизированных частей с 24 по 29 сентября 1939 года совершили 59 самолетовылетов». Эти сведения не дают полной картины, выполненной личным составом авиаполка работы в период освободительного похода Красной Армии в Западную Белоруссию.

---

<sup>21</sup> Емельянов Ю. В. Маршал Сталин. М., 2007. С. 74.

<sup>22</sup> Авиация и космонавтика. 1999, № 9; История авиации. 2000, № 6 и 2001, № 1; Авиация и космонавтика. 2003, май-июнь.

<sup>23</sup> Степанов А. С. Авиация СССР в межвоенный период (начало 30-х – начало 40-х гг.) Автореферат докторской диссертации. С. 30.

---

Более точные данные зафиксированы в историческом формуляре 3-го тбап: «21 – 22 сентября полк в составе тридцати семи ТБ-3 для выполнения боевых заданий по освобождению трудящихся Западной Белоруссии и Западной Украины от панского гнета, перебазировался с аэродрома Боровское на аэродром Могилев. С 24 сентября по 5 октября полк выполнял специальные задания в интересах действующих частей Белорусского фронта, обеспечивая их горючим, боеприпасами и продовольствием, доставляя с тыловых аэродромов на передовые аэродромы и площадки. Полк при этом совершил 342 вылета, доставив передовым частям Красной Армии: горючего 185380 кг, боеприпасов и продовольствия 163700 кг, перевез 2226 человек летно-технического состава, а также разбросал 225 000 экземпляров листовок»<sup>24</sup>.

Фактически это все сведения о боевой работе авиаполка в сентябре-октябре 1939 года, которые отражены в историческом формуляре, хранящемся в ЦАМО. Попытка найти какие-либо сведения по данному вопросу в РГВА не увенчалась успехом. Полковые документы предвоенного периода в этом архиве не отложились. Однако в РГВА найдены некоторые сведения, в которых косвенно отражена боевая работа авиаполка в этот период. С их помощью, а также, привлекая некоторые факты, приводимые в упомянутых журнальных статьях, постараюсь хотя бы в общем плане осветить участие личного состава полка в данном освободительном походе.

Прежде всего, необходимо сделать уточнение в отношении фразы исторического формуляра о том, что полк «выполнял боевое задание по освобождению трудящихся Западной Белоруссии и Западной Украины». Она носит общий характер. Эта одновременная акция Красной Армии в западные районы двух республик. В боевых документах и исторических исследованиях она так и именуется. В таком виде она и зафиксирована в историческом формуляре. Однако это не значит, что авиаполк вел боевую работу в интересах двух фронтов – Белорусского и Украинского – одновременно. Судя по отрывочным сведениям, он был придан командованию Белорусского фронта и вошел в его авиационную группировку.

Так, в данных о боевом составе ВВС Белорусского особого военного округа по состоянию на 12 сентября 1939 года наряду с другими авиационными частями значится и 3-й тбап. В сведениях отражено, что полк базируется на аэродроме Боровское, имея на своем вооружении 36 самолетов ТБ-3 (все исправные) и 57 подготовленных летчиков<sup>25</sup>. По всей видимости, это ошибка. Речь идет не о наличии самолетного парка вообще, а только об исправных самолетах. Это подтверждается и уже приведенными сведениями из исторического формуляра, а именно: для выполнения боевых заданий с аэродрома Боровское на аэродром Могилев перелетело 37 самолетов. Думается, что более точные сведения по этому вопросу приводит В. Котельников: «В приграничных Белорусском и Киевском военных округах насчитывалось 157 ТБ-3, но техника была порядочно изношена, и боеспособной являлась примерно половина из этого количества самолетов. На Белорусском фронте в 3-м тбап из 75 машин исправными были только 38»<sup>26</sup>.

Конкретные указания командованию авиаполка по вопросам перебазирования давались в ряде боевых приказов штаба ВВС Белорусского особого военного округа. В приказе № 005 от 20 сентября говорится: «Подвижные группы фронта закрепляются на рубеже латвийской границы от Придруйск до Гродно и далее: Пружаны, Кобрин, Лунинец. Части ВВС Белорусского фронта обеспечивают сосредоточение войск с воздуха и перебазироваются... 3-му тбап к исходу дня 24 сентября 1939 года перебазироваться с 15-й авиабазой на аэродромы Могилев, Быхов и оставаться в моем резерве. Командующий ВВС Белорусского фронта комдив К. М. Гусев»<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

<sup>25</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 140.

<sup>26</sup> Авиация и космонавтика. 2003, май-июнь. С. 65.

<sup>27</sup> Там же. Л. 98.

---

В боевом приказе № 007 от 25 сентября также даются указания командиру авиаполка: «...ВВС фронта продолжают выполнять задачи по разведке аэродромов и перебазированию... 3-у тбап и 15-й авиабазе сосредоточиться на аэродроме Боровское к исходу 27 сентября»<sup>28</sup>.

Что касается вида боевой деятельности, то запись в историческом формуляре однозначно говорит о том, что экипажи авиаполка выполняли только транспортную работу. Ни десантных, ни бомбардировочных задач экипажам полка не ставилось.

Вначале 3-й тбап использовался для переброски летно-технического состава перемещающихся ближе к фронту авиационных полков. Затем его экипажи переключили на работу по обеспечению наземных частей горючим, боеприпасами и продовольствием. Дело в том, что, перейдя границу, Красная Армия серьезного сопротивления со стороны польских вооруженных сил не встретила. В связи с этим, темпы ее продвижения по польской территории оказались высокими, тылы отстали от передовых частей. Вот тут и пригодились тяжелые самолеты, в том числе и 3-го тбап. Именно во время этого похода в боевых условиях были опробованы способы десантирования парашютных мешков с различными грузами и парашютных бензобаков. Самолетами 3-го тяжелобомбардировочного авиационного полка в течение 20 – 24 сентября 1939 года было доставлено 100 тонн горючего для конно-механизированной группы Белорусского военного округа, двигавшейся к Гродно.

Этот вывод подтверждается и сведениями, которые привел в своей статье «ТБ-3 – летающая крепость Андрея Туполева» В. Котельников: «... Для конно-механизированной группы им. Дзержинского, двигавшейся на Гродно, самолеты 3-го тбап в течение четырех дней, с 20 по 24 сентября, сбросили на парашютах или доставили посадочным способом 100 т горючего. Сам штаб ВВС Белорусского фронта после перебазирования в Волковыск 18 суток кормился продуктами, сброшенными на парашютах»<sup>29</sup>.

Кроме транспортной работы, полк, как отмечено в историческом формуляре, привлекался к сбросу листовок. Не намного ошибусь, если скажу, что этот вид боевой работы авиации в Красной Армии был применен впервые. 17 ноября 1939 года на имя начальника штаба ВВС РККА командива Ф. К. Арженухина поступил доклад «Об итогах боевой работы Белорусского фронта». В нем отмечалось: «Листовки оказались самым мощным оружием. Они разбрасывались со всех видов самолетов по специальным заданиям и при всех случаях. Несомненно, в будущем этот способ найдет самое широкое применение».

Этот документ содержит некоторые сведения о транспортной работе авиации в ходе освободительного похода Красной Армии в Западную Белоруссию. Кроме этого, в докладе сделаны выводы о необходимости развития этого вида боевой деятельности авиации. Они не остались на бумаге благим пожеланием, а были внедрены руководством ВВС в практику еще в предвоенные годы, а в период Великой Отечественной войны нашли широкое применение в боевой деятельности АДД, в том числе и 3-го тбап. По этим соображениям данный документ выносится в **Приложение (документ № 4)**.

Что касается содержания листовок, то текст одной из них приводится в книге «Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941»:

*«Братья белорусы!*

*Почти двадцать лет вы находитесь под гнетом польских панов, помещиков и капиталистов. Они забрали у вас землю и обрекли на нищету и голод. Земли белорусских и украинских крестьян заселяются польскими помещиками, осадчиками, военными колонистами. Вас душили большими налогами, сборами и повинностями. Помещики делали все, чтобы вас, честных труженников белорусов, сделать нищими. Паны и помещики высасывают из вас последнюю кровь...*

---

<sup>28</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 112.

<sup>29</sup> Авиация и космонавтика. 2003, май-июнь. С. 66.



---

*Польское правительство втянулось в ненужную народу войну с Германией, позорно провалилось, оказалось неспособным защитить страну и населяющие ее народы. Польская армия потерпела в войне суровое поражение, от которого она не в силах оправиться. Вам, белорусам, вашим женам, отцам, матерям, братьям и сестрам грозит разорение, побои и новые издевательства со стороны врагов. Министры и генералы прихватили золото, позорно убежали, бросили землю и народ на произвол судьбы, поставили вас перед угрозой полного разорения и уничтожения.*

*В эти смертельные дни для вас, братья белорусы, великий Советский народ протягивает вам руку помощи. К вам идет непобедимая Рабоче-крестьянская Красная Армия, чтобы навсегда избавить вас от кабалы панов, помещиков и капиталистов, чтобы навсегда освободить вас и ваши семьи от угрозы уничтожения со стороны врагов белорусского народа.*

*Братья белорусы! Помогайте частям Красной Армии, которая несет вам освобождение от тяжелого ярма панов, помещиков и капиталистов. Уничтожайте наших врагов, выступающих с оружием против частей Красной Армии.*

*Братский привет вам от счастливого народа цветущей Советской Белоруссии»<sup>30</sup>.*

Вот те некоторые архивные документы, которые хоть в какой-то степени помогли отразить боевую работу 3-го тбап в период освободительного похода Красной Армии в Польшу.

Стремление пополнить этот раздел истории полка из арсенала воспоминаний ветеранов также ничего конкретного не дало. Из писем, присланных в школьный музей и присланных мне, удалось установить фамилии тех, кто принимал участие в освободительном походе Красной Армии в Польшу. Это С. Ф. Осадченко, С. А. Лукьянов, О. А. Дорощук, П. П. Гаркуша, Г. Г. Федорчук, Я. К. Бакаев, Г. С. Саванюк и Н. А. Александров. Что-либо конкретное в своих письмах эти ветераны не отразили.

Таковы некоторые факты, отражающие участие личного состава полка в освободительном походе в составе войск Белорусского фронта в Польшу в сентябре 1939 года.

При работе в РГВА обнаружены некоторые документы, дополняющие общую картину участия ВВС в деле присоединения к советской Белоруссии и советской Украине их западных областей. И хотя они прямого отношения к истории полка не имеют, их публикация дополнит общую картину этой акции, поможет будущим исследователям более глубоко осветить не только проблему участия авиации в освободительном походе в Западную Белоруссию и Западную Украину, но и некоторые проблемы состояния ВВС в предвоенные годы.

В частности, в архиве найдены сведения о боевом составе всех трех авиационных армий особого назначения по состоянию на 7 сентября 1939 года. Они вынесены в **Приложение (документ № 5)**. Их анализ показывает, что, во-первых, 3-й тбап ни в одну из этих армий не входил. Во-вторых, на тот период в 1-й и 2-й АОН самолетов ТБ-3 не было, они были сосредоточены в полках 3-й армии особого назначения, в количестве 107 самолетов, из которых 97 были исправными. И, наконец, в-третьих, в воздушные армии особого назначения входило восемь дальнебомбардировочных полков, вооруженных самолетами ДБ-3 (6-й, 7-й, 8-й, 11-й, 12-й, 21-й, 42-й и 53-й) и один тяжелый авиаполк (1-й) на самолетах ТБ-3. Все эти полки перед Великой Отечественной войной вошли в так называемое 5-е управление дальнебомбардировочной авиации ВВС Красной Армии и составили основу будущей АДД, созданной постановлением ГКО 5 марта 1942 года. Всего в армиях особого назначения на 7 сентября 1939 года имелось 429 самолетов ДБ-3 (из них 73 неисправных) и 107 ТБ-3 (из них 10 неисправных).

Определенный интерес представляют сведения о боевом составе ВВС Киевского особого военного округа по состоянию на 7 сентября 1939 года (**документ № 6**). Из приведенных данных

---

<sup>30</sup> В. В. Бешанов. Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941. М., 2010. Из Интернета.

---

видно, что в составе ВВС этого округа было 47 бомбардировщиков ТБ-3 (из них два неисправных). Все они находились в 14-м тбап, который дислоцировался на аэродроме Борисполь. Он также в свое время вошел вначале в 5-е управление ВВС Красной Армии, а затем в АДД.

Некоторые документы, отражающие подготовку ВВС к операции по воссоединению белорусского и украинского народов, дают возможность определить сроки начала этой работы. Так, еще 5 сентября 1939 года, то есть за 12 дней до введения частей Красной Армии на территорию Западной Белоруссии командование ВВС БОВО направило командующему ВВС Витебской и Бобруйской армейских группировок, командирам и комиссарам бригад и отдельных частей директивные указания по повышению боевой готовности (**документ № 7**). Мероприятия, рекомендованные этой директивой, красноречиво говорят о том, что командование ВВС БОВО о предстоящей акции Красной Армии было осведомлено в первых числах сентября, то есть в период, когда германская агрессия против Польши уже была в полном разгаре. Этот факт подтверждает мысль о том, что ни о каких согласованных действиях между вооруженными силами СССР и Германии на территории Польши не было.

8 сентября начальник ГШ КА командарм первого ранга Б. М. Шапошников и военный комиссар полковник Н. И. Гусев направили командованию 1-й АОН следующий документ: «Народный комиссар обороны СССР приказал в течение 9 сентября частям ВВС 1-й АОН перебазироваться в полном составе на оперативные аэродромы Белорусского особого военного округа в районы: Смоленск, Климовичи, Сещинская, Шайковка и поступить в оперативное подчинение ВВС БОВО. Боевые части в район сосредоточения перебазировать летом»<sup>31</sup>.

Содержание данного документа говорит о том, что за восемь суток до ввода советских войск в Западную Белоруссию и Западную Украину части ВВС Красной Армии получили конкретные указания по подготовке к боевым действиям.

13 сентября флаг-штурман ВВС РККА комбриг А. В. Беляков направил на имя начальника штаба ВВС комдива Ф. К. Арженухина документ под названием «Навигационная обстановка западного театра» (**документ № 8**).

Боевой приказ № 006 БОВО от 23 сентября содержит некоторые сведения по вопросу разграничительной линии между немецкими войсками и частями Красной Армии на территории Польши, а также об условиях действия советских и германских ВВС в пределах демаркационной линии (**документ № 9**).

Анализ военных действий ВВС Белорусского фронта в первые десять дней операции содержится в докладе на имя комдива Ф. К. Арженухина начальника штаба ВВС Белорусского фронта и военкома штаба. Критический тон документа, смелое признание своих ошибок и недоработок делает честь руководству штаба ВВС Белорусского фронта. О том, какую реакцию вызвал этот документ у начальника штаба ВВС, говорит следующий факт. Доклад исполнен на пяти страницах и практически каждая его строка подчеркнута красным карандашом. Знакомисься с фактами, изложенными в этом документе, и невольно вспоминаешь многочисленные опусы некоторых политиков, историков и журналистов так называемого «демократического» разлива о том, что в тридцатые годы из-за боязни репрессий в стране царил такой страх, который никому не позволял сказать правду. Людей, прячущих, как известная птица, голову в песок при любых правителях всегда хватало. Но и не меньше было таких, которых относят к рыцарям «без страха и упрека». Выносимые в **Приложение** выдержки из упомянутого доклада принадлежат конкретному человеку и являются подтверждением сказанного (**документ № 10**).

Весьма любопытен документ начальника штаба ВВС, направленный командующим округов в Ленинград, Минск, Калинин и Москву. Вот его содержание. «Вручить немедленно. 27 сентября через Великие Луки на Москву должны пролететь из-за границы три иностранных само-

---

<sup>31</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 34, Д. 365. Л. 70.

---

лета. Ворота пролета через границу с севера приграничные Красный – Опочка, с юга – Полоцк. Два самолета должны совершить посадку в Великих Луках, третий самолет до Москвы летит без посадки. Типы самолетов: первый четырехмоторный «Кондор», второй – двухмоторный «Юнкерс-52», третий – двухмоторный «Юнкерс-52». Начальник ВВС РККА приказал под личную ответственность командующих ВВС округов обеспечить безопасный пролет этих самолетов на нашей территории, для чего довести этот приказ до сведения командиров всех истребительных полков, эскадрилий, дежурных звеньев»<sup>32</sup>.

Нетрудно догадаться, кому принадлежали эти самолеты. 27 – 28 сентября 1939 года в Москве проходили переговоры между Председателем Совнаркома СССР, народным комиссаром иностранных дел В. М. Молотовым и министром иностранных дел Германии И. Риббентропом по вопросу о заключении германо-советского договора о дружбе и границах между СССР и Германией. Понятно, что на «Кондоре» напрямую до Москвы летел И. Риббентроп. Не ясно, почему оба Ю-52 селились в Великих Луках, возможно, для дозаправки.

Это был второй фактически за один месяц прилет министра иностранных дел Германии в Москву. Первый, как известно, состоялся 23 августа. И. Риббентроп прилетел тогда подписывать пакт о ненападении. Об этом прилете тоже есть документ. В отличие от первого он опубликован. Временный поверенный в делах СССР в Германии Г. А. Астахов 22 августа направил в НКВД СССР телеграмму следующего содержания: «Немедленно. Совершенно секретно. Два четырехмоторных самолета с делегацией Риббентропа вылетают из Кенигсберга 23 августа в 7 часов 10 минут по маршруту Каунас – Великие Луки – Москва»<sup>33</sup>.

Герой Советского Союза Ф. Н. Орлов, полк которого базировался в Великих Луках, писал: «Через наш аэродром пролетали, а нередко и совершали посадки для заправки горючим рейсовые самолеты гражданской авиации. Они заруливали в тот угол аэродрома, где отдельно стояло здание аэропорта гражданского воздушного флота. Часто приземлялись иностранные. В частности, шведские пассажирские самолеты; бывали также финские и немецкие. Однажды у нас приземлился четырехмоторный пассажирский самолет. Позже мы узнали, что на нем летел в Москву министр иностранных дел Германии Риббентроп»<sup>34</sup>.

Некоторые дополнительные сведения по этому вопросу оставил нам летчик-испытатель, писатель И. И. Шелест: «В ночь на 23 августа 1939 года на Москву вдруг обрушился циклон. Сама природа будто озлобилась ожидаемым прилетом министра иностранных дел фашистской Германии. Дождь, ветер горбили москвичей, вырывали из рук зонты; охвостья мочалок-туч цеплялись за крыши. Так что пилоту четырехмоторного «Фокке-Вульф» «Кондора» пришлось попотеть, крадучись над крышами зданий при заходе на посадку на Центральном аэродроме в Москве»<sup>35</sup>.

Теперь нам известно, когда и какими самолетами дважды прибывал в СССР министр иностранных дел Германии в конце лета и осенью 1939 года.

И еще об одном документе. Хотя он отражает событие, происшедшее за год до участия 3-го тбап в освободительном походе, к советско-польским отношениям имеет прямое отношение (**документ № 11**). Он – еще один факт из тех многочисленных, которые отражены в документах и материалах по истории пограничных войск СССР в предвоенные годы.

Любые боевые действия армии завершаются подведением итогов, анализом недостатков, обобщением положительного опыта. Венцом этой работы всегда было представление отличившихся к государственным наградам. Выполнило эту приятную миссию и командование Белорусского фронта. Из тщательно просмотренного внушительного списка удалось выявить несколько человек из состава авиаполка. Трое из них были представлены к ордену Красной Звезды: помощ-

---

<sup>32</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 145.

<sup>33</sup> Документы внешней политики 1939. Кн. I. М., 1992. С. 626.

<sup>34</sup> Ф. Н. Орлов. Огненные рейды «Голубой двойки». Чебоксары, 1979. С. 66.

<sup>35</sup> Шелест И. И. Дни и ночи напролет. М., 1991. С. 82.

---

ник командира авиаполка майор А. Г. Мельников, инспектор по технике пилотирования капитан В. Н. Егоров и военком эскадрильи Г. А. Полозов. К награждению медалью «За отвагу» командование полка представило одного – командира отряда М. К. Ганчева, а медалью «За боевые заслуги» семь человек: начальника связи полка капитана К. Ф. Прокофьева, помощника командира эскадрильи капитана Г. В. Прыгунова, комиссара эскадрильи старшего политрука Л. И. Комкова, штурмана эскадрильи П. К. Батурина, командира корабля Г. С. Засыпкина, борттехников В. П. Болтакова и М. В. Бондарева.

Таковы некоторые факты, отражающие участие личного состава 3-го тбап в освободительном походе в Западную Белоруссию. Как историк, привыкший опираться на фактический материал, испытываю чувство неудовлетворения в связи с тем, что этот раздел получился безликим и почти бесфамильным. Объяснить это чрезмерной секретностью нельзя, так как даже в прессе этих дней, в частности в газете «Красная звезда», было помещено достаточно солидное количество статей, отражающих участие бойцов и командиров в этом походе. Есть и на авиационную тему, однако ни одна из них не освещает работу тяжелой авиации.

Скорее всего, отсутствие архивных источников объясняется неопытностью, а, возможно, и нерадивостью тех командиров и начальников, коим по своим служебным обязанностям положено оформлять боевые документы и заботиться об их передаче для хранения в архивы. Вполне возможно, здесь и моя вина – не слишком тщательно изучил фонды РГВА. Но как бы там ни было, участие личного состава 3-го тбап в польском освободительном походе в составе Белорусского фронта, хотя и «худо», и «бледно», но отражено. В это историческое событие он внес и свой вклад.

О том, как население западных областей Белоруссии и Украины встречало советские войска, писалось и в то время и позже достаточно много. Меня же привлек малоизвестный факт, отраженный в книге Ю. В. Емельянова: «Ян Гросс в своем исследовании «Революция из-за границы», подготовленном на основе записей поляков, покинувших СССР вместе с армией Андерса в 1943 году, признавал: «Следует отметить и сказать это недвусмысленно: по всей Западной Украине и Западной Белоруссии, на хуторах, в деревнях, городах Красную Армию приветствовали малые или большие, но в любом случае заметные, дружелюбно настроенные толпы... Войска засыпали цветами, солдат обнимали и целовали, целовали даже танки... Иногда их встречали хлебом и солью. Изъявления радости по поводу прихода армии, освободившей их от режима национальной дискриминации, сопровождалась взрывом ненависти по отношению к свергнутому строю»<sup>36</sup>.

Походом в Польшу Красная Армия сделала западную границу СССР более безопасной, оборонительные рубежи страны сместились к западу до 350 километров, что в первые дни Великой Отечественной войны сыграло немаловажную роль в сдерживании натиска фашистских войск. Достаточно вспомнить защитников Брестской крепости, чтобы убедиться в этом.

Походом в Польшу Красная Армия восстановила историческую справедливость – отторгнутые в результате польской агрессии и «узаконенные» с помощью Англии и Франции Рижским договором западные районы Белоруссии и Украины были возвращены тем, кому они принадлежали. В жизни белорусского и украинского народов произошел коренной перелом. На освобожденных территориях немедленно стали создаваться временные органы власти. Они отменили все старые законы, закреплявшие классовый и национальный гнет над трудящимися. Началось создание новых государственных структур, рабочей гвардии.

Уже в первых числах октября временные управления приступили к формированию комитетов по организации и проведению выборов в Народные собрания. По их просьбе в состав комитетов вошли два представителя от Президиума Верховного Совета УССР и три от Президиума

---

<sup>36</sup> Емельянов Ю. В. Маршал Сталин. С. 75.

---

Верховного Совета БССР. Выборы прошли активно, на широкой демократической основе и стали, по сути дела, своеобразным референдумом по вопросу об отношении трудящихся к советской форме власти. В выборах в Западной Белоруссии приняло участие более 96 процентов населения, за народных представителей в органы власти проголосовало более 90 процентов избирателей. В Западной Украине соответственно 92 и 90 процентов.

Народное собрание Западной Украины приступило к работе 26, а Западной Белоруссии 28 октября. Они приняли по четыре декларации: «О государственной власти», «О вхождении в состав Советской Социалистической Республики», «О конфискации помещичьих земель», «О национализации банков и крупной промышленности».

Внеочередные сессии Верховных Советов БССР (14 ноября) и УССР (15 ноября) утвердили законы о принятии западных областей в свой состав и обратились в Президиум Верховного Совета СССР с просьбой о включении их в состав Союза Советских Социалистических Республик.

Эти вопросы были обсуждены на заседании пятой внеочередной сессии ВС СССР первого созыва. На ней с докладом «О внешней политике Советского Союза» выступил Председатель СНК и народный комиссар иностранных дел В. М. Молотов. Сессия, заслушав заявления полномочных представителей народных собраний Западной Белоруссии и Западной Украины, приняла законы о вхождении Западной Белоруссии и Западной Украины в состав СССР с воссоединением их с БССР и УССР.

Депутаты Народного собрания Западной Украины в своем обращении к Народному собранию Западной Белоруссии писали: «Одинаковая доля была у западных украинцев и западных белорусов, одинаковые страдания и муки перенесли мы в проклятой тюрьме народов – в шляхетской Польше. Мы были братьями в неволе и в борьбе против польских панов. Теперь мы стали братьями в счастье»<sup>37</sup>.

Незаконное владение Польшей территориями Западной Белоруссии и Западной Украины закончилось. Завершился экономический, политический и национальный гнет западных белорусов и украинцев, волей агрессии оказавшихся в оккупации. Слова «Западная Белоруссия» и «Западная Украина» исчезли из официального дипломатического лексикона.

В это историческое событие внес свой вклад и личный состав 3-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка.

Весь 1939 год авиаполк продолжал осваивать материальную часть самолета ТБ-3, отрабатывал новые элементы боевой подготовки. Основное внимание уделялось выучке парашютного десанта 47-й авиационной бригады особого назначения. В течение года экипажи полка оттренировали 12048 человек, кроме этого, было облетано 1159 десантников.

Одной из важнейших задач стала переподготовка запасников – штурманов, техников, воздушных стрелков-радистов и воздушных стрелков. Все они прибывали из трех округов – Московского, Ленинградского и Харьковского. Эту работу экипажи авиаполка выполняли с мая по август. За этот период переподготовку прошли: 583 штурмана, 67 авиамехаников и мотористов, 17 стрелков-радистов и 30 стрелков. На обеспечение сборов авиаполк затратил 1209 часов летного времени, при этом было выполнено 2395 штурманских упражнений и 455 упражнений по связи, произведено 1427 бомбометаний, 1477 воздушных и 665 наземных стрельб.

В июле-сентябре два экипажа авиаполка (капитана И. П. Колесниченко и старшего лейтенанта Н. И. Модестова) убыли в Монгольскую Народную Республику, где выполняли специальные задания командования. Это были полеты в транспортных целях. За этот период они перевезли 39 человек и 17200 кг боеприпасов.

Всего за 1939 год полк налетал 6008 часов<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> *Трайнин И.* Национальное и социальное освобождение Западной Украины и Западной Белоруссии. М., 1939. С. 65.

<sup>38</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л.7.

---

## 4. В войне с Финляндией

В последние годы история советско-финляндской войны 1939 – 1940 годов все больше и больше привлекает внимание отечественных исследователей. Можно сказать, она стала даже популярной темой. На мой взгляд, здесь две основные причины. Во-первых, некоторые историки стараются заполнить достаточно солидный пробел, который образовался в исследовании этой темы в советский период. Это своеобразное «белое пятно» возникло по причине закрытости некоторых архивных документов по советско-финляндской войне. Теперь же, когда они стали доступны, круг исследователей расширился.

Во-вторых, некоторые «историки», смыслом творчества которых стало стремление опорочить советское прошлое, стараются пересмотреть сложившуюся ранее концепцию этой войны. Пересматриваются, а точнее, фальсифицируются, не только итоги конфликта, но и причины его возникновения, позиция советского правительства, его предложения финской стороне по корректировке некоторых участков советско-финской границы. Много говорится о неудачах начального периода войны, искажаются в пользу финнов потери. При этом в принятии решения о войне винят только И. В. Сталина. Весь смысл этой перелицовки сводится к тому, чтобы доказать – мы в этой войне понесли огромные потери, мы ее проиграли и показали всему миру слабость Красной Армии, что, по мнению некоторых, стало одной из причин нападения фашистской Германии на Советский Союз 22 июня 1941 года.

В условиях начавшейся Второй мировой войны руководство Советского Союза вынуждено было принимать меры по усилению военной мощи Красной Армии и улучшению стратегического положения СССР. Важными шагами на этом пути стали договоры между СССР и Германией о «дружбе и границе», а также с Эстонией, Литвой и Латвией, заключенные в сентябре-октябре 1939 года. Однако полное обеспечение безопасности границ на северо-западе страны настоятельно требовало решение проблемы безопасности Ленинграда и Мурманска. Так в сфере внешней политики советского государства в условиях начавшейся Второй мировой войны оказалась Финляндия.

Особо советское руководство заботило положение Ленинграда. Советско-финляндская граница проходила всего в 32 километрах от города. В случае войны многомиллионный город оказывался под прицелом мощных артиллерийских орудий. Любопытный факт привел председатель СНК и народный комиссар иностранных дел В. М. Молотов в докладе «О внешней политике советского правительства» на заседании ВС СССР 29 марта 1940 года. «Еще 17 апреля 1919 года английская «Таймс» писала: «Если мы посмотрим на карту, то мы найдем, что лучшим подступом к Петрограду является Балтика и что кратчайший и наиболее легкий путь к нему лежит через Финляндию, границы которой находятся всего в каких-нибудь 30 милях от столицы России. Финляндия – это ключ к Петрограду, а Петроград – это ключ к Москве»<sup>39</sup>.

Решение этой проблемы без переговоров с Финляндией было невозможно. Они начались в марте 1939 года. Их суть – решить проблему мирным путем, сделав друг другу взаимовыгодные территориальные уступки. На переговорах И. В. Сталин говорил: «Мы не требуем и берем, а **предлагаем**... Поскольку Ленинград нельзя переместить, мы **просим**, чтобы граница проходила на расстоянии 70 км от Ленинграда... Мы **просим** 2700 кв. км и **предлагаем** (выделения мои. – **А. С.**) взамен более 5500 кв. км... Мы ничего не можем поделать с географией так же, как и вы ее не можете изменить»<sup>40</sup>.

Вопреки выгодному для финнов территориальному обмену мирная инициатива Москвы весной 1939 года была отклонена.

---

<sup>39</sup> Вестник воздушного флота. 1940, № 4.

<sup>40</sup> Зимняя война 1939 – 1940. Кн. 1. М., 1998. С. 125.

---

Из-за отсутствия прогресса на переговорах с середины 1939 года обе стороны приступили к военным приготовлениям.

Война между СССР и Финляндией стала неизбежной. 28 ноября СССР денонсировал договор о ненападении с Финляндией и отозвал своих дипломатов из Хельсинки.

Война продолжалась три с половиной зимних месяца – с 30 ноября 1939 по 12 марта 1940 года, всего 105 дней. В результате боевых действий Красной Армии был подписан мирный договор. Финляндия уступила часть своей территории, СССР улучшил свое стратегическое положение на северо-западе, безопасность Ленинграда и Мурманска была обеспечена. Заключение мира с Финляндией показало, что Советский Союз не ставил своей целью оккупацию Финляндии и изменение ее государственного строя. Достиженные Советским Союзом результаты завершившейся советско-финляндской войны сказались уже через год с небольшим. Как известно, Финляндия вступила в войну против Советского Союза через три дня после нападения фашистской Германии. Финская армия смогла выйти на старую границу только в сентябре 1941 года.

Однако успешно завершившаяся война вскрыла ряд недостатков военно-политического характера. Они были подробнейшим образом обсуждены на пленуме ЦК ВКП (б) 26 – 28 марта 1940 года и на совещании начальствующего состава Красной Армии по обобщению опыта боевых действий против Финляндии 17 апреля этого же года. Доклад на пленуме сделал нарком обороны К. Е. Ворошилов, а центральным местом совещания стало выступление И. В. Сталина. Оба документа опубликованы недавно, скажем, с содержанием выступления И. В. Сталина 17 апреля общественность познакомилась в 1996 году после его обнародования в оппозиционной газете «Завтра».

Ценность этих документов огромна, так как они показывают, что советско-финская война была вызвана не агрессивностью Советского Союза, как это зачастую трактуется в постсоветское время, а объективными факторами, а именно – стратегической необходимостью. Кроме этого, эти документы лишены хвалебного тона, им присущ критический анализ собственных ошибок и действий, показаны сильные и слабые стороны противника. Оба документа – мощный удар по фальсификаторам советско-финляндской войны 1939 – 1940 годов.

Выступление И. В. Сталина на совещании начальствующего состава Красной Армии одно из самых сильных на военную тему. По знанию предмета, четкости и критичности. О некомпетентности И. В. Сталина в военном деле, вопреки фактам, написано достаточно много. Нет сомнения, что будет написано еще не меньше. Хотелось бы посоветовать тем, кто еще собирается скулить на эту тему: познакомьтесь с этим документом, может быть, пыл поубавится.

Здесь хочется обратить внимание читателя только к тому месту выступления, в котором И. В. Сталин обосновывает неизбежность войны с Финляндией.

«Я хотел бы, товарищи, коснуться некоторых вопросов, которые либо не были задеты в речах, либо были задеты, но не были достаточно освещены. Первый вопрос – о войне с Финляндией. Правильно ли поступили правительство и партия, что объявили войну Финляндии? Этот вопрос специально касается Красной Армии. Нельзя ли было обойтись без войны? Мне кажется, что нельзя было. Невозможно было обойтись без войны. Война была необходима, так как мирные переговоры с Финляндией не дали результатов, а безопасность Ленинграда надо было обеспечить безусловно, ибо его безопасность есть безопасность нашего Отечества.

Не только потому, что Ленинград представляет процентов 30 – 35 оборонной промышленности нашей страны, и, стало быть, от целостности и сохранности Ленинграда зависит судьба нашей страны, но и потому, что Ленинград есть вторая столица нашей страны. Прорваться к Ленинграду, занять его и образовать там, скажем, буржуазное правительство, белогвардейское – это значит дать довольно серьезную базу для гражданской войны внутри страны против Советской власти.

Вот вам оборонное и политическое значение Ленинграда как центра промышленного и как второй столицы нашей страны. Вот почему безопасность Ленинграда – есть безопасность нашей

---

страны. Ясно, что коль скоро переговоры мирные с Финляндией не привели к результатам, надо было объявить войну, чтобы при помощи военной силы организовать, утвердить и закрепить безопасность Ленинграда и, стало быть, безопасность нашей страны».

Однако выступление И. В. Сталина на совещании примечательно не только тем, что в нем обоснована оборонная и политическая необходимость начала боевых действий против Финляндии со стороны СССР, но и тем, какие выводы военно-политического характера он сделал на основе итогов закончившейся войны. Как уже отмечалось, она завершилась победой Советского Союза и подписанием мирного договора с Финляндией. Однако это было достигнуто ценой больших потерь Красной Армии. Необходимо было проанализировать их причины. Сделал это И. В. Сталин блестяще. Читаешь его выступление, и еще раз убеждаешься, насколько был компетентен в военных вопросах этот сугубо штатский человек.

Не надо быть большим стратегом, чтобы представить себе, что могло бы случиться с Ленинградом и Мурманском летом и осенью 1941 года, если бы в 1940-м не удалось обеспечить их безопасность. Не будь мудрости И. В. Сталина в решении стратегической задачи обеспечения безопасности северо-западных рубежей СССР в начале сороковых годов, не было бы совещания командного состава Красной Армии 17 апреля 1940 года, не было бы выступления на нем И. В. Сталина с глубоким анализом военно-политического состояния страны, не были бы приняты те необходимые меры в повышении боеспособности армии, которые помогли выстоять и победить в той жертвенной войне, зовущейся **Великой и Отечественной**.

К боевым действиям Красной Армии в Финляндии были привлечены все виды и рода Красной Армии. Особое место в достижении успеха отводилось авиации.

Применение авиации в войне с Финляндией и по сей день остается одним из узких мест в исследованиях истории советских ВВС. И хотя в последние 15 – 20 лет по этой теме появился ряд работ, заполнить этот пробел до сих пор не удалось. А среди вновь появившихся книг и статей явно проявилось стремление некоторых авторов очернить деятельность личного состава частей и соединений советской авиации в войне с Финляндией.

В. Кондратьев в статье «Сказки финского леса, или несвоевременные мысли о Зимней войне», отмечает: «Главную мысль подобных публикаций можно свести к утверждению, что маленькие, но гордые финские ВВС чрезвычайно успешно противостояли воздушной мощи «кровавого сталинского режима», да еще с минимальным ущербом».

Далее В. Кондратьев приводит некоторые цитаты из книги Б. Соколова «Тайны финской войны»: «Уровень летной подготовки и тактической грамотности подавляющего большинства советских летчиков был крайне низок». «Финские пилоты (...) на голову превосходили советских коллег». «Первые же воздушные бои показали, что советская авиация воевать не умеет». «Пилоты с синими свастиками одолели красных соколов».

В. Кондратьев резюмирует: «Вот так, ни больше, ни меньше. А ведь пишет это не какой-нибудь страдающий русофобией американец, англичанин или поляк, а соотечественник, к тому же охарактеризованный в аннотации к книге как «известный историк»<sup>41</sup>.

К этим словам автора нельзя ничего ни прибавить ни убавить.

Еще более узким местом в исследовании темы участия советских ВВС в войне с Финляндией остается проблема привлечения к боевым действиям тяжелой авиации. До сих пор самостоятельного исследования по ней нет. В тех же работах, в которых о ней говорится, допущены серьезные погрешности и недомолвки.

В этом отношении характерна работа П. А. Аптекаря «Советско-финские войны». Так, в таблице о тактико-технических данных некоторых самолетов ВВС РККА и Финляндии, участвовавших в советско-финской войне, графа с обозначением ТБ-3 пуста. Что это? Сегодня не заполнить

---

<sup>41</sup> «АвиаМир». 2000, № 4.



---

эту графу может только ленивый. В другой таблице, отражающей авиационные полки ВВС РККА, участвовавшие в советско-финской войне, в графе «Тяжелые бомбардировочные полки» значатся 7-й и 3-й тбап. Если речь идет об авиаполках, то это верно. Но автору следовало оговорить, что кроме указанных авиаполков в боевых действиях в Финляндии участвовали и две оперативные группы 1-го тбап под командованием майоров В. А. Щелкина и А. Е. Кузнецова.

Перечисляя виды потерь 7-го тбап, автор приводит следующие сведения: сбито противником четыре и пропало без вести два экипажа. На самом деле этот полк потерял два экипажа. В сноске к этим сведениям зафиксировано: «Не имеется сведений о потерях трех тяжелобомбардировочных полков». Значит, все-таки не два, а три тбап участвовали в советско-финской войне! Ну и, наконец, в книге дан небольшой раздел условных сокращений. Обозначение тяжелых полков – тбап – в него не внесено. Все приведенные примеры говорят об отсутствии в работе аптекарской точности, несколько поверхностном отношении автора к разрабатываемой им проблеме.

Есть ошибки и в других работах. Например, в статье «Боевой счет ТБ-3» автора С. Иванова, размещенной в Интернете, есть такие сведения: «В действующую на этом же участке фронта «группу Спирина» вошли шесть ТБ-3 из 1-го тбап. Их перегнали из Ростова-на-Дону 1 марта 1940 года».

Экипажи 1-го тбап перелетели из правильно названного аэродрома для участия в войне с Финляндией 20 февраля 1940 года.

В этой же статье даны неверные сведения и по 3-му тбап. Так, автор утверждает, что «после начала боевых действий прибыла также техника из тыловых округов. В ВВС 9-й армии вошла 2-я эскадрилья 3-го тбап. Первые пять ее ТБ-3 перелетели из Боровского под Калинином на ледовый аэродром Чикша в Карелии 9 января 1940 г. За ними прибыли еще три».

Здесь все неверно. Аэродром Боровское в Смоленской области. Перелетели не на аэродром Чикша, а на аэродром Лодейное Поле. Не одна эскадрилья, а весь полк. Не в январе 1940-го, а в декабре 1939 года. Для подтверждения привожу сведения из исторического формуляра авиаполка: «В период с 11 по 21 декабря 1939 года полк перебазировался с аэродрома Боровское на аэродром Лодейное Поле, откуда начал боевую работу днем и ночью по уничтожению живой силы и техники армий финской белогвардейщины»<sup>42</sup>.

Теперь обратимся к свидетельству ветерана авиаполка С. А. Лукьянова: «Для участия в боевых действиях с Финляндией 3-й тбап перелетел в район Гдова, а потом в Лодейное Поле». Следовательно, основным местом базирования авиаполка в войне с Финляндией стал аэродром Лодейное Поле.

Собственно говоря, этим цитированием я приступил к освещению боевой работы 3-го тбап в войне с Финляндией.

Только что приведенный фрагмент из исторического формуляра говорит о том, что тяжелые корабли ТБ-3, в том числе и 3-го тбап, понадобились фронту через некоторое время после начала боевых действий. Он также определяет дату вылета авиаполка – это 11 декабря. Именно в этот день командир авиаполка получил шифротелеграмму от командующего ВВС Западного особого военного округа за № 2674 на перебазирование в район боевых действий. Это решение вытекало из сложившейся к концу первой декады декабря обстановки на советско-финском фронте.

Тяжелые самолеты 3-го тбап понадобились фронту в то время, когда советские войска подошли к 110-километровому оборонительному рубежу финнов под названием «линия Маннергейма». Натолкнувшись на мощный огонь, группировка советских войск не смогла с ходу малыми силами прорвать хорошо укрепленную оборонительную линию, понесла большие потери и по решению высшего командования Красной Армии прекратила боевые действия. Началась тщательная подготовка к прорыву оборонительной линии противника, перегруппи-

---

<sup>42</sup> ЦАМО, Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

---

ровка войск и перестройка управления боевыми действиями. В частности, 9 декабря 1939 года руководство действующей армией взяла на себя Ставка. В конце этого месяца из 7-й армии была выделена 13-я, а 7 января для объединения управления этими армиями сформировано управление Северо-Западного фронта под командованием командарма 1-го ранга С. К. Тимошенко.

Параллельно этим мероприятиям проходило усиление войск, в том числе и авиацией. Что имели ВВС Ленинградского военного округа перед началом войны? В РГВА хранится достаточно обширный документ под названием «Боевые действия военно-воздушных сил Красной Армии в войне с Финляндией». В нем приведены следующие сведения: на начало ноября 1939 года ВВС ЛВО имели 21 полк, 7 отдельных эскадрилий и 3 корректировочных отряда. Здесь же дана разбивка полков по родам авиации: 1 тбап (7-й), 1 дбап, 1 штурмовой, 8 СБ, 8 истребительных и 2 смешанных. Всего в составе ВВС ЛВО имелось 1412 самолетов. По типам: ТБ-3 – 73 самолета, ДБ – 24, СБ – 387, И-16 – 391, И-15 – 297, И-153 – 47, Р-10 – 21, Р-Зет – 17, СССР – 65, Р-5 – 90<sup>43</sup>.

Когда стало понятно, что войны не избежать, произошло усиление ВВС ЛВО. В ноябре летом перебазируются три дальнебомбардировочных полка (6-й, 21-й и 53-й) и четыре скоростных бомбардировочных (41-й, 13-й, 18-й и 54-й). переброска новых авиационных частей на советско-финляндский фронт продолжалась и в дальнейшем. Кроме этого, в авиационные части поступала с заводов и новая материальная часть. В результате в боевых действиях приняло участие 3353 самолета разных типов. На основе приведенных цифр авторы анализируемого мной отчета сделали следующие выводы: «В начале войны мы имели общее превосходство в воздушных силах примерно в 5 раз, а по истребителям в 10 и по бомбардировщикам в 8 раз. В последующие периоды войны мы имели общее превосходство примерно в 12 раз, по истребителям в 12 раз и по бомбардировщикам в 10 раз.

Огромное количественное и качественное превосходство наших ВВС над белофинскими обеспечило господство в воздухе. Объекты нашего государственного тыла, в частности Ленинград, не подвергались ни одной бомбардировке со стороны противника. Железнодорожный и автотранспорт, обслуживающие фронт, работали без помех. Ни одна операция наших наземных войск не была сорвана действиями воздушного противника»<sup>44</sup>.

В работе историка над книгой всегда наступает ответственный момент – вычитка написанного. В тот период, когда я стал заниматься этим совершенно необходимым делом, довелось с помощью электронного общения познакомиться с одним из исследователей авиационной проблемы в советско-финляндской войне. В настоящее время редко можно встретить человека, который вот так, даже без личного знакомства, может поделиться сведениями, добытыми кропотливым архивным трудом. Представляю его читателям: аспирант Института всеобщей истории РАН Олег Николаевич Киселев. Он – автор статьи «Действия авиации по снабжению окруженных частей РККА», опубликованной в первом номере «Военно-исторического журнала» за 2006 год.

Вот его мнение относительно документа под названием «Боевые действия военно-воздушных сил Красной Армии в войне с Финляндией», на который я только что сослался.

«Отчет, конечно, весьма интересный и познавательный, но не стоит преподносить его выводы как истину в последней инстанции, ибо зачастую авторы выдают нужду за добродетель. В частности Ленинград не подвергался бомбардировкам просто потому, что финны не решились на это. Да и никакого военного смысла в этом не было. На высотах 5 – 6 км основной финский бомбардировщик «Бленхейм» был фактически неуязвим для имевшихся на вооружении ПВО Ленинграда истребителей И-16 тип 5 и тип 17. Летом 1939-го финские разведчики на этих машинах спокойно летали над Ленинградом и аэродромами 54-й авиабригады ПВО Ленинграда, а во время войны бомбардировкам подвергалась, в том числе, совет-

---

<sup>43</sup> РГВА, Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 44.

<sup>44</sup> Там же. Л. 65.

---

ская территория, в частности железнодорожный перегон неподалеку от Лодейного Поля. Дело не в том, что советская авиация надежно прикрыла советскую территорию от авиации противника (увы, опыт мартовских боев над Выборгским заливом показывает обратное), а в том, что хилая по численности финская авиация была просто в принципе неспособна сорвать какую-либо операцию своими действиями».

Замечание вполне резонное.

В анализируемом мной документе есть сведения о количестве привлеченных к боевым действиям тяжелых самолетов – по состоянию на 1 января 1940 года их было 335<sup>45</sup>. Лично у меня эта цифра вызывает большое сомнение. Оно усиливается, когда знакомишься с количеством этих самолетов, распределенных по армиям. В документе значится: в 9-й армии было семь ТБ-3, в 8-й – сорок и в 13-й – восемь самолетов. То есть всего 55 тяжелых кораблей. Получается, что в 7-й, 14-й и 15-й армиях имелось 280 самолетов ТБ-3. Что-то здесь не стыкуется.

Почему перебазирование авиаполка заняло довольно много времени? Ведь за десять суток из-под Смоленска в Ленинградскую область, где расположен город Лодейное Поле, можно не то что на поезде, а на быках добраться. Ответ на этот вопрос дал командир авиаполка М. Р. Белоусов. В Российском государственном военном архиве хранится его разработка под названием «Некоторые вопросы действий ВВС в войне с Финляндией». В ней есть раздел «Сосредоточение авиации на фронте», в котором Митрофан Романович отметил ряд существенных недостатков по вопросам перелета авиационных полков с постоянных мест базирования к месту боевых действий. Подправив в нескольких местах стиль автора, познакомимся с его выводами.

«Сосредоточение авиации на финском фронте происходило почти не применяя мер маскировки. Наша авиация летела на фронт большими группами, летела по одним и тем же маршрутам.

Части летели большими группами, не имея сведений о погоде, а сведений не имели потому, что не было связи. Части не принимали мер по высылке разведчика погоды... Были случаи, когда части посылались на аэродромы, которые совершенно были непригодны для данного типа самолетов. Так, например, направили эскадрилью тяжелых кораблей ТБ-3 с моторами М-34 на Лодейное Поле в распоряжение 14-й армии на аэродром Шонгуй. Аэродром пригоден только для У-2, а туда хотели посадить тяжелые корабли, которые должны были там работать в основном ночью (очень мал размер и плохие подходы). Там могли побить не только корабли, но и людей.

Промежуточные аэродромы для перелета не были подготовлены для приема самолетов. Аэродромы не имели заправочных средств, не было бензина и маслозаправщиков, тракторов, пускачей. Поэтому сидели по несколько дней, ожидая в очереди заправочных средств. Перегрузка на промежуточных аэродромах представляет хорошую мишень для авиации противника. В будущем мы так сосредотачиваться не должны. Одно время в Лодейном Поле сгруппировались: сецинский полк СБ, 18-й полк СБ, 3-й тбап, затем группа Героя Советского Союза полковника Прокофьева. На Лодейном Поле в этот период было только отделение авиабазы, имеющей три ВМЗ, три БЗ и один трактор.

19 декабря 1939 года 3-й тбап посадили на аэродроме Бессовец, а базы там еще не было. Полк в это время мог сразу же выполнить боевое задание, но он простоял до 25 декабря и был обратно направлен в Лодейное Поле, так как летать там не мог из-за отсутствия заправочных средств.

В Бессовце постоянно находился полк СБ, продолжительное время летал не с полной нагрузкой по причине необеспеченности заправочными средствами. На аэродроме Лодейное Поле сосредоточились в дальнейшем 39-й и 45-й полки на СБ и 3-й тбап. Эти части работали не с полной нагрузкой, а 45-й полк стоял несколько дней, совершенно не летая по той же причине. Полк прилетел, а база приходила через 15 – 20 дней»<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> Там же. Л. 45,49, 51, 52, 53.

<sup>46</sup> РГВА, Ф. 34980. Оп. 14. Д. 112. Л. 5 – 7.

---

Из сведений М. Р. Белоусова становится ясно, почему придаваемые ВВС ЛВО авиаполки так долго перелетали к месту боевых действий. Главная причина – это недостаточное количество заправочных средств на промежуточных аэродромах перелета. Что уж говорить о такой прожорливой машине, как ТБ-3, если этих средств не хватало для средних бомбардировщиков и истребителей. Конечно же, нельзя забывать и о погодных условиях. А они на северо-западной территории страны в первой половине декабря, то есть в период перелета авиаполка на фронт, оказались настолько нелетными, что приковали к земле практически всю авиацию.

Здесь уместно повторить сведения В. Котельникова, которые я приводил в разделе о формировании авиаполка: «Заправка только одного бензобака (с применением пневматики) занимала три с половиной часа, а баков стояло четыре – самолет потреблял до 360 л топлива в час. В систему охлаждения каждого мотора надо было влить 10 – 12 ведер воды (зимой – горячей). Моторы по инструкции полагалось заводить сжатым воздухом от аэродромного баллона. А если его под рукой не имелось, обходились резиновой петлей на длинной палке, которую дергали человек пять. Иногда к такому приспособлению припрягали лошадь»<sup>47</sup>.

Далее следует ответить на такой вопрос: сколько самолетов авиаполка перелетело с базового аэродрома на фронт и когда экипажи приступили к боевым действиям? На эти вопросы отвечает следующая запись в историческом формуляре: «Днем 25 декабря полк в составе 33 самолетов ТБ-3 впервые нанес массированный удар по скоплению живой силы и техники противника, при этом почти весь летный состав полка получил первое боевое крещение»<sup>48</sup>.

В соответствии со структурной организацией тяжелых авиаполков (четыре эскадрильи с тремя отрядами в каждой, и тремя самолетами в отряде), в 3-м тбап было 36 бомбардировщиков. Следовательно, полк прибыл на фронт практически в полном составе. Судя по этим сведениям исторического формуляра можно сделать вывод, что экипажи 3-го тбап уже через несколько дней после прибытия на советско-финляндский фронт вступили в бой. При этом их привлекли к выполнению той задачи, которая для бомбардировочного авиаполка являлась основной – экипажи нанесли по противнику бомбардировочный удар. Вполне понятно, что отбомбились они по переднему краю финской обороны. К сожалению, конкретный объект бомбардирования в историческом формуляре не отражен.

Очень важный вопрос: полк действовал на советско-финляндском фронте как самостоятельная единица или его дробили по частям для боевой работы в интересах ВВС той или иной армии? Сведения исторического формуляра о нанесении первого бомбардировочного удара по противнику практически всеми экипажами авиаполка, говорят о том, что в этом случае он действовал как самостоятельная единица. Возможно, это был единственный случай использования 3-го тбап в полном его составе.

В историческом формуляре есть сведения, отражающие, в чьих интересах пришлось действовать экипажам 3-го тбап. Это 8-я и 15-я армии (петрозаводское направление), 9-я армия (ухтинское направление), 14-я армия (мурманское направление). На основе этих данных все же нельзя определить, входил ли авиаполк в эти армии своими частями на постоянной основе или периодически подключался к выполнению тех или иных задач полным составом.

А вот что говорится в документе «Боевые действия военно-воздушных сил Красной Армии в войне с Финляндией», на который я уже ссылался: «В составе ВВС 8-й и 9-й армий в конце декабря было всего лишь по одной эскадрильи ТБ-3 (3-й тбап)»<sup>49</sup>. Следовательно, дробление авиаполка для обеспечения боевых задач той или иной армии имело место. Судя по всему, ВВС армий усиливались тяжелыми самолетам 3-го тбап по самому элементарному принципу

<sup>47</sup> Дальняя авиация. Первые 90 лет. С. 78.

<sup>48</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

<sup>49</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 186.

---

– поэскадрильно или поотрядно. Эскадрилья тяжелого авиаполка – это самостоятельная тактическая единица во главе с командиром, комиссаром и инженером.

В ответах на поставленные мной вопросы существенную помощь оказал О. Н. Киселев. Оираясь на архивные документы, он приводит следующие сведения:

«Исторические формуляры частенько грешат неточностями и откровенным очковничеством... Полк перебазировался в Лодейное Поле 18 декабря, а уже 20 декабря одна эскадрилья была отослана в состав ВВС 14-й армии для решения «боевых и транспортных задач». При перелете 20 декабря над Баренцевым морем в районе острова Килдин два ТБ-3 были разбиты (экипажи комэска капитана И. П. Калиниченко и помощника командира полка майора А. Г. Мельникова). Остальные четыре ТБ-3 в дальнейшем действовали в составе ВВС 14-й армии».

И далее: «Как я Вам уже писал выше, полк действительно был разделен практически сразу. Точнее из его состава были выделены две группы для действий в интересах 9-й и 14-й армий, но основная часть полка, включая управление, осталась в ВВС 8-й армии, а с 18 февраля передана во вновь сформированные ВВС 15-й армии».

Какие задачи пришлось выполнять личному составу 3-го тбап на советско-финляндском фронте? Вполне естественно, что главной из них была задача бомбардирования финских войск и техники. Об этом однозначно говорит запись в историческом формуляре, которая мной уже воспроизведена. Этот вывод подтверждается и сведениями, которые отразил О. Н. Киселев.

«На самом деле, первый боевой вылет полка был 24 декабря. (Журнал боевых действий ВВС 8-й армии. РГВА. Ф. 34980. Оп. 4. Д. 680). Две группы по 6 ТБ-3 с высоты 1900 – 2000 м сбросили финские войска в районе деревни Пойосвара и в самой деревне (в 11.33 и в 12.25), сбросив на цели в общей сложности 150 ФАБ-100, 166 АО-10 и АО-8 и две «зажигалки» ЗАБ-1э. Еще один ТБ-3 в 14.22 сбросил о. Мантсинсари (Л. 44 об).

25 декабря полк произвел всего семь боевых вылетов, в ходе которых в 14.07 нанес удар по тем же целям, что и накануне. При этом один ТБ-3 при возвращении потерял ориентировку и вынужденно сел, сломав два винта, а капитан Прыгунов из 3-й эскадрильи, сев в Бессовце, на пробеге протаранил гражданский ПС-9 2-го спецотряда ГВФ (Л. 46 об).

Далее случилось то, о чем писал Белоусов – выяснилось, что с Бессовца полк работать фактически не может. Первая боевая потеря имела место 29 декабря. Данных немного, но, видимо, полк попытались привлечь к ночным полетам. В результате при возвращении с задания потерял ориентировку и разбился при вынужденной посадке ТБ-3 1-й эскадрильи. Экипаж лейтенанта Засупкина погиб в полном составе (РГВА. Ф. 34980. Оп. 4. Д. 646. Л. 112).

1 января полк был включен в состав 13-й авиабригады ВВС 8-й армии. К 4 января полк вернулся в Лодейное Поле. На эту дату в составе полка числилось 38 ТБ-3, однако в Лодейном Поле находились только 25 из них (в том числе один неисправный). Еще шесть улетели в Мурманск (два разбились), а остальные находились в командировках на других аэродромах (Сиверская, Старая Русса и др.) (РГВА. Оп. 11. Д. 443. Л. 1).

Первый массированный вылет состоялся 5 января, когда 14 ТБ-3 в 11.51 сбросили финские войска, сосредотачивающиеся для атаки в дефиле озер Пюхя-Ярви и Кота-Ярви (финны готовились перейти в контрнаступление против дивизий 56-го ск 8-й армии, которое потом закончилось окружением 18-й и 168-й дивизий). На противника было сброшено 222 ФАБ-100, 108 ФАБ-50, 117 АО-15, 59 АО-8 и 8 АО-10 + 68 тыс. листовок. В 15.58 еще шесть ТБ-3 с той же целью обработали то же дефиле и расположенную поблизости высоту 108,8 (РГВА. Ф. 34980. Оп. 4. Д. 680. Л. 67об). В тот же день один ТБ-3 полка был серьезно поврежден врезавшимся в него взлетающим СБ.

На следующий день полк выполнил всего два вылета звеньями по три машины для бомбардировки финских войск. 7 января полк получил приказ перебросить свою 2-ю эска-

---

дрилью (5 ТБ-3) в состав ВВС 9-й армии, но из-за плохой погоды вылет задержался, и самолеты перелетели в Чикшу только 9 января».

Приведенные сведения показывают, что буквально с первых боевых вылетов 3-й тбап стал привлекаться к выполнению своей основной обязанности – нанесению бомбардировочных ударов. Правда, они наносились по войскам. В связи с тем, что авиаполк как боевая единица был раздроблен, массированных бомбардировочных ударов не производилось. На бомбардировку различных объектов экипажи ходили небольшими группами.

Как пример, приведу несколько фактов бомбардирования экипажами авиаполка финского пункта Валаам. Они также предоставлены О. Н. Киселевым. Описав работу по объекту самолетов СБ, он продолжил: «Далее в ход пошла «тяжелая артиллерия». Вечером 21 января остров атаковали три ТБ-3 из состава 3-го тбап. В 19.57 один из них непосредственно на монастырь сбросил 18 ФАБ-100, 6 ФАБ-50, 11 АО-8 и 59 ЗАБ-1э. Все бомбы легли левее цели. В 20.09 второй корабль сбросил на ту же цель 17 ФАБ-100, 3 ФАБ-50, 25 ЗАБ-1э и 3000 листовок. Бомбы попали в цель, возник пожар. Третий в 20.43 с трех заходов сбросил на монастырь 4 РРАБ-3 (всего 31 АО-8, 52 АО-15 и 100 АО-25).

После полуночи остров бомбили еще три ТБ-3. В 1.02 один бомбардировщик сбросил на монастырь с четырех заходов 24 ФАБ-100 и 2 ФАБ-50, имелись точные попадания в цель. В 1.18 еще один ТБ-3 с трех заходов сбросил монастырь и расположенный рядом населенный пункт, сбросив 17 ФАБ-100, 3 ЗАБ-50 и 26 ЗАБ-1э. Цели были поражены, имелись прямые попадания. При отходе от цели возникший на острове большой пожар наблюдался на удалении до 60 км.

В 1.35 последний ТБ-3 отбомбился по населенному пункту в 3 км юго-западнее монастыря, сбросив 1 РРАБ с АО-15 и 4 ЗАБ-50, а затем с трех заходов сбросил бомбы и на монастырь (три РРАБа с АО-8). Цель перекрыта. В ночь с 3 на 4 февраля монастырь и постройки на западном берегу острова бомбили два ТБ-3 3-го тбап, сбросившие 6 ФАБ-250, 20 ФАБ-100 и 5 ЗАБ-50. Еще один ТБ-3 цель не нашел».

Через несколько дней после получения электронным письмом этих сведений О. Н. Киселев сообщил еще несколько фактов из бомбардировочной деятельности 3-го тбап.

«Нашел, наконец, свою тетрадь с записями по 13-й авиабригаде (РГВА. Ф. 34980. Оп. 11. Д. 473). В связи с чем еще немного статистики по деятельности 3-го тбап в составе ВВС 8-й и 15-й армий. Боевая деятельность полка: бомбардировка железнодорожных станций и эшелонов – 12 самолетовылетов, сброшено 21600 кг бомб. Бомбардировка живой силы и огневых точек – 55 вылетов, сброшено 96149 кг бомб. Бомбардировка военных объектов – 72 вылета, сброшено 129600 кг бомб. Вылеты в составе ВВС 15-й армии (с 18 февраля по 13 марта): 18 февраля – 4, 20 – 1, 21 – 8, 26 – 6, 27 – 3, 29 – 9, 1 марта – 8, 2 9, 3 10, 5 – 11, 6 – 3,7 – 2 и 11 марта три вылета. Всего боевых вылетов – 77, налет дневной 161 час 34 минуты, ночной – 55 часов (РГВА. Ф. 34980. Оп. 8. Д. 177. Л. 110).

Ну и пара слов о работе ТБ-3 полка в составе ВВС 14-й армии (ТБ-3 были приданы 5-му смешанному авиаполку). За время войны боевой налет составил 105 часов, 25 боевых вылетов, небоевой – 8 часов 49 минут, 10 вылетов. Потери составили 1 ТБ-3, разбитый под списание в результате аварии. (РГВА. Ф. 34980. Оп. 7. Д. 126. Лл. 7,12) Некоторые примеры боевой работы в ВВС 14-й армии: 5 февраля пара ТБ-3 в 21.25 отбомбилась по Ивало, а также сбросила бомбы по автоколоннам на шоссе Ивало – Наутси. 6 февраля вечером, в 20.10 в воздух поднялись три ТБ-3, имевшие задачу атаковать противника в Ивало и Наутси, и на шоссе между этими населенными пунктами.

В ходе вылета экипажи тяжелых бомбардировщиков обнаружили движение автотранспорта по шоссе и, используя осветительные бомбы САБ-5, отбомбились по замеченной цели, сбросив на шоссе 10 ФАБ-100 и 26 ФАБ-50. Остальные бомбы были израсходованы непосредственно по населенным пунктам: Наутси досталось 3 ФАБ-100 и 4 ФАБ-50; Ивало – 3 ФАБ-100 и 10 ФАБ-50. В ночь с 13 на 14 февраля 4 ТБ-3 с высоты 1000 – 1200 м сбросили 86 ФАБ-100 и 15 ФАБ-50 на Наутси, Ивало и Виртаниеми, а также автомашины на шоссе Ивало – Наутси».

---

К сожалению, фактов, отражающих бомбардировочную деятельность 3-го тбап, в моем распоряжении мало. Но я пополню этот вид боевой деятельности авиаполка конкретными примерами позже, при анализе содержания наградных листов на личный состав.

Какие еще боевые задачи пришлось выполнять личному составу авиаполка в ходе советско-финской войны? Кроме нанесения бомбардировочных ударов по различным объектам противника они участвовали в снабжении наземных частей боеприпасами, продуктами питания и различными видами военного имущества. Об этом говорит следующая запись в историческом формуляре: «Всего за период участия в советско-финской войне экипажи совершили 396 боевых вылетов, из них 78 на транспортировку грузов»<sup>50</sup>.

И вновь со сведениями исторического формуляра, оперируя архивными сведениями, спорит О. Н. Киселев. «Даже та часть полка, которая действовала в составе 8-й и 15-й армий (т.е. в 13-й авиабригаде), выполнила 81 вылет на сброс продовольствия из 262 вылетов, самолеты полка в 9-й и 14-й армиях в основном использовались как транспортные. Потому сведения из исторического формуляра вряд ли соответствуют действительности».

Авиация привлекается к транспортировке грузов в интересах наземных частей по различным причинам. Чаще всего это происходит тогда, когда назревает необходимость материально-технического усиления войск при подготовке к наступлению. Участие экипажей 3-го тбап в период советско-финской войны в транспортной работе было вызвано решением тех задач, которые изначально в этой войне перед советской авиацией не ставились. Речь идет о вылетах для сброса необходимых грузов окруженным финскими войсками несколькими советским стрелковым дивизиям.

Командир авиаполка М. Р. Белоусов в своем обзоре писал: «Наши части, в дальнейшем оставаясь на занимаемых рубежах, не только не смогли прочно удержать их, но и допустили окружение. Так было с частями 18-й сд в районах Южное Леметти, Северное Леметти, Ловоярви, Уана, 168-й сд в районе Шпилахти, 54-й сд в районе Кителя. Допустив окружение, части требовали помощи в доставке продуктов питания и боеприпасов. Авиация в это время вместо бомбардирования возила продукты частям»<sup>51</sup>.

С. А. Лукьянов вспоминал: «Из Лодейного Поля, в связи с тем, что наши войска севернее Ладожского озера попали в окружение, пришлось помогать им боеприпасами, горючим, продовольствием. Мне пришлось совершить шесть боевых вылетов в этой войне».

В обзоре «Боевые действия военно-воздушных сил Красной Армии в войне с Финляндией» отмечено: «Бомбардировочная авиация 15-й, 8-й и 9-й армий в течение почти полутора месяцев использовалась для сброса грузов частям 168-й, 18-й и 54-й стрелковых дивизий, блокированным белофиннами (ВВС 8-й армии взаимодействовали с блокированными гарнизонами лишь до середины февраля).

Необходимость в ночных сбросах грузов вызывалась тем, что при сбросе днем с малых высот (100 – 200 метров) самолеты несли потери от сильного огня ЗА и ЗП противника (в особенности старая матчасть). Пункты, в которые нужно было сбрасывать груз, обозначались кострами, выкладываемыми в порядке, установленном штабами армий. Сигналы эти сообщались блокированным частям по радио. Сброс производился одиночно. В 15-й и 9-й армиях на сброс продуктов блокированным гарнизонам было использовано около 50 % ночных полетов бомбардировщиков»<sup>52</sup>.

Работу экипажей окруженным частям Красной Армии на советско-финляндском фронте дополняет своими сведениями О. Н. Киселев. «По ВВС 8-й армии. К снабжению окруженных ТБ-3 3-го тбап начали привлекать с 12 января. За январь бомбардировщики пока выполнили 31 вылет. Вылеты выполнялись силами всего шести ТБ-3, так как больше просто не было.

---

<sup>50</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

<sup>51</sup> РГВА. Ф. 34980, Оп. 14, Д. 112. Л. 14.

<sup>52</sup> Там же. Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 205.

---

Ударившие 15 января сильнейшие морозы фактически вывели из строя полк. По состоянию на 25 января в составе полка (точнее, той части, которая была в 8-й армии) числилось всего 15 ТБ-3, из них 10 были неисправны (РГВА. Ф. 34980. Оп. 11. Д. 443. Л. 40).

По боеспособности полка сильно ударили не только морозы, но и регулярные летные происшествия. В январе в результате действий противника были потеряны два ТБ-3, еще девять потерпели аварии по различным причинам. (Там же. Л. 50). В течение января полк выполнил в общей сложности 82 вылета, в том числе 31 на снабжение, 48 для ударов по войскам противника и 3 для ударов по промышленности. Все вылеты на снабжение выполнялись днем, из вылетов на бомбардировку почти половина – тоже. На ночные полеты он перешел в третьей декаде января, в том числе несколько раз бомбил Валаамский монастырь.

Полеты на сброс продовольствия оказались весьма опасным делом. 12 и 19 января были серьезно повреждены два ТБ-3, вынуждено севшие на лед Ладоги и так там навсегда и оставшиеся. В ходе вылета на сброс продуктов окруженному гарнизону Северное Леметти 31 декабря из трех участвовавших ТБ-3 два, включая корабль командира полка, были подбиты огнем с земли (Белоусов, тем не менее, смог сбросить груз гарнизону) и вернулись обратно на трех моторах, оба корабля требовали серьезного ремонта. Третий вернулся из-за плохой погоды (РГВА. Ф. 34980. Оп. 4. Д. 679. Л. 81 об).

1 февраля из пяти вылетевших для сброса продовольствия ТБ-3 три из-за плохой погоды повернули обратно, два попытались прорваться под слоем облачности на высоте 50 метров. В результате огнем с земли был сбит экипаж комэска-3 капитана Н. М. Монакова, весь экипаж погиб. Из вылетающих позже в тот же день еще двух ТБ-3 один был подбит огнем с земли (благополучно сел на аэродроме), второй смог сбросить продовольствие. (РГВА. Ф. 34980. Оп. 4. Д. 679. Л. 85 об – 86 об). С начала февраля полк начал практиковать ночные вылеты на доставку грузов окруженным из-за больших потерь при действиях днем.

В принципе же январскую деятельность полка вряд ли можно назвать активной. К 29 января в среднем на один экипаж было от 3 до 5 боевых вылетов, очень мало экипажей выполнило по 6 – 7 вылетов, максимальное число – восемь. (Ф. 34980. Оп. 11. Д. 443. ЛЛ. 105 – 110)».

Окруженные части и соединения Красной Армии испытывали неимоверные трудности. Не хватало главного – продовольствия и боеприпасов – без чего вести эффективную борьбу с блокирующими финскими войсками было просто невозможно.

Об этих трудностях можно судить, познакомившись с положением 168-й и 18-й стрелковых дивизий (обе из 8-й армии), описанном в книге «Тыл Красной Армии в советско-финляндской войне». «Наступавшая вдоль побережья Ладожского озера 168-я стрелковая дивизия овладела рядом населенных пунктов и 14 декабря вышла в район, где ее продвижение было остановлено. В первых числах января 1940 г. финны развернули наступление против этой дивизии и уже 11 января вышли на побережье Ладожского озера, тем самым окружив советскую дивизию в районе Кителя.

Уполномоченный особого отдела 168-й дивизии младший лейтенант К. И. Огарков оставил следующие воспоминания о той чрезвычайно тяжелой ситуации, в которую попала его дивизия: «Сложилась тяжелая обстановка. Участок дороги, перерезанный финнами, составлял примерно 8 – 10 км, и чтобы проникнуть в расположение окруженных войск, нужно было преодолеть этот участок под большой охраной. Первоначально это удавалось, но постепенно финны наращивали мощь и, в конце концов, полностью изолировали передовые части от тыла».

В 168-й стрелковой дивизии подходили к концу боеприпасы, продовольствие и медикаменты. Прорваться в «котел» по дороге Питкяранта-Китель было невозможно. Единственный путь пролегал по льду Ладожского озера мимо занятой финнами группы небольших островов. Дорога эта проходила от 0,5 до 1,5 км от берега и получила название «Дорога смерти». Первыми на лед за разведкой по Ладоге двинулись тяжело нагруженные конные обозы. Они доставили окруженцам боеприпасы, продовольствие и медикаменты. Обратным рейсом вывезли раненых, обмороженных



---

и больных. Но очень скоро проводка обозов сделалась очень сложной, сопряженной с большими потерями. Красноармеец А. Ф. Тюкаров из 168-й стрелковой дивизии вспоминает:

«Когда поехали в другой раз, то дорога оказалась перегороженной. В лед были вморожены столбы и натянута колючая проволока в два ряда, и сделано это так, как рыбу ловят сетью – обоз в нее попадал. Чтоб вперед ехать под пулеметный огонь, чтоб назад – под пулеметы. Поехало 106 подвод, а прорвалось только 5».

Драматичную картину сложившейся обстановки рисует старшина 402-го стрелкового полка 168-й стрелковой дивизии А. В. Крутов:

«Для людей продовольствие кончилось, им – голодный паек. Фуража для лошадей не стало, они объедали друг у друга хвосты, всю кору у хвойных деревьев съели до предельной высоты, насколько достает лошадь. Командование решило оставшихся забивать и сдавать на кухню. Когда и этот резерв кончился, питались кто чем. Смотришь, красноармеец еле сам идет, винтовку по снегу тянет и тащит найденную голову, ноги или копыта какой-нибудь павшей лошади. В общем, кто что найдет – все в ход идет. Люди окончательно ослабели, валялись с ног, все стало безразлично. Бродили в поисках пищи, рылись в снегу в надежде найти пищевые остатки, уши или копыта от лошади. Жуткая картина: боец Красной Армии бредет оборванный, закоптелый, грязный, ткни его и упадет. А в землянках тепло. Тело разогрелось, распарилось, зачесалось, зудит, ползают вши. Выйдешь из землянки, снимешь штаны до колен и давай вшей в снег встряхивать, навалится их, как льняного семени на снег набросано. Личный состав в отчаянии: «Да когда же все это кончится! Неужели у нас не будет выхода из создавшегося положения?! Где высшее военное командование, где правительство?! Знают ли они о нашем положении, что хотят предпринимать?!»

Блокированные группы частей 18-й стрелковой дивизии оказались в более безвыходном положении. Помогая окруженным, авиаполк совершил всего три вылета. Когда знакомишься с материалами о судьбе личного состава этого соединения, понимаешь, как это мало, что это капля в море. В Интернете опубликована статья А. Алексеева «Долина смерти. История гибели 18-й стрелковой дивизии во время советско-финской (зимней) войны». Автор раскрывает цель своей работы: «Мы хотим адресовать наш материал всем, кто интересуется историей отечества, кому дороги понятия честь, доблесть, героизм русского воина. И расскажем о малоизвестном факте гибели 18-й стрелковой дивизии в печально известной «Долине смерти» близ карельского городка Питкяранта. Этим людям выпала страшная судьба». Да, судьба страшная. Приведу некоторые факты из этой статьи.

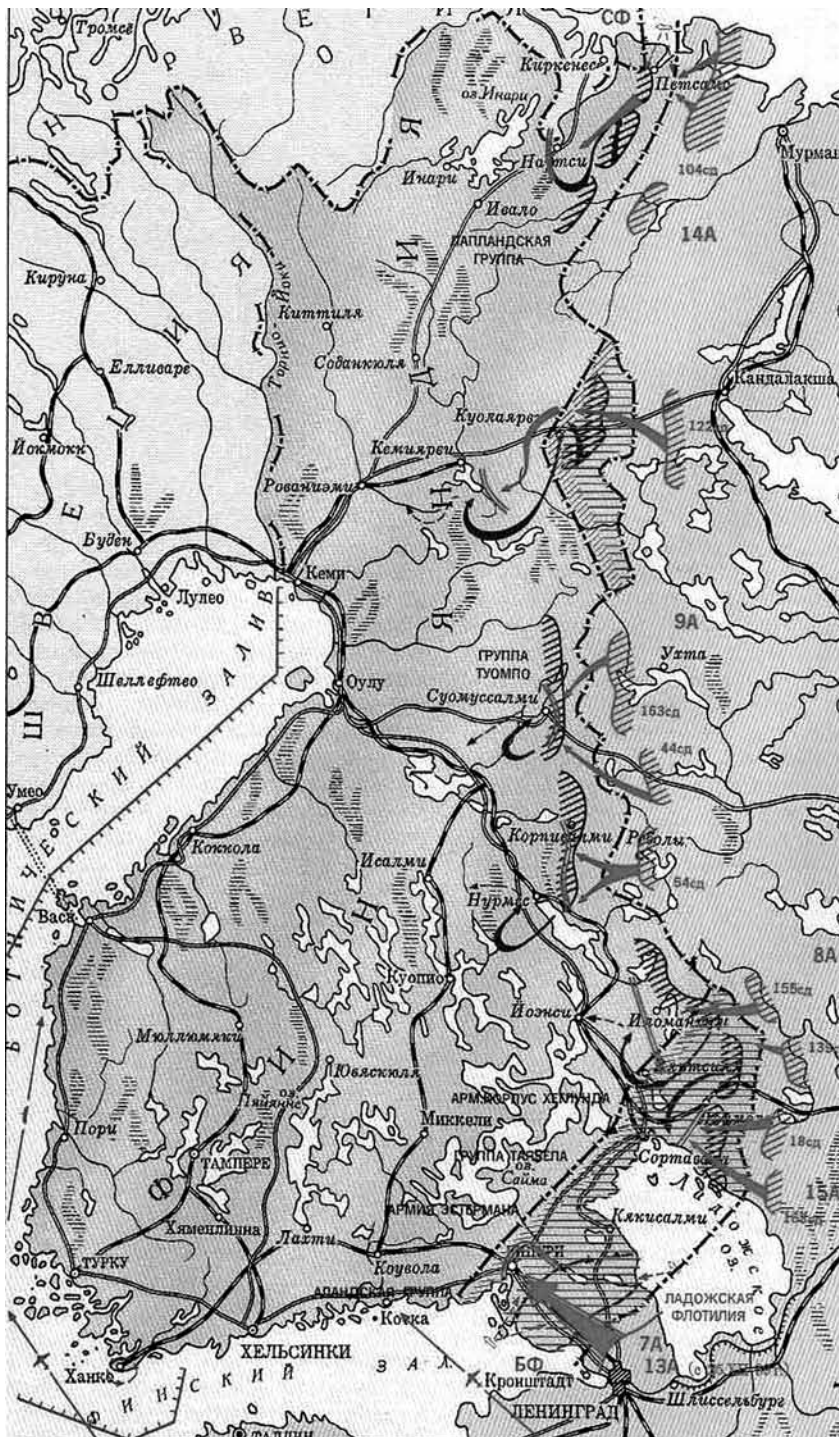
28 декабря финны внезапно захватили гарнизон в Лаваярви и перерезали дорогу на Петро-заводск. В начале января они начали окружать Южное и Северное Леметти. Командир дивизии комбриг Г. Ф. Кондрашов отдал приказ об организации круговой обороны. В штаб 8-й армии ушла первая тревожная шифрограмма: «Положение критическое. Командные пункты полков непрерывно атакуются. В ротах осталось 30 – 40 человек. Тылы не прибыли. Требуется срочная эффективная помощь, иначе будет поздно».

В середине января в Южном Леметти начался голод. Шифрограмма в штаб 8-й армии от 28 января: «Держались на лошадях. Теперь их нет – поели. Самолеты сбрасывают мало и нерегулярно. Продуктов нет, истощены. Бросили соль, но она рассыпалась. Народ истощен. Надо бросать сухари, концентраты, соль. Примите меры». «Самолеты прилетали и сбрасывали грузы, но большая часть их либо попадала к финнам, либо разбивалась при падении. Продовольствия все равно не хватало, и некоторые бойцы уже начали варить похлебку из кожаных ремней».

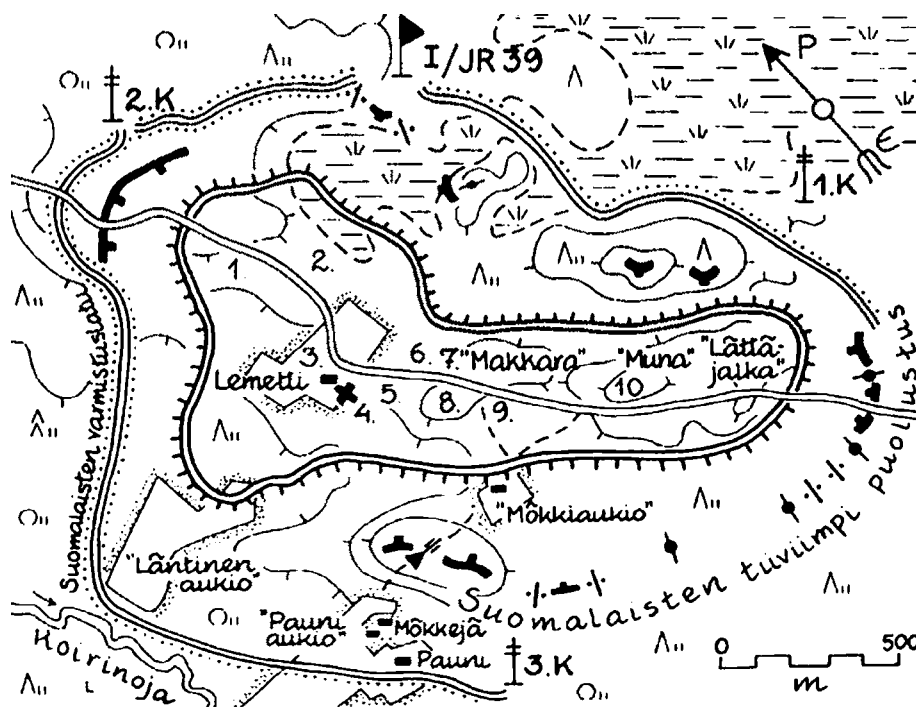
Несмотря на голод и сорокаградусные морозы, гарнизон сопротивлялся и все еще надеялся на помощь. В начале февраля финны начали опутывать гарнизон колючей проволокой. Прибывали ее прямо к деревьям в несколько рядов на разной высоте. Шифрограмма от 19 февраля: «Штаб армии. Ковалеву. Почему морите голодом? Дайте продуктов. Помогайте, выручайте, иначе погибнем все. Кондрашов». «Положение тяжелое. Несем потери, здоровых 360, больных

750. Ослабели окончательно. Срочно помогите. Держаться нет сил». Шифрограмма от 27 февраля: «Вы нас все время уговариваете, как маленьких детей. Обидно погибать, когда рядом стоит такая большая армия. Требуем немедленного разрешения на выход. Если это разрешение не будет дано, мы примем его сами или примут его красноармейцы. Кондрашов».

Вечером 28 февраля разрешение на выход из окружения было получено. Его итог печальный: из 15000 человек из окружения вышли 1237 человек, половина из них раненые и обмороженные. Такова трагедия 18-й стрелковой дивизии.



*Положение советских и финских группировок на советско-финском фронте*



**Карта-схема окруженного гарнизона в Южном Леметти**

Младший командир 18-й сд Л. П. Горобченко вспоминал:

«Когда кончились продукты и живые кони начали подбирать побитых лошадей, а когда кончилась и эта еда, то принялись искать кто что – кожу, копыта, кишки, кровь, а кровь-то неизвестно чья, конская или людская. Сваришь кровь, а она с еловыми иголками, пихаешь в рот, а она лезет обратно»<sup>53</sup>.

Да, картина жуткая!

Как я уже писал, в 2006 году в «Военно-историческом журнале» была опубликована статья О. Н. Киселева «Действия авиации по снабжению окруженных частей РККА в 1939 – 1940 гг.» В ней приводятся следующие сведения: «В условиях Финляндии для поставки грузов окруженным дивизиям и частям непросто выглядело использование тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков ТБ-3. Самолет мог поднять в воздух три-четыре тонны грузов. Однако он имел огромный размер крыла (41,8 м), был тихоходным (скорость не достигала 300 км) и был вынужден летать на высоте от 50 до 400 м, подвергаясь ожесточенному обстрелу не только зенитными пушками и пулеметами, но и из личного оружия финских воинов. В результате всего этого происходило большое количество вынужденных посадок, поломок и аварий...

19 января полк шестью самолетами совершил 11 вылетов для сброса продуктов частям 168-й сд. Было перевезено 10423 кг различных грузов... Два ТБ-3, поврежденные зенитным огнем, совершили вынужденные посадки: один в районе Олонца, а другой на лед Ладоги в районе Питкяранта. Несколько раз экипажам изрешеченных ТБ-3 приходилось садиться в расположении 168-й сд... 12 и 19 января два ТБ-3 провалились под лед. Всего в январе 3-й тбап совершил для сброса продуктов окруженным частям (примерно 30 % от количества вылетов полка), при этом понес весьма существенные потери: от зенитного огня – два ТБ-3, в результате аварий – 9. К 25 января на Лодейном Поле имелось 5 исправных и 10 неисправных ТБ-3...

Тем не менее, туполевские «тяжеловозы» оказали окруженным частям весьма существенную помощь. Всего же за время боев в их интересах самолеты полка, из-за крайне тяжелых

<sup>53</sup> Булгаков Д. В., Турков А. Г. Тыл Красной Армии в советско-финляндской войне. М., 2008. С. 32, 33, 36.

---

метеоусловий не всегда действовавшие с полной отдачей, вылетали 81 раз, перевезя 74579 кг продуктов и 78 ящиков патронов».

Некоторые сведения здесь расходятся с теми, которые зафиксированы в историческом формуляре и мной уже приводились. Если авиаполк за весь период участия в советско-финляндской войне совершил 396 вылетов, а из них 78 на транспортировку, то простой арифметический подсчет выводит цифру 20 %, но никак не 30 %.

Некоторые сведения о потерях есть в воспоминаниях С. А. Лукьянова: «Полк потерял экипаж командира третьей эскадрильи капитана Монасова. Оставшийся один член экипажа радист, увидев вместо наших бойцов финнов, застрелился. Был сбит и экипаж лейтенанта Волкова, но все, хотя и с ранениями, остались живы. А вот самолет, кажется, Булин-Соколова утонул в Ладожском озере».

В основном грузы (продукты, витамины, туалетные принадлежности, махорку, папиросы, спички) укладывали в обычную тару – стандартные мешки или ящики. Иногда использовалась тара от бомб ФАБ-50 или ФАБ-100. В нее обычно загружали гранаты. Оберточным материалом служили брезент, рогожка или бязь. Использовались также пакля и сено. Одежду (шинели, валенки, ватники) и постельные принадлежности связывали в тюки. На ТБ-3 грузы укладывались во все пригодные для размещения места – в плоскости у бомболоюков, в фюзеляж, над площадью. Сброс производился в люки и двери без парашютов. Для членов экипажа эта работа была сложной, почти ювелирной. Дело в том, что районы окружения были слишком малы в диаметре, иногда они доходили до 200-300 метров. Были случаи, когда грузы попадали к противнику.

В упомянутой книге «Тыл Красной Армии в советско-финляндской войне» приводятся следующие сведения: «Командование 8-й армии, опасаясь разгрома окруженных дивизий, использовало для доставки снабжения фактически все типы имевшихся под рукой самолетов от ТБ-3 до истребителей».

Если снабжение 168-й сд, удерживающей довольно значительную территорию, особых затруднений не составляло (там самолеты могли не только сбрасывать грузы с парашютами и без них, но при необходимости и приземляться), то десантирование продуктов и боеприпасов 18-й сд и 34-й лтбр, изолированных в нескольких небольших «мешках», вылилось в серьезную проблему. Тяжелые бомбардировщики (ТБ-3) и скоростные бомбардировщики (СБ) просто не могли точно сбрасывать свой груз на полосу длиной 25 м и шириной 5 – 10 м, как, например, это требовалось окруженным в Южном Леметти. При таком положении большинство грузов попало на нейтральную полосу или напрямик к финнам».

В РГВА хранится документ под названием «Использование ВВС для транспортировки всех видов снабжения при боевых действиях в окружении». Подписал его начальник оперативного отдела 26-й авиадивизии майор Обойщиков. В документе отражены дополнительные сведения по работе советской авиации в деле оказания помощи окруженным частям. Приведу некоторые выдержки из этого обзора.

«На южном Реболевском направлении энская дивизия и вспомогательные части, в конце января разрезанная по частям, вела упорные и ожесточенные бои в окружении против 8-го, 25-го, 27-го и 65-го пехотных полков финнов в районе, ограниченном с севера хутором Расти, с северо-востока озером Кялька-Ярви, с востока Хилько два, с запада озерами, лежащими западнее и юго-западнее дороги, идущей от Кухмо на Письярви до хутора Сиввако, с юга озеро Сауна-Ярви и озеро Каллио-Ламп».

ВВС 9-й армии в количестве трех полков СБ, до двух полков истребителей и одного отряда ТБ-3 базировались на озерных аэродромах в районах: Ухти, деревни Чикши и Реболы в удалении от противника в 10-20 минутах полета. Связь с окруженными отсутствовала. В начале февраля на самолете СБ была сброшена радиостанция на грузовом парашюте в район командного пункта дивизии».

---

Радиограммы, полученные от командования дивизии штабом 9-й армии, просили оказать немедленную помощь питанием... Ни железные, ни грунтовые дороги использовать было невозможно. Температура доходила до 40 градусов. Оставалась надежда только на авиацию. Основная тяжесть работы легла на самолеты СБ. Хороших транспортных самолетов не было. Наша конструкторская мысль, видимо, не допускала, что частям Красной Армии придется вести бои в окружении.

Выполняя поставленную задачу, самолеты СБ практически прекратили боевую работу. Три полка СБ базировались на ледовых аэродромах... Начался подвоз на аэродромы всех видов довольствия и боеприпасов. Район окружения был плотно насыщен зенитной скоростной артиллерией. Была фактически круговая зенитная оборона, особенно плотная от государственной границы. Она вела преимущественно заградительный огонь.

Кроме доставки разных видов довольствия и боеприпасов способом обыкновенного сбрасывания бомб, были примеры сбрасывания и на грузовых парашютах таких предметов военного обеспечения, как радиостанции, телефонные аппараты, автоматы, пулеметы, запасные части к ним. Сброс на грузовых парашютах вначале производился с самолетов ТБ-3, затем частично и с СБ. Транспортировка началась с 3 февраля и продолжалась до 12 марта, то есть до дня перемирия. Всего было доставлено 98 тонн продуктов и 39,7 тонны боеприпасов...

Было отрадно читать радиограммы, полученные от командования окруженной дивизии со словами благодарности летному составу за их боевую работу»<sup>54</sup>.

Определенное место в транспортной работе авиации занимало снабжение войск. В условиях зимы и бездорожья при решении этих задач авиация зачастую оставалась единственным средством. Наземные части нуждались в винтовках, автоматах, патронах и снарядах, радиостанциях, аккумуляторах, телефонах и прочих предметах боевого применения. Все это сбрасывались в парашютных мешках ПДММ. Бензин сбрасывали в баках ПДББ или просто в бочках.

Интересный пример по поводу привлечения ТБ-3 к различным нуждам транспортировки приведен в обзоре «Боевое применение ВВС»: «Командир 24-й авиабазы полковник Мырцымов проявил большую гибкость и оперативность по использованию средств и кадров пищевого блока. Эта база обслуживала до трех полков, расположенных на аэродромном узле Ухта – Чикша, несмотря на то, что средства и кадры пищеблока были рассчитаны на нормальное обслуживание лишь одного полка. Один из полков (41-й сбп) получил распоряжение срочно перейти из Ухты в Кайралу. По грунту – это 682 километра, по воздуху – 230. Командир все громоздкое хозяйство отправил по грунту за четыре дня до вылета полка, а легкий инвентарь, поваров и официанток отправил на ТБ-3 в день перелета полка. Получилось так, что одни и те же люди пищеблока накормили личный состав полка в Ухте завтраком и обедом, а в Кайрале ужином»<sup>55</sup>.

В связи с тем, что на аэродроме Чикша базировалась одна из эскадрилий 3-го тбап, работавшая в интересах ВВС 9-й армии, есть все основания сказать, что в переброске личного состава 24-й авиабазы в Кайралу участвовал один из его экипажей. Фразой – «Можете в этом даже не сомневаться» – О. Н. Ковалев перевел мое предположение в имевший место факт.

Работал личный состав 3-го тбап, как и все части и соединения Красной Армии, в крайне тяжелых условиях северной зимы, при отсутствии элементарных технических и бытовых условий. Особенно обострились эти проблемы в связи с принятым решением использовать в качестве аэродромов лед застывших озер. К середине декабря его толщина достигала 14 – 16 сантиметров. Расчеты же для тяжелых кораблей показывали, что с лыжами их можно посадить на озера при толщине льда в 42 – 45 сантиметров, а на колесах – в 48 – 50 сантиметров. Поэтому ледовые аэродромы для ТБ-3 стали использовать только в конце декабря.

---

<sup>54</sup> РГВА. Ф.34980. Оп. 14. Д. 67. Лл. 1 – 25.

<sup>55</sup> Там же. Л. 450.

---

Эскадрилья авиаполка, приданная ВВС 9-й армии, базировалась на сухопутном аэродроме Чикша, но иногда экипажам приходилось работать и с ледового аэродрома. В связи с этим, личному составу пришлось устраивать подъездные пути, места стоянок самолетов, площадки для бензо-и бомбохранилищ, приспособлять имеющиеся здания для жилья и оборудования командного пункта. Пришлось строить и землянки.

В условиях суровой зимы самым трудным делом в работе технического состава авиаполка стал запуск моторов. Эта трудность создавалась крайне ограниченным количеством подогревательных ламп «АПЛ-1». На подготовку моторов к запуску уходило по несколько часов. Мотористы изматывались на этой работе до предела. Отсутствие подогревательных ламп в конце тридцатых годов в ВВС Красной Армии было хроническим. Об этом говорит содержание документа, подписанного начальником Главного управления ВВС Красной Армии П. В. Рычаговым 2 августа 1940 года. Вот его содержание.

«НКО тов. Тимошенко С. К.

Докладываю, что опыт эксплуатации самолетов в зимних условиях при низких температурах в действовавших частях Красной Армии Ленинградского фронта показал, что запуск современных авиамоторов без предварительного подогрева мотора и масла в баке самолета невозможен. Из всех средств подогрева, имеющихся в частях ВВС Красной Армии, наиболее простой и удобной в эксплуатации оказалась подогревательная лампа «АПЛ-1».

На неоднократные обращения ВВС КА к народному комиссару авиационной промышленности Шахурину с просьбой о выпуске серийных самолетов с индивидуальным оборудованием для подогрева, а также о принятии дополнительного заказа для действующего самолетного парка ВВС на подогревательную лампу «АПЛ-1» с комплектом приспособления в количестве 15 тысяч штук зам. наркомавиапрома тов. Баландин сообщил, что во втором полугодии НКАП может принять к изготовлению только 4 000 штук. Рычагов»<sup>56</sup>.

В советско-финляндской войне П. В. Рычагов командовал ВВС 9-й армии, в которую входила эскадрилья 3-го тбап. Проблему с обогревательными лампами он знал не понаслышке.

Тяжело было не только на земле, но и в воздухе. Основная масса боевых вылетов происходила на высотах не более 2500 метров. Редко кто поднимался выше. Да в этом и не было особой необходимости – сплошная и относительно низкая облачность, а также слабая противоздушная оборона финнов ограничивали высоту полетов. Например, в полосе 9-й армии до января 1940 года действий финляндских ВВС вообще не наблюдалось. Впоследствии, в связи с пополнением авиации противника более современными типами самолетов, преимущественно из-за рубежа, ТБ-3 стали переводиться на ночную работу.

Была еще одна причина, в связи с которой командование стало переводить экипажи самолетов ТБ-3 для боевых действий ночью – их уязвимость при использовании в дневное время суток. Потери людей и самолетов, выход материальной части из строя в результате обстрела зенитной артиллерией днем были высокими. Однако экипажей, способных летать ночью и тем более в сложных условиях, было недостаточно. Поэтому использование ТБ-3 в дневных условиях продолжалось.

В разделе «Ночные действия (декабрь – январь)» обзора «Боевые действия ВВС» отмечено: «В этот период они значительного развития не получили, полеты производились эпизодически, преимущественно одиночными самолетами с незначительным напряжением. Более интенсивная ночная боевая работа в этот период проводилась в ВВС 9-й армии, где ночные налеты за декабрь – январь на ТБ-3 составили 20 часов. Основными причинами этого являлись исключительно неблагоприятные метеоусловия и недостаточное внимание к данному виду боевой деятельности со стороны командования ВВС, проявившего в данном

---

<sup>56</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 76. Д. 756. Л. 3-4.

---

вопросе нерешительность и излишнюю осторожность. К ночным боевым действиям в этот период привлекались исключительно экипажи, летающие на ТБ-3, Р-5 и Р-зет (ВВС 7-й и 8-й армий)»<sup>57</sup>.

Как мы выяснили раньше, в этот период в составе ВВС 9-й армий находилась 2-я эскадрилья 3-го тбап. В обзоре отмечено, что именно в ней «весь летный состав был подготовлен к боевой работе ночью. Однако часть его имела большой перерыв в ночных полетах»<sup>58</sup>.

О. Н. Ковалев по этому поводу отмечает: «Однако именно в конце января – первой половине февраля 3-й тбап вернулся к сравнительно активной боевой работе именно в качестве бомбардировочного полка и именно днем. Объектом ударов стали остров Мантсинсари и высота 108,8. До 15 февраля было выполнено 43 (сброшено 48,8 тонны бомб) и 22 вылета (сброшено 16,5 тонны) соответственно. Интенсивность боевой работы достигала 7-9 вылетов в отдельные дни. Ночью выполнялись лишь одиночные вылеты.

Более активно ТБ-3 для ночной работы начали привлекать после перевода полка в ВВС 15-й армии. Одновременно выросло число вылетов на снабжение, так как с 22 февраля финны окончательно перекрыли ледовую дорогу, по которой к 168-й дивизии могли провозиться транспорты с припасами».

Говоря о таком виде боевой работы, как полеты с целью разведки для своих полковых потребностей, командир 3-го тбап полковник М. Р. Белоусов в своей работе «Некоторые вопросы действий ВВС в войне с Финляндией» отметил: «Мало практиковалось полетов с целью разведки на себя». Этот вывод подтверждают и авторы обзора «Боевые действия военно-воздушных сил Красной Армии в войне с Финляндией»: «Разведка на себя в бомбардировочной авиации почти не проводилась, главным образом, вследствие недооценки разведывательной работы, что в свою очередь привело к упадку фотослужбы в частях бомбардировочной авиации»<sup>59</sup>.

Командир 3-го тбап затронул и проблему постановки задач авиационным частям со стороны командующих ВВС армий, их увязки с действиями наземных войск. Он писал: «Чем можно объяснить, что имея большое количество авиации на фронте с нашей стороны и совершенно незначительным количеством авиации у противника наши наземные части примерно с 15 января на фронтах 8-й, 9-й и 15-й армий оставались на месте до конца военных действий? Объясняется исключительно только особенностью театра военных действий – зима, высокие морозы, отсутствие дорог, трудности сосредоточения войск, боеприпасов и других видов обеспечения. Если только этим объяснять обстановку, то это не соответствовало бы действительности. Мы имеем также значительные недостатки в постановке задач и использовании авиации.

Армейской авиации в первый период военных действий нужно было поставить задачу не допустить подброски свежих сил противника на фронт, перекрыть подброску боеприпасов и других видов снабжения.

Армейская авиация много бомбила по переднему краю противника, но, как известно, на фронте этих армий сплошной линии фронта не было и авиации очень трудно было установить основную группировку противника. Наши наземные части не помогали авиации в отыскании противника, поэтому, прилетая на линию фронта, очень многие бомбили по площадям и противнику мало наносили поражений.

Там, где задачи авиации увязывались с действиями наземных войск, где было полное взаимодействие во времени и пространстве, там имелся полный успех. Такой была операция наступления на остров Максимансари 6 марта 1940 года на фронте 15-й армии. Штаб ВВС армии 5 марта спустил приказ с планом наступления и взаимодействия всех родов войск и авиации, частям, участвовавшим в операции. В плане была изложена общая обстановка и ука-

---

<sup>57</sup> Там же. Л. 185.

<sup>58</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 186.

<sup>59</sup> Там же. Л.235.

---

зано: в 8 часов 20 минут – 9 часов 00 минут – артиллерийская подготовка, в 9 часов 00 минут – 9 часов 20 минут тяжелые корабли бомбят 500-килограммовыми бомбами. Одновременно с ними СБ и истребители подавляют зенитную артиллерию и пулеметы противника. С 9.00 до 10.00 бомбит скоростная авиация. С 10.00 атака пехоты с одновременной поддержкой штурмовой авиации. Если противник дрогнет, то штурмовыми действиями расстреливать отступающего противника. Остров был занят с незначительными потерями. День атаки учитывал состояние метеоусловий.

На этот же остров наступали дней десять раньше без полного учета метеоусловий и взаимодействия авиации с наземными войсками, и Киевская десантная бригада понесла большие потери, и остров не был занят».

В выводах по этому разделу кто-то написал красным карандашом: «Короче говоря, нужно делать все так, чему мы все время учили»<sup>60</sup>. Многозначительная резолюция.

О. Н. Киселев сообщил мне: «Любопытно, что спущенный план был сорван именно плохой погодой, авиация смогла подключиться к операции по захвату Максимансари только после полудня. В частности 3-й тбап имел задачу нанести удар в 9.30 четырьмя кораблями по соседним островам Поймион-Саари и Петяя-Саари, но в результате два раза одиночными ТБ-3 бомбил Максиман-Саари – в 13 и 16 часов. При этом Белоусов не упоминает о действиях собственного полка в период подготовки операции. В период с 1 по 5 марта ТБ-3 полка выполнили 26 боевых вылетов на бомбардировку Максимансари и прилегающих островов».

Отмечая недостатки в деле руководства боевой работой авиачастей со стороны командования ВВС армий, М. Р. Белоусов далее писал: «Штаб ВВС армии иногда менял задачи уже перед самым вылетом. 10 марта 1940 года все части 15-й армии получили задачу бомбить противника на фронте 168-й стрелковой дивизии и севернее Питкяранта. 3-й тбап получил задачу в ночь с 10 на 11 марта бомбардировать противника на островах Валаам, Мантсинсари, Максимансари. Днем 10 стояла хорошая погода, но все части не летали, так как готовились на боевое задание 11 марта, а 3-й тбап на ночь с 10 на 11».

Совершенно неожиданно 10 марта в 18 часов 3-й тбап получил задачу немедленно всем кораблям вылететь в Горелово за бомбами для частей ВВС 15-й армии. Готовились на бомбардирование, а бомб, оказалось, нет. Операция могла сорваться. Если бы днем 10 марта дали полку задачу, он бы с успехом мог сделать два вылета и подбросил бы необходимое количество бомб».

Этот факт нашел отражение и в обзоре «Боевые действия ВВС», однако его суть несколько иная: «Вопросы планирования материально-технического обеспечения боевой работы ВВС стояли не на должной высоте. Например, 10 марта 1940 года частям была поставлена задача подготовиться к вылету в ночь на 11 марта, а потом оказалось, что нет бомб в 3-м тбап, имевшем задачу произвести ночное бомбардирование. Полк вынужден был отправляться за бомбами»<sup>61</sup>.

Думаю, что сведения М. Р. Белоусова более достоверны. Если бы в тяжелом бомбардировочном полку не было бомб, об их доставке командир позаботился бы заблаговременно и не ждал бы боевого приказа на бомбардирование, будучи фактически безоружным.

Вот такие недостатки в руководстве боевой работой авиаполков со стороны командования ВВС армий отметил командир 3-го тбап полковник М. Р. Белоусов в своем обзоре «Некоторые вопросы действий ВВС в войне с Финляндией».

Выразил он свое мнение и по некоторым другим вопросам. «Создание так называемых авиационных районов себя не оправдало ни при освобождении Западной Белоруссии и Западной

---

<sup>60</sup> РГВА, ф. 34980. Оп. 14, д. 112. ЛЛ. 14 – 17.

<sup>61</sup> Там же. Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 316.



---

Украины, ни на финском фронте. Опыт боевых действий ВВС подтверждает: полк должен иметь свой тыл, то есть свою базу, которая вместе с полком переходит туда, куда перелетает полк.

Во время освобождения Западной Белоруссии и Западной Украины и на финском фронте почти все полки забрали с собой базы с основных аэродромов на те аэродромы, куда они перелетели. И те полки, которые работали со своими базами, работали лучше, нежели те, которым пришлось работать с другими базами. Поэтому целесообразнее узаконить это и командир базы должен быть помощником командира полка по материальному обеспечению. На сегодня он уже фактически таким является.

Опыт боевой работы на финском фронте показал, что нормы летной работы можно значительно увеличить. Практика показала, можно 2 – 3 раза летать на СБ и 1 – 2 раза на ТБ-3. Можно 3 – 4 дня летать подряд, если в этом есть необходимость, и количество налета часов в месяц можно доводить до 50 – 60 и больше.

Если хорошо поставить питание, правильно организовать отдых, летная работа значительно увеличится. Летный состав больше изматывается, если на аэродром идет пешком, а с аэродрома тоже или долго ждет машин.

Увеличением технических средств увеличим интенсивность и максимальность летной работы»<sup>62</sup>.

И о потерях, понесенных 3-м тбап в советско-финляндской войне. Нельзя сказать, что командование ВВС армий не уделяло внимание обеспечению безопасности бомбардировщиков при дневных полетах. Так в обзоре «Боевые действия ВВС» отмечалось: «В 8-й армии группы бомбардировщиков при действиях по железнодорожным объектам прикрывались 6 – 10 истребителями. В 9-й армии сопровождение ТБ-3 и Р-5 при дневных полетах осуществлялось звеном И-15. Это было допустимо лишь при полном господстве в воздухе»<sup>63</sup>.

Несмотря на это потери среди авиаполков ТБ-3 были, в том числе и в 3-м тбап. По сведениям, зафиксированным в историческом формуляре, они составили: безвозвратно – 11 человек, тяжело и легко ранено – 27 человек<sup>64</sup>. Цифра 11 говорит о том, что авиаполк потерял полный экипаж. Этому выводу найдено и такое подтверждение. В обзоре «Боевые действия ВВС» зафиксировано: «9 марта 1940 года из состава 3-го тбап 9-й армии был послан один ТБ-3 днем на бомбардирование Кемиярви без сопровождения истребителей. В результате он был сбит истребителем противника»<sup>65</sup>.

Значит, не всегда в ВВС 9-й армии обеспечивали дневной вылет тяжелых самолетов истребителями для сопровождения. И вполне понятно, в связи с этим, негодование авторов цитируемого обзора, выраженное следующими словами: «Следует с особой силой подчеркнуть, что лишь пренебрежением опыта современной войны можно объяснить неоднократно повторяемые некоторыми авиачастями одни и те же ошибки, которые привели к столь высоким потерям»<sup>66</sup>.

Как сражался личный состав 3-го тбап в советско-финляндской войне? Судя по количеству награжденных, неплохо. В историческом формуляре отмечено: «За образцовое выполнение боевых заданий командования в борьбе с финской белогвардейщиной 82 человека награждены орденами и медалями Союза ССР, из них: орденом Ленина – 3 человека, орденом Красного Знамени – 24, орденом Красной Звезды – 15, медалью «За боевые заслуги» – 3 и медалью «За отвагу» 32 человека»<sup>67</sup>.

---

<sup>62</sup> Там же. РГВА, Ф. 34980, Оп. 14. Д. 112. Л. 23.

<sup>63</sup> Там же. Л. 234.

<sup>64</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

<sup>65</sup> Там же. Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 213.

<sup>66</sup> Там же.

<sup>67</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

---

Уже в процессе работы над книгой я заказал в РГВА копии наградных листов на 75 человек личного состава авиаполка, представленных к различного рода орденам и медалям за боевую работу на советско-финском фронте. Работники архива смогли выявить только половину этих документов. Привожу список моего запроса. Звездочками обозначены те фамилии, наградные листы на которых не выявлены.

Фамилии, имена, отчества, награды на личный состав  
3-го тбап по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 20 мая 1940 года

1. Антошечкин Матвей Федорович	«За отвагу»
2. Абрамов Константин Васильевич	Красная Звезда
3. Артемьев Алексей Степанович	Красное Знамя
4. Байрашев Шалепль Хабибулович*	Красное Знамя
5. Боженок Иван Иванович	Красное Знамя
6. Богомоллов Михаил Тимофеевич	«За отвагу»
7. Боровиков Иван Иванович*	«За отвагу»
8. Белоусов Митрофан Романович*	Красная Звезда
9. Бегма Иван Зиновьевич	Красное Знамя
10. Барейша Евгений Лазаревич	Красная Звезда
11. Белоусов Александр Михайлович	«За б/заслуги»
12. Батурин Прохор Кузьмич	«За отвагу»
13. Винокуров Михаил Федорович	«За отвагу»
14. Волабуев Филипп Матвеевич*	Красная Звезда
15. Гуров Александр Николаевич	Красное Знамя
16. Гончаров Иван Селиверстович	«За отвагу»
17. Гаевский Демьян Филимонович	Красное Знамя
18. Глаголев Михаил Васильевич*	«За отвагу»
19. Горбачев Самуил Григорьевич*	«За отвагу»
20. Гудилов Никита Александрович*	«За отвагу»
21. Грачев Павел Ефимович*	«За отвагу»
22. Глухов Николай Матвеевич*	«За отвагу»
23. Дмитриев Владимир Сергеевич*	Красная Звезда
24. Делекин Николай Максимович*	Красное Знамя
25. Домущей Николай Кузьмич	Красная Звезда
26. Егоров Василий Николаевич	Ленина
27. Засыпкин Георгий Степанович	Красное Знамя
28. Зубелев Александр Григорьевич*	«За б/заслуги»
29. Иваненко Николай Михайлович*	«За отвагу»
30. Ильин Петр Петрович*	Красная Звезда
31. Китаев Василий Григорьевич	Красное Знамя
32. Калинин Александр Александрович	Красное Знамя
33. Королев Борис Васильевич	Красное Знамя
34. Кормаколь Александр Дмитриевич*	«За отвагу»
35. Корзун Леонид Эдуардович	«За б/заслуги»
36. Красилов Иван Петрович	Красное Знамя
37. Кожанов Владимир Васильевич	Красная Звезда
38. Кауров Александр Степанович	«За отвагу»

---

39. Ларионов Константин Васильевич	Красная Звезда
40. Левин Питирим Михайлович	Красное Знамя
41. Лалетин Тимофей Андреевич*	Красная Звезда
42. Мурашов Евгений Григорьевич*	Красная Звезда
43. Мельников Александр Георгиевич*	Красная Звезда
44. Мурзин Петр Тимофеевич	«За отвагу»
45. Максимов Николай Федорович*	«За б/заслуги»
46. Морозовский Григорий Антонович*	«За б/заслуги»
47. Мосолов Александр Ильич	Ленина
48. Михалев Сергей Михайлович	«За б/заслуги»
49. Монасов Николай Михайлович*	«За отвагу»
50. Молочков Иван Николаевич*	«За отвагу»
51. Модестов Николай Иванович	Красное Знамя
52. Мерщинов Александр Михайлович*	«За б/заслуги»
53. Новожилов Ион Федорович	Красная Звезда
54. Нехлюдов Виктор Иванович*	«За отвагу»
55. Навериани Илья Ливанович*	Красная Звезда
56. Озеров Михаил Алексеевич*	«За отвагу»
57. Октябрьский Дмитрий Трофимович*	«За отвагу»
58. Пинаков Сергей Григорьевич	«За б/заслуги»
59. Прыгунов Георгий Васильевич	Красное Знамя
60. Пожидаев Тихон Иванович	Красное Знамя
61. Причина Степан Васильевич*	«За отвагу»
62. Стребулаев Николай Иванович	Красная Звезда
63. Сажчук Василий Федорович	Красное Знамя
64. Сахаров Григорий Иванович	Красное Знамя
65. Силин Семен Григорьевич*	«За отвагу»
66. Саноненко Макар Самойлович*	«За отвагу»
67. Степанищев Илья Герасимович*	«За отвагу»
68. Таныгин Иван Иванович*	«За б/ заслуги»
69. Токарев Василий Константинович	«За б/заслуги»
70. Фрейденберг Василий Борисович*	«За отвагу»
71. Филимонов Владимир Иванович*	«За отвагу»
72. Худяков Александр Андреевич	«За б/заслуги»
73. Цесоренко Антон Федорович*	Красная Звезда
74. Чередев Алексей Иванович*	«За отвагу»
75. Черенков Павел Спиридонович	«За отвагу»

А теперь обратимся к фактам, зафиксированным в наградных листах и отразившим боевую работу личного состава в период советско-финской войны. Подаю я их по сведениям тех воздушных армий, в интересах которых работал авиаполк и его группы. При этом следует оговориться, что в тексты внесены незначительные стилистические правки.

Как уже было отмечено, основная масса экипажей авиаполка действовала в интересах 15-й армии. Все наградные листы, подписанные командиром и военкомом 3-го тбап М. Р. Белоусовым и Ф. И. Хуторянским, уходили выше по следующим инстанциям. Вначале они попадали на подпись руководства 13-й авиабригады (командир полковник Токарев, комиссар полковой комиссар В. А. Королев). Затем с ними знакомились командующий и комиссар ВВС 15-й армии (Герой Советского Союза комбриг А. И. Гусев и полковой комиссар В. Я. Клоков).

---

Завершали процедуру окончательным выводом командующий армией командарм 2-го ранга В. Н. Курдюмов и член Военного совета корпусной комиссар Н. Н. Вашугин.

Из наградных листов на руководящий состав 3-го тбап в РГВА найден только наградной лист на флаг-штурмана капитана И. З. Бегму. Он представлялся к награждению орденом Красного Знамени. Привожу текст документа. «Прибыв в полк в январе месяце, тов. Бегма сразу с первого дня по-большевистски взялся за подготовку штурманов... Без его контроля и проверки на задание не вылетал ни один штурман. За время боевых действий имеет 8 боевых вылетов, из них 4 ночью. Летая на боевое задание по выброске продуктов, отлично водил корабль на низких высотах. 31 января 1940 года был ранен осколком разорвавшегося снаряда в лицо. Несмотря на то, что лицо заливала кровь, все же довел корабль до цели и задание выполнил. При этом на корабле был подбит прямым попаданием мотор. Хорошо летал ночью на бомбардировку острова Валаам, ст. Маткаселькя, аэродром на оз. Янис-Ярви. Бомбардировал остров Максимансари перед его атакой нашими частями, сбросив при этом две ФАБ-500 и две ФАБ-250 точно по цели, нанеся большое поражение противнику. После бомбардирования бомбами ФАБ-500, остров был легко занят нашими войсками».

В этом полете командиром корабля был инспектор по технике пилотирования авиаполка капитан В. Н. Егоров. Он представлялся к более высокой награде – ордену Ленина. Командование отмечало: «За весь период боевых действий проявил исключительную самоотверженность в выполнении боевых заданий. За этот период имеет 15 боевых вылетов, из которых 10 полетов ночных. Почти все полеты над территорией противника производились под сильным зенитно-пулеметным и артиллерийским огнем. 31 января 1940 года, выполняя боевое задание по выброске продуктов в Южное Леметти частям Красной Армии, находившимся в окружении, был подвергнут сильному артиллерийскому и пулеметному огню над целью на высоте 200 метров. Корабль Егорова имел два прямых артиллерийских попадания и более пятидесяти пулевых пробоин. Сам товарищ Егоров получил легкое ранение в лицо, штурман тов. Бегма тоже получил легкое ранение в лицо. Был выведен из строя один мотор, пробит лонжерон. Егоров проявил настойчивость и мужество, задание выполнил, на трех моторах возвратился на свой аэродром».

К ордену Красной Звезды представлялся ответственный секретарь партийного бюро авиаполка А. А. Худяков. В наградном листе отмечалось: «Тов. Худяков умело руководил парторганизацией, направлял ее на выполнение боевых задач. Когда в январе месяце в полку создавалось неблагоприятное положение с подготовкой материальной части, парторганизация полка во главе с товарищем Худяковым помогла вывести полк из прорыва в подготовке материальной части. Тов. Худяков имеет два боевых вылета, причем последний вылет на бомбардировку острова Максимансари выполнен отлично».

Начальник физподготовки и спорта авиаполка лейтенант Е. Л. Барейша представлялся к награждению орденом Красной Звезды. «Имеет 16 боевых вылетов днем и ночью на выброску продуктов частям 168-й сд. 18 февраля корабль, на котором летел тов. Барейша, получил четыре прямых попадания ЗА, был поврежден мотор, пробит масляный бак, ранены два воздушных стрелка. Барейша оказал первую помощь раненым и вместе с этим выполнил боевое задание. Не один раз корабли, на которых летал Барейша, приходили на свой аэродром с поврежденными моторами, имея до пятидесяти и более пробоин от вражеских снарядов. Благодаря личному руководству и рационализаторским мероприятиям Барейша достиг максимальной загрузки кораблей продуктами и быстрого сбрасывания груза над целью. В один день делал по три боевых вылета, после которых, отказываясь от отдыха, лично принимал участие в своевременной подготовке экипажей на боевые задания».

Этот же эпизод отражен в наградном листе на штурмана лейтенанта П. М. Левина. Значит он и борттехник Е. Л. Барейша из одного экипажа.

---

Наградной лист на командира эскадрильи 3-го тбап капитана Н. И. Стребулаева: «За период боевых действий на северо-западном фронте сумел организовать личный состав своей эскадрильи на выполнение боевых заданий. Его эскадрилья имеет 85 боевых вылетов, из них 42 в ночных условиях. Сам тов. Стребулаев имеет пять боевых вылетов на бомбометание и выброску продуктов частям Красной Армии, находящимся в окружении, из которых 3 вылета ночных. 17 января 1949 года при морозе 53 градуса Стребулаев в один день сделал два боевых вылета. Летает в любых условиях днем и ночью. В полете проявляет исключительное хладнокровие и самоотверженность. Все задания выполняет точно и с хорошим качеством. За самоотверженность и высокую сознательность при выполнении боевых заданий достоин правительственной награды – ордена Красной Звезды».

За боевую работу на советско-финском фронте к наградам были представлены три помощника командира эскадрильи – капитаны А. И. Мосолов, Г. В. Прыгунов и старший лейтенант Н. И. Модестов.

«Весь период боевых действий по защите северо-западных границ СССР и города Ленинграда тов. Модестов работал командиром 4-й эскадрильи. Имеет 14 боевых вылетов, из них 7 ночных. Летал на бомбардировку островов Максимансари, Валаам, ст. Сортавала и другие объекты, летал на сбрасывание продуктов и выполнял другие задания, причем посылался на самые ответственные полеты. Под сильным обстрелом ЗА противника проявлял исключительное хладнокровие и выдержку. Его корабль возвращался три раза после выполнения задания с подбитыми моторами и другими повреждениями, однако тов. Модестов всегда спокойно и уверенно приводил его на свой аэродром, спасая жизнь экипажу и материальную часть. Достоин правительственной награды – ордена Красного Знамени».

К такой же награде представлялся и Г. В. Прыгунов. Из содержания наградного листа мы узнаем, что Георгий Васильевич весь период пребывания на фронте исполнял обязанности командира эскадрильи и сам лично совершил 17 боевых вылетов, из них 9 ночью.

Командование авиаполка представило А. И. Мосолова к ордену Ленина. В наградном листе отмечалось: «Имеет 15 боевых вылетов из них 9 ночью... 15 февраля 1940 года, выполняя боевое задание ночью по выброске продуктов окруженным частям Красной Армии в Южное Лиметти, подвергся сильному обстрелу с земли. Корабль получил четыре прямых попадания артиллерийских снарядов и до 60 пулевых пробоин, вследствие чего был поврежден мотор, пробит масляный бак и ранены два стрелка, один тяжело. Тов. Мосолов и в этом полете проявил самоотверженность и мужество, выполнил задачу при отказе одного мотора, на трех моторах ночью возвратился на свой аэродром и произвел посадку».

Из наградного листа на командира отряда Т. И. Пожидаева (представлялся к награждению орденом Красного Знамени) можно узнать о потере его экипажем самолета ТБ-3. «12 января 1940 года при выполнении боевого задания на выброску продуктов частям Красной Армии, находящимся в окружении, был сбит над территорией противника. Проявив самоотверженность и отвагу, Пожидаев сумел вывести свой экипаж из окружения в расположение своих войск, имея при этом одного раненого». Этот же случай описан в наградном листе, на основании которого штурман В. В. Кожанов был награжден орденом Красной Звезды. Значит, он являлся штурманом экипажа Г. И. Пожидаева.

О том, с каким энтузиазмом личный состав авиаполка выполнял боевые задания, можно узнать из содержания наградного листа, на основании которого командир корабля лейтенант Г. С. Засыпкин был награжден орденом Красного Знамени. «29 февраля 1940 при боевом вылете на уничтожение бетонированных укреплений артиллерии на острове Мантсинсари подвергался сильному зенитному огню. Несмотря на интенсивность огня и повреждение корабля задание было выполнено. Мобилизовав экипаж и правильно расставив силы, корабль вошел в строй через два часа. В 20.00 по приказу он снова делает два ночных вылета на сбрасывание продук-

---

тов частям 168-й сд. Не считаясь с усталостью, работал 18 часов подряд, из них семь часов находился в воздухе. Задания выполняет отлично. Продукты были сброшены на цель. При выполнении этого задания корабль получил повреждения от огня противника, но благодаря усиленной и самоотверженной работе Засыпкина самолет через три часа снова был готов к боевым вылетам. Своим энтузиазмом в боевой работе, своей беззаветной преданностью родине заражает летный состав своего отряда на точное выполнение заданий. Совершил 13 боевых вылетов, из них 10 ночью».

Из содержания наградных листов, по крайней мере тех, которыми я располагаю, можно сделать вывод, что больше всех боевых вылетов на советско-финском фронте совершил начальник парашютно-десантной службы эскадрильи капитан А. С. Артемьев. «Работая в эскадрилье начальником ПДС, одновременно исполняет обязанности штурмана корабля. Несмотря на загруженность в работе отлично овладел кораблевождением в плохих метеоусловиях днем и ночью. Все боевые вылеты выполнил на хорошо и отлично. Имеет 21 боевой вылет, из них 15 ночью.

12 февраля 1940 года экипаж должен был сбросить продукты для 168-й сд. ночью при наличии плохих метеоусловий. После прохождения линии фронта корабль подвергся сильному огню противника. Самолет получил десятки пробоин, и был разбит компас штурмана. Но благодаря отличной ориентировке в ночных условиях корабль был приведен на цель и вернулся обратно на свой аэродром. Задание благодаря героической работе Артемьева было выполнено.

20 февраля, прилетев с боевого задания, он остался у самолета, помогая техсоставу готовить матчасть. В 12 часов было получено задание любой ценой сбросить продукты для десяти тысяч голодающих бойцов 168-й сд. Несмотря на усталость, он быстро подготовился к полету. При полете к цели корабль был обстрелян противником, но задание было выполнено, что дало возможность спасти от голода бойцов 168-й стрелковой дивизии».

В моем распоряжении копии трех наградных листов на бортовых техников. Выбираю из них конкретные эпизоды. Воентехник первого ранга Г. И. Сахаров: «В одном из полетов артиллерийскими снарядами был поврежден мотор и пробиты два бензобака. Сахаров не растерялся, сбросил перчатки и заткнул ими пробитые отверстия, приостановив течь бензина и предотвратив пожар корабля в воздухе. В ночном полете от огня ЗА и ЗП был выведен из строя мотор, пробит масляный бак и ранены два товарища из экипажа. Своевременно предпринятыми мерами со стороны Сахарова корабль продолжал полет и, выполнив задание, благополучно вернулся на свой аэродром».

Воентехник первого ранга И. С. Гончаров: «20 февраля 1940 года корабль произвел боевой вылет и попал под обстрел ЗП белофиннов, вследствие чего был выведен из строя мотор. Благодаря настойчивости и своевременно принятым бортехником мерам уже через два часа корабль вновь был готов выполнять боевое задание. 29 февраля сделал три боевых вылета на выброску продуктов заблокированным частям 168-й сд., из них два ночью. 2 марта после двух ночных вылетов на моторе прогорел клапан, требовалось заменить головку блока и приготовить материальную часть к ночи. Эта работа тов. Гончаровым была выполнена».

Военный техник первого ранга А. М. Белоусов: «Порученное дело выполняет с охотой и любовью. Горит желанием как можно лучше и быстрее приготовить материальную часть к боевым вылетам. В работе и дисциплине служит примером и образцом в деле обеспечения боевых вылетов. Много помогает другим экипажам, заражая их энтузиазмом и настойчивостью в работе. Обеспечил 19 боевых вылетов.

23 января 1940 года под его руководством был демонтирован и снят мотор М-34 с самолета ТБ-3 за четыре часа. 24 января при его участии и руководстве смонтирован мотор и поставлен на самолет за семь часов».

---

Копий наградных листов на стрелков-радистов и стрелков в моем распоряжении шесть. На старшин Б. В. Королева, С. Г. Пинакова, П. С. Черенкова, П. Т. Мурзина, А. С. Каурова и М. Ф. Антошечкина. Приведу из них несколько фактов самоотверженной работы этой категории личного состава.

Мурзин Петр Тимофеевич: «При всех полетах корабль имел регулярную связь. Особенно хорошо работал при полетах 17 января при морозе 53 градуса, несмотря на то, что корабль сильно обстреливался противником. Его четкая работа при полетах разведчиком погоды давала исключительные результаты».

Черенков Павел Спиридонович: «28 января при полете корабля № 1 на боевое задание необходимо было вернуть его на свой аэродром. Связь была обеспечена, и экипаж точно выполнил указание. Сам имеет 11 боевых вылетов, которые выполнил с оценкой отлично».

Пинаков Сергей Григорьевич: «Охраняя экипаж от воздушного противника, всегда готов отразить врага. При выполнении задания по выброске продуктов и боеприпасов своим частям огнем своих пулеметов заставил молчать противника на земле. Находясь под перекрестным огнем в веере трассирующих пуль, не покидал своего места, не прятался, а отвечал своим огнем на их огонь. Своей смелостью увлекал других, выполняя указания партии, что коммунист должен быть всегда впереди. В воздухе не теряется, когда в одном из полетов были пробиты бензобаки, он помогал бортовому технику их заделывать, чтобы спасти самолет и экипаж от пожара».

Королев Борис Васильевич: «18 февраля в полете на выброску продуктов частям 168-й сд. был ранен в руку и спину осколками разорвавшегося в самолете снаряда, но несмотря на это задание выполнил. На вопрос командира корабля «Хватит ли сил продержаться один час?» ответил, что хватит. Сел за передатчик, намереваясь передать на землю о выполнении задания. Но антенна была отбита. Своей смелостью и самоотверженностью показывает пример всему личному составу».

Теперь познакомимся с боевыми делами 2-й авиаэскадрильи, которая была придана ВВС 9-й армии. Я располагаю копиями наградных листов на девять человек. Вот какие инстанции проходил наградной материал. Инициатива и определение награды исходили от командования эскадрильи – командира капитана В. Г. Китаева и военкома старшего политрука В. Ф. Сажчука. Затем свой автограф и резолюцию – согласен или нет – ставили командир 10-й скоростной бомбардировочной авиабригады (СББ) Герой Советского Союза полковник В. И. Шевченко и военный комиссар полковой комиссар А. Ф. Выволокин. После этого свое мнение выражали командующий и военный комиссар ВВС 9-й армии – Герой Советского Союза комдив П. В. Рычагов и полковой комиссар Г. П. Политыкин. Окончательное решение принимали Начальник Военных воздушных сил Красной Армии Герой Советского Союза комкор Я. В. Смушкевич и военком дивизионный комиссар Ф. А. Агальцов. Следовательно, 2-я эскадрилья авиаполка в оперативном отношении подчинялась командованию 10-й СББ. А вот почему окончательный вывод делал начальник ВВС, а не командующий армией, прояснить не удалось.

Сделаю из наградных листов выборку конкретных фактов, позволяющих в какой-то степени представить боевую работу личного состава 2-й эскадрильи 3-го тбап на советско-финском фронте.

Командира эскадрильи В. Г. Китаева к ордену Ленина представил полковник В. И. Шевченко. «Умело руководит эскадрильей на фронте борьбы с белофинскими бандитами. Лично имеет 11 боевых вылетов, дважды делал по два вылета в день при неблагоприятных метеоусловиях. Последние шесть вылетов делал на сбрасывание продовольствия 54-й стрелковой дивизии, находящейся в окружении белофиннов. В последнем вылете корабль был подбит огнем противника. Китаев сумел сохранить жизнь всему экипажу, посадил корабль в расположении командного пункта 54-й дивизии». Командование ВВС понизило степень награды до ордена Красного Знамени.

---

Эти же сведения отражены в наградном листе на флаг-штурмана эскадрильи капитана П. К. Батурина. Следовательно, они летали в одном экипаже.

Военного комиссара эскадрильи В. Ф. Сажчука к ордену Красного Знамени также представляло руководство 10-й СББ. «Военный комиссар-летчик, летает днем и ночью. Имеет 9 боевых вылетов, из которых шесть вылетов на выброску груза 54-й сд., находящейся в окружении противника. Летал при неблагоприятных метеорологических условиях, на высоте 30 – 40 метров под сильным огнем противника. При последнем вылете корабль был подбит зенитным огнем, но благодаря находчивости Сажчук вывел свой корабль с территории противника и произвел посадку в расположении своих войск и сумел сохранить жизнь всему экипажу».

Медалью «За отвагу» награжден инженер отряда военинженер третьего ранга В. К. Токарев. «С начала военных действий работал в качестве инженера эскадрильи. Под его руководством эскадрилья сделала 49 боевых вылетов на бомбардирование и сбрасывание боеприпасов и продовольствия для частей 54-й сд. Корабли ТБ-3, при наличии самолето-моторесурса 10 часов, не имели ни одного случая срыва боевого задания. Это благодаря хорошему руководству всем техническим составом со стороны товарища Токарева. При больших затруднениях с заправочными средствами Токарев все же сумел выйти из тяжелого положения. Без наличия заводского оборудования, своими собственными силами все корабли переведены на антифриз с подогревателями АПЛ-1 без заправочных средств ВМЗ. Работая ответсекретарем партбюро, проводит большую работу по росту парторганизации, которая выросла на 14 человек за период боевых действий».

Командир корабля старший лейтенант Д. Ф. Гаевский представлялся к ордену Красного Знамени. «Энергичный, грамотный командир. Летает днем и ночью. Участник освобождения Западной Белоруссии. На фронте борьбы с белофиннами имеет 7 боевых вылетов, из которых два на выброску грузов в район 54-й сд. В сложных метеорологических условиях, на высотах до 30 метров, при сильном обстреле противником, при выведенном из строя одном моторе и ранении в руку сумел сохранить экипаж, произвел посадку на своей территории».

А вот как воевал экипаж, в котором штурманом являлся старший лейтенант И. И. Боженок. «Имеет 6 боевых вылетов, все они выполнены отлично. В трудных метеорологических условиях, при полете на высоте 50 метров, под обстрелом противника дважды производил сбрасывание продуктов и боеприпасов в район расположения 54-й сд. Дважды возвращался на трех моторах. Самолет имеет 49 пробоин». Аналогичные сведения приведены в наградном листе на помощника борттехника М. Т. Богомолова.

К награждению медалями «За боевые заслуги» командование эскадрильи представило двух воздушных стрелков – С. М. Михалева и Л. Э. Корзуна. Первый совершил 10, а второй 6 боевых вылетов. Каких-либо конкретных сведений в наградных листах нет.

Работники РГВА нашли четыре наградных листа на личный состав группы самолетов от 3-го тбап, выделенной в распоряжение ВВС 14-й армии. Из их содержания видно, что инициатива награждения исходила от руководства ВВС армии – командующего Героя Советского Союза Т. Т. Хрюкина и военного комиссара полкового комиссара Г. Г. Гурьянова. После этого свое мнение на документе отражали командующий 14-й армией комкор В. А. Фролов и член Военного совета бригадный комиссар А. И. Крюков.

Сведения о работе группы самолетов ТБ-3 отражены в наградном листе ее командира капитана А. А. Калинина. Он был представлен к награждению орденом Красного Знамени. «Тов. Калинин 29 января прибыл в состав ВВС 14-й армии командиром отряда ТБ-3. Отрядом под его руководством проведена большая работа по производству ночных бомбардировок населенных пунктов и скоплений войск противника. Лично сам имеет 16 боевых вылетов. Получив задание на выброску парашютиста в глубокий тыл противника в ночное время, Калинин с этой задачей справился отлично. В дневное время отряд нес службу транспортирования боеприпасов и горючего на полевые аэродромы с основных баз, чем облегчил их работу по снабжению боевых частей».



---

В наградных листах на командира отряда И. П. Красиева, младшего летчика И. Ф. Новожилова и борттехника К. В. Абрамова отражены даты их полетов при выполнении различных заданий. Для наглядности выстрою их во временной последовательности.

21 декабря 1939 г. И. Ф. Новожилов. Днем. Разбомбить скопление войск в районе деревни Сюськуярви и движение войск по дороге, подходящей к деревне. Выполнено отлично.

24 декабря. И. Ф. Новожилов. Днем. Разбомбить скопление войск в районе деревни Сюськуярви и движение их по дороге. Выполнено хорошо.

5 января 1940 г. И. Ф. Новожилов, И. П. Красиев. Днем. Разбомбить скопление войск в районе высоты 108,8. Выполнено хорошо и отлично.

6 января. И. Ф. Новожилов. Днем. Разбомбить скопления войск в районе высоты 108,8. Выполнено хорошо.

15 января. И. П. Красиев. Днем. Выброска продуктов 18-й стрелковой дивизии, находящейся в окружении в районе Кителя. Корабль получил 15 пробоин.

19 января. И. П. Красиев. Днем. Выброска продуктов 18-й стрелковой дивизии, находящейся в окружении в районе Кителя.

20 января. И. Ф. Новожилов. Днем. Разбомбить укрепленный остров Мантсинсари. Выполнено хорошо.

20 января. И. Ф. Новожилов, И. П. Красиев. Ночью. Разбомбить укрепленный район и базу снабжения на острове Валаам. Выполнено хорошо и отлично.

22 января. И. Ф. Новожилов. Ночью. Разбомбить укрепленный район и базу снабжения на острове Валаам. Выполнено хорошо.

23 января. И. Ф. Новожилов. Ночью. Уничтожить белофинский штаб в городе Сортавала. Выполнено хорошо.

23 января. И. П. Красиев. Днем. Выброска продуктов 18-й стрелковой дивизии, находящейся в окружении. При выполнении задания был убит радист. Корабль получил 40 пробоин. Выполнено отлично.

5 февраля. И. Ф. Новожилов. Ночью. Разбомбить укрепленный район в пунктах Наутси, Вертониemi и Ивало, а также движение войск по дорогам этих пунктов. Выполнено хорошо.

6 февраля. И. Ф. Новожилов. Ночью. Разбомбить укрепленный район Наутси, Вертониemi и Ивало, а также движение войск по дорогам этих пунктов. Выполнено хорошо.

7 февраля. К. В. Абрамов, И. П. Красиев. Ночью. Бомбардировка гарнизонов Наутси, Вертониemi и Ивало, а также движение войск по шоссейной дороге к Годси. Выполнено отлично и отлично.

12 февраля. И. Ф. Новожилов. Ночью. Два вылета. Разбомбить пункты скоплений войск Наутси, Вертониemi, Ивало и движение войск по дорогам между этими пунктами. Выполнено хорошо.

13 февраля. К. В. Абрамов, И. П. Красиев. Ночью. Бомбардировка войск по шоссейной дороге Наутси – Вертониemi. Выполнено отлично и отлично.

16 февраля. И. Ф. Новожилов. Ночью. Два вылета. Разбомбить пункты скоплений войск в Наутси, Вертониemi, Ивало и движения войск по дорогам между этими пунктами. Выполнено хорошо.

16 февраля. К. В. Абрамов, И. П. Красиев. Ночью. Бомбардировка войск противника по шоссейной дороге Наутси – Вертониemi – Ивало. Выполнено отлично и отлично.

22 февраля. И. Ф. Новожилов. Ночью. Разбомбить пункты скопления войск в пунктах Наутси, Вертониemi, Ивало и движение войск между этими пунктами. Выполнено хорошо.

9 марта. И. Ф. Новожилов, И. П. Красиев, К. В. Абрамов. Днем. Разбомбить скопления войск в районе деревни Суоникюля. Выполнено хорошо, отлично и хорошо.

---

9 марта. И. П. Красиев, К. В. Абрамов. Ночью. Полет по специальному заданию разведотдела штаба армии в глубь страны с бомбометанием. Выполнено отлично.

Тщательный анализ боевой работы группы ТБ-3 оставляет без ответа весьма существенный вопрос, с какого времени ее экипажи начали боевую работу в интересах ВВС 14-й армии. Судя по приведенным датам, уже 21 декабря состоялся первый вылет. Но этот факт вступает в противоречие с теми сведениями, которые отражены в историческом формуляре, а именно: 25 декабря полк в составе 33 кораблей впервые нанес массированный удар по скоплению живой силы и техники противника. И еще один момент. В наградном листе на командира группы А. А. Калинина указано, что он прибыл в состав ВВС армии 29 января. Не группа, а он лично. Но к этому времени, как явствует из приведенных дат боевых вылетов, группа интенсивно работала.

На основе сведений, отраженных в наградных листах на личный состав за боевую работу в период советско-финской войны, можно сделать несколько обобщающих выводов.

1. Основная масса полковых экипажей работала в интересах командования ВВС 15-й армии. Бомбардировочные и транспортные нужды ВВС 9-й армии обеспечивала 2-я эскадрилья авиapolка под командованием капитана В. Г. Китаева. В распоряжение командования ВВС 14-й армии был выделен отряд самолетов ТБ-3 под руководством капитана А. А. Калинина, который сделал несколько вылетов на сброс грузов для личного состава 18-й стрелковой дивизии 8-й армии. На основе всех этих сведений можно сделать вполне определенный вывод: экипажи 3-го тбап в советско-финской войне осуществляли бомбардировочную и транспортную деятельность в интересах четырех воздушных армий – 8-й, 9-й, 14-й и 15-й.

2. Авиapolк выполнял разнообразные задачи. Превалировали бомбардировочные удары по войскам и технике противника, транспортировка боеприпасов и продовольствия окруженным частям Красной Армии. Кроме этого выполнялись полеты для снабжения своих наземных частей оружием, боеприпасами, техникой и продовольствием. Совершено несколько полетов на разведку и выброску в тыл противника агентуры.

3. Помощь по воздуху оказывалась трем стрелковым дивизиям, попавшим в окружение – 18-й, 54-й и 168-й. Доставка осуществлялась в основном способом сброса затаренных грузов. Полеты осуществлялись днем, на малых высотах.

4. За весь период войны встреч с истребителями противника и воздушных боев не было.

5. Все поражения личному составу и техники авиapolка наносились наземными средствами ПВО врага.

И о потерях 3-го тбап за весь период советско-финляндской войны. Не располагая полными данными, я обратился к своему добровольному помощнику О. Н. Киселеву. Он эти сведения предоставил. Познакомившись с ними, я воскликнул: «Ого-о!». Судите сами, читатель.

«По ВВС 8-й армии. 20.12.39 два ТБ-3 разбиты при перелете в Мурманск в районе о. Кильдин. 25.12.39 на стоянке в ТБ-3 № 583 врезался гражданский ПС-9. 29.12.39 ТБ-3 № 22630 разбился при возвращении из боевого вылета из-за потери ориентировки. Экипаж вроде погиб (лейтенант Засупкин), но нигде записей об этом нет, в том числе в Книге памяти. Возможно, экипаж считался погибшим, но потом нашелся.

5.01.40 ТБ-3 № 307 разбит на стоянке врезавшимся в него СБ. 12.01.40 ТБ-3 № 223 подбит пулеметным огнем финской ж/д батареей в р-не Импилахти при сбросе припасов 168 сд, совершил вынужденную посадку на лед Ладоги, провалился под лед. 18.01.40 на посадке столкнулись два ТБ-3 (№№ 604 и 22545), ранены три человека. 19.01.40 ТБ-3 № 323 подбит огнем с земли, совершил вынужденную посадку, в воздухе был убит стрелок старшина Титов Семен Иванович. ТБ-3 № 125 или 135 сбит зенитным огнем, сел на Ладожское озеро, шасси провалилось под лед. Позже затонул. 28.01.40 ТБ-3 разбит на взлете из-за отказа двух двигателей в Лодейном Поле.

1.02.40 ТБ-3 № 121 в двух километрах к западу от оз. Ниетярви, севернее Питкяранты, сбит огнем с земли. Экипаж погиб (комэск-3 капитан Монасов Николай Михайлович, командир

---

корабля старший лейтенант Кашенцев (Катинцев?) Владимир Артемьевич, начхим эскадрильи старший лейтенант Гудилев Никита Александрович, борттехник военный техник 1-го ранга Грачев Павел Ефремович, авиатехник второго ранга Глухов Николай Матвеевич, радиотехник младший воентехник Игнатов Борис Андреевич, стрелок старшина Безденежных Василий Аверьянович, стрелок старшина Соколов Павел Семенович, флаг-штурман эскадрильи капитан П. Н. Филимонов). 14.02.40 ТБ-3 № 22312 протаранен СБ 39 сбав на аэродроме, списан.

По ВВС 9-й армии. ТБ-3 № 22123 в ночь на 17 января при взлете из-за резкого ухудшения погоды врезался в деревья. Полностью разбит. Трое членов экипажа ранены. 6 февраля при сбросе продуктов частям 54-й сд огнем с земли подбиты три ТБ-3, один дотянул до своего аэродрома, второй вынужденно сел в районе Реболы, третий совершил вынужденную посадку в районе КП 54-й сд. Этот последний считается сбитым зенитным огнем, так как потерян безвозвратно. Экипаж цел.

Согласно отчету ВВС 9-й армии зенитным огнем в январе был сбит еще один ТБ-3, но в оперсводках мне этот эпизод найти не удалось».

После суммирования всех этих фактов можно привести общие потери личного состава и техники 3-го тбап в советско-финляндской войне. Потеряно 14 самолетов и 10 человек из летного состава. Что и говорить, потери материальной части огромны. Это, считай, почти половина самолетного парка авиаполка. За весь период Великой Отечественной войны авиаполк потерял 39 ТБ-3 и Ли-2.

А вот сведения из исторического формуляра: безвозвратные потери составили 11 человек, тяжело и легко ранено – 27 человек. Сведения о потере материальной части в этом документе не приведены.

ТБ-3 подвергались поражениям в основном при дневных полетах на сброс грузов окруженным частям Красной Армии. Это первое. И второе. Какие факты стремятся отразить отцы-командиры при описании в наградных листах боевой работы того или иного авиатора? Правильно, случившееся с ним в экстремальной обстановке. Например, совершил летчик 15 вылетов, и только в одном из них его самолету нанесено повреждение, скажем, выведен из строя один мотор. Проявляя умение, волю и прочие свои качества, летчик дотягивает до своего аэродрома, спасает экипаж и технику. В остальных четырнадцати вылетах ничего особенного не произошло, поражений ни экипаж, ни самолет не имел, хотя по нему велся ну прямо зверский обстрел. И вот этот один-единственный эпизод обязательно будет отражен в наградном листе. А собранные в одном месте, они производят впечатление... Так что не будем преувеличивать результаты действий финских наземных средств ПВО по нашим самолетам.

14 марта 1940 года личный состав авиаполка узнал о том, что в Москве подписан мирный договор с Финляндией. Напряжение спало. Мыслями люди потянулись домой. В районе базирования установились солнечные дни, приближалось время таяния снега, вскрытия рек и озер. Весна брала свое. Решение о возвращении авиационных частей, приданных ВВС ЛВО для усиления, было принято уже 15 марта. А через два дня экипажи авиаполка взяли курс на Смоленск. Они так спешили домой, что попали в обзор «Боевые действия ВВС»: «Летные части настолько торопились улететь домой, что оставляли на месте без присмотра много ценного имущества. Эскадрилья 3-го тбап оставила на озере комплект летного шасси (тележка ТБ-3)»<sup>68</sup>.

В советско-финляндской войне 3-й тбап приобрел важный боевой опыт. Если раньше, участвуя в освободительном походе в Западную Белоруссию, экипажи авиаполка обогатились практикой доставки в заданные районы личного состава воздушно-десантных бригад, то в советско-финляндской войне они впервые приобрели опыт еще в двух видах боевой деятельности – в бомбардировании различных объектов противника и в снабжении необходимыми грузами

---

<sup>68</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 14. Д. 112. Л. 457.

---

окруженных частей Красной Армии. Нельзя сказать, что этот опыт был всеохватывающим и достаточно продолжительным, но его крупницы стали основой дальнейшей учебно-боевой подготовки авиаполка. Однако личный состав обогатился не только боевым опытом, он увидел и свои недостатки. Полученная практика и ее совершенствование в учебе в оставшиеся месяцы до начала Великой Отечественной войны помогли личному составу достойно встретить это суровое испытание.

Практическое применение в советско-финляндской войне тяжелых самолетов ТБ-3 добавило несколько отрицательных штрихов в оценке его боевых возможностей. В документе «Использование ВВС для транспортировки всех видов снабжения при боевых действиях в окружении» майор Обойщиков сделал совершенно необъективный вывод: «Самолет ТБ-3 как транспортная машина по опыту боевой деятельности в Финляндии себя не оправдал»<sup>69</sup>.

Удивляться такому мнению не приходится, когда знаешь, что оно принадлежит человеку, проходившему службу в дивизии, вооруженной скоростными бомбардировщиками. СБ к транспортировке грузов вообще не приспособлен, на нем много не увезешь по той простой причине, что бомболук этого самолета слишком мал. Если же груз подвешивать наружно, то громоздкие мешки ПДММ при скорости более 250 км/ч срывало встречным потоком. По вместимости грузов СБ не идет ни в какое сравнение с ТБ-3.

Обойщикову вторили авторы обзора «Боевое применение ВВС»: «Самолеты ТБ-3, Р-5 и Р-зет малопригодны для переброски грузов за линию фронта по своей тихоходности, вследствие чего они несут большие потери от ЗА и ЗП. Эти самолеты вполне пригодны лишь для воздушной переброски на своей территории – до линии фронта»<sup>70</sup>.

На транспортном поприще ТБ-3 исправно служил до осени 1943 года, а в начальный период Великой Отечественной войны являлся основным извозчиком в ВВС Красной Армии.

А составители отчета по итогам войны ВВС 9-й армии пошли еще дальше: «Применение самолетов ТБ-3 в качестве боевой авиации из-за больших габаритов и малой скорости нецелесообразно, а применение днем совершенно недопустимо».

В отношении использования ТБ-3 днем вывод совершенно справедливый. А вот в отношении нецелесообразности боевого применения этой машины вообще авторы документа поспешили. И благо, что не все так думали, и благо, что их подправили.

Авторы книги «Тыл Красной Армии в советско-финской войне» Д. В. Булгаков и А. Г. Турков приводят следующий факт: «После окончания войны для рассмотрения итогов боевых действий по видам вооруженных сил были созданы подкомиссии, в том числе и по ВВС. В пункте б отмечалось: «Сохранить существующие три полка ТБ-3 и отдельные эскадрильи ТБ-3 для транспортных целей и ночных бомбардировок»<sup>71</sup>.

С моим мнением и доводами, которые я привел, не согласен О. Н. Киселев. Вот как он на них отреагировал: «А в чем, простите, Вы видите благо? ТБ-3 объективно устарел к 1940 году во всех своих ипостасях, и его использование даже в качестве транспортной машины было вынужденной мерой. Просто других транспортных самолетов в наших ВВС в достойных количествах не имелось. Ценность же созданного именно как бомбардировщика со всеми вытекающими последствиями ТБ-3 в качестве транспортной машины действительно вызывает серьезные сомнения. Поэтому стройный хор голосов советских авиационных командиров разного уровня, указывающих, что ТБ-3 более непригоден как самолет в любом качестве, вполне объективно описывает сложившуюся ситуацию».

А благо в том, что практика участия ТБ-3 в Великой Отечественной войне показала, что приведенные негативные выводы были не только преждевременными, но и ошибочными.

---

<sup>69</sup> РГВА. Ф. 34980. Оп. 14. Д. 67. ЛЛ. 1 – 25.

<sup>70</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 56. Д. 81. Л. 303.

<sup>71</sup> Булгаков Д. В., Турков А. Г. Тыл Красной Армии в советско-финской войне (1939 – 1940). М., 2008. С. 173.

---

Ведь речь идет не об оценке самолета, как устаревшей машины, против этого факта, как говорится, не попрешь. Речь идет о практических шагах, которые могли последовать исходя из этой оценки.

Благо в том, что буквально с первых дней войны часть нагрузки в деле бомбардирования войск и техники врага, и немалую, взяли на себя авиаполки, вооруженные ТБ-3. С чем бы мы встретили 22 июня 1941 года, не сохранив этот самолет для транспортных целей и ночных бомбардировок? График производства ДБ-3ф (Ил-4) не выдерживался, более совершенных ТБ-7 (Пе-8) к началу войны можно пересчитать по пальцам, а Ли-2 пришел на смену неповоротливому и тихоходному ТБ-3 лишь в середине 1942 года.

Да, собственно, и сам О. Н. Киселев исповедует эту точку зрения: «А что еще с ними делать? Машины не выработали ресурс, а СССР был не настолько богат, чтобы разбрасываться полками тяжелых бомбардировщиков. Кроме того, о чем было сказано выше, альтернативы ТБ-3 в качестве транспортника пока просто не было. Тот же Ли-2 выпускался в гомеопатических дозах и пока заменить ТБ-3 не мог».

В другом электронном письме Олег Николаевич писал: «Кстати, о причинах недовольства Рычагова в отношении боевых возможностей ТБ-3. В составе ВВС 9-й армии ТБ-3 летали очень мало, тем не менее, в январе было потеряно два ТБ-3. В феврале командование ВВС армии попыталось активно использовать ТБ-3 для снабжения 54-й дивизии. 5 февраля эскадрилья 3-го тбап выполнила шесть вылетов на сброс окруженным, назад все самолеты вернулись с пробоинами и повреждениями. Чем закончились вылеты 6 февраля, Вы можете видеть выше.

После этого ТБ-3 вообще перестали использовать для полетов на фронт, до конца февраля они вообще ни одного вылета не сделали, да и за март я нашел всего два вылета 3-го тбап на фронт для сброса продовольствия. Надо полагать, что при таком раскладе мнение Рычагова о совершенной непригодности ТБ-3 для боевой работы выглядит довольно аргументированно».

Какая уж тут аргументация?! Не сам самолет оказался непригодным для боевой работы, а непригодными оказались способы его применения. Да и сам летный состав оказался не на высоте. Ведь в советско-финляндской войне ТБ-3 впервые подвергся настоящему противодействию со стороны противника. Здесь также впервые советские экипажи этих самолетов проходили испытание на прочность. Ни в небе Хасана, ни в небе Халхин-Гола ничего подобного не было. Уже первые жертвы в войне с Финляндией показали, что применять эти неповоротливые и тихоходные корабли в дневное время нельзя. Кто-нибудь из командующих ВВС армий, в том числе и П. В. Рычагов, прекратили эту преступную практику?

Авиационные полки, вооруженные этими устаревшими самолетами, верой и правдой служили делу борьбы с врагом. Боевой путь 3-го тяжелобомбардировочного авиационного полка в годы Великой Отечественной войны тому подтверждение.

## **5. Участие еще в одном освободительном походе**

В апреле 1940 года, после окончания войны с Финляндией, личный состав авиаполка возвратился на прежнее место базирования и вновь вошел в подчинение командованию Белорусского особого военного округа. Одной из первоочередных задач в боевой подготовке 3-го тбап стало обеспечение тренировок парашютного десанта. Этой работой личный состав занимался всю весну. Тренировки по сбросу парашютистов вскоре нашли практическое применение в боевой практике.

Летом 1940 года командованием Красной Армии 3-й тбап был привлечен еще к одному освободительному походу. В историческом формуляре полка зафиксировано: «В июне 1940 года

---

полк в составе тридцати четырех ТБ-3 перебазировался с аэродрома Боровское на аэродром Борисполь для выполнения боевых заданий в интересах фронтов, действующих по освобождению трудящихся Бессарабии и Северной Буковины»<sup>72</sup>. Это была еще одна акция по возвращению Советскому Союзу принадлежащих ему земель и отторгнутых в свое время силой.

Критики со стороны хулителей советского прошлого в отношении второго освободительного похода Красной Армии, в отличие от первого, значительно меньше. Ярлыки те же – «агрессия», «оккупация», «сговор». В самой Румынии некоторые возрожденные буржуазные партии даже ставят вопрос о возвращении Бессарабии и Северной Буковины. При этом, как и в польском вопросе, напрочь игнорируются исторические факты, предшествовавшие этой советской акции. А они свидетельствуют о том, что бессарабский вопрос возник не в 1940-м, а несколько раньше, в 1918-м. Именно в этом году агрессию против Бессарабии и Буковины, а, следовательно, против России, совершила Румыния.

В 1812 году Бессарабия по Бухарестскому мирному договору, который поставил точку в русско-турецкой войне 1806 – 1812 годов, вошла в состав Российской империи. До этого она, как самостоятельная территория, побывала в составе Киевской Руси, Галицко-Волынском и Молдавском княжествах. В 1856 году Россия часть Бессарабии потеряла. По Парижскому мирному договору она отошла к Румынии. Решением Берлинского конгресса 1878 года положение было восстановлено.

В январе 1918 года Румыния оккупировала всю Бессарабию. Эта акция со стороны румынского правительства привела к разрыву дипломатических отношений между Россией и Румынией. Постановление СНК по этому вопросу было принято 26 января 1918 года. Это в какой-то степени отрезвило румынское руководство. В марте 1918 года между Россией и Румынией была достигнута договоренность об очищении Бессарабии от румынских войск. Но выполнять эту договоренность Румыния не спешила, более того, румынские власти организовали так называемое «согласие бессарабской общественности» на присоединение Бессарабии к Румынии.

В связи с этим, народный комиссар по иностранным делам Г. В. Чичерин 18 апреля 1918 года подписал «Протест Советского Правительства против захвата Румынией Бессарабии». Однако и это не помогло. Используя трудное положение Советской России, Румыния продолжала оккупацию Бессарабии. В этом вопросе агрессора поддерживали активные участники иностранной военной интервенции – захват Бессарабии Парижским протоколом 28 октября 1920 года признали Англия, Франция, Италия и Япония. Соглашение было подписано без участия России и Украины. Но правовую силу этот документ не приобрел, так как Япония его не ратифицировала. Однако эта формальность не мешала Румынии продолжать оккупацию Бессарабии.

Советское правительство и после окончания Гражданской войны продолжало борьбу за возвращение Бессарабии в состав СССР. В марте 1924 года в Вене проходило заседание советско-румынской конференции. В заявлении нашей делегации была выражена весьма примечательная точка зрения советского правительства по бессарабской проблеме. «Союзное Советское правительство подчеркивает, что в бессарабском вопросе оно не стоит на точке зрения исторических прав по отношению к Бессарабии, унаследованных от царского правительства; Советское правительство не стремится во что бы то ни стало удержать Бессарабию в составе СССР. Но Советское правительство имеет серьезные основания считать, что большинство населения Бессарабии тяготится своей фактической принадлежностью к Румынии. Поэтому Советское правительство настаивает на проведении плебисцита». Однако румынское руководство согласия на проведения плебисцита не дало. Оккупация Бессарабии продолжалась.

Аналогичная история произошла и с Буковиной. Кто только не оккупировал ее территорию в течение семи столетий! В 1237 – 1241 годах она была захвачена татара-монголами. С их изгна-

---

<sup>72</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

---

нием буковинский народ продолжал оставаться в рабстве. После татарских ханов, сменяя друг друга, его попеременно угнетали, грабили и лишали свободного национального развития венгерские феодалы, турецкие султаны, польские паны и молдавские бояре. С 1774 года Буковина попала под власть Австрии. По Бухарестскому мирному договору 1812 года Хотинский уезд отошел к России.

Лишенный классового самосознания, безграмотный и забитый народ был обречен на вымирание. А. И. Герцен называл Буковину «бастилией народов». Характеризуя рабское положение трудящихся, он образно писал, что в ней не было такого места, «где в воздухе не носился бы стон задушенной народности, где бы ни валялись цепи, перержавевшие на живых костях». В период Первой мировой войны Буковина стала яблоком раздора между Россией и Австрией.

«Выдавить из себя раба» народам Бессарабии и Буковины помогла Великая Октябрьская социалистическая революция. Рабочие и беднейшие крестьяне, быстро втянувшись в водоворот мировых политических событий, стали осознавать, что освобождение от социального гнета может быть достигнуто только на путях социалистических преобразований. Кратчайшей дорогой к этой цели могло стать воссоединение с Советской Украиной.

3 ноября 1918 года в Черновцах состоялся митинг трудящихся. Созданное на нем десятитысячное Народное вече провозгласило Северную Буковину составной частью Советской Украины. По сути дела это решение осталось лишь декларацией, до практического воссоединения дело не дошло. Уже 11 ноября при поддержке украинских националистов, румынских помещиков и капиталистов, опираясь на политическую и материальную поддержку Антанты, вооруженные силы Румынии заняли Черновцы и оккупировали всю Буковину<sup>73</sup>. Ни Украина, ни Россия, раздираемые гражданской войной, не имели никакой возможности воспрепятствовать этой румынской акции. Так территории Бессарабии и Буковины на целых двадцать лет оказались оккупированными Румынией. Их воссоединение с Советской Украиной отодвигалось на неопределенное время.

В период мирного социалистического строительства отношения между Советским Союзом и королевской Румынией были далеки от идеальных. Все тридцатые годы напряженность в советско-румынских отношениях постоянно нарастала. Открыто проводя антисоветскую политику, Румыния превратила Бессарабию и Буковину в плацдарм для всякого рода провокаций. Ее авиация систематически нарушала воздушное советское пространство. И вновь обратимся к сведениям, отраженным в сборниках «Пограничные войска СССР». 148 документов фиксируют различного рода нарушения на советско-румынской границе за период с 1929 по 1941 годы.

В самой Румынии усилился военно-политический террор против населения Бессарабии и Буковины. Замена российского национального поработителя по отношению к Бессарабии и австрийского в отношении к Северной Буковине на румынского не на йоту не улучшила социально-политического положения трудящихся. Как и при прежних иностранных захватчиках народ оставался бесправным и эксплуатируемым. Его положение особенно ухудшилось после фашистского переворота в Румынии 11 февраля 1938 года. Его возглавил сам король. Опираясь на буржуазию, он разогнал парламент, упразднил конституцию, распустил все политические партии и демократические организации. Политический гнет и бесправие народов Бессарабии и Буковины усилились. Мечта о воссоединении стала гаснуть.

Ее возродил успешный освободительный поход Красной Армии в Западную Белоруссию и Западную Украину. Под влиянием последовавших событий, венцом которых стало вхождение этих областей в состав БССР и УССР, стремление народов Бессарабии и Буковины к воссоединению с украинским народом из мечты стало переходить в практическую плоскость. Все чаще и

---

<sup>73</sup> Более подробно см.: *Малый Д. П.* Борьба трудящихся Северной Буковины против румынских империалистов за социальное и национальное освобождение и воссоединение с Советской Украиной. М., 1950.

---

чаще на собраниях и митингах звучали открытые призывы к воссоединению. Наиболее решительные рабочие и крестьяне стали тайно добывать оружие и создавать отряды для защиты населения от произвола румынских оккупантов. Это была уже борьба.

Советское государство никогда не признавало аннексии этих территорий и вело упорную борьбу за их мирное возвращение. На VI сессии Верховного Совета СССР 29 марта 1940 года В. М. Молотов говорил: «У нас нет пакта о ненападении с Румынией. Это объясняется наличием нерешенного спорного вопроса о Бессарабии, захват которой Советский Союз никогда не признавал, хотя никогда не ставил вопрос о возвращении Бессарабии военным путем»<sup>74</sup>. Через сорок лет после этого, в процессе одной из встреч с Феликсом Чуевым, В. М. Молотов вновь заявил: «А Бессарабию мы никогда не признавали за Румынией»<sup>75</sup>. И далее: «Когда приезжал Риббентроп в 1939 году мы договорились, что в пограничных с нами государствах, в первую очередь в Финляндии... и в Румынии... там не будет никаких войск, кроме румынских»<sup>76</sup>.

Надо сказать, что Германия с пониманием отнеслась к мнению Советского Союза по вопросу Бессарабии и Северной Буковины. Позиция сторон по этому вопросу была зафиксирована в секретном протоколе еще в августе 1939 года: «Касательно юго-востока Европы с советской стороны подчеркивается интерес СССР к Бессарабии. С германской стороны заявляется о ее полной политической незаинтересованности в этих областях»<sup>77</sup>.

Контакты по этому вопросу между внешнеполитическими ведомствами СССР и Германии прошли в процессе трех встреч в июне 1940 года. 23 июня, информируя посла Германии в СССР Ф. Шуленбурга о решении советского правительства по Бессарабии, В. М. Молотов сообщил, что Буковина также включается в бессарабский вопрос. На встрече через два дня Ф. Шуленбург заявил, что «без постановки этого вопроса сильно облегчилось бы мирное решение вопроса о Бессарабии». В процессе третьей встречи 26 июня нарком сообщил, что советское правительство «не ставит теперь вопрос о Южной Буковине и не выдвигает такое предложение»<sup>78</sup>.

После обмена нотами между советским и румынским правительствами была достигнута договоренность о том, что Бессарабия и Северная Буковина возвращаются Советскому Союзу. При этом Румыния по договору обязывалась оставить в этих районах в полной сохранности железнодорожный транспорт, оборудование заводов, материальные запасы.

Однако это был лишь документ. Бумага, даже если ее содержание хорошее, требует закрепления практическими действиями. Территория считается отвоеванной или завоеванной только тогда, когда на нее вступила нога солдата. Затяжка в таком деле недопустима.

28 июня, в соответствии достигнутым советско-румынским соглашением о мирном решении бессарабского вопроса, на территорию Бессарабии и Северной Буковины вошли войска созданного на базе Киевского особого военного округа Южного фронта под командованием генерала армии Г. К. Жукова. В обращении советского командования к населению говорилось: «Братья молдаване, русские и украинцы! Пришел великий час вашего освобождения из-под румынских бояр, помещиков, капиталистов и сигуранцы. Украденная советская земля – Бессарабия – возвращается к своей матери-Отчизне»<sup>79</sup>.

Советские войска двигались по территории Бессарабии и Северной Буковины двумя эшелонами. В первом шли танковые и кавалерийские части и соединения, во втором – стрелковые дивизии.

К исходу 30 июня государственная граница СССР, отодвинувшись на 200 км на запад, стала проходить по рекам Дунай и Прут. 2 августа произошло законодательное воссоединение Мол-

---

<sup>74</sup> Военная мысль. 1991, № 8.

<sup>75</sup> Чуев Ф. Молотов. С. 22.

<sup>76</sup> Там же. С. 36.

<sup>77</sup> Документы внешней политики 1939. Ч. I. С. 632.

<sup>78</sup> Военная мысль, 1991, № 8.

<sup>79</sup> История Второй мировой войны. Т. 3. М., 1974. С. 371.



---

давской автономной советской республики (в составе УССР с 12 октября 1924 года) с освобожденной Бессарабией. В семье народов СССР появилась еще одна союзная республика – Молдавская ССР. Северная Буковина стала Черновицкой областью УССР. Территория Советского Союза увеличилась на 51 тыс. кв. км, а его население приросло четырьмя миллионами молдаван, русских и украинцев.

Своим присутствием на территории Бессарабии и Северной Буковины Красная Армия обеспечила практическое выполнение достигнутых договоренностей между советским и румынскими правительствами. Ввод советских войск на эти территории не позволил реакционным элементам Румынии прибегнуть к силе оружия, сорвать мирное решение «бессарабского вопроса». Свой вклад в это благородное дело внес и личный состав 3-го тяжелого бомбардировочного полка.

Для выполнения задачи присоединения к СССР Бессарабии и Северной Буковины привлекались соединения и части различных родов войск. Однако для достижения поставленных целей в минимально короткий срок особая роль отводилась молодым воздушно-десантным бригадам. Это после Халхин-Гола было второе применение ВДВ в боевых условиях, и, надо сказать, наиболее поучительное, приближенное к реальной боевой обстановке.

Следует отметить, что некоторые историки, в частности М. И. Мельтюхов в работе «Упущенный шанс Сталина», считают, что привлечение ВДВ к операции по освобождению Бессарабии и Северной Буковины изначально не планировалось. Эта потребность якобы возникла по двум обстоятельствам. Во-первых, продвижение частей Красной Армии в юго-западные районы Бессарабии происходило с некоторой задержкой. М. И. Мельтюхов обосновывает это недостаточной опытностью понтонеров, которые медленно наводили переправы в нижнем течении Днестра, в связи с чем форсирование реки частями 9-й армии затянулось. Что этим воспользовалось румынское правительство, которое, нарушая договоренности, начало вывозить из Бессарабии все, что только возможно, а что невозможно начало уничтожать. И, во-вторых. Чтобы пресечь нарушения договорных условий, считает М. И. Мельтюхов, было принято решение силами двух воздушно-десантных бригад захватить мосты через реку Прут, быстро и внезапно высадиться в районах Болград и Измаил для обеспечения порядка до подхода главных сил Красной Армии.

Это мнение историка опровергается боевым приказом № 00150 от 28 июня командующего войсками Южного фронта генерала армии Г. К. Жукова, в котором, в частности, указывалось: «...7. Распоряжением начальника ВВС к 10.00 29 июня выбросить парашютный десант 201-й вдб в район Болград с задачей: занять район Болград»<sup>80</sup>. Как видим, общая задача ВВС на десантирование была поставлена командующим войсками Южного фронта еще 28 июня, когда 9-я армия к форсированию Днестра еще не приступала.

К десантированию привлекались 201-я и 204-я воздушно-десантные бригады. Еще одна бригада, 214-я, по плану готовилась как резервная. Общее руководство десантной операцией возлагалось на штаб ВВС. Личный состав бригад железнодорожным транспортом был заблаговременно сосредоточен в исходных пунктах для загрузки в самолеты: Борисполь, Скоморохи, Гоголево, Калиновка. Протяженность маршрута от этих пунктов до района десантирования составила в среднем 350 километров. Десантникам следовало занять важные населенные пункты на путях отхода румынских войск и поддерживать там порядок до подхода частей Красной Армии.

Для усиления ВВС Киевского и Одесского военных округов и доставки десантников к месту назначения была создана авиационная группа, в которую вошло четыре тяжелобомбардировочных авиационных полка. Они были стянуты на аэродромный узел Борисполь следующим образом: 1-й тбап (из Минска в Гоголево), 3-й (из Реблиц в Борисполь), 7-й (из Реблиц в Борисполь и

---

<sup>80</sup> РГВА.Ф. 29. Оп. 34. Д. 367. Л. 64.

Одессу) и 14-й (из Палестины в Борисполь). Всего в них насчитывалось 136 ТБ-3. По сведениям В. В. Бешанова, в группе было сосредоточено 170 самолетов ТБ-3<sup>81</sup>.

В исследовании М. И. Мельтюхова «Освободительный поход Сталина» приводится таблица всей группировки ВВС Южного фронта. В ней количество тяжелобомбардировочных самолетов отражено цифрой 122 единицы. Таким образом, число задействованных ТБ-3 в освободительном походе Красной Армии в Бессарабию значительно разнится. Как бы там ни было, от 3-го тбап их было 34.

Фронт, армии	Авиабригады	Авиаполки	Эскадрильи	Самолеты
Южный фронт	7-я	8-й, 11-й, 51-й, 90-й дбап	—	160
	29-я	1-й, 3-й, 7-й, 14-й тбап	—	122
	22-я	2-й, 43-й иап	—	130
		46-й, 89-й, 20-й иап, 48-й сбап	24-я драэ	146
Всего	3	14	1	558
12-я А	16-я	13-й, 16-й сбап	—	83
	35-я	7-й шап, 94-й сбап, 138-й лбап	—	129
	56-я	3-й шап, 33-й, 149-й иап	—	135
	69-я	23-й, 28-й, 91-й иап	—	130
		12-й, 17-й иап	5-я, 8-я драэ, 36-я, 44-я раз, 20-й, 12-й као, 3-я аз	132
Всего	4	13	7	629
5-я А	10-я	33-й, 60-й, 86-й сбап	—	168
	38-я	87-й, 88-й, 92-й иап	—	159
			47-я раз, 7-й као	17
Всего	2	6	2	344
9-я А	1-я	4-й, 131-й иап, 132-й сбап	—	187
	13-я	21-й дбап, 44-й, 45-й сбап	—	144
	43-я	5-й сбап, 55-й, 67-й, 69-й иап	—	229
	55-я	11-й лбап, 58-й сбап, 146-й иап	—	149
			42-я, 48-я раз	22
Всего	4	13	2	731
Итого	13	46	8 раз, 3 као, 1 аз	2 262

Что же касается общей авиационной группировки ВВС Южного фронта, то, как видно из приведенной таблицы, она оказалась достаточно внушительной.

В связи с тем, что личный состав авиаполка к выброске крупного десанта привлекался впервые, следует хотя бы кратко показать, как непредназначенный к этим целям бомбардировщик ТБ-3 использовался в качестве десантной машины.

Для десантирования войск и техники с самолета снималось турельное вооружение, а бомбодержатели приспособлялись для транспортировки тяжелой техники. Что касается личного состава, то оптимальным количеством парашютистов считалось 40 – 50 человек. В этом случае гарантировалась кучность выброски. Если доставка десанта производилась не на большое расстояние, то в самолет можно было взять до пятидесяти человек. Это количество можно было доставить к месту назначения и за счет уменьшения заливки в самолет горючего.

Во время полета парашютисты размещались внутри бомбардировщика, а при подходе к месту десантирования по команде «приготовиться» часть из них перемещались на фюзеляж и сосредотачивались в местах расположения турельных установок и на поверхности крыльев. Другая часть оставалась внутри и покидала самолет через двери и бомболюк. Десантирование

<sup>81</sup> В. В. Бешанов. Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941. Из Интернета.

---

производилось одновременно со всех точек и по одной общей команде. Большое количество точек покидания самолета обеспечивало кучность приземления парашютистов.

В историческом формуляре полка зафиксированы следующие обобщенные сведения о выполненной личным составом работе: «С 22 по 28 июня 1940 года полк совершил 327 боевых вылетов, выбросив при этом десант генерал-майора Безуглова на территорию Бессарабии в количестве 635 человек; на аэродромах Болград и Измаил высадил 116 человек. Транспортировал: летно-технического состава 946 человек и 134 517 кг горючего»<sup>82</sup>. И это все. О том, как конкретно выполнялось десантирование, как проявил себя тот или иной экипаж, нет ни одного слова.

Сведения, зафиксированные в историческом формуляре, говорят о том, что боевая мощь полка в этом освободительном походе использовалась исключительно с транспортными целями, а именно: выброска парашютного десанта, доставка частям ВВС летно-технического состава и горючего. К нанесению бомбардировочных ударов экипажи авиаполка не привлекались. Личному составу в предстоящей воздушно-десантной операции предстояло, как уже отмечалось, быстро и внезапно высадить десант для поддержания порядка до прихода основных сил Красной Армии в районе Болграда и Измаила, которому, в свою очередь, нужно было не допустить, взяв под охрану, уничтожения складов, имущества, заводов и учреждений.

Один из участников десантной операции Герой Советского Союза Ф. Н. Орлов вспоминал: «Дело в том, что при отходе из Бессарабии и Буковины румынские бояре стремились опустошить их территорию, вывезти из них все ценное. Чтобы не допустить этого, мы выбросили большой воздушный десант в тыл отходящих румынских частей и эшелонов. Грабеж был предотвращен. По оценке командования, наши экипажи успешно выполнили боевую задачу»<sup>83</sup>.

О целях десантной операции есть упоминание и в книге «ВДВ: вчера, сегодня, завтра»: «В период отхода румынских войск важно было не допустить увоза и уничтожения материальных ценностей, разрушения объектов, создания беспорядков»<sup>84</sup>.

Боевая работа 3-го тбап в июне 1940 года частично отражена в документе «Воздушно-десантные операции в Прибалтике и Бессарабии в июне 1940 года». Он находится в деле № 552 РГВА. Раздел о воздушно-десантной операции в Бессарабии выносится в **Приложение (документ № 12)**. В этом же деле имеются еще несколько документов, отражающих ход подготовки операции. Используя эти сведения, а также исследования ряда историков, картину участия авиаполка в освободительном походе Красной Армии в Бессарабию и Северную Буковину в общих чертах можно представить следующим образом.

В воздушно-десантной операции полк принимал участие в составе 29-й тяжелобомбардировочной бригады (таб). Кроме него к боевой транспортной работе привлекались самолеты ТБ-3 1-го, 7-го и 14-го тбап. Проведение воздушно-десантной операции было возложено на командование ВВС Южного фронта (командующий генерал-лейтенант авиации Ф. А. Астахов, военком дивизионный комиссар А. А. Иванов, начальник штаба генерал-майор авиации Л. И. Нарышкин).

В процессе подготовки операции по десантированию штабом ВВС фронта были даны указания по связи командиру 29-й тяжелой авиабригады (**документ № 13**), предварительные боевые распоряжения комбригу Соборову в Киев (**документ № 14**), командирам 29-й таб и 204-й вдб (**документ № 15**), командиру 204-й вдб (**документ 16**), командирам 201-й вдб, 29-й таб и 36-й авиабазе (**документ № 17**).

Следует отразить одну деталь. В одном из документов, отражающем боевые задачи десанта, командующим ВВС Южного фронта генерал-лейтенантом авиации Ф. А. Астаховым было введено дополнение: «Все вопросы и задачу решать мирным путем. Всякие недоразумения доносить

---

<sup>82</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 3.

<sup>83</sup> Орлов Ф. Н. Огненные рейсы «Голубой двойки». С. 64.

<sup>84</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. М., 1993. С. 66.

---

штабу фронта и ожидать указания по их решению»<sup>85</sup>. Это говорит о том, что договоренность между правительствами СССР и Румынии решать бессарабскую проблему мирным путем неукоснительно выполнялась всеми военными инстанциями и структурами.

Операция по месту доставки десанта и времени его выброски разделилась на два самостоятельных этапа: первый из них проведен 29 июня, второй – на следующий день, 30 июня.

В 20 часов накануне первого этапа командующий ВВС Южного фронта Ф. А. Астахов отдал предварительное распоряжение командиру 29-й авиабригады о высадке десанта в районе Болграда. К операции привлекались все четыре тяжелобомбардировочных авиаполка. Приказ на десантирование командир 204-й вдб полковник И. И. Губаревич получил рано утром 29 июня. Уже к 4 часам личный состав бригады в количестве 1436 человек, имея на себе один боекомплект патронов и две сутодачи мясоовощных консервов, концентратов и сухарей, сосредоточился у самолетов.

Загрузка в 99 кораблей ТБ-3 на аэродроме Борисполь прошла быстро. Первые самолеты стартовали в 9 часов 15 минут, однако из-за большого количества привлекаемых машин время взлета растянулось почти на пять часов. Первым взлетевшим экипажам пришлось гасить время над своим аэродромом. Головной эшелон ТБ-3 взял курс в сторону южной Бессарабии, за ним последовали еще несколько групп самолетов. К месту выброски ТБ-3 подходили волнами. До цели дошло 97 самолетов, две машины по техническим неисправностям сели вынужденно в Кишиневе и Виннице. Десантирование началось в 13 часов 55 минут в двенадцати километрах севернее Болграда (50 км северо-восточнее Галац и 40 км севернее Измаила) и продолжалось почти пять часов. Всего десантировалось 1372 парашютиста 204-й вдб.

М. И. Мельтюхов приводит сведения по их вооруженности: в распоряжении десантников находилось 1065 винтовок, 72 ручных пулемета, 246 пистолетов, 187 пистолетов-пулеметов Дегтярева, 18 радиостанций, 28 телефонов, 213 тыс. винтовочных патронов и 110 700 пистолетных патронов.

В процессе десантирования произошел ряд происшествий, связанных с гибелью и травмами: один боец рано открыл парашют и, попав на стабилизатор самолета, погиб, пять десантников получили переломы ног, 15 – вывихи и растяжения и 1 – сотрясение мозга. К исходу 29 июня 204-я вдб заняла город Болград и приступила к выполнению поставленной задачи.

После выброски десанта до аэродрома базирования по техническим причинам не дошло два самолета. Как и первые, при полете к цели они сели вынужденно в Виннице и Кишиневе.

Некоторые дополнительные сведения по первому вылету приводит В. Котельников: «Первоначально командование Южного фронта планировало организовать один крупный десант в районе Тыргу-Фрумос, в 20 км от Ясс, перекрыв крупный узел дорог, чтобы воспрепятствовать эвакуации материальных ценностей. Десант должны были высаживать 120 ТБ-3, которые предполагалось прикрывать пятью полками истребителей.

Реально же по обстановке высадили два десанта. 29 июня состоялась высадка в районе Болграда. С рассветом к выбранной площадке направили два Р-5 для доразведки. За ними вылетели 99 ТБ-3, взявшие на борт 1436 человек. До места долетели 97 самолетов, два совершили вынужденные посадки из-за неполадок. Площадка была мала для посадки ТБ-3, поэтому десант выбросили на парашютах. Сильный ветер при приземлении вызвал несколько несчастных случаев»<sup>86</sup>.

О действиях десантников после приземления и о том, как их встретило местное население, есть некоторые сведения у М. И. Мельтюхова: «К 16.30 бригада сосредоточилась у Болгарийска, но еще до этого 3-й батальон был направлен в Болград, а 1-й батальон – на станцию Троя-

---

<sup>85</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 70.

<sup>86</sup> Авиация и космонавтика. 2003, май-июнь. С. 68.

---

нов Вал, которые были заняты в 18.30. Высадка десанта была восторженно встречена населением и стала наглядной демонстрацией силы Красной Армии. В Болграде, который радостно встречал советских десантников, добровольно разоружился и разошелся по домам местный румынский охранный батальон.

Вслед за этим, подошедший к городу кавэскадрон 3-й румынской кавдивизии был спешен и лошади возвращены населению. В 18.35 204-я бригада получила приказ Южного фронта о занятии городов Рени и Кагул, находящихся в 40–50 км от места выброски десанта. В 20 часов 2-й батальон двинулся в Рени походным порядком. В 21 час румынское командование заявило протест на высадку десанта у них в тылу... На юге Бессарабии продолжались десантные операции. В ночь на 30 июня 4-я рота 204-й авиадесантной бригады на автомашинах заняла Рени, где была встречена беспорядочным огнем убежавших в темноте румын.

После ответного огня перестрелка прекратилась, с нашей стороны жертв не было. Утром 30 июня 5-я рота 2-го батальона бригады на подходе к Рени была обстреляна румынским самолетом, в результате чего был ранен один боец. Тем временем в 2.00 30 июня 1-й батальон 204-й авиадесантной бригады выступил в поход для занятия Кагула. В районе Болграда, Болгарийска и станции Троянов Вал был оставлен 3-й батальон бригады, занимавшийся также сбором парашютов. В течение дня в районе Болграда на 50 – 70 % саморазоружились и разошлись по домам отходившие в Румынию части 28-го пехотного полка 12-й пехотной дивизии, 4-го кавполка 3-й кавдивизии и 6-го жандармского полка»<sup>87</sup>.

Так завершился первый этап десантной операции в Бессарабию.

В 4 часа 55 минут 30 июня командир 201-й воздушно-десантной бригады И. С. Безуглов получил боевой приказ: десантироваться в районе Измаила, занять город, выставить заслоны в направлении дороги, идущей от Измаила на Некрасовку, Новая, взять под охрану склады, заводы и сооружения, не допускать выхода из гавани судов. Кроме этого, командиру предписывалось до прихода основных сил Красной Армии организовать в городе образцовый порядок.

Высадку бригады планировалось произвести посадочным способом. Для определения пригодности района десантирования для посадки самолетов вылетела группа разведки. Взлет самолетов растянулся на 2 часа 40 минут: первый взлетел в 9.35, последний – в 12.15. После приземления первых самолетов стало ясно, что аэродром Измаил не в состоянии принять большое количество самолетов, поэтому дальнейшее десантирование происходило двумя способами – с выброской на парашютах и высадкой после посадки самолетов. К вечеру командиры и бойцы установили контроль над важнейшими объектами города и взяли под охрану государственную границу. Высадкой и выброской было доставлено 749 человек.

Вот зарисовка процесса десантирования и встречи советских бойцов местным населением из книги И. И. Лисова «Десантники»: «Подан сигнал для прыжка. Спокойно и уверенно подошли к дверям и люкам парашютисты. С каждой секундой появлялись все новые и новые точки, и, наконец, все небо покрылось белыми куполами. Сотни парашютистов в полном боевом снаряжении, плавно покачиваясь на своих парашютах, приближались к земле.

Тысячи людей рукоплескали своим освободителям. Все они готовы были принять в свои объятия советских парашютистов, посланцев могучей советской Родины. Один за другим снижались парашютисты. Навстречу бежали мужчины, женщины, дети. Волнуясь, перебивая друг друга, каждый старался рассказать о своей сегодняшней радости, о своем вчерашнем горе. К исходу дня, закончив десантирование, советские парашютисты установили контроль над важнейшими объектами города, над новой государственной границей, организовали прием беженцев и поддерживали в городе образцовый порядок»<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> Мельтюхов М. И. Освободительный поход Сталина. Из Интернета.

<sup>88</sup> Лисов И. И. Десантники. М., 1968. С. 36.

---

Дополнительные сведения приводятся в книгах В. В. Бешанова и М. И. Мельтюхова, а также в статье В. Котельникова.

В. В. Бешанов: «Первоначально предполагалось, что самолеты приземлятся на измаильском аэродроме, но оказалось, что он слишком мал для четырехмоторных гигантов. После посадки двенадцати ТБ-3 и аварий трех машин остальной десант решили выбросить на парашютах. Три самолета с десантом, сбившись с маршрута, произвели вынужденную посадку на кишиневском аэродроме.

Всего было высажено 240 и выброшено с парашютами 509 человек. К вечеру крылатая пехота заняла Измаил и взяла под охрану границу. Операцию поддерживала 42-я танковая бригада полковника Н. П. Еременко. Вместе с танкистами крылатая пехота к утру следующего дня выставила заслоны на дорогах. При этом высланный в качестве головной заставы танковый батальон старшего лейтенанта И. И. Иванова пресек попытку румынского гарнизона, соединившись с отступающей кавалерийской бригадой, оказать десантникам вооруженное сопротивление»<sup>89</sup>.

Несколько иные сведения приводит М. И. Мельтюхов. «Посадка началась около 12.20, и из первых девяти приземлившихся самолетов три получили поломки, в том числе один из них столкнулся со стоявшим на земле самолетом И-16, который сгорел. После приземления еще четырех ТБ-3 было решено прекратить посадку и выбросить в 1 км севернее города парашютный десант. Поскольку связь между землей и самолетами отсутствовала, шесть машин улетели и сели в Болграде. Всего было высажено 240 и десантировано с парашютами 509 человек, а из трех самолетов десантирование не было произведено, так как в одном находилось радиоимущество, не подготовленное к десантированию, в другом – оркестр бригады, состоявший из не подготовленных к прыжкам бойцов, отказавшихся прыгать, и третий самолет отстал в пути. В итоге все три самолета вернулись в Борисполь. В ходе высадки 10 десантников получили травмы и один сломал ногу.

К 18 часам Измаил был занят, а к 21 часу десантники организовали охрану границы по берегу Дуная от Сату-Ноу до Старой Некрасовки. Румынских войск и их имущества в городе уже не было. К 22 часам к городу подошли передовой отряд 25-й стрелковой дивизии и эскадрон 18-го танкового полка 32-й кавдивизии 5-го кавкорпуса, которые были использованы для усиления охраны города и границы. «Наличие этих танков в районе аэродрома, очевидно, и явилось результатом толкований о переброске танков на самолетах», – объяснял в своей докладной командир 201-й бригады генерал-майор И. С. Безуглый. Поздно вечером в город прибыли представители Одесского обкома ВКП (б), которые занялись организацией местного городского управления. Тем временем выяснилось, что в Измаиле при отходе румынских войск было убито шесть граждан, пытавшихся оказать сопротивление разграблению города. Их похороны вылились в многолюдную манифестацию»<sup>90</sup>.

А вот сведения из статьи В. Котельникова: «44 ТБ-3 комбинированным способом перебросили в Измаил 201-ю вдб. Бригаде поставили задачу взять город, перекрыть дороги и помешать уходу пароходов из порта. Десант предполагался посадочным. К цели вышло 43 самолета, один отстал и заблудился. Площадка была маловата для ТБ-3, но летчики решили рискнуть. Сели 12 машин, но три из них получили повреждения и загромождали посадочную полосу. Тогда начали выброску с парашютами. С ранее севших бомбардировщиков высадилось 240 человек, выгрузили автомобиль «пикап» и груз. 509 десантников приземлились на парашютах. Жертв не было. Один боец сломал ногу, и еще десятеро получили травмы. Два ТБ-3 возвратились на базу грузеными: на одном везли радиоаппаратуру, которую нельзя было сбрасывать, а на другом летела музкоманда, которая, как оказалось, с парашютами прыгать не умела»<sup>91</sup>.

<sup>89</sup> В. В. Бешанов. Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941. Из Интернета.

<sup>90</sup> Мельтюхов М. И. Освободительный поход Сталина. Из Интернета.

<sup>91</sup> Авиация и космонавтика. 2003, май-июнь. С. 68.

---

Как видим, три источника в основном одинаково освещают процесс десантирования личного состава 201-й вдб, но при этом приводят некоторые нюансы, которые, дополняя друг друга, создают относительно целостную картину проведенной воздушно-десантной операции.

На основе архивных документов и исследований ряда авторов можно подвести итоги десантной операции. Десантирование, проведенное 29 и 30 июня 201-й и 204-й вдб в заданные точки Бессарабии, в целом прошло успешно, однако надо учитывать то обстоятельство, что оно осуществлялось при благоприятных условиях – при отсутствии противодействия авиации и зенитной артиллерии, то есть в условиях, не слишком близких к боевым. Операция показала правильность теоретических положений и организационных расчетов по применению крупных воздушных десантов. Личный состав авиационных полков и воздушно-десантных бригад полностью выполнил поставленные перед ним задачи и получил значительную практику. Не обошлось без жертв: в ходе десантных операций погибли четыре человека, семь получили переломы, двадцать пять человек – легкие травмы.

Вот мнение командования Южного фронта: «Проведенные десантные операции, несмотря на то, что они проводились на устаревших самолетах и на глубину до 500–600 км, полностью себя оправдали. Дальнобойность, быстрота и внезапность появления десантов ошеломили отходивших румын и заставили их считаться с имеющимися соглашениями о сохранности оставляемого имущества»<sup>92</sup>.

Интересные сведения относительно оценок проведенной операции со стороны высшего командования ВВС, Красной Армии приведены в работе М. И. Мельтюхова «Освободительный поход Сталина»:

«Несмотря на столь высокую оценку действий десантников, командиры авиадесантных бригад были настроены в отношении проведенной операции достаточно критично. По их мнению, подготовка операции командованием ВВС фактически не производилась: не была осуществлена разведка места выброски, отсутствовала организация связи, а подготовка авиаполков для десантирования оказалась низкой, что привело к рассеянию десанта 204-й бригады на большой территории (8 км по боевому курсу и до 3 – 4 км в стороны). Кроме того, отсутствовало единое управление десантом, и в настоящей боевой обстановке это привело бы к большим ненужным потерям».

Начальник Управления боевой подготовки Красной Армии генерал-лейтенант В. Н. Курдюмов, докладывая 24 июля 1940 г. наркому обороны о ходе авиадесантной операции в Бессарабии, отметил, что она была «выполнена исключительно плохо», поскольку «отсутствовала всякая подготовка к операции... Выброска 204-й бригады 29 июня была совершена с запозданием на 1 час 30 минут вследствие несвоевременной отдачи распоряжения о вылете. Вылет 201-й бригады вместо 9.00 был произведен в 14.00 30 июня по той же причине, а также из-за небезопасности бензоаправщиками аэродрома Скоморохи.

Воздушная переброска десанта проводилась по-мирному – без прикрытия боевой авиации и предварительной разведки района выброски (высадки). Строи и высота полета не соблюдались. Выброска проводилась неорганизованно, на различных высотах и очень растянуто. В результате этого бригады разбрасывались на площади 10 x 10 км, а сбор после приземления производился в течение двух часов, что для боевой обстановки недопустимо. Полет десанта проходил днем, в условиях наибольшей болтанки в воздухе, отсюда лишь в одной 204-й бригаде было возвращено на аэродромы вылета 50 человек, оказавшихся не в состоянии прыгать (укачало). Воздушные бригады выбрасывались и высаживались, не имея никаких задач и указаний о характере действий. Пункты выброски командованию десантных бригад стали известны лишь от командиров летных частей. Со стороны штаба фронта никакого руководства бригадами не было, и лишь

---

<sup>92</sup> РГВА, Ф. 29. Оп. 34, Д. 552. Л. 3.

---

спустя 5 часов после выброски в 204-ю бригаду прибыл представитель фронта с весьма общим распоряжением о занятии новых пунктов, но опять-таки без упоминания о характере действий бригад. При использовании бригад не учитывалась степень их состояния и подготовленность.

Так, 204-я бригада, имевшая 42,2 % «состава из людей, прибывших в бригаду в июне месяце и наспех совершивших 1 – 3 прыжка, была сброшена на парашютах в сложных условиях при ветре 8 – 9 м/с. В то же время наиболее подготовленная для парашютной выброски 214-я бригада не была использована совсем. Время на подготовку к операции от момента получения распоряжения и до вылета исчислялось 4-мя часами, и то за счет лишения необходимого отдыха личного состава бригады. Пополнение выброшенных бригад огнеприпасами и продовольствием по воздуху, а также эвакуация раненых и больных предусмотрены не были. После многих запросов лишь 5 июля (спустя пять дней) в расположение 204-й бригады прибыл санитарный самолет. Перечисленные недочеты в боевой обстановке неизбежно привели бы к провалу авиадесантной операции и к напрасной гибели людей и самолетов»<sup>93</sup>.

По сути дела эти сведения М. И. Мельтюхов обнародовал еще раньше в своей работе «Упущенный шанс Сталина».

Любопытные сведения приводит в своей работе В. В. Бешанов: «Маршал Г. К. Жуков впоследствии вспоминал, что по поводу десантной операции у него произошел следующий разговор по телефону со Сталиным: «Что у вас происходит, – спросил он, – румынский посол обратился с жалобой на то, что советское командование, нарушив имеющиеся договоры, высадило воздушные десанты на берег Прута, отрезав все пути отхода. Будто бы вы высадили с самолетов танковые части и разогнали румынских солдат». – «Разведкой было установлено грубое нарушение договора с румынской стороны, – ответил я, – вопреки договору с освобождаемой территории вывозился железнодорожный транспорт и заводское оборудование. Поэтому я приказал выбросить две воздушно-десантные бригады с задачей захватить речные переправы, а им в помощь послал две танковые бригады, которые подошли к назначенным районам одновременно с приземлением десантников». – «А какие же танки вы высадили с самолетов?» – спросил Сталин. «Никаких танков по воздуху мы не перебрасывали, – ответил я, – да и перебрасывать не могли, так как не имеем еще таких самолетов. Очевидно, отходящим румынам с перепугу показалось, что танки появились с воздуха». Сталин в ответ рассмеялся»<sup>94</sup>.

Кроме этого десантирование показало, что ТБ-3 для этих целей машина далеко не идеальная. По крайней мере, это было понятно командующему ВВС Киевского военного округа генерал-майору Е. М. Николаенко, который в отчете об операциях в Бессарабии сделал вывод: «Необходимо десантные части вооружить десантным самолетом типа «Дуглас», т. к. ТБ-3 из-за летно-технических качеств для этой цели непригоден»<sup>95</sup>.

В 1940 году начальник ВВС РККА докладывал И. В. Сталину: «Существующие на вооружении самолеты ТБ-3 не удовлетворяют всем требованиям десантно-транспортного самолета и, кроме того, они имеются в ограниченных количествах».

Результаты боевой работы по десантированию привлекаемых полков показаны в таблицах (**документ № 18**). Из данных видно, что 29 июня 3-й тбап отправил в район Болграя 20 кораблей, 18 экипажей задание выполнили. 30 июня в район Измаила ушло 18 ТБ-3. Задание выполнили все экипажи. Таким образом, совершив 36 успешных самолетовылетов в районы Болграя и Измаила с целью выброски парашютного десанта, 3-й тбап получил первый практический опыт по доставке личного состава ВДВ к месту назначения. Остальные боевые вылеты (291) приходится на выполнение транспортных задач. Это практически все, что можно вычленил из общих сведений о работе личного состава авиаполка в период проведения воздушно-десантной операции в Бессарабии.

---

<sup>93</sup> Мельтюхов М. И. Освободительный поход Сталина. Из Интернета.

<sup>94</sup> В. В. Бешанов. Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941. Из Интернета.

<sup>95</sup> В. В. Бешанов. Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941. Из Интернета.



---

Освобождение Бессарабии и Северной Буковины, их присоединение к республикам СССР имело большое стратегическое значение. Территория Советского Союза увеличилась более чем на 50 тыс. кв. километров, а его население на 4 млн человек. Граница советского государства передвинулась на запад более чем на 200 километров. Историческая справедливость была восстановлена. В этом определенная заслуга и личного состава 3-го тбап.

Результаты освободительного похода Красной Армии в Бессарабию и Северную Буковину были закреплены после окончания Второй мировой войны Парижским мирным договором 1947 года. С той поры минуло 60 лет. Почти сорок из них народное правительство социалистической Румынии занимало реалистическую позицию по этому вопросу. Однако после прихода к власти в этой стране в результате контрреволюционного переворота и распада мировой системы социализма буржуазного правительства, территориальные претензии к бывшим советским республикам Молдавии и Украине вновь стали его внешнеполитической задачей. Президент Румынии Т. Бэеску весной 2009 года откровенно заявил, что его правительство не признает северо-восточные границы своего государства, мотивируя свою позицию нежеланием «узаконить пакт Молотова-Риббентропа». И хотя это теперь уже очевидные проблемы Молдовы и Украины, территориальные претензии румынского президента чреваты обострением международной напряженности в этом регионе.

Вполне понятно, что не все экипажи авиаполка получили практику полетов на десантирование. Этот новый вид боевой подготовки необходимо было совершенствовать. Это прекрасно понимало не только командование авиаполка, но и руководство Красной Армии. Об этом красноречиво говорят следующие два факта.

Уже на четвертый день после завершения операции в Бессарабии и Северной Буковине, 2 августа, начальник Оперативного отдела штаба ВВС генерал-майор авиации Б. Л. Теплинский представил на имя начальника ВВС генерал-лейтенанта П. В. Рычагова свои соображения по вопросу повторного образования в составе Военно-воздушных сил РККА органа воздушно-десантной службы. И второй факт. В первых числах августа генерал-майор авиации Д. Д. Грендаль подготовил аналитическую записку на тему «Воздушные десанты и их боевое применение». Выводы этих документов были сделаны на основе только что приобретенного советского опыта, а также опыта зарубежных ВВС. Оба документа выносятся в **Приложение (документ № 19)**.

Более того, полученный опыт десантирования, выявленные при этом некоторые недостатки потребовали проведения специального учения. Уже 2 августа народный комиссар обороны СССР издал директиву о проведении в военных округах опытных воздушно-десантных учений. Выполняя это указание, штаб Ленинградского военного округа спланировал, подготовил и провел 12 августа учение на тему «Захват парашютным десантом аэродрома противника».

В учениях приняла участие авиационная группа ВВС ЛВО. К непосредственному десантированию привлекались два авиаполка, вооруженные самолетами ТБ-3: 3-й и 7-й тбап. Объектом захвата был определен аэродром Мигалово (район города Калинина, нынешняя Тверь). Осуществить операцию предстояло 201-й вдб с приданными ей танковыми, артиллерийскими и минометными подразделениями.

Основная задача по десантированию возлагалась на 3-й тбап. Двадцати семи экипажам полка предстояло выбросить десантный батальон бригады в количестве 540 человек. Выполнение задачи было оформлено приказом:

«Боевой приказ № 02 штаба 29-й тбб. Сольцы.

1. Противник производит усиленные работы по укреплению оборонительных рубежей северо-западнее Калинина. На аэродромах Торжок и Лихославль сосредоточена истребительная авиация, на аэродроме Мигалово – бомбардировочная.

---

2. 201-я вдб для взаимодействия с частями фронта по окружению и уничтожению калининской группировки противника 12 августа 1940 года высаживается в тыл противника.

3. 29-я тбб 12 августа 1940 года обеспечивает 201-ю вдб десантированием парашютистов и посадочным десантом на аэродроме Мигалово (Калинин).

3-й тбап 27-ю кораблями ТБ-3 в 12.00 12 августа выбрасывает парашютный десант на аэродром Мигалово. Высота сброса 800 метров, строй – девятки в кильватерной колонне по три самолета, интервал между девятками 1000 метров. Маршрут: ИПМ (Доворец) – Будово – Ст. Загорье (15 км южнее Торжка) – Мигалово. Обрато по особому указанию.

4. Мой заместитель – врид начальника штаба бригады полковник Семейкин.

Командир тбб полковник Жуков  
Комиссар батальонный комиссар Пелипенко  
Зам. начштаба полковник Семейкин»<sup>96</sup>.

Информируя начальника оперативного отдела штаба ВВС РККА генерал-майора авиации Б. Л. Теплинского о подготовке и ходе учений, командование ЛВО отмечало: «В 13.05 подошла колонна в составе 26 кораблей ТБ-3 – звенья в кильватерной колонне – и с высоты 600 – 800 метров начался выброс парашютного десанта. Основная масса парашютистов приземлилась в одном километре западнее от границы летного поля на площади 3000 на 600 метров»<sup>97</sup>. Докладная записка о проведении в ЛВО опытного воздушно-десантного учения 12 августа 1940 года вынесена в **Приложение (документ № 20)**.

Некоторые сведения о проделанной работе 3-го и 7-го тбап в ходе учений отражены в статье В. Котельникова «ТБ-3 летающая крепость Андрея Туполева»: «Сначала 26 ТБ-3 высадили батальон парашютистов, затем им сбросили грузы с трех Р-5. Один ТБ-3 выбросил на парашютах также два мотоцикла и два грузовых мешка. Парашютисты «захватили» аэродром и начали принимать посадочный десант. С самолетов выгрузили девять танков Т-37А и две артиллерийские батареи – 76-мм и 45-мм пушек»<sup>98</sup>.

Одной из задач учений, как отмечено в этом документе, стала отработка техники размещения личного состава батальона в самолете. Дело это было новым и требовало тщательной отработки. Вся сложность заключалась в том, что ТБ-3, являясь в свое время первоклассным бомбардировщиком, как транспортный самолет был далеко не совершенным. В деле перевозки грузов он был незаменим, а вот для доставки к месту назначения людей он явно не годился – для их размещения не было даже элементарных условий.

Самолет брал на борт до 30 парашютистов, несколько человек могли разместиться в радиорубке. Как правило, это были командиры и старшие групп. Основная же масса десантников по-пластунски заползала в крылья самолета, где за бензобаками имелись пустоты. В них, согнувшись в три погибели, парашютисты пережидали время перелета от посадки до места десантирования. А это, как правило, несколько часов. Особенно трудно было тем, кто летел с винтовкой или пулеметом, а таких было большинство. Оружие мешало не только передвигаться, но и сидеть. За несколько минут до подлета к месту прыжка парашютисты начинали в буквальном смысле слова выползать из своих мест в радиорубку, а оттуда на плоскости.

Дальнейшие их действия описывает хороший знаток десантного дела И. И. Лисов: «По команде «приготовиться» люди вылезали через единственную дверь на правую плоскость и, чтобы достичь назначенной точки отселения, проделывали поистине цирковой номер. Например, чтобы расположиться на левой плоскости, парашютист должен был из двери выйти на

---

<sup>96</sup> РГВА. Ф.29. Оп. 56, Д. 83, Л. 47.

<sup>97</sup> Там же. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 83.

<sup>98</sup> Авиация и космонавтика. 2003, май – июнь. С. 56.

---

правое крыло и, держась за поручни, продвигаться против ветра вдоль фюзеляжа, проползти по нему на боку или животе и опуститься на левое крыло. Но это еще не все. Десантник лежа, держась за веревку, привязанную вдоль крыла, должен был ползком занять на нем свое место, плотно прижавшись к поверхности крыла самолета, чтобы представлять меньшую площадь для встречного потока воздуха. В таком положении на обоих крыльях лежало по 6 – 8 парашютистов, каждый из которых держался одной рукой за веревку, а другой – за кольцо вытяжного троса»<sup>99</sup>. Вот в таких трудных условиях выполнялись задачи по десантированию.

Неприспособленность ТБ-3 для доставки парашютистов к месту выполнения боевой задачи нередко приводила к неоправданным жертвам. Поэтому командование ВДВ, и не в меньшей мере командование ВВС, стремились к максимальной отработке всех элементов полета десантников, начиная от посадки и кончая прыжком. Определенные навыки в этом деле приобрели в ходе учений 12 августа как десантники 201-й вдб, так и летный состав 3-го тбап.

С. А. Лукьянов вспоминал: «Летом 1940 года в районе Старой Руссы полк тренировался в высадке десанта. Я принимал в этих учениях активное участие. Прошли они хорошо. Мы понимали, что в будущем десантирование будет составной частью нашей боевой подготовки».

Поход Красной Армии в Бессарабию и Северную Буковину летом 1940 года вывел личный состав полка на прямой контакт с парашютистами 201-й и 204-й воздушно-десантных бригад. А последовавшее за этим учение еще раз свело авиаторов с крылатыми пехотинцами 201-й вдб. Отработка элементов десантирования личного состава и боевой техники, наряду с практикой бомбардирования, стали одним из направлений боевой подготовки личного состава полка во второй половине 1940 года.

Совершенствование этого нового вида боевой деятельности продолжилось и в 1941 году. В историческом формуляре авиаполка отмечено: «В 1941 году до начала Великой Отечественной войны полк продолжал учебно-боевую подготовку с кадрами летного состава в результате чего к началу войны имел 42 экипажа, из них летающих ночью – 36. Параллельно с выполнением плана УБП выполнял задачи по подготовке воздушного десанта 3-го вдк. До июня 1941 года полк с целью обучения сбросил 8727 парашютистов и облетал 613 человек»<sup>100</sup>.

В связи с тем, что полк получил первую практику десантирования и в период Великой Отечественной войны в составе АДД он неоднократно привлекался к выполнению аналогичных задач, есть настоятельная необходимость дать краткую историческую справку возникновения и развития в СССР воздушно-десантных войск.

#### ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

*Виды и рода вооруженных сил зарождались в разное время и в разных странах. Такие из них, как пехота, конница и артиллерия, в своем развитии прошли столетия и господствовали во всех странах мира вплоть до XX века. Родиной, давшей миру самолет, стали практически одновременно Франция, Россия и Америка. Приоритет в создании танков принадлежит Великобритании. С появлением самолетов и танков стали зарождаться новые виды и рода вооруженных сил. В том числе и ВДВ. Советский Союз первым в мире создал этот род вооруженных сил.*

*История Воздушно-десантных войск неразрывно связана с историей создания и развития Красной Армии. Большой вклад в теорию и практику боевого применения ВДВ внесли советские*

---

<sup>99</sup> Лисов И. И. С воздуха – в бой. М., 1961. С. 32.

<sup>100</sup> ЦАМО. Ф. 23-го гв. ап. Оп. 519000. Д. 2, л. 7.

---

военачальники М. Н. Тухачевский, А. И. Егоров, И. Э. Якир, И. П. Уборевич, А. И. Корк, руководители ВВС П. И. Баранов, Я. И. Алкснис. Использование авиации, как средства доставки больших групп десантников на значительное расстояние от линии фронта, открывало перед вооруженными силами любой страны колоссальные возможности. Руководители Красной Армии и Военно-воздушных сил считали, что воздушные десантники могут и должны наносить внезапные удары по противнику там, где он их не ждет. А эффект внезапности всегда был, есть и будет одним из решающих факторов в деле достижения победы.

Воздушно-десантные войска организационно оформились в 1930 году. Как у любого вида вооруженных сил у них есть своя дата рождения – 2 августа 1930 года. Какое же событие произошло в этот день далекого 1930 года? В этот день под Воронежем впервые не только в СССР, но и в мире был выброшен воздушный десант. Он был небольшим, всего 12 парашютистов.

Основателем парашютного спорта в Советском Союзе стал летчик Л. Г. Минов. Он же стоял у истоков и такого дела, как создание парашютных десантов. Одновременно в сфере парашютного дела начал трудиться, причем независимо от Минова, и летчик П. И. Гроховский. Главным в его исследовательской и практической работе стали изыскания возможностей сброса на парашютах тяжелой армейской техники – автомобилей, пушек и танков.

В 2007 году вышла книга «Воздушно-десантные войска России». В ней приводятся воспоминания Л. Г. Минова. По заданию начальника ВВС П. И. Баранова он побывал в США и познакомился там со спасательной службой военной авиации. Докладную о результатах его командировки П. И. Баранов положил в папку с надписью «Парашютное дело». Далее Минов вспоминал:

«Было решено провести в Воронеже занятия с целью ознакомления летно-подъемного состава с парашютами и организацией прыжков... 26 июля 1930 года участники сборов ВВС Московского военного округа собрались на аэродроме под Воронежем. Мне предстояло выполнить показательный прыжок... Вместе со мной готовился к показательному прыжку летчик Мошковский, назначенный на сборах моим помощником. Больше желающих пока не было. Мой прыжок действительно удался...

А как же Мошковский? Самолет заходит на курс. В проеме двери хорошо видна его фигура. Уже пора прыгать. Пора! Но он по-прежнему стоит в дверях, не решаясь броситься вниз. Еще секунда, вторая! Наконец-то! Над падающим человеком взметнулся белый шлейф и тут же превратился в тугой купол парашюта.

– Ура-а-а! – раздалось вокруг.

Многие летчики, видя нас с Мошковским живыми и невредимыми, изъявили желание тоже прыгать...

Выслушав по телефону мой доклад о ходе занятий, Баранов сказал:

– Было бы хорошо, если бы оказалось возможным по ходу воронежского учения продемонстрировать выброску группы вооруженных парашютистов для диверсионных действий на территории «противника».

Надо ли говорить, что это оригинальное и интересное задание мы приняли к исполнению с огромным энтузиазмом... Подготовка к десантной операции закончилась 31 июля... 2 августа в 9 часов с аэродрома базирования поднялся самолет. На его борту – первый отряд парашютного десанта. Вместе с нами и руководитель второй группы Мошковский. Он решил посмотреть, где место отделения нашей группы, чтобы потом точно десантировать своих ребят...

И тут же в небе появился вновь наш «Фарман-Голиаф» со второй группой. Как и было запланировано, группа Мошковского покинула самолет на высоте 500 метров. Приземлились

---

они рядом с нами. Понадобилось всего несколько минут, и 12 десантников, вооруженные двумя ручными пулеметами, винтовками, револьверами и гранатами, были в полной готовности к боевым действиям».

Это событие и стало днем рождения ВДВ РККА. Здесь следует заметить, что доставка десанта к месту назначения с использованием авиации осуществляется двумя способами – с посадкой и путем покидания борта самолета с использованием парашютов. В этой же книге приводится факт десанта с посадкой самолетов, который произошел год с небольшим раньше.

13 апреля 1929 года с территории Афганистана банда Фузайли совершила очередной набег на Гармский уезд Таджикистана. Чтобы предотвратить захват уездного центра командующий Среднеазиатским военным округом П. Е. Дыбенко решил перебросить по воздуху отряд бойцов в 45 человек, вооруженных винтовками и пулеметами. Замысел удался. Вместе с подошедшими кавалерийскими частями десантный отряд разгромил банду Фузайли.

В сентябре 1930 года, через месяц после первого воронежского опыта, по указанию командующего войсками Московского военного округа А. И. Корка в ходе проводимых маневров был применен второй воздушный десант. После окончания формирования 1 июня 1931 года в Ленинградском военном округе опытного воздушно-десантного отряда он был привлечен к первой экспериментальной выброске парашютистов с самолетов АНТ-9, ТБ-1 и Р-5. Этот опыт стал предметом обсуждения на заседании РВС СССР в январе 1932 года. Было принято решение о создании в Ленинградском, Московском, Белорусском и Украинском военных округах по одному штатному авиамотодесантному отряду.

В декабре этого же года вопрос о Воздушно-десантных войсках вновь был обсужден на заседании РВС СССР. Реализуя его решения, нарком обороны своей директивой обязал командование Ленинградского военного округа развернуть авиадесантный отряд в 3-ю авиадесантную бригаду особого назначения (абон). В 1931 – 1932 годах в СССР были созданы отдельные парашютно-десантные батальоны, развернутые в последующем в полки, а затем в парашютно-десантные бригады. Их численность доходила до 3000 человек.

Подготовка десантников стала особой заботой командования ВВС. Главное место в этом новом направлении работы заняла подготовка инструкторов парашютного дела. Найденный в РГВА приказ по ВВС РККА от 19 марта 1933 года красноречиво подтверждает эту мысль. «На проведенном с 15 января по 16 февраля 1933 года сборе по подготовке инструкторов парашютного дела ВВС закончили курс 87 человек летно-подъемного состава. Этот кадр квалифицированных работников вместе с ранее подготовленными должен явиться основным костяком парашютного дела в общей системе воздушно-десантной службы ВВС РККА. Сбор, проведенный в зимних условиях, при температуре до 27 градусов совершенно убедительно показал возможность совершения прыжков в любое время года. Сезонность учебы по парашютному делу должна быть поэтому ликвидирована».

Особую заботу о молодых воздушно-десантных частях проявляли командующие войсками Белорусского и Украинского военных округов И. П. Уборевич и И. Э. Якир. В сентябре 1934 года в Белорусском военном округе впервые прошло учение с десантированием войск. 7 сентября с пяти самолетов ТБ-3 в районе переправы через реку Свислочь был выброшен 31 десантник. А через два дня в районе Тростенца под Минском с ТБ-3 было десантировано еще 589 бойцов 7-го батальона особого назначения. По результатам учений была определена оптимальная загрузка самолета двадцатью десантниками, которые покидали его за 16 – 20 секунд.

В августе 1935 года на маневрах Киевского военного округа впервые в мире произведена выброска на парашютах 1200 человек, 18 орудий, 150 пулеметов, а 2500 человек с

---

боевой техникой (легкими танками и пушками) доставлены посадочным вариантом. Вслед за этим в Белоруссии было выброшено и доставлено соответственно 1800 и 5700 человек. Участие ВДВ в маневрах под Киевом и Минском в 1934 и 1935 годах стало настоящей сенсацией.

Событие такого масштаба ошеломило присутствующих на маневрах иностранных военных специалистов. «Западная Европа отстала!» – заявил тогда заместитель начальника французского генерального штаба бригадный генерал Луазо. А наш нарком обороны К. Е. Ворошилов на 1-м съезде стахановцев сказал: «Парашютизм – эта область авиации, в которой монополия принадлежит Советскому Союзу. Нет страны в мире, которая могла бы сказать, что она может в этой области хоть приблизительно равняться с Советским Союзом».

В 1936 году на базе авиадесантных частей указанных округов создаются еще две авиационные бригады особого назначения – 13-я в Киевском и 47-я в Белорусском. Всего в 1937 году было сформировано шесть вдб в округах западного направления и три на Дальнем Востоке. Для перевозки людей и грузов каждой воздушно-десантной бригаде придавали эскадрилью ТБ-3 из 12 самолетов. Однако эта практика выявила ряд чисто организационных недостатков и в 1938 году, в целях большей централизации, от этой идеи отказались.

В книге «Воздушно-десантные войска России» отмечается: «Основным транспортным самолетом предвоенных советских ВДВ по праву считается тяжелый четырехмоторный бомбардировщик ТБ-3 (АНТ-6), созданный в 1930 году. При транспортировке воздушного десанта самолет брал на борт 18 (образец 1935 года – 30 – 35 десантников) с полным вооружением. В середине 30-х годов под фюзеляж ТБ-3 стали подвешиваться 1,7-тонные танкетки Т-27, легкие плавающие танки и бронеполномобили, десантируемые посадочным способом. Совершенствуя свою выучку на полях тактических учений, воздушно-десантные соединения в этот период приобрели и боевой опыт. Впервые это произошло на реке Халхин-Гол в 1939 году».

#### *Литература:*

1. *Воздушно-десантные войска. М., 2007.*
2. *Авиация и космонавтика. 2003, май – июнь.*
3. **Лисов И. И.** *С воздуха – в бой. М., 1961.*
4. *Военно-исторический журнал. 1960, № 8.*
5. **Шелест И. И.** *Дни и ночи напролет. М., 1991.*

Таким образом, развитие авиации в тридцатые годы создали условия для появления нового вида войск – воздушно-десантных. В предвоенные годы, к моменту создания 3-го тбап, в составе Красной Армии уже имелись крупные, достаточно подготовленные к выполнению возлагаемых на них задач воздушно-десантные соединения, а также стрелковые дивизии, предназначенные для перевозки воздушным путем. Однако транспортной авиации как таковой практически не было. В связи с этим для десантирования соединений воздушно-десантных войск привлекались недостаточно приспособленные для этих целей самолеты тяжелой авиации. Это применение породило в ВВС новую область применения – десантирование личного состава и материальных средств по воздуху. Экипажи тяжелобомбардировочных авиационных полков, в том числе и 3-го тбап, еще не имели достаточного практического опыта по десантированию войск. Они его только начали приобретать. И все же мы вправе сказать, что авиационные полки, вооруженные самолетами ТБ-3, дали воздушно-десантным войскам крылья, что гордое название «крылатая пехота» появилось в предвоенные годы.

---

Практическое применение авиации для десантирования войск во время освободительных походов, перевозки грузов и эвакуации раненых в период советско-финляндской войны подвело военное руководство СССР к выводу о необходимости создания нового рода ВВС – Военно-транспортной авиации. Однако до Великой Отечественной войны она так и не была создана.

Участие ТБ-3 во второй половине 30-х годов в малых войнах и конфликтах (в Китае, на Хасане и Халхин-Голе, в освободительных походах в Западную Белоруссию и Западную Украину, в Бессарабию и Прибалтику, а также в советско-финляндской войне) постепенно накопило массу негативных оценок в его боевой биографии. К середине 1940 года оценка бомбардировщика со стороны командования ВВС стала однозначной: машина, как бомбардировщик и транспортник, полностью устарела. Меч над воздушным тружеником стал подниматься. Было решено отобрать наиболее исправные ТБ-3 для ГВФ и военно-транспортной авиации, а остальные – списать. Под нож попадало приблизительно 300 самолетов.

Однако слишком горячие головы остудили два фактора. С одной стороны, агрессивность фашистской Германии не оставляла надежд на то, что войны с ней удастся избежать. С другой стороны, плановое производство идущего на смену ТБ-3 дальнего бомбардировщика ДБ-3Ф разворачивалось медленно, оснащение им новых авиаполков срывалось.

В этих условиях нельзя было пренебречь армадой ТБ-3, количество которых превышало полтысячи. Общую устарелость бомбардировщика отрицать было трудно. В некоторых видах боевого применения он действительно не удовлетворял современным требованиям, скажем, бомбить днем, но делать это же дело ночью он вполне мог. Свое успешное применение ночью бомбардировщик доказал в период войны с Финляндией.

В интернетовской статье «Боевой счет ТБ-3» отмечается: «И в это самое время в судьбе ТБ-3 наступил крутой поворот. Было предписано изъять ТБ-3 из десантных и транспортных частей. За счет этих машин хотели перевести на пятиэскадрильный штат 3-й и 7-й тбап, создать тяжелые отряды в 5-м (Мурманск) и 80-м (Архангельск) смешанных полках (сап) и сформировать восемь отдельных эскадрилий – в Вазиани, Ташкенте и на Дальнем Востоке. От списания значительной доли ТБ-3 отказались. К 1 января 1941 г. планировалось иметь самолетов с М-17 – 278, с М-34 – 76, с М-34Р – 123 и с М-34РН – 69. Исходя из этих цифр, можно предположить, что списать уже собирались лишь около десятка самых ветхих бомбардировщиков, а часть ТБ-3РН переоборудовать под двигатели М-34РБ, менее высотные, но более надежные (их делали из перебираемых М-34РН, снимая нагнетатели).

Следующий шаг последовал в феврале 1941 г., когда вышло постановление «О реорганизации авиационных сил Красной Армии», которым предусматривалось сформировать еще пять авиаполков на этих неповоротливых гигантах. Использовать ТБ-3 предусматривалось и как бомбардировщик, и как военно-транспортный самолет. Но препятствием оказалось недостаточное количество исправной техники.

6 июня 1941 г. ЦК ВКП (б) и Совнарком выпустили совместное постановление о срочном доведении до боеготового состояния 500 ТБ-3. Заводам дали разнарядку на восстановление производства запчастей. Завод № 26 в Рыбинске в небольшом количестве продолжал выпускать моторы М-17. В дополнение к этому попытались наладить их производство на Горьковском автозаводе. В воинские части направили бригады рабочих самолетостроительных заводов. Часть работ вели мастерские и заводы гражданской авиации. Согласно докладу заместителя начальника Генштаба Н. Ф. Ватутина ВВС РККА на 15 июня 1941 г. располагали шестью боеготовыми полками тяжелых бомбардировщиков. Вот с ними и начали войну. Среди них был и 3-й тяжело-бомбардировочный авиационный полк.

До зимы 1940 года 3-й тбап находился в прямом подчинении командующему ВВС Белорусского особого военного округа. В ноябре этого же года дальнебомбардировочная авиация подверглась коренной реорганизации. Ее суть в следующем. На базе существующих трех армий

особого назначения (АОН) Главного командования сформировано пять дальнебомбардировочных авиакорпусов (один из них на Дальнем Востоке) и три отдельные авиационные дивизии. Для руководства дальнебомбардировочными соединениями при штабе ВВС было создано 5-е управление. Возглавил его участник боев в Испании Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации И. И. Проскуров.

Вот как выглядел состав дальнебомбардировочных авиакорпусов на западном ТВД после реорганизации:

	«ДБ-3/ДБ-3ф»	«ТБ-3»
1-й АК, Новгород 40-я АД (53-й ДБАП, 200-й ДБАП, 7-й ТБАП)	94	68
51-я АД (7-й ДБАП, 203-й ДБАП, 204-й ДБАП)	112	-
3-й АК, Смоленск 52-я АД (98-й ДБАП, 212-й ДБАП, 3-й ТБАП)	132	52
42-я АД (96-й ДБАП, 207-й ДБАП, 1-й ТБАП)	69	41
2-й АК, Курск 35-я АД (100-й ДБАП, 219-й ДБАП, 223-й ДБАП)	125	-
48-я АД (51-й ДБАП, 220-й ДБАП, 221-й ДБАП)	127	-
4-й АК, Запорожье 22-я АД (8-й ДБАП, 11-й ДБАП, 21-й ДБАП)	196	-
50-я АД (81-й ДБАП, 231-й ДБАП, 299-й ДБАП)	149	-
<b>ВСЕГО:</b>	<b>1 004</b>	<b>161</b>

В водоворот реорганизации попал и 3-й тбап. 6 ноября были подписаны директива НКО № ОРГ/3/106713 и директива ВВС Зап. ОВО № 0066315 от 27 ноября 1940 года, в соответствии с которыми 3-й тбап в составе управления и четырех авиаэскадрилий в организационном и оперативном подчинении вошел в состав 52-й дальнебомбардировочной авиадивизии (командир полковник Г. Н. Тупиков, начальник штаба полковник Н. В. Перминов) 3-го дальнебомбардировочного авиационного корпуса (командир полковник Н. С. Скрипко, начальник штаба полковник Ф. М. Козинцев) с передислокацией на аэродром Марьино Горка и размещением личного состава в Пуховичах (Минская область). При этом три эскадрильи из четырех имели на самолетах более усовершенствованные моторы М-34Р.

Жаль было покидать насиженное место, но приказ есть приказ. Половину декабря ушло на подготовку к перебазированию, само перебазирование и обустройство на новом месте. Экипажи убыли летом, а весь остальной личный состав и имущество железнодорожными эшелонами. Переселение завершилось без особых происшествий. Но не без потерь. Что такое передислокация? Она сродни маленькому пожару. Что-то поломалось, что-то не вошло по своим габаритам в железнодорожный вагон, что-то стационарное не подлежало демонтажу.

В этот период произошла смена на полковом капитанском мостике. 14 ноября 1940 года командиром авиаполка стал подполковник Зарянский Степан Константинович. Сведений о нем найти мне не удалось. Куда из авиаполка ушел прежний командир М. Р. Белоусов, выяснить также не удалось. Единственное, что установлено, так это то, что в мае 1943 года он исполнял должность начальника авиационного отдела управления 66-й армии. Произошла смена и на должности начальника штаба – С. М. Шевякова сменил И. И. Таныгин. Иван Иванович родился в 1905 году в семье рабочего. В двадцать два года вступил в ряды Красной Армии. Каких-либо других биографических сведений выявить не удалось. Что касается С. М. Шевякова, то, судя по



---

всему, он из 3-го тбап ушел в истребительную авиацию. По крайней мере, в июне 1942 года он исполнял должность начальника оперативного отделения 207-й истребительной авиадивизии, а в ноябре стал начальником штаба этого соединения.

Уже во второй половине декабря авиаполк начал плановую учебно-боевую работу. Боевой опыт, полученный во время участия авиаполка в освободительных походах Красной Армии, и особенно в период советско-финской войны, подсказывал командованию, что для боевых действий экипажи тяжелых бомбардировщиков следует готовить, прежде всего, для полетов ночью как в простых, так и в сложных погодных условиях. Этого же требовали директивы и приказы вышестоящих органов ВВС. В связи с этими насущными задачами командование авиаполка в полной мере использовало сложные метеословия зимнего периода боевой подготовки 1940 – 1941 гг. Однако не все в этом деле было гладко.

Много времени и сил отнимала борьба с капризами погоды. Зима, как и в предыдущем году во время советско-финляндской войны, оказалась снежной. Не успевали очистить взлетно-посадочную полосу, как новый снежный заряд вновь выводил ее из строя. Технических средств для приведения аэродрома в порядок явно не хватало. Нормальная летная погода исчислялась несколькими часами, ее в буквальном смысле слова приходилось «ловить».

Следует обратить внимание на одну ошибку, которая кочует из книги в книгу, от одного автора к другому. Речь идет о том, в какую дальнебомбардировочную авиадивизию попал 3-й тбап. Многие считают, что он вошел в 42-ю дбад. Судя по всему, родоначальником этой ошибки стал не кто иной, как сам командир 3-го дбак Н. С. Скрипко. В 1981 году он издал свои воспоминания «По целям ближним и дальним». На 51-й странице приведена схема базирования частей ВВС Западного фронта к началу боевых действий 22 июня 1941 года. Согласно ей 3-й тбап отнесен к составу 42-й авиадивизии. Это неверно.



**Маршал авиации Н. С. Скрипко**

В связи с тем, что я упомянул имя командира 3-го тбак Н. С. Скрипко и его книгу, на которую мне придется при дальнейшем описании истории 3-го тбап часто ссылаться, хотелось хотя бы кратко представить читателю этого выдающегося авиационного деятеля.

Маршал авиации Скрипко Николай Семенович родился в 1902 году в селе Больдераа Рижского района Латвийской ССР. В 1919 году вступил добровольцем в Красную Армию, служил в артиллерии. Участник Гражданской войны.

С 1924 года на различных должностях в Военно-воздушных силах: командир авиазвена, эскадрильи, начальник штаба авиаполка. В 1938 году окончил Высшую летно-тактическую школу. В 1938 – 1940 гг. командир авиаполка, авиадивизии. С 1940 года стал командовать дальнебомбардировочным авиакорпусом. Война застала его в этой должности. Затем командовал ВВС 5-й армии и исполнял должность заместителя командующего ВВС Юго-Западного фронта. В

марте 1942 года была создана Авиация дальнего действия. Во главе АДД И. В. Сталин поставил бывшего подчиненного Н. С. Скрипко по 3-му дбак А. Е. Голованова. Николай Семенович стал его заместителем. Исполнял он эту должность до конца войны.

Мне довелось с ним встречаться. Таких встреч было несколько. Все они проходили в ЦАМО. Территория самого архива достаточно большая. Николай Семенович работал с документами не в читальном зале архива, а в отдельной комнате, и мне приходилось ловить момент, когда он, делая перерыв в работе, выйдет на прогулку. Это было время «золотой осени». Территория самого архива, достаточно обширная и ухоженная, изобиловала большим количеством деревьев и газо-

---

нов. Ласкало глаз море цветов. Николай Семенович отводил прогулкам приблизительно час времени. Я присоединялся к нему и задавал ранее продуманные вопросы. Он охотно отвечал.

О трудностях в решении задач боевой подготовки, о неудовлетворительном снабжении частей и соединений ДБА, которые проявились в конце 1940 года, Н. С. Скрипко рассказал в своей книге «По целям ближним и дальним». В связи с тем, что эти трудности испытывал и 3-й тбап, следует обратиться к некоторым фрагментам из его воспоминаний.

В декабре 1940 года по решению ЦК ВКП (б) было приведено совещание высшего командования Красной Армии. На нем с докладами выступили генералы армии Г. К. Жуков и И. В. Тюленев, а также начальник Главного управления ВВС генерал-лейтенант авиации П. В. Рычагов. Тема его доклада «Военно-воздушные силы в наступательной операции и в борьбе за господство в воздухе». На следующий день командующие ВВС округов и командиры дальнебомбардировочных авиакорпусов были приглашены в Кремль. Н. С. Скрипко выступать не собирался, это решение пришло уже в процессе совещания. Николай Семенович писал:

«Вошел Сталин, окинув взглядом зал, увидел, что стенографистки приготовились записывать выступления, и коротким, энергичным жестом дал сигнал стенографисткам уйти, ничего не записывать. Открыв совещание, Сталин охарактеризовал международную обстановку и подчеркнул, что она резко обострилась. Фашистская Германия вышла непосредственно к западным границам Советского Союза, и возникла угроза прямого военного нападения на страну. Он сообщил, что собрали нас для обмена мнениями о состоянии Военно-воздушных сил, боеготовности нашей авиации.

Мне ранее не приходилось бывать на совещаниях столь высокого уровня. Сталина я видел и слышал впервые. Держался он просто, естественно, говорил негромко, неторопливо, избегая риторики, вычурных слов. Четко, предельно ясно формулировал мысль; кратко ставил вопрос и логично, обоснованно разъяснял его. Признаюсь, я не собирался выступать на совещании и не готовился подниматься на столь высокую трибуну, но поставленные Сталиным вопросы взволновали меня, поскольку касались они наших повседневных дел...

И вот я попросил слова. Заранее составленного конспекта выступления у меня не было, набросал только перечень вопросов, которые хотел затронуть в своем выступлении. А говорил о трудностях, с которыми своими силами пока не можем справиться, о недостатках технических средств для подготовки аэродромов к полетам.

– Вы требуете от нас зимой летать только на колесах, и мы стремимся выполнить поставленную задачу. Но нынешней зимой выпадает небывало обильный снег, мы вынуждены круглосуточно убирать его с взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек. Однако средств для вывоза снега у нас недостаточно. На один аэродром приходилось по одному-два старых трактора, которые то и дело отказывали в работе, стояли неисправными. Мало было и бортовых автомашин. Поэтому для уборки снега на аэродром требовалось собирать весь автотранспорт, специальные машины, личный состав соединений, включая летный. И все же не управлялись. На некоторых аэродромах были вынуждены ограничиваться уплотнением снега аэродромными катками.

Тут Сталин прервал меня репликой:

– Вот азиатчина! Весь мир летает зимой на колесах, даже в Норвегии, где снег выпадает на несколько метров, справляются с расчисткой аэродромов и летают на колесах. Ведь лыжи снижают скорость полета и скороподъемность боевых машин. Это надо понять!

Заметив, что я пытаюсь что-то сказать и, возможно, ему возразить, Сталин чуть заметно улыбнулся, подправил мундштуком трубки усы и добавил:

– Правда, вы не просите, как некоторые другие, возврата к лыжам, и это уже хорошо.

Я, признаться, смутился, попросил разрешения уйти с трибуны и сесть на место.

– Нет, продолжайте, – сказал Сталин. – Мы вас слушаем.

---

Далее шел разговор о нехватке тракторов, отсутствии горючего, задержке в его подвозе. А ведь в то время когда полки простаивали, не летая по этой причине, рядом были склады неприкосновенного запаса – до 15 тысяч тонн авиационного топлива. В случае перебоев с подвозом авиационного горючего, конечно, можно было заимствовать здесь часть топлива.

– Кому нужно будет это горючее, если вспыхнет война, а наши экипажи окажутся неподготовленными, – продолжал я. – И третий вопрос: многие самолеты простаивают из-за того, что двигатели на них выработали установленный ресурс. Нет резервных двигателей. В результате зимой даже редкие летные дни мы не можем использовать полноценно.

Я заметил, что после этих слов Сталин дал какие-то указания сидевшему в президиуме Рычагову.

На совещании мы получили ясное представление о международной обстановке и возможности скорой войны. Сталин прямо и откровенно назвал нашего вероятного противника, к борьбе с которым надо готовиться, – гитлеровская Германия<sup>101</sup>.

Хотелось бы обратить внимание читателя на следующий факт. В своем выступлении командир авиакорпуса критически затронул ряд наболевших вопросов из повседневной жизни авиационных частей. И. В. Сталин его внимательно слушал, вставлял реплики и просил продолжать выступление. Как это бьет по все более укореняющемуся мифу о том, что он не терпел возражений и критики. Чего только тут не нагородили!

А известная реплика П. В. Рычагова, брошенная с места на совещании в апреле 1941 года, – «Вы нас заставляете летать на гробах», – по мнению некоторых недобросовестных историков, стоила Павлу Васильевичу жизни. Есть уже и книжечка, вышедшая в 2011 году, с интригующим названием – «Летающие гробы» Сталина». Авиаконструктором И. В. Сталин не был. Так что этот камень не в тот огород. Летать на этих «гробах» летчиков он не заставлял, это делал начальник Главного управления ВВС. И не за бестактную фразу он был репрессирован, а за высокую в авиации аварийность. И расстрелян был не за эту фразу и высокую аварийность, а за те умопомрачительные потери, которые понесли советские ВВС в первые месяцы войны. А они – результат некачественного руководства этим видом Вооруженных сил страны.

Ну и об авторе упомянутой книги. Это известный антисоветчик В. В. Бешанов. Вот как он представлен в аннотации: «Новая книга ведущего историка-антисталиниста – продолжение бестселлера «Воевали на «гробах»!» Вот так! А ведь по сути дела так называемый бестселлер так называемого ведущего историка-антисталиниста – это выкрашенная черной краской вся история советской авиации.

Возвращался Н. С. Скрипко из Москвы в Смоленск поездом. Под стук колес, как писал Николай Семенович, он думал о том вероятном противнике, которого «прямо и откровенно» назвал И. В. Сталин. И прикидывал, что конкретно делать каждому полку. Он не пишет о том, как довел основные требования и мысли высокого совещания в Москве до руководящего состава подчиненных частей, но нет никакого сомнения в том, что все это было сделано незамедлительно и подробнейшим образом.

Наступила весна. На смену зимним проблемам пришли новые. Под воздействием оттепели раскисли рулежные дорожки и взлетно-посадочная полоса. Вылетающие из-под колес самолетов комья грязи приводили к частым повреждениям закрылок, рулей и шасси. И, тем не менее, летная практика продвигалась успешно.

В феврале командиров дальнебомбардировочных авиакорпусов вновь вызвали в Москву. Предстояло разработать новый курс боевой подготовки ДБА. Созданная под руководством Н. С. Скрипко комиссия работала интенсивно и плодотворно. Уже весной «Курс боевой подготовки ДБА 1941 г.» был разработан, утвержден руководством ВВС и введен в действие.

---

<sup>101</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. М., 1981. С. 37 – 39.

---

Побывал Н. С. Скрипко и в Минске, где командующий ВВС Западного особого военного округа генерал-майор авиации И. И. Копец провел военную авиационную игру на картах. Она была посвящена действиям ВВС фронта во фронтовой наступательной операции. В ней на дальнебомбардировочный авиакорпус возлагалась выброска воздушно- десантного корпуса. Формализм, проявившийся при проведении этой игры, не понравился Николаю Семеновичу, и он откровенно высказал руководству ВВС округа свои соображения. Но менять ничего не стали.

Н. С. Скрипко резюмировал: «Очень уж все легко получалось на бумаге, боевая действительность оказалась куда более суровой. С чувством большой неудовлетворенности вернулся я тогда в Смоленск. Здесь ждала конкретная работа. Между тем на международной арене тучи все более сгущались...

Командиры, политорганы, партийные и комсомольские организации активизировали в частях борьбу за укрепление дисциплины и уставного порядка, повышение бдительности и боевой готовности. Наряду с напряженной летной работой настойчиво отрабатывались действия по боевой тревоге. На каждом аэродроме были оборудованы укрытия простейшего типа для личного состава, подготовлены места стоянок самолетов в зоне рассредоточения авиационной техники, определены варианты боекомплектов, подготовлена организация подвоза их к самолетам. Люди боролись за быстроту, четкость, организованность действий по тревоге. Учеба приближалась к реальным требованиям войны. Боевая готовность становилась законом нашей жизни»<sup>102</sup>.

Весной 1941 года экипажи 3-го тбап продолжали совершенствовать летную выучку. Боевая и политическая подготовка проходила в соответствии с планами вышестоящих штабов. Все чаще и чаще личный состав поднимался по тревоге с задачей полной готовности к боевому вылету. Экипажи осваивали различные маршруты, уходили на полигоны для бомбардирования и проведения воздушных стрельб.

И еще об одном организационном мероприятии, которое зафиксировано в историческом формуляре авиаполка: «В июне 1941 года 3-й тбап, выведенный из подчинения 52-й авиадивизии 3-го авиакорпуса, с прежним штатом вошел в подчинение командующему ВВС Зап. ОВО с подчинением в оперативном отношении командиру 3-го авиадесантного корпуса»<sup>103</sup>. Приблизительно в это время из авиаполка на должность заместителя начальника штаба 52-й авиадивизии ушел И. И. Таныгин. Новым начальником штаба 3-го тбап стал капитан К. Е. Далакишвили. Калистрату Елизбаровичу к этому времени шел тридцать второй год. Участвовал в войне с Финляндией.

В середине июня 1941 года группа офицеров штаба БОВО во главе с заместителем командующего округом произвела проверку боевой и политической подготовки 3-го тбап. С целью приведения авиаполка в боевую готовность проверка началась с объявления учебной тревоги. И хотя комиссия дала положительную оценку по вопросу состояния боевой и политической подготовки, в акте было отмечено много недостатков. Командованию предлагалось устранить их в ближайшие два месяца. Кто мог знать, что устранять эти недостатки кровью и жизнями будет война.

---

<sup>102</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 42.

<sup>103</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 1.

---

## Глава вторая

# В НЕБЕ БОЛЬШОЙ ВОЙНЫ

### 1. Трудное начало

В 3 часа 15 минут 22 июня 1941 года с немецких позиций в советскую сторону был дан первый артиллерийский залп, возвестивший начало восточной кампании. Армада немецких самолетов пересекла воздушное пространство СССР и устремилась к местам базирования советской авиации. Танковые фашистские группировки устремились к Гродно и Брест-Литовску. Так началась война, которую вскоре назвали Великой и Отечественной.

Вероломное нападение фашистской Германии застало личный состав 3-го тбап на полевых аэродромах Сенча и Скобровка. На вооружении авиаполк имел 45 кораблей ТБ-3, 24 из которых находились в исправном состоянии. Из 52 полностью укомплектованных экипажей летать ночью могли 17. Командные полковые должности исполняли: командир подполковник С. К. Зарянский, его заместитель по политической части Ф. И. Хуторянский, начальник штаба капитан К. Е. Далакишвили, заместитель командира по эксплуатации военный инженер 2-го ранга Н. И. Замятин, флаг-штурман капитан И. З. Бегма.

Волей судьбы 3-й тяжелобомбардировочный авиационный полк оказался на самом острие начального периода Великой Отечественной войны. По своей дислокации он находился в центре советско-германского фронта, именно здесь гитлеровское командование стремилось, прежде всего, добиться успеха.

Архивные документы не оставили сведений о том, как в 3-й тбап пришла весть о начале Великой Отечественной войны. Скудны и воспоминания ветеранов авиаполка. Основным источником хоть каких-то деталей остаются воспоминания командира 3-го дбак полковника Н. С. Скрипко.

Пожалуй, следует начать с субботы 21 июня и познакомиться с его свидетельством в отношении директивы № 2 и прояснить вопрос о том, в какое время она дошла до командования 3-го тбап.

«Вечером 21 июня 1941 года, за несколько часов до начала войны, продолжалось командно-штабное учение. По проводным средствам связи и частично по радио из штаба ВВС округа шли учебно-боевые распоряжения, поступали донесения из авиачастей и соединений.

Около полуночи 21 июня 1941 года за подписью наркома обороны Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко и начальника Генштаба РККА генерала армии Г. К. Жукова в Ленинград-

---

ский, Прибалтийский особый, Западный особый, Киевский особый и Одесский военные округа была направлена директива...

Эта директива о приведении всех частей в боевую готовность стала известна командующему ВВС Западного особого военного округа в 00.30 минут 22 июня 1941 года.

Как потом выяснилось, до начала войны оставалось каких-нибудь три с половиной часа. Но штаб сумел за это время передать приказ лишь 10-й смешанной авиадивизии, а остальные соединения не получили никаких распоряжений, поскольку еще с 23 часов 21 июня прекратилась телефонно-телеграфная связь. Позднее стало известно, что диверсионные группы гитлеровцев, переодетые в красноармейскую форму, были сброшены на парашютах, а также просочились иными путями на нашу территорию. В ряде мест они перерезали провода и нарушили линии связи, проложенные к аэродромам армейской авиации, постам ВНОС, к штабам частей и соединений и управления ВВС округа.

Обращает на себя внимание, что директива наркома обороны, предупреждающая о возможном нападении фашистской Германии, обязывала Военно-воздушные силы быть в полной боевой готовности встретить возможный внезапный удар немцев или их союзников, предписывала рассредоточить всю авиацию по полевым аэродромам и тщательно замаскировать ее, не поддаваясь ни на какие провокационные действия. Но директива запрещала проводить какие-либо другие мероприятия без особого на то распоряжения. Это, несомненно, ограничивало боевую активность наших авиачастей»<sup>104</sup>.

Таким образом, на основе свидетельства Н. С. Скрипки можно сделать вывод, что до командования 52-й авиадивизии, а, следовательно, и 3-го тбап, требования директивы № 2 своевременно доведены не были.

Вечер накануне нападения фашистской Германии на Советский Союз Николай Семенович провел в гарнизоне Шаталово, куда его пригласил на концерт полковой художественной самодеятельности заместитель командира 98-го авиаполка по политической части батальонный комиссар В. Е. Молодцов. Вернулся командир авиакорпуса в Смоленск в середине ночи. Заслушав доклад начальника метеослужбы и обзвонив дежурных по штабам авиадивизий, он отправился домой. Дальнейшие события развивались следующим образом.

«Далеко за полночь я лег спать, а через какие-нибудь три часа, на рассвете 22 июня 1941 года, меня поднял телефонный звонок. Оперативный дежурный по управлению авиакорпуса доложил, что из Минска меня вызывают к аппарату ВЧ, находившемуся только в штабе. Поскольку звонками нас тормозили довольно часто и даже по незначительным вопросам, я приказал дежурному передать начальнику штаба авиакорпуса, чтобы он, не теряя времени, подошел к телефону, а сам начал быстро одеваться.

Мгновенно последовал повторный звонок. На этот раз докладывал уже начальник штаба полковник Ф. М. Козинцев:

– К аппарату ВЧ вызывают именно вас.

Бегу в штаб. На улице прохладно и тихо. Солнце только что начало подниматься над горизонтом. Около 4 часов 40 минут к телефону подошел командующий ВВС Западного особого военного округа генерал-майор авиации Герой Советского Союза И. И. Копец. Он сразу же задал вопрос:

– Имеете ли вы какие-либо указания из Москвы?

Я доложил, что не получал никаких указаний, и в свою очередь спросил:

– Что случилось?

Копец возбужденно скороговоркой ответил:

– Немецкая авиация бомбит аэродромы Лида, Белосток, Гродно, Пружаны, Барановичи и другие. На аэродромах горят наши самолеты. Немедленно приведите все части авиакорпуса и Смоленского авиагарнизона в боевую готовность. Если не получите боевую задачу из Москвы, вам ее поставит округ.

---

<sup>104</sup> Скрипка Н. С. По целям ближним и дальним. С. 47 – 48.

---

Все стало предельно ясно: война!

...Узнав о нападении гитлеровцев, я объявил боевую тревогу авиадивизиям и частям корпуса. Оповещены были и части, расположенные на Смоленском аэродромном узле, не входящие в состав авиакорпуса, в том числе 212-й отдельный дальнебомбардировочный авиаполк подполковника А. Е. Голованова, окружные авиаремонтные мастерские...

По сигналу боевой тревоги личный состав дальнебомбардировочных авиаполков действовал слаженно, четко – сказались многочисленные учебные тревоги, которые мы проводили зимой и весной. С 5 часов утра стали поступать доклады командиров авиадивизий о ходе приведения авиаполков в состояние боевой готовности»<sup>105</sup>.

Н. С. Скрипко приводит выдержку из многотиражной газеты 42-й дальнебомбардировочной авиадивизии, рассказавшей о начале войны. Думаю, что также действовал и личный состав 52-й авиадивизии.

«...Тревожный сигнал сирены известил о боевой тревоге. Люди молниеносно вскакивают с коек и занимают свои боевые посты. Летчики, техники, стрелки, мотористы – все неслись на аэродром. Стрелки занимают оборонительные рубежи, связисты развертывают линии, включаются в телефонные сети. Без суеты, методично и быстро, техники расчехляют самолеты, подвешивают авиабомбы. Моторы один за другим взрывают утреннюю тишину, оглашая поле неистовым ревом. Каждый летчик, штурман и стрелок-радист, каждый боец всем нутром чувствовал, что где-то на границах нашей Родины развернулись отчаянные схватки в воздухе и на земле, тяжелые бои за каждую пядь советской земли»<sup>106</sup>.

Сигнал боевой тревоги в 3-м тбап принял двадцатилетний штурман корабля Д. П. Волков. Именно он доложил командиру авиаполка о нападении фашистской Германии и, получив от него приказ, поднял личный состав с постелей.

12 июня 1977 года я встретился с Героем Советского Союза генерал-майором авиации Д. П. Волковым у него на квартире на Новом Арбате. Вот короткий рассказ Дмитрия Петровича о первом дне войны: «Я заступил на дежурство в ночь с 21 на 22 июня. Это была суббота. Мы находились на поле-вом грунтовом аэродроме Сенча. Жили в палатках. В связи с выходными днями почти весь личный состав уехал в Марьину Горку на зимние квартиры. Надо сказать, люди по тревоге собрались быстро».

А вот фрагмент из воспоминаний С. А. Лукьянова: «Наш 3-й тбап к этому времени находился восточнее Минска. Занимались учебно-боевой работой. Тренировали авиадесантную бригаду, которая находилась рядом, в парашютных прыжках. Ее командиром был полковник Левашов. Какой был человек! Мы базировались в местечке Марьино Горка (Пуховичи), а небольшой аэродром Сенча находился в двенадцати километрах от полка. Мы повсему чувствовали, что война близка. Нам, летчикам, читали военные бюллетени, в которых говорилось, что немецкие самолеты нарушают наше воздушное пространство, летают над нашими аэродромами. И вот 22 июня 1941 года. Нас разбудили рано. Жили мы в это время в летних лагерях в сосновом бору в западной части нашего аэродрома Сенча. По лагерю прошла команда: «Тревога, подъем, выходи строиться!» На линейке уже стоял капитан Стребулаев – командир нашей 1-й эскадрильи. В течение каких-нибудь пяти минут летный состав уже был в строю».

В то предвоенное время подниматься личному составу по сигналу «тревога» приходилось довольно часто. Люди к этому привыкли. Привыкли они и к тому, что после такого сигнала обязательно последует команда «отбой». В то воскресное утро, сбегаюсь к штабу авиаполка, вряд ли кто-либо думал о том, что эта тревога будет без отбоя.

После того как все самолеты с опробованными моторами, подвешенными бомбами, заряженным бортовым оружием были готовы к вылету, поступила команда построиться поэки-

---

<sup>105</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 45, 49.

<sup>106</sup> Там же. С. 50.

---

пажно. Выполнив команду, летчики, штурманы, стрелки, радисты и техники застыли в строю. Потянулись томительные минуты ожидания. Все с нетерпением посматривали в сторону штаба, но командование авиаполка не торопилось. Гнетущая тишина повисла над строем авиаторов. Минуту минуло пятнадцать, когда, наконец, появились командир и комиссар авиаполка. Их озабоченные и строгие лица добавили тревоги. Короткое слово «война», словно выстрел, пронзило сердце каждого, кто стоял в строю.

Известие о вероломном нападении фашистской Германии ошеломило. В это трудно было поверить, тем более что над головой чистое летнее небо. Сомнение было недолгим. Оно улетучилось, когда в полдень по радио прозвучал тревожный голос диктора: «Говорит Москва! Работают все радиостанции Советского Союза...» Привычный мир с его повседневными заботами распался. Война ворвалась и закружила в своем водовороте миллионы советских людей. В него предстояло втянуться и личному составу 3-го тбап.

Как уже отмечалось, война застала личный состав 3-го тбап на полевых аэродромах. А там, в Пуховичах, на постоянном месте базирования, остались семьи, квартиры, штаб авиаполка. Тревога о близких не давала покоя. К сожалению, и поэтому животрепещущему вопросу каких-либо конкретных сведений практически нет. В какой-то степени картину проясняет одна фраза, найденная мной в наградном листе, на основании которого заместитель начальника оперативного отдела капитан А. П. Дорошин был представлен к ордену Красной Звезды: «Отлично организовал при сложившихся боевых условиях эвакуацию штаба полка и семей начальствующего состава, находящихся в угрожающих условиях в районе Пуховичей».

Можно привести еще несколько воспоминаний ветеранов о том, как весть о начале Великой Отечественной войне пришла в авиаполк. Герой Советского Союза Александр Ильич Мосолов, с которым мне также довелось встречаться, поведал о первом дне войны: «Днем 21 июня мы проводили учебные полеты. Я выпустил двух последних летчиков буквально перед обедом. Многие уехали в Марьину Горку. Уехал и я. Вечером помылись с другом в баньке, а на рассвете прибежал посыльный. Уже в ночь на 23 июня я ушел на боевое задание».

Или вот, к примеру, как в водоворот войны втянулся правый летчик авиаполка сержант А. С. Корень. В моем распоряжении его довольно обширные воспоминания.

В 1939 году Андрей Семенович завершил учебу в минском аэроклубе. Участвовал в советско-финляндской войне в составе лыжного батальона 792-го стрелкового полка. После ее окончания попал в тренировочный авиаотряд, располагавшийся на станции Луполово недалеко от Могилева. Штурвал самолета ему не доверили, а вот крутить гайки в качестве механика-моториста несколько месяцев пришлось. А летать хотелось, тем более что за плечами уже был аэроклуб. Вскоре в авиаотряде появился капитан в авиационной форме и стал набирать добровольцев в открывающуюся в городе Постава летную авиашколу. Учеба давалась легко. Как раз перед выпуском вышел приказ наркома обороны присваивать выпускникам-летчикам сержантские звания. Вскоро приехал из строевой летной части старший лейтенант и начал «сватать» выпускников в свой авиаполк, который дислоцировался на аэродроме Сенча под городом Марьина Горка. Это был посланец 3-го тбап.

Далее привожу выдержки из воспоминаний самого А. С. Кореня: «Нас, я имею в виду пилотов-сержантов, ввели в строй, после чего начались тренировочные полеты. Нужно было отрабатывать полет в строю звеном шестеркой и девяткой. Строем летать довольно трудно, так как все время нужно держаться ведущего, следить за его сигналами: покачивание крылом то вправо, то влево, то сомкнуться, то подтянуться. В общем, отлетали положенное время, и нашему звену объявили готовиться в отпуск. Для этого наше третье звено 3-й авиаэскадрильи, командиром эскадрильи которой был Прыгунов, должно было поставить свои самолеты на консервацию. Мой самолет тоже имел номер три, а командиром корабля был старший лейтенант Кондрацков Николай. Мы дружно взялись за работу, и машина через три дня была опечатана и сдана под



---

охрану. Так сделали во всех эскадрильях полка. Третья часть самолетов была законсервирована, не считая эскадрильи запасных машин. Остальные самолеты были поставлены на профилактику, так что полк по существу полностью отдыхал. Никаких полетов не производилось».

Факт сам по себе настолько любопытный и редкостный, что невольно возникают вопросы: неужели подобное практиковалось в тяжелобомбардировочных авиаполках? треть экипажей в отпуске? и что это за профилактика? что это за эскадрилья запасных машин? не напутал ли что-либо здесь Андрей Семенович?

Но я продолжу знакомить читателя с воспоминаниями правого летчика. В середине июня он оказался среди родственников в деревне под Минском. В субботу 21 июня по случаю приезда летчика в отпуск старший брат организовал застолье. Далее слово А. Кореню:

«За праздничным столом собралось много соседей. Мне задают вопрос: «Скажи нам, пожалуйста, когда будет война?» Признаться, я очень растерялся, что ответить на этот вопрос, но подумав, сказал: «Мы живем в такое время, когда войны не объявляются, так что нет никакой гарантии, может начаться и завтра». Так, 22 июня, в воскресенье она и началась. Мы, как и весь народ, мирно спали, а в это время наши пограничники вели кровопролитный неравный бой. В то время граница была от нас – рукой подать, менее 300 километров. Для авиации это час лета, чтобы нанести удар по Минску. Но у нас в деревне жизнь шла своим чередом. Мы спокойно продолжали обедать.

Вдруг в конце деревни появилась военная грузовая машина. На ней было трое военных при личном оружии. Они спрашивали у крестьян, где живет Корень? Им, конечно, показали наш дом, да я и сам заметил их, так как в это время был на улице. Они подъехали к нашему дому. Я узнал наших ребят, которые и сообщили, что началась война. Все, конечно, растерялись. Братья сказали: «Выпей на дорожку». В то время я вообще, можно сказать, не пил водку, но по этому случаю выпил целый стакан. Пока доехали, я опьянел и не мог доложить командиру эскадрильи о моем прибытии из отпуска. Капитан Прыгунов приказал облить меня водой и положить под плоскость самолета. Не помню, сколько я пролежал, но когда встал, то увидел уже подготовленную к полету машину с бомбовой нагрузкой. Вот тогда я поверил, что это война, а не сон».

Вот так описал А. С. Корень начало войны. Надо сказать, что его воспоминания самые подробные. В дальнейшем мне придется еще несколько раз прибегнуть к его рукописи, и читатель в этом убедится уже через несколько страниц книги.

А вот некоторые штрихи первого дня начавшейся войны, описанные Н. С. Скрипко: «Однако боевую задачу мы получили не сразу. После звонка генерала И. И. Копца о приведении авиакорпуса в боевую готовность я донес об этом в Москву начальнику Главного управления ВВС Красной Армии и просил дальнейших указаний. Некоторое время спустя по телефону ВЧ от начальника штаба ВВС последовало подтверждение: «Находиться в боевой готовности, задачу получите от нас». Но мы уже давно находимся в боевой готовности. Об этом командиры соединений доложили еще к 6.00 утра».

Таким образом, к шести часам утра 3-й тбап был приведен в полную боевую готовность и ждал боевую задачу. Это ожидание затянулось до 10 часов. Н. С. Скрипко писал:

«Около 10 часов утра по поручению начальника Главного управления ВВС Красной Армии генерала П. Ф. Жигарева мне поставили следующую боевую задачу: всеми силами корпуса уничтожить скопление войск противника в Сувалковском выступе, в районах Сувалки, Прасныш. Вылетать по готовности. Действовать мелкими группами. Командующий ВВС Западного фронта уточнит эту задачу.

Затем трубку взял П. Ф. Жигарев. Он говорил очень возбужденно, неоднократно повторял, что действиями авиации надо возможно дольше задержать продвижение бронетанковых колонн противника, что немецкие танки движутся прямо по шоссе, не встречая противодействия наших наземных войск, которых в глубине попросту нет.

---

На мою просьбу обеспечить прикрытие наших дальних бомбардировщиков истребителями Жигарев ничего не ответил, будто не слышал ее, и уклончиво сказал:

– Связи с Минском не имею, выполняйте поставленную задачу...

Вскоре поступила телеграмма от командующего ВВС Западного фронта генерала И. И. Копца. Ее передали почему-то через узел связи 42-й дальнебомбардировочной авиадивизии, входившей в наш авиакорпус.

Телеграмма гласила: «Уничтожить мотомехвойска противника в двух районах – Сувалки, Сейны, Августов, Квитемотис и Седлец, Янов, Луков; тяжелобомбардировочным авиаполкам – 3-му тяжелому авиаполку одиночными ночными налетами разрушить склады в районе Сувалки и сувалковского выступа...»<sup>107</sup> Как видим, боевая задача 3-му дбк была несколько конкретизирована.

И это все. Ни данных о противнике, ни где находятся наши войска! Кто в те первые часы вероломства мог дать на них ответы? А прикрытие бомбардировщиков? Когда командир 3-го дбк поставил этот вопрос перед командованием ВВС Западного фронта, генерал И. И. Копец ответил: «Истребителями прикрыть не можем!»

Боевая задача 3-му дбк отражена и в оперативной сводке за 22 июня 1941 года. Привожу этот документ: «В период 4.00 – 12.00 ВВС противника общим количеством 600 – 800 самолетов произвели массированное вторжение на территорию ЛВО, ПрибВО, ЗапВО, КОВО, ОДВО, действуя по нашим аэродромам, городам, железнодорожным составам, применяя одновременно выброску парашютных десантов. ВВС округов отражают налеты авиации противника, вторгнувшегося на нашу территорию и по аэродромам и авиабазам на территории ЗапОВО и КОВО. 3-й авиакорпус дальнего действия приведен в боевую готовность № 2 и имеет задачи: дневными действиями не допускать выхода сувалской группировки противника на юго-восток и ночными действиями уничтожить авиационные заводы в Кенигсберге и Варшаве»<sup>108</sup>.

Надо сказать, что эти задачи для 3-го дбк на первый день войны были отражены и в директиве НКО № 3. Она была принята 22 июня и ушла в военные округа в 21 час 15 минут. Полный текст этого документа долго не публиковался в открытой печати. Появился он во второй книге «1941 год. Документы». Он интересен именно той частью, которая ранее по каким-то соображениям не публиковалась. Речь идет о задачах, которые директивой ставились перед ДБА.

### **ДИРЕКТИВА ВОЕННЫМ СОВЕТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО, ЗАПАДНОГО, ЮГО-ЗАПАДНОГО И ЮЖНОГО ФРОНТОВ**

*№ 3*

*22 июня 1941 г.*

Карта 1000000.

1. Противник, нанося удары из Сувалковского выступа на Олита и из района Замостье на фронте Владимир-Волынский, Радзехов, вспомогательные удары в направлениях Тильзит, Шауляй и Седлец, Волковыск в течение 22.6, понеся большие потери, достиг небольших успехов на указанных направлениях.

На остальных участках госграницы с Германией и на всей госгранице с Румынией атаки противника отбиты с большими для него потерями.

2. Ближайшей задачей войск на 23 – 24.6 ставлю:

---

<sup>107</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 53.

<sup>108</sup> ЦАМО, Ф. 35. Оп. 11285. Д. 173. Л. 3.

---

а) концентрическими сосредоточенными ударами войск Северо-Западного и Западного фронтов окружить и уничтожить сувалкскую группировку противника и к исходу 24.6 овладеть районом Сувалки;

б) мощными концентрическими ударами механизированных корпусов, всей авиации Юго-Западного фронта и других войск 5 и 6А окружить и уничтожить группировку противника, наступающую в направлении Владимир-Волынский, Броды. К исходу 24.6 овладеть районом Люблин.

3. ПРИКАЗЫВАЮ:

а) Армиям Северного фронта продолжать прочное прикрытие госграницы. Граница слева – прежняя.

б) Армиям Северо-Западного фронта, прочно удерживая побережье Балтийского моря, нанести мощный контрудар из района Каунас во фланг и тыл сувалкской группировки противника, уничтожить ее во взаимодействии с Западным фронтом и к исходу 24.6 овладеть районом Сувалки.

Граница слева – прежняя.

в) Армиям Западного фронта, сдерживая противника на варшавском направлении, нанести мощный контрудар силами не менее двух мехкорпусов и авиации фронта во фланг и тыл сувалкской группировки противника, уничтожить ее совместно с Северо-Западным фронтом и к исходу 24.6 овладеть районом Сувалки.

Граница слева – прежняя.

г) Армиям Юго-Западного фронта, прочно удерживая госграницу с Венгрией, концентрическими ударами в общем направлении на Люблин силами 5 и 6А, не менее пяти мехкорпусов и всей авиации фронта, окружить и уничтожить группировку противника, наступающую на фронте Владимир-Волынский, Крыстынополь, к исходу 26.6 овладеть районом Люблин. Прочно обеспечить себя с краковского направления.

д) Армиям Южного фронта не допустить вторжения противника на нашу территорию. При попытке противника нанести удар в черновицком направлении или форсировать рр.Прут и Дунай мощными фланговыми ударами наземных войск во взаимодействии с авиацией уничтожить его; двумя мехкорпусами в ночь на 23.6 сосредоточиться в районе Кишинев и лесов северо-западнее Кишинева.

4. На фронте от Балтийского моря до госграницы с Венгрией разрешаю переход госграницы и действия, не считаясь с границей.

5. Авиации Главного Командования:

а) поддержать Северо-Западный фронт одним вылетом 1-го ав. корп. ДД и Западный фронт одним вылетом 3-го ав. корп. ДД на период выполнения ими задачи по разгрому сувалкской группировки противника;

б) включить в состав Юго-Западного фронта 18-ю авиадивизию ДД, поддержать Юго-Западный фронт одним вылетом 2-го ав. корпуса ДД в период выполнения им задачи по разгрому люблинской группировки противника;

в) 4-й ав. корпус ДД оставить в моем распоряжении в готовности содействовать главной группировке Юго-Западного фронта и частью сил Черноморскому флоту.

*Народный комиссар обороны  
СССР  
Маршал Советского Союза  
С. Тимошенко*

*Член Главного  
Военного Совета*

*Маленков*

*Начальник Генерального штаба  
РКК  
генерал армии*

*Жуков*

---

ЦА МО РФ. Ф.48а. Оп.1554. Д.90. Лл.260-262. Машинопись, заверенная копия. Имеется помета: «Отправлена в 21-15 22 июня 1941 г.»<sup>109</sup>

Из всех приведенных документов видно, что главная задача 3-го дбап в первые дни войны заключалась в максимальном содействии наземным войскам Западного фронта в разгроме сувальской группировки противника. Что касается директивы № 3, то ее копию Н. С. Скрипко получил поздно вечером. К этому времени часть сил авиакорпуса, главным образом на самолетах Ил-4, ушедших на боевое задание днем, уже возвратилась на свои аэродромы. Их работу, учитывая тихоходность и низкую маневренность самолетов ТБ-3, должны были продолжить тяжелые авиаполки ночью.

Но вернемся в авиаполк. От первого осознания надвинувшейся беды до первых практических шагов чисто военного характера прошло достаточно много времени. Лишь после ужина в авиаполк поступило первое боевое распоряжение, в соответствии с которым в ночь на 23 июня ему всеми исправными кораблями ТБ-3 предстояло ударить по войскам противника в районах Сопецкина (Гродненский район) и Венгрова (Польша). Задание выполнили все и без потерь вернулись на свой аэродром.

Отразил первый боевой вылет 3-го тбап и Н. С. Скрипко: «В ночь на 23 июня 3-й тяжелобомбардировочный авиаполк на самолетах ТБ-3 нанес первые удары по скоплениям войск противника в районе Сейны, Сопецкин, Луков, Радин, Венгров. Цели подсвечивались САБами. А противник, хотя и оказывал противодействие, но огонь его малокалиберной артиллерии не отличался меткостью и не служил препятствием для точного бомбометания. Все корабли вернулись без потерь»<sup>110</sup>.

Не все здесь у Николая Семеновича верно. Обратимся к документу – боевому донесению штаба 3-го тбап за этот день. Воспроизвожу его в сканированном виде.

БОЕВОЕ ДОНЕСЕНИЕ № 01, ШТАБ 3 ТБАП, СЕНЧА, 23.6.41, 5.30, КАРТА 1:1000000

Полк в 5. 00 23. 6. 41 возвратился после налета по живой силе противника в районе СЕЙНЫ, СОПОЦКИН, ПИКАШЕВКА, ГОРЦИЦЫ, СУВАЛКИ, КРАСНОПЛОНИТ.

Задание выполнили 5 кораблей, остальные 13 кораблей из-за позднего получения боевого приказа распоряжением командира 4 ДАК 111 в полет не выпущены.

Взлет 23. 50. Время бомбардирования 0.36 – 2.50 с Н=2200 м. По целям сброшено бомб: ФАБ-100 = 130 шт., САБ-5 = 30 шт. Метод бомбометания серийно-залповый. Посадка произведена на своем аэродроме 5.00. Корабли налетали 21 час 22 мин.

На маршруте и в районе цели экипажи наблюдали движение 5 автомашин в направлении СУВАЛКИ – СЕЙНЫ, очаги пожаров в пунктах ГРОДНО, ОРАНЫ, обстрел ЗА в районе ЖОНДОВО, АВГУСТОВ.

Действий авиации противника не было.

На основании телеграфного распоряжения штаба ВВС 3Ф 3 корабля выполняли задачу на разведку в районе ПИНСК. По выполнению задания 2 корабля возвратились на свой аэродром, третий корабль был подбит огнем ЗА, сел вынужденно на своей территории. Подбитый корабль экипажем был сожжен на месте вынужденной посадки. Командир отряда лейтенант КОНДРАЦКОВ, получивший ранение в ногу, отправлен в СЛУЦКИЙ госпиталь, остальной состав экипажа возвратился в часть в полном составе.

ПОГОДА по маршруту и в районе цели: обл., Н=2200 м. По горизонту туман. Видимость плохая.

---

<sup>109</sup> 1941 год. Документы. Кн. 2. М., 1998. Док. № 614.

<sup>110</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 60.

<sup>111</sup> Здесь расхождение с ранее приведенными сведениями из исторического формуляра о подчинении 3-го тбап в оперативном отношении командиру 3-го авиадесантного корпуса.

Боевой состав полка: 24 исправных корабля на аэродромах СЕНЧА, СКОБРОВКА и 21 неисправный на аэродроме СЕНЧА. Летных экипажей: 35 дневных и 17 ночных.

4 корабля вылетели по особому заданию штаба ВВС ЗФ на площадки ЗУБОВО, ПРОНЦОВКА, ЛУБНИЩЕ, ЕДЛИНО<sup>112</sup>

Отп. 2 экз.  
Экз. № 1 в дело  
Экз. № 2 штабкор 4  
Ион. Дорошин

КАПИТАН  
Н-1 КАПИТАН

*Ион. Дорошин*  
Исх. № 2 23.6.41.

Тщательный анализ боевого донесения показывает, что командир авиаполка бросил в первый бой практически все ночные экипажи. Бомбовый удар наносился по живой силе противника, часть кораблей совершила полет с целью разведки и еще часть выполняла спецзадание командования ВВС Западного фронта. То есть в первый день войны было задействовано 25 экипажей, что составило половину боевого состава авиаполка.

Также на основе анализа этого документа можно сделать вывод, что первый вылет не был эффективным: из восемнадцати запланированных на бомбардирование самолетов в полет ушло только пять, экипажи применяли как фугасные, так и зажигательные бомбы малого калибра, и, самое главное, был потерян один ТБ-3 и ранен командир отряда. Кроме всего этого вызывает недоумение факт позднего получения боевого задания на бомбардирование. Ведь по свидетельству Н. С. Скрипко оно от П. Ф. Жигарева было получено в 10 часов утра, а чуть позже и от командования ВВС Западного фронта. По чьей вине 13 кораблей не ушли в полет?

И еще об одной детали. Первое донесение штаб авиаполка исполнил утром 23 июня после возвращения экипажей с боевого задания в 5 часов, то есть практически через сутки после начала войны. В нем нет сведений о том, что аэродром базирования Сенча подвергался нападению со стороны неприятельской авиации. Факт немаловажный. Общеизвестно, что в первый день войны Западный фронт понес колоссальные авиационные потери главным образом от ударов немецкой авиации по аэродромам. Упомянутый антисталинист В. В. Бешанов в своей книге с красноречивым названием «Шапками закидаем! От красного блицкрига до танкового погрома 1941», вышедшей в 2010 году, приводит следующие данные: «Если в первый день войны вся Красная Армия потеряла 1200 самолетов, то Западный фронт лишился сразу 738 машин». Эти потери к дальнебомбардировочной авиации не относятся.

Еще один антисталинист М. Солонин в своей книге «Разгром 1941 на мирно спящих аэродромах» совершенно справедливо отмечает: «Пресловутый внезапный удар по мирно спящим аэродромам» численность ДБА не уменьшил ни на один самолет. Дальняя авиация накануне войны дислоцировалась в районах Новгорода, Смоленска, Курска, Киева и Запорожья. 22 июня на эти аэродромы не было совершено ни одного налета<sup>113</sup>. Сведения о том, что аэродром базирования 3-го тбап в первый день войны немецкая авиация не атаковала, подтверждают этот вывод.

У меня есть возможность насытить результаты первого боевого вылета авиаполка некоторой конкретикой. Она отражена в уже цитируемых мной воспоминаниях А. С. Кореня. Именно он был правым летчиком в экипаже командира отряда Н. Кондрацкова, вылетевшего на раз-

<sup>112</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 7. Д. 7. Л. 1.

<sup>113</sup> Солонин М. Разгром 1941 на мирно спящих аэродромах. М. 2009. С. 10.

---

ведку обстановки в район города Гродно и невернувшегося с боевого задания. И так, слово Андрею Семеновичу:

«Подлетая к городам Мосты, Скидель, Гродно видим везде пожары, все закрыто белым густым дымом. Никаких войск не замечаем – ни своих, ни немцев. Результаты разведки передали по радиации. Штурман Фролов говорит: «Нам надо снизиться до 800 метров и визуально все просмотреть». Что и было сделано. Пролетев на этой высоте далеко за город Гродно, мы развернулись и легли на обратный курс. Передав по радиации, что по нашему направлению войск и техники врага не обнаружено, мы ждали дальнейших указаний.

Вот мы оказались над каким-то военным городком. Штурман говорит: «Давай-ка бросим пару соток». И бомбы полетели. Одна разорвалась в саду, другая около реки. На земле поднялась паника, из домов стали выбегать люди и прятаться. По этим беглецам мы бросили еще две или три бомбы и стали уходить в сторону Минска. При подлете к городу Мосты я ощутил треск, а верней, щелчки по нашей машине. Слышал это и Кондрацков. Он сказал: «Мы попали под пулеметный обстрел. Нужно уходить из этой зоны». Фролов же сказал: «Я обнаружил три точки огня, давай их заглушим». Бортмеханик Хоботов доложил, что имеются пулеметные пробоины в баках. Механик и он заделали уже четыре пробоины и предлагали выходить из зоны обстрела.

Фролов предложил набрать высоту 1000 метров, чтобы бросить бомбы на огневые точки врага. Мы это сделали. По счастливой случайности истребителей противника не было, и мы спокойно сделали три захода. Огонь несколько уменьшился, но возникал в новых местах, а мы буквально кружили над ними, сбрасывая свой смертоносный груз. Потом бортмеханик опять доложил, что есть еще попадания, что нужно выходить из зоны. Но мы упорно продолжали атаковать. Вдруг послышался резкий треск в ножных педалях. Он был настолько сильным, что я даже ноги поднял с педальей, но вроде ничего с нами не произошло, а я стал еще более внимательно следить за землей и воздухом. И тут я почувствовал, как резко рули самолета наклонились к приборной доске и машина пошла на снижение. Я посмотрел в сторону командира корабля. Он наклонился вперед и своим телом придавил штурвал.

Я стал выправлять машину в горизонтальное положение и сигналом вызвал штурмана. Вместе с бортмехаником они сняли Кондрацкова с сиденья, и перенесли его в штурманскую кабину. Затем Фролов приказал мне держать курс 45 градусов на город Желудок. Не помню, сколько мы пролетели, но вот уже Желудок стал вырисовываться. В этот момент нас опять стала обстреливать зенитная батарея, разрывы возникали то справа, то сзади самолета. Потом произошел лобовой удар. Снаряд прошел рядом с радистом старшиной Винокуровым, вывел из строя радиостанцию, пробил ребро атаки, правый средний бак, но машина не вспыхнула. Бак был настолько разорван, что бензин хлынул в самолет. Моторы стали барахлить, появились удушливые пары, стало трудно дышать. Кто-то меня спросил: «Ты сможешь посадить машину?» Я, не задумываясь, ответил, что смогу, но сам не был уверен в своих силах.

Самолет с небольшим креном резко снижался над деревней Каменка, это буквально рядом с аэродромом. Я дал полный газ, моторы взревели, машина выпрямилась, приняв нормальное посадочное положение. Но стали останавливаться моторы. Я старался удержать самолет, чтобы он не свалился на крыло. Это мне удалось. Мы снесли крышу какого-то сарая, прошлись по деревьям сада и в основном нормально коснулись земли. Мы выкатились в поле и остановились во ржи. Никто не пострадал.

Как только самолет остановился, стрелки стали к пулеметам, а мы принялись спасать командира корабля Николая Кондрацкова, который находился в бессознательном состоянии. Оказалось, пуля попала в подошву сапога и прошла по ноге почти до колена. Сапог был полон крови. Мы его разрезали и вытащили из ноги пулю. Когда командир пришел в себя, мы ее отдали ему на память.

---

В это время стрелки заметили, что в нашу сторону идет грузовая машина с людьми. Мы приготовились к бою, но оказалось, что это наши солдаты. На этой машине мы и отправили Кондрацкова в госпиталь города Лида. К вечеру этого же дня город был оставлен нашими частями и судьбу нашего командира мы так и не узнали...

На аэродроме нашего полка не было, он улетел. Осталось три самолета, из которых один был исправен. Мы отыскали среди баллонов сжатого воздуха один полный и запустили моторы. Откуда-то появились два авиамеханика нашего полка. Они ездили за вещами в Марьину Горку и опоздали к вылету. Они нам и подсказали, что полк должен был лететь в сторону Смоленска, но на какой аэродром конкретно, они не знали. Мы взлетели и пошли в направлении Борисова, а затем, держась железной дороги, вышли на аэродром Шаталово и сели. Там стоял какой-то авиапункт. Нам сказали, что самолеты нашего типа вчера пролетели мимо них, видимо, на аэродром Шайковка. Мы туда и перелетели. Там действительно оказался наш полк. А еще находились и самолеты 1-го тбап. Нас поблагодарили за перегонку самолета и поздравили с возвращением. Командир полка разрешил нам отдохнуть. Мы так устали, что спали почти двое суток. Так закончился наш первый боевой вылет».

Вот так воспоминания А. С. Кореня дополнили сухое содержание боевого донесения. Они прояснили судьбу командира корабля. В классификации потерь есть графа «пропал без вести». Первым в ней значится имя Николая Кондрацкова. Есть в воспоминаниях и некоторые расхождения со сведениями из боевого донесения. Андрей Семенович писал, что его экипаж должен был произвести разведку в районе города Гродно. А в боевом донесении значится район Пинска. По свидетельству летчика раненый командир корабля был направлен в госпиталь города Лида, а в документе указан город Слуцк. Думается, в этих деталях память Андрея Семеновича подвела. И немудрено, ведь писал он свои воспоминания через 40 лет после окончания войны. А боевые донесения, как известно, пишутся немедленно после завершения боевого вылета, так сказать, по горячим следам.

А вот воспоминания С. А. Лукьянова: «Днем 22 июня мы готовились к первому вылету и одновременно к защите аэродрома от нападения. В 21 час 30 минут наш полк приступил к выполнению первого боевого ночного задания. Враг из района Сувалки танковыми колоннами устремился на восток. Полку поставлена задача – разбомбить эти колонны. Четырехмоторный корабль ТБ-3 подготовлен к полету – заправлен горючим, водой, подвешены бомбы (26 ФАБ-100), заряжены пулеметы. Экипаж в количестве восьми человек во главе с командиром отряда старшим лейтенантом Засыпкиным и штурманом Федориным занял свои места. Воздушные корабли один за другим направились к цели.

Темная звездная ночь. Горят города Вильнюс, Каунас, Гродно. В 12 часов ночи приближаемся к цели. Сверху видны огоньки на шоссе из Сувалок. Вот она, цель! Штурман уточняет боевой курс. Бьют зенитки. Не сходим с курса. Штурман начинает бомбометание. Левый разворот. Сброшена еще партия бомб. И так пять заходов. На земле пять пожаров и один взрыв. В 3 часа 30 минут приземлились на своем аэродроме».

К сожалению больше никто из ветеранов 3-го тбап таких подробных воспоминаний о первом боевом вылете не оставил. Те, кто упомянул в школьных анкетах о вылете в ночь на 23 июня, сделал это общими фразами, без каких-либо подробностей. Вот несколько примеров.

Летчик К. Я. Бурляй: «Запомнился первый день войны, когда ночью летали бомбить узловую станцию Сувалки». Летчик Г. С. Саванюк: «В ночь с 22 на 23 июня 1941 года полк сделал боевой массированный налет на мотомехармию Гудериана в районе Сувалок». Техник авиационный А. В. Кузнецов: «1941 год. Марьина Горка под Минском. Первый боевой вылет, как мне помнится, полк сделал на Сувалки». Техник бортовой А. Ф. Чучалов в письме ко мне: «22 июня в день начала войны находился на аэродроме и сразу же вылет на польский город Сувалки. Полетел и наш экипаж заместителя командира эскадрильи Тихона Ивановича Пожи-

---

даева. Цель была сильно защищена, прожектора, зенитки. После нашей бомбежки на земле возникло много пожаров и взрывов». Ценность этих воспоминаний в том, что они позволяют назвать фамилии хоть некоторых конкретных авиаторов, поднявших свои ТБ-3 в ночь с 22 на 23 июня 1941 года.

Некоторые конкретные сведения о первом боевом вылете рассыпаны по наградным листам, которыми позже личный состав авиаполка представлялся к различного рода наградам. Приведу некоторые из них.

Представляя штурмана корабля 3-го тбап С. Г. Горбачева к ордену Красного Знамени, командир авиаполка отметил, что его экипаж выполнял дневной разведывательный полет в районе Гродно, задание было выполнено, и штаб Западного фронта получил ценные сведения о противнике. Командир корабля Д. Ф. Гаевский был представлен к ордену Красной Звезды. В документе зафиксировано: «23 июня 1941 года, совершая дневной полет в районе Лида, Гродно с задачей разведки войск противника, был обстрелян зенитно-пулеметным огнем (ЗП), но продолжал выполнять задание. Самолет получил до 30 пробоин. Задание выполнил, в штаб Западного фронта были доставлены ценные сведения». Можно предположить, что штурман С. Г. Горбачев был в экипаже Д. Ф. Гаевского, а возможно, в другом. В первых представлениях к наградам состав экипажей не перечислялся.

Представляя командира корабля Н. С. Куракина к ордену Красного Знамени, С. Ф. Осадченко отмечал: «23 июня, выполняя задание командующего Западным фронтом, в районе Пинска был встречен истребителями противника. Благодаря мужеству и сработанности экипажа задание было выполнено отлично». Борттехник С. В. Ручкин был представлен к ордену Красной Звезды. В наградном отмечено: «При полете на разведку в районе Лида и Гродно корабль был обстрелян сильным огнем зенитных пулеметов. На одном из моторов пробило радиатор. Техник устранил течь воды прямо в полете, мотор продолжал работать, задание было выполнено, и штаб Западного фронта получил ценные разведсведения».

После отдыха летного состава, участвовавшего в первом ночном боевом вылете, буквально перед обедом, в авиаполку состоялся митинг. Открыл его заместитель командира по политической части Ф. И. Хуторянский. Кратко изложив выступление В. М. Молотова по радио днем 22 июня, он предоставил слово командиру С. К. Зарянскому. Степан Константинович был краток. Он сказал, что настало время, когда личный состав должен на деле показать, чему мы учились в мирное время. А еще он сказал о том, что война без жертв не бывает, избежать них невозможно, но свести потери до минимума в наших силах. И это главная задача всех командиров.

Все выступающие заверили командование, что не пожалеют своих сил и даже жизни во имя разгрома зарвавшегося врага. Митинг показал высокий морально-политический настрой летного и технического состава. И это, прежде всего, результат высокой партийно-комсомольской прослойки среди личного состава авиаполка. К началу войны в партийной организации было 180 членов ВКП (б) и 123 кандидата, а комсомольская организация насчитывала в своих рядах 220 человек.

С утра 23 июня соединения ДБА вновь были привлечены к бомбардировочным действиям по наступающим передовым частям противника. Авиаполки 3-го дбап, вооруженные самолетами ДБ-3Ф, вновь были ориентированы на поддержку боевых действий наземных войск фронта в районе Сувалок, однако к обеду обстановка здесь изменилась, и дневной вылет не состоялся. Что же касается тяжелых полков, то их боевая работа вновь была спланирована на ночь. Н. С. Скрипко писал:

«23 июня всю ночь, начиная с 24 часов до 5 утра, 1-й и 3-й тяжелобомбардировочные авиационные полки на кораблях ТБ-3 бомбардировали аэродромы противника: Сувалки, Можебово, Остроленка, Бяла-Подляска. Это был ощутимый удар по авиации противника. Наряду с фугасными авиабомбами, устанавливаемыми как на замедление, так и на мгновенный взрыв, широко



---

применялись контейнеры, наполненные мелкими ротативно-рассеивающимися авиабомбами (РРАБ). Они наносили значительные повреждения открыто стоящим самолетам врага»<sup>114</sup>.

И вновь есть потребность сличить эти сведения с боевым донесением штаба авиаполка. В 6 часов утра его начальник капитан К. Е. Далакишвили донес:

«1. 3-й тбап в 6.00 24 июня 1941 года возвратился после ночного вылета по железнодорожным станциям: Бяла-Подляска, Седлец, Малкина Гура, Остроленко и аэродромам – Бяла-Подляска, Малашевичи, Седлец, Цехоновец, Острув, Ломжа.

Произведено 16 кораблевылетов, задача выполнена, бомбы сброшены по целям в период 0.32 – 3.35 с Н=2000 – 2500 м. По целям сброшено бомб: ФАБ-100 – 374 шт. и ФАБ-82 – 42 шт. Метод – одиночно-серийно-залповый. Результаты бомбардирования не просматривались из-за дымки и плохой видимости.

2. На пути к цели в районах Барановичи, Чиров экипажи попадали в трехслойное освещение прожекторов и подвергались обстрелу ЗА до одного дивизиона в каждом пункте. Один экипаж обстрелян ЗА на участке Остроленко-Снядово. И два экипажа на участке Августов-Жандово.

Скопления и движения наземных частей противника и действий авиации не наблюдалось. В районах: Барановичи, Новогрудок, Слоним, Волковыск, Цеховец, Сувалки, Гродно, Августов, Бялысток замечены очаги пожаров.

3. На обратном маршруте в районе Картуз-Береза один корабль обстрелян огнем ЗП на Н=400 м, имеются три пробоины от крупнокалиберного пулемета, пробита стойка лонжерона. Второй корабль обстрелян огнем ЗП в районе Ново-Барановичи на Н= 400 м, пробит картер левого среднего мотора. В районах станции Черемха, Гайнувка, Бельск, Кобрин наблюдалась активная артиллерийская перестрелка.

4. После выполнения боевого задания один экипаж из-за недостатка горючего сел вынужденно на аэродроме Слобода и два экипажа в количестве 16 человек по неизвестным причинам с боевого задания не вернулись.

5. Аэродромы базирования Сенча, Скобровка с 22.00 23 июня подвергались налету бомбардировочной авиации. Отмечены два попадания на летном поле Сенча, глубина воронок три метра. Повреждений материальной части и личного состава нет.

6. Погода на маршруте к цели: облачность два балла на высоте 1800 – 2200 м. Дымка. Видимость плохая.

7. На основании телеграфного распоряжения штаба ВВС ЗФ полк в составе 19 исправных кораблей днем 24 июня перебазировался на аэродром Шайковка. Остальная матчасть дислоцируется на аэродромах Сенча, Скобровка.

Личный состав готовится к боевому вылету в ночь с 24 на 25 июня 1941 года.

8. Налет полка – 60 часов 35 минут»<sup>115</sup>.

Содержание данного документа показывает, что второй день войны расширил сферу боевого применения авиаполка, а именно: экипажи впервые нанесли бомбардировочный удар по железнодорожным станциям и аэродромам. Кроме этого, часть летного состава прочувствовала, что такое прожектора и как бьют зенитные пулеметы.

Те же, кто остался на земле, познакомились с налетом вражеской авиации на аэродром. Но главное, полк понес первые потери. Война своей жестокой реальностью становилась сутью повседневной жизни личного состава. И еще об одном факте поведало нам второе боевое донесение: не слишком-то эффективно бомбила аэродромы 3-го тбап немецкая авиация. Штурман корабля Д. П. Волков вспоминал: «Зашли немецкие самолеты как-то безалаберно. Бомбили с

---

<sup>114</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 64.

<sup>115</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 2.

---

высоты примерно в 500 метров, но плохо. Потом снизились до бреющего и стали обстреливать палатки. Но никто не пострадал».

Еще один ветеран – штурман корабля В. И. Панфилов – в своих воспоминаниях коснулся боевого вылета в ночь на 24 июня. В 3-й тбап он попал за месяц до начала Великой Отечественной войны. В своем письме Владислав Илларионович писал: «В ночь с 23 на 24 с экипажем капитана В. Н. Егорова мы совершили первый боевой вылет. Бомбили железнодорожную станцию Остроленка (Польша)».

И о потерях в эту ночь. В боевом донесении зафиксировано, что два экипажа, а это 16 человек, с боевого задания не вернулись. Передо мной список потерь личного состава авиаполка за весь период войны. В нем зафиксировано: убиты при выполнении боевого задания в районе деревни Парашевичи Пинской области пять человек. Это: командир отряда старший лейтенант Василий Леонтьевич Копылаш, заместитель командира эскадрильи старший политрук Александр Родионович Новиков, штурман отряда старший лейтенант Иван Степанович Иршенко, воздушный радист старшина Михаил Кузьмич Игнатов и воздушный стрелок старшина Николай Иванович Вялков. Судя по всему, оба корабля были сбиты, пять человек из этих двух экипажей погибли, а остальные вернулись в авиаполк.

О командире корабля упоминает в своем дневнике С. А. Лукьянов: «Я помню его с момента прибытия в полк по его участию в художественной самодеятельности. Он страстно читал стихи и вдохновенно пел».

Подробности о том, что случилось с этими двумя кораблями, есть в политдонесении авиаполка. «24 июня 1941 года два корабля 4-й авиаэскадрильи бомбардировали железнодорожную станцию Бяла-Подляска. В районе Пинска на них напало пять мессеров. Экипажи мужественно вступили в бой. Было сбито три вражеских самолета. При этом оба наших самолета получили большие повреждения и загорелись в воздухе. Несмотря на это, экипажи продолжали отбивать атаки. Летнаб (летчик-наблюдатель, так тогда называлась должность штурмана. – А. С.) Коваленко уже с горящего самолета, отражая атаку, сбил его, после чего на высоте 75 – 100 метров выпрыгнул из горящего самолета и остался жив.

Воздушный стрелок этого же экипажа товарищ Вялков, находясь у пулемета Ф-4, отражал атаки истребителей до последней минуты, когда уже горящий корабль, потеряв управление, врезался в землю. Вялков в этом бою тоже сбил самолет. В этом бою погибли заместитель командира эскадрильи по политической части старший политрук Новиков, который до последней минуты вел корабль, после того как командир корабля был убит. Погиб командир отряда старший лейтенант Копылаш, штурман отряда старший лейтенант Иршенко, стрелок-радист старшина Игнатов и воздушный стрелок старшина Вялков»<sup>116</sup>.

В ноябре 1941 года Г. К. Коваленко был представлен к ордену Красного Знамени. Вот как в наградном листе описан этот случай: «В районе цели на корабль, который вел штурман, напали три истребителя. В результате воздушного боя им был сбит один истребитель. Корабль загорелся, но благодаря мужеству летчиков горящий самолет был посажен в поле. Коваленко вывел весь экипаж, в том числе и раненых, из-под обстрела вражеского самолета, который продолжал обстреливать экипаж с низкой высоты».

В архивном деле авиаполка под названием «Сведения о боевой работе» есть упоминание о командире корабля второго экипажа: «На экипаж командира корабля Бахмурова К. при возвращении с боевого задания 24 июня в районе Пинска напало пять истребителей. Стрелки сбили одного Ме-109. Корабль получил повреждения, а сам командир был ранен. Однако он сумел благополучно посадить корабль в районе расположения своих войск, чем спас жизнь экипажа»<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 207712. Д. 1. Л. 1.

<sup>117</sup> Там же. Оп. 203717. Д. 3. Л. 3.

---

Так завершился второй боевой вылет 3-го тбап.

Тем временем обстановка на советско-германском фронте продолжала ухудшаться. Враг овладел Каунасом, Вильно, Гродно. Наиболее сложной она была на Западном фронте. Первые два дня войны окончательно выявили направление главного удара противника. В своих воспоминаниях Н. С. Скрипко отмечал, что 24 июня танковая группа немецкого генерала Гота на правом крыле Западного фронта, захватив переправы через Неман, быстро продвигалась к Минску. Успешно двигалась к столице Белоруссии и танковая группа другого генерала – Гудериана. Части фронта отступали, не оказывая должного сопротивления.

25 июня летавшие днем экипажи 3-го дбак обнаружили сосредоточение немецких танков в 25 – 30 километрах северо-западнее Минска. Одновременно танковая группа Гудериана, стремясь обойти белорусскую столицу с юга, оказалась у Барановичей. Н. С. Скрипко писал: «Так все яснее вырисовывался замысел немецко-фашистского командования – окружить главные силы Западного фронта и отсечь от него войска соседних фронтов. Стремясь не допустить окружения 3-й и 10-й армий, Ставка 25 июня приказала командующему фронтом отвести войска из западных областей Белоруссии. Но недостаток автотранспортных средств и горючего усложнили выполнение этой задачи»<sup>118</sup>.

Исходя из сложившейся обстановки, части и соединения 3-го дбак получили задания на бомбардирование танковых колонн противника. Эту задачу они выполняли днем 25 и 26 июня. В оперативных сводках ВВС за эти дни отмечалось: «25 июня 3-й авиакорпус ДБА с 5.25 до 19.35 производил бомбардирование танковых группировок в районе Вильно. 26 июня с рассвета 3-й авиакорпус ДБА производил непрерывные бомбардировочные действия по танковым группировкам в районе Молодечно. На минском направлении и по аэродрому Вильно»<sup>119</sup>.

Казалось бы, в такой тяжелой обстановке потребность в ударах по танковым колоннам противника со стороны авиации фронта, тем более в ночных ударах, должна была быть максимальной. Но, судя по воспоминаниям Н. С. Скрипко, соединения и части 3-го дбак, выполняли эту задачу только днем. По крайней мере, экипажи 3-го тбап двое суток в воздух не поднимались. В доказательство привожу содержание боевых донесений за этот период.

«Боевое донесение № 3. Штаб 3-го тбап, м. Сенча, 25 июня 1941 года, 18.00.

1. Полк боевых задач не выполнял.

По указанию командира 4-го дак вся исправная материальная часть была сосредоточена на аэродроме Сенча с дневными экипажами и на аэродроме Скобровка с ночными экипажами.

На основании телеграфного распоряжения штаба ВВС ЗФ два корабля выполняли особое задание на площадках Шайковка и Лубнице.

2. В 4.30 аэродром Сенча подвергся бомбардировке немецким самолетом типа Ю-88. Сброшено 8 бомб 100 кг на восточную окраину аэродрома и произведен обстрел из пулеметов деревни Дубровка. Бомбардировкой ущерба материальной части не принесено».

«Боевое донесение № 4. Штаб 3-го тбап, м. Сенча, 26 июня 1941 года, 18.00.

1. Полк боевых задач не выполнял.

2. В 04.00 немецкими бомбардировщиками Ю-88 произведен вторичный налет на аэродром Сенча. Семь самолетов противника бомбардировали аэродром в течение одного часа 05 минут. Сброшено 70 бомб калибра 100 и 50 кг с высоты 1000 м. После одиночного бомбометания самолеты Ю-88 снижались до 400 метров и пулеметным огнем обстреливали матчасть и щели для укрытия личного состава. В результате бомбардирования три бомбы упали на окраине летного поля, остальные за аэродромом. От обстрела пулеметным огнем три корабля выведены из строя, требуют замены моторов, масляных и бензобаков»<sup>120</sup>.

---

<sup>118</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 78.

<sup>119</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 173. Л. 25, 29.

<sup>120</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717.Д. 4. Л. 3.

---

Итак, в течение двух суток боевая работа 3-го тбап свелась только к двум полетам для выполнения особых заданий штаба ВВС Западного фронта. Каких конкретно заданий и кто их выполнял, неизвестно. К выполнению бомбардировочных задач авиаполк не привлекался. Судя по приведенным боевым донесениям, боевой работой 3-го тбап распоряжались штаб ВВС Западного фронта, командиры 4-го десантного и 3-го дальнебомбардировочного авиакорпусов.

И вновь хочу обратить внимание читателей на факт бомбардировки полкового аэродрома Сенча со стороны авиации противника. 25 июня по аэродрому работал один Ю-88, а в следующую ночь их было уже семь. Если учесть, что этот же аэродром подвергался бомбардировочным ударам противника еще и вечером 24 июня, то вывод очевиден: полевой аэродром Сенча стал постоянным объектом немецкой авиации. Теперь становится понятным, почему 24 июня по распоряжению штаба ВВС Западного фронта 19 кораблей авиаполка перебазировались на аэродром Шайковка. А Сенчу надо было покинуть и остальным кораблям.

Новые удары немецкой авиации по аэродрому 3-го тбап вновь показали их неэффективность. Понятно, что прилетевший 25 июня один бомбардировщик большого шороху навести не мог. Но семь-то могли все смешать с землей. Ведь практически 70 сброшенных бомб никакого ущерба самолетам авиаполка не принесли. Три ТБ-3 были повреждены огнем бортового оружия. Да и бомбочки они привезли под стать нашим – стокилограммовые.

Бомбардирование полкового аэродрома отразил в своем дневнике С. А. Лукьянов: «На наш аэродром произвела налет эскадрилья «юнкерсов». Однако пулеметный огонь наших кораблей, да плюс к ним и кораблей 1-го тбап, севших к нам в этот день, а это всего около сотни ТБ-3, из 300 пулеметов заставили «юнкерсов» сбросить бомбы частично и отвернуть от аэродрома. Они пошли на Осиповичи. Но два самолета противника отделились от эскадрильи и на бреющем начали расстреливать нас. Наши пулеметы на самолетах снова начали отражать их нападение. Поединок продолжался минут семь. Его результат: один стервятник сбит, три наших корабля повреждены. Убитых и раненых не было... В 6 часов утра командование полка собрало летный состав и дало указание – всему личному составу перебазироваться на самолетах на аэродром Шайковка около Брянска».

Лишь 26 июня, после двухсуточного перерыва, 3-й тбап получил боевую задачу. Экипажам предстояло ночью нанести бомбардировочные удары по скоплениям танков противника на шоссе Минск-Борисов. Трудно дать оценку результатам этого боевого вылета. Как будто все прошло без особых происшествий, но с другой стороны... Пусть читатель, познакомившись с очередным боевым донесением авиаполка, судит сам.

«Задача полка в ночь на 27 июня 1941 года: одиночными кораблями и парами, эшелонированным порядком бомбардировать скопления танковых войск противника на шоссе Минск-Борисов.

Задача выполнена. Произведено 17 кораблевых вылетов, все корабли возвратились на свой аэродром в исправном состоянии. Бомбардирование целей производилось в период 1.00 – 3.00 с Н = 1500 метров. Сброшено бомб по целям: ФАБ-250 – 55 штук, ФАБ-100 – 81, ФАБ-82 – 13, САБ-13 – 5 штук. Полк налетал 83 часа 53 минуты.

В результате бомбардирования экипажи наблюдали разрывы бомб на шоссе по обочинам дороги Минск – Борисов. Скопления танковых войск не замечено. Действий авиации противника и ЗА не было. Погода по маршруту и в районе цели хорошая»<sup>121</sup>.

Все хорошо прошло, и все хорошо завершилось: погода что надо, противодействия не было, 17 ТБ-3 отбомбились и без потерь вернулись на свой аэродром. Ни погибших, ни раненых. Только вот «скопления танковых войск не замечено». Что же поразили экипажи в этом боевом вылете?

---

<sup>121</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 4.

---

Судя по содержанию боевого полкового донесения, все прошло гладко. Однако на самом деле ночной вылет тяжелых кораблей едва ли не завершился трагически. Самым неприятным в боевой работе бомбардировочной авиации является удар по своим войскам. В ночь на 27 июня подобное могло случиться. Вот как, по воспоминаниям Н. С. Скрипко, развивались события в эту ночь.

«Директива Ставки Верховного Главнокомандования, подписанная наркомом обороны С. К. Тимошенко в 15 часов 30 минут 26 июня 1941 года, гласила:

«Командирам 3 и 1 дбак.

Мотомехчасти противника двигаются от Минска на Оршу и Могилев. Немедленно взлететь и систематическими непрерывными налетами днем и ночью уничтожать танки противника. Не допускать переправы через р. Днепр. Бомбардировать с высоты 400 метров не мелкими группами, а полками».

Речь шла уже не о Березине, а о переправах через Днепр. Ставка, очевидно, располагала более точными и достоверными данными о том, что прорвавшиеся немецкие танки обошли Минск с севера и, минуя его, продолжают движение в восточном и северо-восточном направлениях.

Но как выполнить директивное требование Ставки и немедленно взлететь, когда наши аэродромы почти пусты. Все самолеты уже вторично в течение дня вылетели на задание, бомбардируют и обстреливают скопления моторизованных войск противника в районе Радошковичи, Молодечно, Ошмяны, Крево, Раков...

И вот, получив приказ Ставки, мы с нетерпением ждали возвращения авиаполков. Третий боевой вылет требовал известного времени на подготовку, а день клонился к вечеру. Я уже не говорю о том, что экипажи, действовавшие с большим напряжением, нуждались хотя бы в небольшом отдыхе, а материальную часть надо было не только осмотреть, но и отремонтировать, исправить повреждения после боевого вылета.

Правда, на аэродроме в районе Сухиничи оставались 1-й и 3-й тяжелобомбардировочные авиаполки, имевшие в общей сложности 60 четырехмоторных кораблей ТБ-3. И я приказал командиру 1-го авиаполка полковнику Ивану Васильевичу Филиппову возглавить сводную группу из двух авиачастей и в течение ночи на 27 июня наносить бомбардировочные удары по мотомехчастям противника в 25 – 30 километрах северо-восточное и северо-западнее Минска...

Начало удара я назначил на 23.00. Соответственно были сделаны штурманские расчеты и подняты авиаполки. Но неожиданно, в то время, когда самолеты уже находились в воздухе и до начала бомбометания осталось 40 минут, встал вопрос об изменении цели. Один из начальников отделов управления корпуса привел ко мне общевойскового полковника, который заявил, что прибыл из того самого района, который должны бомбить наши полки, и упорно утверждал, что там находятся советские войска. Было над чем задуматься!

Немедленно связался с П. Ф. Жигаревым и доложил ему о настораживающих сведениях, которые требовали дополнительной проверки. По наблюдению наших экипажей в том районе находились немецкие танки, автомашины и пехота. Более того, советские самолеты были обстреляны малокалиберной зенитной артиллерией, применявшей снаряды с черными разрывами, тогда как у нашей – белые. Одновременно я доложил о количестве вылетевших тяжелых бомбардировщиков, которые приближались к цели, просил подтверждения – выполнять нам эту задачу или же во избежание ошибки нанести удар по запасной цели.

– Минуточку, сейчас уточню в Генеральном штабе, – ответил Жигарев.

Вскоре раздался звонок первого секретаря ЦК КП (б) Белоруссии П. К. Пономаренко. Он тоже имел сведения, что в районе, который мы собирались бомбить, находятся наши войска. Час от часу не легче! Что делать? Время бежит, самолеты приближаются к цели. Снова звоню Жигареву, но к телефону никто не подходит. Осталось пятнадцать минут до назначенного для

---

удара времени. Положение усложнилось тем, что ПВО сообщило о приближении большой группы немецких самолетов к Смоленску.

Вновь звоню в Москву, на этот раз прямо в Генеральный штаб. Докладываю, что с минуты на минуту Смоленск подвергнется бомбардировке и связь с нашими самолетами может прерваться. Надо немедленно решать: бомбить ли заданную цель или нам дадут запасную?

И опять слышится ответ:

– Минуточку, уточним!

Когда до начала удара осталось менее 5 минут, раздался, наконец, долгожданный звонок из Москвы.

– Уточнил, никаких наших войск в том районе уже нет, – заявил генерал П. Ф. Жигарев. – Бомбите! А паникера и болтуна – к ответственности!..

Едва мы успели передать по радио подтверждение группе наших самолетов – выполнять поставленную задачу, как захали зенитки, послышался пронзительный вой немецких бомб. Началась сильная бомбардировка железнодорожной станции и города Смоленск. От разрыва фугасок в нашем штабе вылетели стекла из окон, погас свет, на некоторое время нарушилась проволочная связь, в том числе и с расположенной за городом радиостанцией. Но все, что требовалось передать экипажам, было своевременно передано, хотя по-настоящему организованного и сосредоточенного удара по скоплению гитлеровцев не получилось.

В последнюю минуту командующий Западным фронтом решил перенацелить наши самолеты на передовые отряды механизированных войск противника, выдвигавшиеся по Минскому шоссе на Смолевичи и по шоссе от Слуцка до Старых Дорог. Это распоряжение, минуя нас, передал начальник штаба ВВС фронта полковник С. А. Худяков непосредственно командиру группы тяжелых бомбардировщиков полковнику И. В. Филиппову. И получилось, что первые двадцать взлетевших кораблей бомбардировали заданные нами цели, остальные же действовали по новым – силы оказались распыленными.

Из-за нарушения управления войсками штаб ВВС фронта не мог оповестить наземные части о сигнале «Я – свой самолет». В результате экипажи, как было установлено, на эту ночь для опознавания выпускали зеленую ракету, а наша зенитная артиллерия продолжала обстреливать их. Интенсивный огонь по ТБ-3 вел и противник.

И все-таки действия первых двадцати экипажей, бомбивших основную цель, были довольно эффективными. Их наблюдали и высоко оценили бойцы и командиры 100-й стрелковой дивизии генерала И. Н. Руссиянова»<sup>122</sup>.

Если все в приведенной цитате, верно, то почему это не отражено в боевом донесении?

Но перенацеливание действительно было. Этот факт отражен в наградном листе, которым стрелок-радист П. Т. Мурзин был представлен к ордену Красной Звезды: «26 июня 1941 года экипаж бомбардировал танковую колонну врага в районе Борисова. Не долетая 50 км до цели, на корабле отказала радиостанция. Мурзин быстро устранил неисправность, и связь с землей была восстановлена. Как раз в это время было получено приказание не бомбить эту цель, ибо наши войска к этому времени заняли район цели. Благодаря настойчивой и грамотной работе Мурзина не произведено бомбометание по своим войскам».

Касаясь содержания боевого донесения, следует отметить, что в эту ночь экипажи 3-го тбап впервые применили ФАБ-250 и светящиеся авиабомбы.

И вновь в боевой работе авиаполка наступил двухдневный перерыв – ни 28, ни 29 июня экипажи в небо войны не поднимались. Остальные части 3-го дбап продолжали вести интенсивную боевую работу. Во второй половине дня 28 июня части авиакорпуса, вооруженные самолетами ДБ-3Ф, последовательными волнами бомбардировали танковые части противника в районе

---

<sup>122</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 84 – 87.

---

Бобруйска. По донесениям вернувшихся экипажей, по шоссе Слуцк-Бобруйск отмечено интенсивное движение мотомехчастей противника. В 17 часов этого дня фашистские танки ворвались в Минск. Наши войска оставили белорусскую столицу.

Воспользовавшись небольшой паузой в боевой работе, заместитель командира авиаполка по политической части Ф. И. Хуторянский, согласовав вопрос с командиром, провел партийное полковое собрание с повесткой «Задачи коммунистов в борьбе с немецкими захватчиками». И докладчик и выступающие в основном говорили о тех недостатках, которые проявились в процессе первых дней боевой работы.

29 июня начальник авиаотдела ГШКА полковник Вакуленко по телефону поставил командирам 1-го и 3-го авиакорпусов ДБА следующие задачи: «1. Нанести удар по группе германских танков, что юго-западнее Двинска. 2. Уничтожить германский мотомехкорпус в районе Молодечно, Родошин, Раков (сидят без горючего). С виленского направления к этому корпусу на помощь прорывается мотомехгруппа противника. Задача – не допустить. 3. Из района Крустпилс мотомехгруппа немцев пытается обойти Двинск. Произвести разведку и нанести по ней удар.

Необходимо предварительно связаться с командованием Западного фронта и согласовать с ним свои действия. Силы не распылять, а постараться дать удары помощней».<sup>123</sup>

Однако обстановка на западном ТВД менялась так скоротечно, что эту задачу 3-му дбк выполнять не пришлось. Н. С. Скрипко писал: «29 июня немецкие танковые группы, охватившие столицу Белоруссии с севера и юга, соединились восточнее Минска и отрезали пути отхода одиннадцати стрелковым дивизиям Западного фронта. Впоследствии многие красноармейцы, командиры и политработники с боями пробивались из окружения, влились в местные партизанские отряды, а некоторые погибли в тяжелой и неравной борьбе. В создавшихся условиях, когда поредевшие наши войска уже не могли сдерживать бешеный напор гитлеровских полчищ, Ставка ускорила выдвижение резервов для создания стратегического фронта обороны на рубеже рек Западная Двина, Днепр.

Военный совет фронта поставил задачу своей авиации и 3-му дальнебомбардировочному авиакорпусу действовать по танкам и моторизованным войскам противника, выдвигавшимся в направлении Плещеницы, Борисов, воспрепятствовать их переправе через реку Березину. Наибольшее беспокойство командование фронта проявляло о своем правом фланге. Именно туда была нацелена и вся наша авиация.

30 июня в 13.00 мы запланировали вылет головных частей авиакорпуса для нанесения бомбардировочного удара по скоплениям моторизованных частей противника в районе Плещениц. Я в это время находился на аэродроме Боровское, и на моих глазах самолеты 42-й авиадивизии уже выруливали на старт. На соседнем аэродроме, как мне доложили, происходило то же самое.

Именно в эти напряженные минуты поступила срочная телеграмма из штаба ВВС Западного фронта. Пробежав ее содержание, я приказал вылет запретить, самолетам зарулить на стоянки. 3-му дальнебомбардировочному авиакорпусу ставилась новая боевая задача. Привожу телеграмму дословно: «Всем соединениям ВВС Западного фронта. Немедленно, всеми силами, эшелонировано, группами уничтожить танки и переправы в районе Бобруйска. Павлов, Таюрский. Передал Свиридов. Приказ передать командирам 42, 52, 47, 3 ак дд, 1 и 3 тап, это помимо 3 ак дд. Всем частям, которые размещены на аэродромах Боровское, Шаталово, Шайковка, Смоленск и другие. Немедленно передавайте всем. Исполнение доложить сюда, кому, когда передано. Принял капитан Лукьяненко в 12 час. 50 мин»<sup>124</sup>.

---

<sup>123</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 7. Л. 1.

<sup>124</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 94.

---

Приказ перенацеливал всю фронтовую авиацию и 3-й дальнебомбардировочный авиакорпус с правого фланга на левый, то есть на танки Гудериана и наводившиеся немцами переправы в районе Бобруйска. Чувствовалось, что телеграмма написана в спешке, что штаб ВВС фронта потерял управление своими соединениями и частями. В связи с продвижением немецко-фашистских войск фронтовые бомбардировщики начали перебазирование на Смоленский аэродромный узел, где еще находились части нашего авиакорпуса. Отсюда и необычность приказа, содержащего требование: «Немедленно передавайте всем».

Авиаполки 42-й и 52-й дальнебомбардировочных авиационных дивизий, вылет которых был задержан, быстро провели подготовку экипажей для ударов по целям в районе Бобруйска. Первая группа самолетов между 14 и 15 часами уже бомбардировала скопление моторизованных войск противника юго-западнее этого города, а также колонны фашистских танков и автомашин на дорогах Глуск – Бобруйск и Глуша – Бобруйск.

30 июня командир 3-го тбап полковник С. К. Зарянский получил из штаба 3-го дбак боевой приказ: всеми исправными кораблями действовать по танкам и мотомехпехоте противника на переправах через Березину в районе Бобруйска. При этом впервые с начала войны четыре экипажа ушли на бомбардирование в дневное время. По своим итогам этот вылет настолько печален, а по случившемуся с одним из экипажей настолько интересен, что требует полного опубликования боевого донесения штаба авиаполка.

«Боевое донесение № 5. 1 июля 1941 года. 6.00.

Задача полка: ночными экипажами поэшелонно в течение ночи с 30 июня на 1 июля 1941 года препятствовать переправе танков противника через р. Березину в районе Бобруйска и уничтожить скопление танков и мотопехоты в лесах западнее и южнее Бобруйска.

Произведено 29 кораблевых вылетов. Взлет в 16.15 – 21.00. Время бомбометания в период 18.20 – 04.00 с высоты 800 – 1050 метров эшелонированным порядком одиночными кораблями и парами. По целям сброшено бомб: ФАБ-250 = 128, ФАБ-50 = 50 штук.

Экипажи наблюдали разрывы бомб на шоссе на дорогах и в лесу юго-западнее Бобруйска. Город Бобруйск горит. Мост через реку Березину севернее Бобруйска взорван, на западной окраине города интенсивное движение людей и транспорта. На западном и восточном берегах реки Березины наблюдалось движение танков мелкими группами по 3 – 5 штук. По маршруту в направлении Рославля – Шайковка в лесах и на опушках замечено мигание световых сигналов.

К 6.00 возвратились с боевого задания на свой аэродром 22 корабля. Один корабль возвратился с маршрута по причине плохих метеоусловий. Из-за недостатка горючего один корабль сел вынужденно на площадке Панино, один корабль в районе Вязьмы и один корабль в районе Сычевка.

Четыре корабля, вылетевшие на выполнение задания днем 30 июня, на свой аэродром не возвратились. Причины выясняются.

Погода: облачность 800 – 1000 метров, местами 300 – 400. Видимость плохая.

Полк готовится к перебазированию на полевою площадку и бомбардировочным действиям в ночь с 1 на 2 июля 1941 года. Всего кораблей 31, из них исправных 19. Дневных экипажей 33, ночных – 23.

Налет полка – 114 часов 22 минуты»<sup>125</sup>.

Прокомментирую содержание этого боевого донесения. Всего на боевое задание ушло 29 экипажей. Один из них по метеоусловиям задание не выполнил и возвратился на свой аэродром. Надо полагать, что три корабля, севшие на различных площадках по причине нехватки горючего и потери ориентировки, задание тоже выполнили. В целом результат неплохой. Оста-

---

<sup>125</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 5.



---

валось дожидаться прояснения судьбы четырех экипажей, вылетевших днем и не вернувшихся к шести часам утра на базу. Ждать пришлось недолго. Уже вечером 1 июля штаб авиаполка донес командиру 52-й авиадивизии следующие сведения.

«1. Из четырех кораблей, не вернувшихся с боевого задания 30 июня 1941 года прибыл в часть заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Пожидаев, который официально заявил следующее:

а). Корабль командира корабля Пожидаева произвел взлет с аэродрома Шайковка в 16 часов 18 минут. Задание выполнил. Время бомбометания 18.05 – 18.12. Высота бомбометания 1000 метров.

В районе цели корабль был атакован истребителями противника типа Ме-109 в количестве пятнадцати штук. Корабль сгорел. Командир корабля старший лейтенант Пожидаев выпрыгнул на парашюте, получив ранение в ногу и ожог лица. Остальной состав экипажа погиб.

б). По докладу командира корабля Пожидаева второй ведомый корабль был тоже сбит истребителями. Корабль сгорел. Четыре человека из экипажа выпрыгнули на парашютах. Последствия неизвестны. Остальной состав экипажа погиб.

в). О двух последних кораблях, не вернувшихся с боевого задания, никаких сведений нет.

2. Из трех кораблей, вынужденно севших на площадках в районе Вязьмы по причине плохих метеоусловий и потери ориентировки, один корабль командира корабля Халанского возвратился на свой аэродром, остальные два корабля сидят в пункте Вязьма, ожидая воздух для запуска моторов. Помощь оказывается.

ВЫВОД: с боевого задания по бомбардированию скопления танков в районе Бобруйска в ночь с 30 июня на 1 июля 1941 года вылетало 29 кораблей, возвратились на аэродром Шайковка 23 корабля, сидят на вынужденной в районе Вязьма два корабля, сбиты истребителями противника в районе цели четыре корабля.

На аэродроме Бобруйск предполагается наличие истребителей Ме-109 до 15 – 20 самолетов»<sup>126</sup>.

Дополняет картину случившегося политическое донесение: «В бою под Бобруйском 30 июня 1941 года на наши корабли, выполнявшие боевое задание, напала группа истребителей 15 единиц. Корабль старшего лейтенанта Пожидаева был атакован и скоро загорелся в воздухе. При этом геройски вели себя пилот Максимов, секретарь комсомольского президиума эскадрильи и бортовой техник Таранов. Максимов был тяжело ранен в левую руку, у него выше локтя была разбита кость. Несмотря на это, Максимов не потерял присутствия духа и помогал тяжело раненному штурману старшему лейтенанту Гаврюку выйти из Ф-1. Бортмеханик Таранов, будучи тяжело раненным, видя, что корабль горит и стал неуправляем, вытащил из Ф-1 штурмана Гаврюка, который был ранен в лицо, открыл ему парашют и выбросил с горящего самолета. Из всего экипажа остались командир корабля Пожидаев, бортмеханик Таранов и пилот Максимов».

Сведения из наградных листов позволяют расширить круг участников этого трагического дневного вылета и привести дополнительные сведения о действиях конкретных членов экипажей.

«30 июня 1941 года экипаж заместителя командира эскадрильи Т. И. Пожидаева, выполняющая боевое задание по уничтожению переправы через Березину у Бобруйска, был обстрелян сильным огнем ЗА и атакован Ме-109. Несмотря на обстрел, выполняя команды бомбардира, вывел корабль на цель и поразил ее. Однако самолет был подожжен истребителем. Экипаж, получив сильные ожоги, выпрыгнул на парашютах и приземлился в районе наших войск».

---

<sup>126</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 6.

---

«Экипаж командира корабля Г. С. Засыпкина, бомбардируя переправу через Березину в исключительно сложной обстановке, при сильном противодействии ЗА и ЗП, задание выполнил отлично, за что получил благодарность от наркома Тимошенко».

«Командир эскадрильи Г. В. Прыгунов под ураганным огнем ЗА и при атаках четырех истребителей, разрушил переправу через Березину у Бобруйска. Корабль был подожжен истребителем. Летчик не растерялся, умелым скольжением на горящем корабле вышел в расположение наших войск, посадил горящий самолет и этим спас жизнь всему экипажу. При этом воздушным стрелком был сбит один истребитель». «На корабле, где штурманом был Г. Н. Гордеев, огнем ЗА был выведен из строя мотор и пробит бензобак. Несмотря на это вышли на цель и поразили ее. Переправа была уничтожена, от сброшенных штурманом бомб нашли себе могилу многие фашистские захватчики».

«При выходе на цель самолет был обстрелян сильным огнем ЗА и атакован истребителями. Заметив растерянность летнаба, борттехник И. В. Демидов сам лично начал сбрасывать бомбы на цель и только тогда, когда корабль был объят пламенем, покинул его. На земле проявил исключительную заботу о раненых летчиках, затем доставил их в госпиталь». «При подходе к цели самолет был обстрелян заградительным огнем ЗА и поврежден прямым попаданием снаряда. Но несмотря на это и ранение одного из членов экипажа, летчик Г. Н. Макаренко задание выполнил».

«Самолет, на котором находился штурман С. Г. Горбачев, получил 60 пробоин. Но задание экипаж выполнил». Вероятно, в этом же экипаже находился борттехник А. С. Быков. В представлении к ордену Красной Звезды указано: «30 июня при выполнении боевого задания по бомбардированию переправы у Бобруйска, несмотря на ураганный огонь и атаки истребителей, в результате которых корабль получил 65 пробоин, экипаж задание выполнил и вернулся на свой аэродром».

«От огня зенитной артиллерии и атак истребителей самолет правого летчика В. С. Зарецкого загорелся. Вместе с командиром корабля мастерски посадили машину на своей территории. Экипаж был спасен». «Стрелок-радист И. И. Боровиков участвовал в дневном бомбардировании переправы на реке Березина у Бобруйска. В результате сильного огня ЗА и атак четырех Ме-109 самолет загорелся. Продолжая держать связь, выполнял приказы командира корабля и принимал участие в тушении пожара». «После дневного полета 30 июня самолет вернулся с многочисленными осколочными пробоинами. Чтобы его ввести в строй требовалось 30 часов восстановительного ремонта. В работу включился стрелок-радист М. Е. Мещеряков. Через 12 часов корабль был готов к боевым действиям»

В этом дневном боевом вылете участвовал и экипаж А. С. Кореня. В своих воспоминаниях он описал все, что с ними произошло. Правда, из-за абберрации памяти Андрей Семенович кое-какие детали подал неверно. Я думаю, читатель, познакомившись с только что воспроизведенным рассказом заместителя командира эскадрильи старшего лейтенанта Т. И. Пожидаева, сам уловит эти неточности.

«8 июля 1941 года, где-то около 12 часов дня, нас вызвали к командиру полка. Там уже было пять экипажей. Нам представили лейтенанта Тырина как командира корабля и приказали готовиться к боевому вылету на город Бобруйск бомбить переправы и мост на реке Березина. Все эти шесть экипажей должны были вылетать немедленно, так как был прорван фронт в районе Бобруйска и наши части буквально теснили немецкие войска. Нам было приказано ценой своей жизни разбомбить переправы и мост. Командиры экипажей: Пожидаев, Тырин, Красиев, Глаголев, Прыгунов, Куракин.

Мы, сержанты, были вторыми пилотами. Я летел с лейтенантом Тыриным. В четыре часа дня мы были над целью, до нее летели почти в сплошной облачности, а тут отличная солнечная погода. Обещанные нам истребители нас не встретили, и мы шли, надеясь только на собствен-

---

ную оборону. Наш экипаж стал совершенно новым. Фролова, штурмана, не было, борттехник новый, стрелки все незнакомые. В общем, экипаж формировался на скорую руку. Однако выполнить боевое задание все были готовы и тщательно готовились к этому вылету.

Не долетая до цели, мы увидели разрывы зенитных снарядов, притом на разных высотах. Зенитки били и вокруг нашей цели. Нужно было идти через зенитный огонь. Снаряды при взрыве ослепляли глаза, и лицом ощущался теплый воздух. Но ни одного нашего самолета не сбили, даже не повредили. Мы преодолели этот заградительный огонь, возможно потому, что шли мы на переменных скоростях: от 200 до 120 километров в час.

И вот мы вышли на цель. По команде капитана Прыгунова мы рассредоточились и стали попарно заходить на цель. Накрывали бомбами в 500 и 250 килограммов. Первой на цель зашла пара капитана Прыгунова, сбросила бомбы и стала заходить на второй круг. В это время зенитный огонь сразу прекратился, и мы заметили, как на первую пару напали истребители Me-109. Самолет Прыгунова вспыхнул, начал гореть, но они все бомбы сбросили на цель и сами выпрыгнули на парашютах. Все остальные пары проделали то же самое. Последним летел самолет старшего лейтенанта Глаголева. Ему каким-то чудом удалось уйти, но до места он не долетел, был подбит и сел где-то на вынужденную.

Наша машина загорелась на втором заходе, уже при отходе от цели. Командир экипажа приказал прыгать. Все, кто мог, выпрыгнули. Только штурман не выпрыгнул – у него не оказалось парашюта. Его парашют находился в кабине радиста, он там его оставил раньше, а при бомбежке и обстреле, видимо, совсем забыл об этом. Судьба его была решена – он сгорел в первом боевом вылете. Командир толкал меня рукой, чтобы я прыгал, но я держался сколько мог и отвечал ему толчками, так как говорить не было возможности – пламя лезло в рот и в нос, нужно было закрываться перчатками. В пламени и дыму мы друг друга не видели, потому что пламя с фюзеляжа через дверь борттехника доходило до приборной доски и поверх наших голов выходило наружу.

Потом я протянул руку к сиденью командира корабля – оно было пустое. Принимаю решение прыгать самому, пробую вылезти, но мне что-то мешало. Тогда собрался с силами, поставил машину в крутое планирование, уперся ногами в приборную доску и вывернулся как попало из кабины. Не помню, как меня катило по фюзеляжу, не ощущал ни боли, ни страха, но хорошо помню, что ждал свежего воздуха. Когда осознал, что я жив, стал искать вытяжное кольцо парашюта, но его не было под рукой. При наборе скорости свободного падения, меня стало крутить. Левую руку прижало к бедру, и я ощутил кольцо. Я его потянул, и парашют раскрылся. Только принял нормальное положение, как заметил немецкого истребителя. Он дал по мне очередь, но промахнулся. Иду на хитрость: опускаю голову вниз и разбрасываю руки в стороны. Фашист пролетел рядом так близко, что я видел лицо летчика. Но он больше меня не атаковал и ушел в сторону Бобруйска.

Я только успел схватиться за стропы, а земля уже рядом, да не земля, а заболоченное место, с корягами и пнями. Ноги мои глубоко вошли в грязь, а парашют тянет вперед. На правой ноге лопнула вена, но боли я не почувствовал, она пришла позже. Выползаю из болота на берег, пробую освободиться от комбинезона, мне это не удается – просто не хватило сил. Выбрал место и лег под кустом рядом с тропинкой. Все болит: руки, лицо, ноги. Глаза стали запухать пузырями. Смотреть стало трудно. Через некоторое время шум в ушах стал ослабевать, нормализовался слух. Я даже услышал свист. Это, оказывается, по тропинке шел мальчик. Я его подозвал и спросил, кто у него дома и есть ли в деревне немцы. Он ответил, что дома мама, а немцы были вчера, всех кур переловили, а вот есть ли они там сегодня, он не знает, так как ночевал у бабушки. Я попросил его передать маме, чтобы она пришла ко мне. Во время этого короткого разговора я почувствовал, что мне мешают мои собственные зубы и что изо рта идет кровь.

---

Мальчик выполнил мою просьбу, его мама вскоре пришла ко мне. У нее в руках была корзина и серп, то есть она делала вид, что собирает траву. Увидев меня, она всплакнула, что-то сказала и тут же ушла, но я не расслышал ее слов. Вскоре она вновь появилась, принесла сырое яйцо и баночку с вазелином. Раздела меня, смазала обожженные места, особенно на лице. Я решил отдать ей свои сбережения – 800 рублей. Но она отказывалась. Тогда я сказал, что деньги мне не нужны и бросил их на землю. Не знаю, взяла она их или нет. Она посоветовала мне идти в сторону кладбища, что я и сделал. Те места, где идти в полный рост было опасно, я переползал. Перешел дорогу и попал в высокую полынь. По ней ползком добрался до кладбища. А там еще дорога. Хотел отдохнуть, но увидел около леса тучи пыли. Это приближались немецкие мотоциклисты.

Они поравнялись со мной и остановились. Что-то кричали, дали три зеленые ракеты и умчались. За ними последовали большие грузовые машины с солдатами. Я насчитал более сорока машин. На первой сидели одни девушки и баянист, который играл, а они пели (в сад криниченьку копать). Мне стало и жалко их, и обидно за свое бессилие. Машины тоже останавливались здесь. Некоторые немцы выходили по нужде. Два фрица, изрядно выпившие, подошли совсем близко ко мне. Я еле сдержался, чтобы не выстрелить в них.

Когда машины уехали, я стал пробираться дальше к лесу. Около него встретил командира корабля Тырина, летчика Новикова и тяжелораненого летчика Максимова. Этой четверкой мы стали пробираться по лесу к дороге Бобруйск – Могилев. На лесной дорожке мы повстречали полуторку. В ее кузове было два милиционера, а в кабине находились солдат-водитель и старший лейтенант, корреспондент газеты «Красноармейская правда» Константин Симонов. Он подобрал нас и через сутки доставил на станцию Лупалово, это Могилев. Здесь нам была оказана медицинская помощь. Затем нас санитарным поездом отправили в город Орел, где находился эвакуационный госпиталь. После излечения в свой полк я не вернулся.

Недолго пробыл А. С. Корень в 3-ем тбап, а бед натерпелся более чем достаточно. После госпиталя попал в другой авиаполк, продолжал воевать, дожил до Дня Победы и смог осчастливить нас своими подробными воспоминаниями. Вполне естественно, тогда, 30 июня 1941 года, он не знал фамилию того старшего лейтенанта, который находился в кабине полуторки и доставил сбитых советских летчиков в Могилев. Как же он смог совместить этот факт с именем известного всей стране поэта и писателя? Вот его ответ на этот вопрос, заданный ему председателем совета ветеранов 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка В. И. Колосковым.

«Сейчас отвечаю на Ваш вопрос о встрече с К. Симоновым. По-моему, я этот момент описал довольно подробно, только не описал, каким путем я списался с ним. Этот пробел постараюсь восполнить.

Началось это с того момента, когда я взял билеты в кино на картину «Живые и мертвые». По тому месту, где показано, как горят в дневном небе ТБ-3, понял, что это самолеты нашего полка и мой в том числе. Я решил разыскать Симонова. Написал на Центральное телевидение с просьбой сообщить его адрес. Мое письмо они переслали ему. Кроме прочего я просил его помочь мне в оформлении группы инвалидности. Вскорости получил от него ответ. Константин Михайлович просил меня уточнить события того дня.

Я написал, что помнил. Что с ним был шофер, два милиционера и убитый генерал или полковник, точно не знаю, потому что он был накрыт брезентом. По дороге Бобруйск – Могилев мы ехали всю ночь. Нас кто-то обстрелял в лесу, пробил задние колеса, но шофер не остановился, ехал на спущенных скатах до тех пор, пока резина не стала гореть. Тогда мы остановились. Рядом в кювете лежали еще две полуторки. Шофер, милиционеры и Симонов быстро сняли скаты с поврежденных машин и поставили на нашу. Все это впотьмах, наощупь. Утром мы были в Могилеве, там же была редакция газеты «Красноармейская правда».

Здесь нам оказали медицинскую помощь и отправили в госпиталь на открытых платформах поезда. В это время сильно бомбили Могилев... Сержант Николай Новиков с раненой рукой

---

попросился домой, он родом из Могилева. Ему разрешили, он ушел и назад не вернулся, видимо, погиб в пути. По дороге наш эшелон несколько раз штурмовали Ме-109, многих раненых и гражданских лиц они убили, один вагон с тяжелоранеными был зажжен, но его быстро отцепили, и он догорел.

Я стал вести переписку с Симоновым. Он мне разыскал часть документов в подольском архиве, взял справку, сделал копии и выслал мне. Вот один из документов архива: «Экипаж (командир корабля лейтенант Тырин) 30 июня 1941 года получил боевое задание разрушить речную переправу и мост у города Бобруйска. Выполняя задание днем, экипаж встретил в районе Усли сильный зенитный огонь. Несмотря на это, экипаж ТБ-3 шел упорно на выполнение задания. Получив сильное повреждение корабля от зенитной артиллерии и истребителей противника, экипаж задачу выполнил. В этом бою корабль был подожжен, потерял управление. Из горящего корабля успели выпрыгнуть и спастись на парашютах три человека, все трое ранены. Остальной экипаж погиб смертью храбрых» (ЦАМО. Ф. 239-го ап. Оп. 203717. Д. 2. Л. 3.)

Это все сделал К. Симонов. В процессе переписки он выслал мне книгу «Живые и мертвые». Вот примерно вся история моего знакомства с К. Симоновым. Его пепел после смерти рассеян с самолета в районе станции Луполово, где находилась их редакция, и положен камень с надписью его фамилии и имени. Вечная ему слава от всех нас, живых. С уважением Андрей Корень.

И вам, Андрей Семенович, вечная слава за защиту Родины, за проявленную доблесть, за муки и страдания, за воспоминания, которые украсили боевую историю 3-го тяжелобомбардировочного авиаполка, позволили мне вытащить из небытия имена **живых и мертвых** однополчан. В этом месте никак нельзя обойтись без следующего симоновского четверостишья:

Едва ль ты узнаешь, моя недотрога,  
**Живые и мертвые** их имена,  
Всех добрых ребят, с кем меня на дорогах  
Короткою дружбой сводила война.

Располагая списком потерь авиаполка за весь период Великой Отечественной войны, я могу восстановить поименно всех, кто погиб в дневном вылете 30 июня 1941 года. С боевого задания не вернулось 13 человек. Из них шесть человек погибли. Это: начальник связи авиаэскадрильи старший лейтенант Петр Петрович Гаврюк, воздушный радист старший сержант Иван Александрович Бойков, воздушный стрелок старший сержант Михаил Федорович Винокуров, воздушный стрелок старший сержант Иван Ефимович Шумов, бортовой механик младший воентехник Борис Львович Малкин, бортовой техник воентехник второго ранга Николай Васильевич Стариков.

Остальные пропали без вести: командир корабля лейтенант Арсен Галустович Хачатуров, штурман отряда лейтенант Николай Федорович Платонов, техник бортовой младший воентехник Семен Никитович Антошин, техник бортовой младший воентехник Александр Иванович Черепанин, воздушный радист младший сержант Сурен Габрилович Саркисян, воздушный стрелок-радист ефрейтор Иван Васильевич Кулешов, воздушный стрелок младший сержант Григорий Лазаревич Оверин.

Определить, кто из них входил в тот или иной экипаж, невозможно. Если состав экипажа состоял из восьми членов, то на задание ушло 32 человека. 13 из них погибли и пропали без вести. Значит, в родные пенаты вернулось 19 человек. Среди них был экипаж командира корабля И. П. Красиева.

Встретились мы с ним 13 июля 1988 года. Иван Петрович жил в Подольске, в том Подольске, в котором находится Центральный архив Министерства обороны и в котором я, как раз в этом году, проработал все летние месяцы. Вот что он мне поведал: «В последних числах июня была

---

телеграмма на имя командира полка – все ВВС Западного фронта бросить на Бобруйск. Днем полетели я, Прыгунов, Пожидаев. Мы возмущались, почему днем. Нам обещали прикрытие. А надо было бомбить переправу на Березине. Мы полетели. Небо ясное, безоблачное, ни одного облачка. Видимость великолепная, когда напали истребители, видно было улыбающиеся физиономии фрицев. Я уже видел переправу, видел, как экипаж Жоры Прыгунова бомбил. В это время нас и начали атаковать. Левый мотор нашего самолета был подбит. Самолет потерял скорость. Я его посадил на берегу Березины. Нас подобрала танкисты. Весь наш экипаж вернулся в полк. Пожидаев был тоже сбит».

О бомбардировании переправы экипажем Г. В. Прыгунова в своих мемуарах упоминает и Н. С. Скрипко: «Экипаж командира эскадрильи капитана Г. В. Прыгунова уничтожил переправу гитлеровцев через реку». Тепло о летчике отзывался и будущий Герой Советского Союза штурман Д. П. Волков: «Командир авиаэскадрильи Прыгунов всегда рвался в бой, с ним мы сделали много вылетов. Для меня он – авторитет непререкаемый. В районе цели исполнял все мои команды. При обстреле всегда удачно маневрировал. Участник финской, награжден орденом Ленина. Толковый летчик и командир».

На основе всех этих сведений можно назвать фамилии всех командиров кораблей, ушедших днем 30 июня на боевое задание в район Бобруйска: заместитель командира эскадрильи старший лейтенант И. Т. Пожидаев, командир отряда старший лейтенант Г. В. Прыгунов, командиры кораблей И. П. Красиев и Тырин.

Небольшое свидетельство о дневном вылете оставил летчик Н. А. Настович. Николай Афанасьевич писал: «В конце июня 1941 года вылетел бомбить понтонные мосты, которые фашисты установили для переправы танков на реке Березине, и скопление танковых войск. При выполнении бомбометания мой самолет в неравном бою с истребителями врага был подбит и загорелся. Мне удалось выпрыгнуть. После раскрытия парашюта немецкие летчики начали меня расстреливать в воздухе. На одном из заходов я был ранен в ногу. Приземлился в болото. С большими трудностями добрался до Могилева». В каком экипаже Н. А. Настович вылетал на задание и что произошло с его боевыми товарищами, Николай Афанасьевич не упомянул.

Таков результат этого дневного вылета. Выводы, сделанные на основе участия тяжелых кораблей в советско-финляндской войне о том, что ТБ-3 из-за своей тихоходности для дневной боевой работы непригоден, кто-то из вышестоящих начальников преступно проигнорировал. Для авиаполка одновременная потеря тринадцати человек и четырех кораблей – утрата весьма ощутимая.

Вот написал я эти строки и почувствовал, что мне стало не по себе. Поймал себя на мысли: «Легко корить кого-то, сидя за письменным столом, обложившись архивными документами, воспоминаниями и книжками. А вот самому бы в ту действительность да на место того, кто «преступно проигнорировал». Не от хорошей жизни тихоходные ТБ-3 посылались иногда в бой в дневное время суток. Да и соотношение сил в небе войны в эти дни было не в нашу пользу. Вот что на сей счет писал Н. С. Скрипко: «Воздушная обстановка в районе переправ через Березину оставалась для нас неблагоприятной. Здесь сосредоточила свои основные усилия почти вся истребительная авиация немецкого 2-го воздушного флота, возглавляемого фельдмаршалом Кессельрингом. Это был один из сильных и многочисленных воздушных флотов фашистской Германии. По истребительной авиации противник превосходил ВВС Западного фронта»<sup>127</sup>.

Что касается ночной боевой работы авиаполка, то, судя по боевому донесению, она завершилась без потерь. В этом боевом вылете участвовал еще один будущий Герой Советского Союза – Сергей Данилович Криворотченко. Уже позже, представляя его к этой высокой награде, командир полка отмечал: «Была поставлена задача: уничтожить переправы противника через реку

---

<sup>127</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 95.

---

Березину в районе Бобруйска. При подходе к цели самолет был обстрелян ураганным огнем ЗА и ЗП противника. Снарядом был выведен из строя левый крайний мотор, самолет получил 47 пробоин. Несмотря на все это майор Криворотченко довел корабль до цели и выполнил задание отлично. В результате бомбардирования уничтожена переправа, много техники и живой силы врага. На трех моторах благополучно привел корабль на свой аэродром. За эту операцию получил благодарность от командующего Западным фронтом»<sup>128</sup>.

Идет восьмой десяток лет после того случая, который произошел с летчиком А. С. Коренем 30 июня 1941 года. Ни его, ни К. М. Симонова уже давно нет в живых. Неумолимое время не только унесло в мир иной участников тех событий, но и в определенной степени ослабило у значительной части населения страны интерес к теме Великой Отечественной войны. Не слишком сильно ошибусь, если скажу, что вряд ли кто из современных школьников читал симоновский роман «Живые и мертвые», а художественный одноименный фильм, появившийся на экранах страны в 1964 году, в постсоветское время основательно позабыт. В связи с этим, воспроизвести из романа описание эпизода встречи Синцова с летчиками со сбитого ТБ-3 будет не лишним.

«Над лесом с медленным густым гулом проплыли шесть громадных ночных четырехмоторных бомбардировщиков ТБ-3. Казалось, они не летели, а ползли по небу. Рядом с ними не было видно ни одного нашего истребителя. Синцов с тревогой подумал о только что шнырявших над дорогой «мессершмиттах», и ему стало не по себе. Но бомбардировщики спокойно скрылись из виду, и через несколько минут впереди послышались разрывы тяжелых бомб...

Синцов выскочил из кабины и приказал посадить раненого на свое место. Почувствовав, что его приказаний слушаются, он продолжал приказывать, и его слушались снова. Красноармейца пересадили в кабину, а Синцов перелез в кузов. Шофер, подгоняемый все отчетливее слышной пулеметной стрельбой, погнал машину назад, к Могилеву.

– Самолеты! – испуганно крикнул один из красноармейцев.

– Наши, – сказал другой.

Синцов поднял голову. Прямо над дорогой, на сравнительно небольшой высоте, шли обратно три ТБ-3. Наверно, бомбежка, которую слышал Синцов, была результатом их работы. Теперь они благополучно возвращались, медленно набирая потолок, но острое предчувствие несчастья, которое охватило Синцова, когда самолеты шли в ту сторону, не покидало его и теперь.

И в самом деле, откуда-то сверху, из-за редких облаков, выпрыгнул маленький, быстрый, как оса, «мессершмитт» и с пугающей скоростью стал догонять бомбардировщики.

Все ехавшие в полуторке, молча вцепившись в борта, забыв о себе и собственном, только что владевшем ими страхе, забыв обо всем на свете, с ужасным ожиданием смотрели в небо. «Мессершмитт» вкось прошел под хвост заднего, отставшего от двух других бомбардировщика, и бомбардировщик задымился так мгновенно, словно поднесли спичку к лежавшей в печке бумаге. Он продолжал еще идти, снижаясь и все сильнее дымя, потом повис на месте и, прочертив воздух черной полосой дыма, упал на лес.

«Мессершмитт» тонкой стальной полоской сверкнул на солнце, ушел вверх, развернулся и, визжа, зашел в хвост следующего бомбардировщика. Послышалась короткая трескотня пулеметов. «Мессершмитт» снова взмыл, а второй бомбардировщик полминуты тянул над лесом, все сильнее кренясь на одно крыло, и, перевернувшись, тяжело рухнул на лес вслед за первым.

«Мессершмитт» с визгом описал петлю и по кривой линии, сверху вниз, понесся к хвосту третьего, последнего, ушедшего вперед бомбардировщика. И снова повторилось то же самое. Еле слышный издали треск пулеметов, тонкий визг выходящего из пике «мессершмитта», молчаливо стелющаяся над лесом длинная черная полоса и далекий грохот взрыва.

– Еще идут! – в ужасе крикнул сержант, прежде чем все опомнились от только увиденного.

---

<sup>128</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп.793756. Д. 24. Л. 226.

---

Он стоял в кузове и странно размахивал руками, словно хотел остановить и спасти от беды показавшуюся сзади над лесом вторую тройку шедших с бомбежки машин.

Потрясенный Синцов смотрел вверх, вцепившись обеими руками в портупею; милиционер сидел рядом с ним, молитвенно сложив руки: он умолял летчиков заметить, поскорее заметить эту выющую в небе страшную стальную осу!

Все, кто ехал в грузовике, молили их об этом, но летчики или ничего не замечали, или видели, но ничего не могли сделать. «Мессершмитт» свечой ушел в облака и исчез. У Синцова мелькнула надежда, что у немца больше нет патронов.

– Смотри, второй! – сказал милиционер. – Смотри, второй!

И Синцов увидел, как уже не один, а два «мессершмитта» вынырнули из облаков и вместе, почти рядом, с невероятной скоростью догнав три тихоходные машины, прошли мимо заднего бомбардировщика. Он задымил, а они, весело взмыв кверху, словно радуясь встрече друг с другом, разминулись в воздухе, поменялись местами и еще раз прошли над бомбардировщиком, сухо треща пулеметами. Он вспыхнул весь сразу и стал падать, разваливаясь на куски еще в воздухе.

А истребители пошли за другими. Две тяжелые машины, стремясь набрать высоту, все еще упрямо тянули и тянули над лесом, удаляясь от гнавшегося вслед за ними по дороге грузовика с людьми, молчаливо сгрудившимися в едином порыве горя.

Что думали сейчас летчики на этих двух тихоходных ночных машинах, на что они надеялись? Что они могли сделать, кроме того, чтобы вот так тянуть и тянуть над лесом на своей безысходно малой скорости, надеясь только на одно – что враг вдруг зарвется, не рассчитает и сам сунется под их хвостовые пулеметы.

«Почему не выбрасываются на парашютах? – думал Синцов. – А может, у них там вообще нет парашютов?»

Стук пулеметов на этот раз послышался раньше, чем «мессершмитты» подошли к бомбардировщику: он пробовал отстреливаться. И вдруг почти вплотную пронесшийся рядом с ним «мессершмитт», так и не выходя из пике, исчез за стеною леса. Все произошло так мгновенно, что люди на грузовике даже не сразу поняли, что немец сбит; потом поняли, закричали от радости и сразу оборвали крик: второй «мессершмитт» еще раз прошел над бомбардировщиком и зажег его. На этот раз, словно отвечая на мысли Синцова, из бомбардировщика один за другим вывалилось несколько комков, один камнем промелькнул вниз, а над четырьмя другими раскрылись парашюты.

Потерявший своего напарника немец, мстительно потрескивая из пулеметов, стал описывать круги над парашютистами. Он расстреливал висевших над лесом летчиков – с грузовика были слышны его короткие очереди. Немец сэкономил патроны, а парашютисты спускались над лесом так медленно, что если б все ехавшие в грузовике были в состоянии сейчас посмотреть друг на друга, они бы заметили, как их руки делают одинаковое движение: вниз, вниз, к земле!

«Мессершмитт», круживший над парашютистами, проводил их до самого леса, низко прошел над деревьями, словно высматривая что-то еще на земле, и исчез.

Шестой, последний бомбардировщик растаял на горизонте. В небе больше ничего не было, словно вообще никогда не было на свете этих громадных, медленных, беспомощных машин; не было ни машин, ни людей, сидевших в них, ни трескотни пулеметов, ни «мессершмиттов», – не было ничего, было только совершенно пустое небо и несколько черных столбов дыма, начинавших расползаться над лесом.

Синцов стоял в кузове несшегося по шоссе грузовика и плакал от ярости. Он плакал, слизывая языком стекавшие на губы соленые слезы и не замечая, что все остальные плачут вместе с ним.

– Стой, стой! – первым опомнился он и забарабанил кулаком по крыше кабины.

– Что? – высунулся шофер.

– Надо искать! – сказал Синцов. – Надо искать, – может, они все-таки живы, эти, на парашютах...



---

– Если искать, то еще немножко проехать надо, товарищ начальник, их дальше отнесло, – сказал милиционер; лицо его вспухло от слез, как у ребенка.

Они проехали еще километр, остановились и слезли с машины. Все помнили о переправившихся через Березину немцах и в то же время забыли о них. Когда Синцов приказал разделиться и идти искать летчиков по обе стороны дороги, никто не стал спорить.

Синцов, двое милиционеров и сержант долго ходили по лесу, справа от дороги, кричали, звали, но так никого и не обнаружили – ни парашютов, ни летчиков. А между тем летчики упали где-то здесь, в этом лесу, и их надо было непременно найти, потому что иначе их найдут немцы! Только после часа упорных и безуспешных поисков Синцов наконец вышел обратно на дорогу.

Люсин и все остальные уже стояли у машины. Лицо у Люсина было расцарапано, гимнастерка разорвана, а карманы ее так туго набиты, что на одном даже оторвалась пуговица. В руке он держал пистолет.

– Убили, товарищ политрук, обоих до смерти, – горестно сказал Люсин и потер рукой расцарапанное лицо.

– Что с вами?

– На сосну лазил. Зацепился один, бедный, за самую верхушку, так и висел вверх ногами, мертвый, еще в воздухе его убили.

– А второй?

– И второй.

– Издевается фашист над людьми! – с ненавистью сказал один из красноармейцев.

– Документы забрал. – Люсин дотронулся до кармана с оторванной пуговицей. – Передать вам?

– Оставьте у себя.

– Тогда пистолет возьмите. – Люсин протянул Синцову маленький браунинг.

Синцов посмотрел на браунинг и сунул его в карман.

– А вы не нашли, товарищ политрук? – спросил Люсин.

– Нет.

– А мне сдается, тех, что по правую руку спустились, их еще дальше отнесло, – сказал Люсин. – Надо подъехать еще метров четыреста, слезть и цепью прочесать лес.

Но прочесывать лес не пришлось. Когда машина прошла еще четыреста метров и остановилась, навстречу ей из лесу, сгибаясь под тяжестью ноши, вышел коренастый летчик в гимнастерке и надвинутом на самые глаза летном шлеме. Он тащил на себе второго летчика, в комбинезоне; руки раненого обнимали шею товарища, а ноги волочились по земле.

– Примите, – коротко сказал летчик.

Люсин и подскочившие красноармейцы приняли с его плеч раненого и положили на траву у дороги. У него были прострелены обе ноги, он лежал на траве, тяжело дыша, то открывая, то снова зажмуривая глаза. Пока расторопный Люсин, разрезав перочинным ножом сапоги и комбинезон, перевязывал раненого индивидуальным пакетом, коренастый летчик, сняв шлем, вытирал пот, градом катившийся по лицу, и поводил занемевшими от ноши плечами.

– Видели? – угрюмо спросил он наконец, вытерев пот, снова надев шлем и так глубоко надвинув его, словно и сам не хотел ни на кого смотреть и не хотел, чтобы кто-нибудь видел его глаза.

– Прямо над нами... – сказал Синцов.

– Видели, как сталинских соколов, как слепых котят... – начал летчик. Голос его горько дрогнул, но он пересилил себя и, ничего не добавив, еще глубже надвинул шлем.

Синцов молчал. Он не знал, что ответить.

– Одним словом, переправу разбомбили, мост вместе с танками под воду пустили, задание выполнили, – сказал летчик. – Хоть бы один истребитель на всех дали в прикрытие!

– Ваших двух товарищей нашли, но они мертвые, – сказал Синцов.

---

– Мы тоже уже не живые, – сказал летчик. – Документы и оружие с них взяли? – добавил он совсем другим тоном, тоном человека, решившего взять себя в руки и умевшего это делать.

– Взяли, – сказал Синцов.

– Лучший штурман полка по слепым и ночным полетам, – сказал летчик, повернувшись к раненому, которого перевязывал Люсин. – Мой штурман! Лучший экипаж в полку был, отдали на съедение ни за грош! – опять срываясь в рыдание, крикнул он и, так же мгновенно, как и в первый раз, взяв себя в руки, деловито спросил:

– Поехали?

Раненого штурмана положил в кузов, к задней стенке кабины, чтобы меньше трясло, и положили ему под ноги кипы газет. Летчик сел рядом со своим штурманом, в головах. Потом сели все остальные. Машина тронулась...»<sup>129</sup>

В деталях здесь не все так, как было в действительности, но это роман, и его автор имеет право на вымысел. Однако нам важна суть. А она заключается в том, что сам К. М. Симонов стал действующим лицом этого случая. Это и позволило ему так подробно описать трагедию группы бомбардировщиков ТБ-3 в дневном небе войны. Кроме этого эта суть изложена в боевом донесении штаба авиаполка и в воспоминаниях одного из участников этого полета – А. С. Кореня.

Во втором номере журнала «Мир авиации» за 1997 год опубликована статья В. Раткина «Боевой счет ТБ-3». Несколькими строчками автор коснулся описанного мной трагического эпизода. В связи с тем, что он допустил ряд неточностей и неверных предположений, следует процитировать это место из статьи и сделать уточнения.

В. Раткин писал: «Многие знакомы с романом К. Симонова *«Живые и мертвые»*. И, конечно же, помнят эпизод уничтожения группы ТБ-3 немецкими истребителями. Описанное в деталях повторыет то, что произошло днем 10 июля 1941 г. в районе Житомира: 12 самолетов ТБ-3 14-го тбап вылетели на бомбометание без истребительного прикрытия и в районе цели подверглись атаке двух Vf-109. Один из истребителей был сбит дружным огнем с бомбардировщиков, однако второй продолжал атаки и уничтожил 7 машин. Экипажи сбитых самолетов спаслись на парашютах.

Эпизод романа имеет также сходство с происходившим 29 июня 1941 г. на Западном фронте в районе Бобруйска: 3-й тбап получил боевой приказ с запозданием, и самолеты не успевали подняться в воздух до рассвета. Конечно, было неразумно выпускать их засветло, но устоять под нажимом «верхов», требовавших немедленного вылета на бомбометание, командование не смогло, и взлет был произведен под утро. Над целью бомбардировщики появились при свете яркого солнца – погода была идеальной, как никогда! После бомбометания два отряда кораблей пошли маршрутом, проложенным, вероятно по привычке, над населенными пунктами, которые к тому моменту уже заняли немцы, были вычислены и сбиты один за другим. Из командиров кораблей в живых остался только старший лейтенант Пожидаев.

К счастью, то были исключительные случаи. Однако прискорбно, что рассказ писателя, в общем-то правдивый, впоследствии был догматизирован, навязан общественному мнению как единственно верный факт боевой работы ТБ-3 и стал восприниматься как свидетельство работы всей нашей бомбардировочной авиации в 1941 году».

Этот эпизод никакого отношения к 14-му тбап не имеет. Дневной вылет четырех экипажей 3-го тбап состоялся не 29, а 30 июня. Никакого «запоздания» с получением боевого приказа не было, полет в светлое время суток был запланирован. Взлет произведен не «под утро», а в 16 часов. Говорить о маршруте, проложенном «по привычке», некорректно – это был всего лишь четвертый боевой вылет авиаполка. Точно так же некорректно говорить о «нажиме верхов». Это не факт, а ничем не подтвержденное предположение. И последнее: кроме Пожидаева в живых остались еще два командира корабля.

---

<sup>129</sup> Симонов К. М. Живые и мертвые. Соб. соч. Т. 4. М., 1968. С. 42 – 49.

---

А вот с выводом автора статьи о том, что свидетельство К. М. Симонова «впоследствии было догматизировано», согласен полностью. Многие, смотревшие фильм, особенно те, кто к авиации никакого отношения не имеет, о бомбардировщике ТБ-3 сделали неверный вывод. Мол, эти самолеты к началу войны так устарели, что немецкие истребители щелкали их только так. А командование ВВС, проявляя головотяпство, продолжало посылать эти самолеты на задание днем. Таких людей, далеких от авиации, понять можно. Увидел – и сделал вывод. Но как понимать тех, кто считает себя знатоком авиационного дела и, вопреки фактам, делает обобщающие выводы в отношении применения ТБ-3 в дневное время суток. Вот уже упомянутый В. Бешанов глаголет: «Поэтому, когда «грянуло», советские истребители по-прежнему ходили в бой «по трое», давно уже не скоростные бомбардировщики СБ и летавшие со скоростью мотоцикла ТБ-3 посылались на задания среди бела дня мелкими группами и без сопровождения»<sup>130</sup>.

В дневное время бомбардировщик был действительно уязвим. А вот в ночных условиях устаревший ТБ-3 показал себя стойким бойцом. Что же касается вылетов днем, то урок, полученный 30 июня, авиационными командирами всех степеней проигнорирован не был. По крайней мере, экипажи 3-го тбап в дневное время на задания на линию фронта или в тыл врага больше не посылались.

1 июля экипажи авиаполка на боевое задание не ходили. Поздно вечером 2 июля поступило боевое распоряжение: подготовить 15 кораблей для бомбардирования мотомехчастей противника на дороге в районе Смолевичи, Борисов и Плешеницы. Времени для подготовки к вылету было мало, в связи с этим командир авиаполка выпустил на задание только три корабля. Взлетели они во второй половине ночи, а вернулись уже утром, когда солнышко уже выкатилось из-за горизонта. Задание выполнили два экипажа, третий по причине плохих метеоусловий в районе Монастырщины вынужден был возвратиться. По докладом экипажей в районе нахождения танков были выложены на земле белые полотнища<sup>131</sup>.

Последний корабль сел в Шайковке в 6 часов утра. Как раз в это время по радио началась трансляция выступления председателя ГКО И. В. Сталина. Его речь, затаив дыхание, слушал весь личный состав авиаполка. Через два часа после завтрака состоялся митинг. Пришли на него люди с глубоким убеждением, что начавшаяся война будет трудной и долгой. Оно было навеяно выступлением И. В. Сталина. После обеда 21 экипаж сел за подготовку к очередному вылету. Им предстояло нанести удар по немецким мотомехчастям на участке шоссе от реки Добыска до Бобруйска.

Задание выполнили только 12 экипажей. Если обратить внимание на особенности этого вылета, то следует отметить два факта: впервые экипажи отвезли самое большое количество ФАБ-500 – 31 бомбу, и, тоже впервые, разбросали над оккупированной территорией четыре тюка свежих газет.

Четыре экипажа потеряли ориентировку, на цель не вышли и вернулись на свой аэродром. На трех самолетах произошли различные технические отказы и зависание бомб. Один из них вынужден был сбросить аварийно две ФАБ-500 и две ФАБ-250 на лесной массив в районе Фаянсовой. Все три корабля тоже произвели благополучную посадку в Шайковке. Еще два экипажа на свою базу не вернулись. Через несколько часов после отправки боевого донесения, стало ясно, что один из них из-за нехватки горючего произвел вынужденную посадку. Никто из членов экипажей не пострадал. Второй экипаж потерпел катастрофу, во время которой погибло шесть авиаторов. Вот их имена: командир корабля лейтенант Павел Захарович Калошин, штурман отряда лейтенант Александр Романович Воробьев, старший бомбардир сержант Николай Григорьевич Свистунов, воздушный стрелок ефрейтор Алексей Феофанович Кадыгров, воздушный стрелок

---

<sup>130</sup> Бешанов В. В. «Летающие гробы» Сталина. С. 242.

<sup>131</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 173. Л. 90.

---

младший сержант Дмитрий Иванович Герасимов, техник бортовой военной техник 2-го ранга Николай Андреевич Барков. Причины катастрофы мной не установлены.

Произошло еще одно происшествие: на одном корабле при посадке на своем аэродроме от неосторожного обращения с бортовым оружием ранены два воздушных стрелка<sup>132</sup>.

В ночь на 5 июля к вылету на задание подготовилось 14 экипажей. Взрелев моторами, ТБ-3 один за другим поднялись в воздух и взяли курс на запад. Им, как и в прежние ночи, предстояло действовать по скоплению танков противника, на этот раз в лесу южнее Лепеля и на дорогах Борисов – Лепель. Если судить по результатам боевого вылета, то он оказался самым эффективным. В арсенале отвезенных и сброшенных на врага бомб были фугасные, осколочные, зажигательные и даже РРАБы (ротативно-рассеивающие авиабомбы). Среди фугасных преобладали крупные – штурманы сбросили 25 ФАБ-500. По докладам экипажей, бомбы рвались в районе скопления войск и техники на дорогах между пунктами Пышно, Докшицы, Богомель, Борисов, Лепель. Лесной массив южнее Лепеля был объят пожарами.

А если судить по понесенным потерям, то очередной боевой вылет радости командованию авиаполка не принес. Во-первых, один ТБ-3 в районе Любавичи (40 км северо-восточнее Орши) был обстрелян своими средствами ПВО. Пять человек получили ранения в ноги. Предостаточно оказалось на корабле и пробоин. Однако жизненно важные органы самолета не пострадали, и экипаж произвел благополучную посадку на своем аэродроме. Во-вторых, из 14 ушедших на задание экипажей в положенное время в Шайковку не вернулись два. На обратном маршруте на одном корабле отказали два левых мотора, и летчики посадили машину в районе Юхнова<sup>133</sup>.

Что случилось со вторым экипажем, не вернувшимся на свой аэродром? Ответ на этот вопрос дает следующий архивный документ: «Командир корабля лейтенант Иван Мартынович Авдеев 5 июля 1941 года погиб при обороне Смоленска. Экипаж сбит зенитной артиллерией при бомбардировании танковой колонны. Горящий корабль перелетел линию фронта и упал в расположении своих войск. Похоронен на северной стороне Смоленского аэродрома. Из экипажа погибли еще четыре человека: борттехник военный техник 1-го ранга Федор Тимофеевич Жидов, воздушный радист младший сержант Иван Иванович Шквара, воздушный стрелок сержант Сергей Григорьевич Геращенко и воздушный стрелок сержант Дмитрий Васильевич Володин»<sup>134</sup>. Вероятно, остальной состав экипажа вернулся в авиаполк.

Так для 3-го тбап завершился тринадцатый день войны. Всю его боевую работу за этот период, насколько мне позволили имеющиеся архивные документы, воспоминания ветеранов и книга командира 3-го дбак Н. С. Скрипко, я описал полностью. За эти дни личный состав авиаполка втянулся в войну, стал на ноги в боевой работе. Практически все экипажи понюхали пороху. Полеты на задания стали обычным явлением. Под влиянием развернувшихся событий объектами бомбардирования стали танковые колонны противника, подвижные мотомехчасти, речные переправы, аэродромы и железнодорожные станции. Первые дни войны не обошлись без жертв как людских, так и материальных. Шестнадцать человек погибло, восемь пропало без вести. Потеряно семь боевых машин. Это много. Но эти первые жертвы не были напрасными. Приведу на сей счет мнение Н. С. Скрипко:

«Пусть у читателя не создается превратного мнения о том, что прорвавшиеся немецко-фашистские бронетанковые части двигались беспрепятственно, не встречая сопротивления. Гитлеровцы получили на советской земле такой решительный отпор, какого они не встречали нигде на Западе...

Решительное сопротивление советских стрелковых и танковых частей, поддержанных дальними и тяжелыми бомбардировщиками, встретил 39-й моторкорпус противника, прорывавшийся

---

<sup>132</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 8.

<sup>133</sup> Там же Л. 9.

<sup>134</sup> Там же. Ф. 53-й бад. Оп. 2. Д. 41. Л. 324.

---

через Молодечно к Минску. Штаб немецкого моторкорпуса подвергся разгрому, были захвачены оперативные документы, пленные офицеры. Стало известно, что в результате ночной бомбардировки, осуществленной нашими экипажами, командир корпуса был убит, враг понес большие потери. Совместными усилиями наземных войск и авиации продвижение 39-го моторкорпуса гитлеровцев, входившего в 3-ю танковую группу генерала Гота, было задержано на двое суток.

Наши авиасоединения нанесли ощутимые удары и по немецкой 2-й танковой группе, возглавляемой небезызвестным Гудерианом. Как впоследствии признавал в своих мемуарах генерал-фельдмаршал, 24 июня 1941 года советские бомбардировщики разбили даже здания и палатки, в которых развернулся штаб 2-й танковой группы противника. Гитлеровцы около двух часов собирали трупы. Сам Гудериан уцелел случайно, поскольку за несколько минут до нашего налета выехал из расположения штаба»<sup>135</sup>.

В дальнейшем своем исследовании я не буду освещать боевую историю авиаполка столь подробно, следуя от одного боевого донесения к последующему. Это невозможно по той простой причине, что в таком случае эта история будет многотомной. Ведь авиаполк летал практически ежедневно. Взять хотя бы июль 1941 года. Всего шесть раз в течение этого месяца экипажи не поднимались в ночное небо войны. Это, во-первых. И, во-вторых. Как правило, боевое донесение настолько высушено, настолько лишено конкретики, особенно по людям, что превращает историю в безликое перечисление количества вылетевших экипажей, сброшенных бомб, состояния погоды и тому подобное. Тот или иной факт, связанный с судьбой людей, редко раскрывается тем или иным документом. Воспоминания, которые могли бы прояснить некоторые детали, также скудны. По этим причинам я буду описывать наиболее характерные и яркие эпизоды из боевой жизни личного состава авиаполка, буду стараться увязывать их с операциями Красной Армии, которые порождались всем ходом Великой Отечественной войны.

Анализ боевой работы 3-го дбк за первые дни войны показывает, что его части и соединения, в том числе и 3-й тбап, вынуждены были действовать по объектам, в основном несвойственным целям и задачам ДБА. Тяжелая обстановка, сложившаяся буквально с первого дня войны в пределах Западного особого военного округа (Западного фронта), заставила командование привлечь ее для оказания помощи общевойсковым армиям. Дальние бомбардировщики, поддерживая свои обороняющиеся и отступающие войска, действовали, как правило, по танковым группировкам противника в районе Сувалкского выступа, а также по его мотомехчастям, рвущимся к Минску и речным переправам. В связи с этим немецкая авиация, получившая в результате внезапного нападения колоссальное преимущество в воздухе, продолжала, действуя зачастую безнаказанно, его наращивать. Для активной борьбы с ней у ВВС фронта сил практически не оставалось.

В конце июня, оправившись после шока, вызванного потерями личного состава и материальной части в первые дни войны, руководство Красной Армии и ВВС стало понимать, что без ударов по аэродромам противника активность его авиации не снизить. 3 июля 1941 года директивой Генерального штаба перед советскими ВВС были поставлены следующие задачи:

«С целью истребления авиации противника ВВС фронтов и Главного командования 3 июля наносят внезапный массированный удар по авиации противника на аэродромах. Для того чтобы захватить авиацию противника на аэродромах, удар производить перед наступлением вечерних сумерек с расчетом возвращения самолетов на свои аэродромы и посадки их ночью. В период операции привлечь все наличные ночные экипажи и главным образом работавшие до отхода на этих аэродромах в мирное время. На каждый аэродром назначить небольшие группы до звена. В течение 3 июля произвести тщательную подготовку к удару»<sup>136</sup>.

---

<sup>135</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 91.

<sup>136</sup> Военно-исторический журнал. 1961, № 3.

---

Далее автор указанной журнальной статьи пишет о том, что первая воздушная операция с целью уничтожения и подавления вражеской авиации на аэродромах в указанный срок из-за плохих метеоусловий не началась. Ее перенесли на ночь с 7 на 8 июля.

Теперь обратимся к книге М. Н. Кожевникова «Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне». Автор отмечает: «8 июля 1941 года Ставкой был организован массированный удар по аэродромам противника почти на всем советско-германском фронте. 7 июля в директиве Ставки в адрес командующих фронтами и командующего ВВС Советской Армии было указано, что с утра 8 июля 1941 года возможен налет германских ВВС на наши аэродромы. Приказывалось боевые действия ВВС начать в 3 часа утра 8 июля ударом по аэродромам противника, в последующем перенести боевые действия на поле боя и обеспечить разгром механизированных войск противника»<sup>137</sup>.

## 2. Отстаивая Смоленск

Операция по уничтожению авиации противника на аэродромах по времени совпала с началом Смоленского сражения. Оно началось 10 июля наступлением подвижных соединений вермахта двумя клиньями на Витебск и Могилев.

После падения Минска положение на участке Западного фронта продолжало ухудшаться. Немецкие подвижные силы группы армий «Центр» стали продвигаться на восток. 3-я танковая группа Гота, преодолев сопротивление 19-й армии под командованием И. С. Конева, захватила Невель, затем Полоцк, а к середине июля Велиж, Демидов и Ярцево. Одновременно с этим 2-я танковая группа Гудериана вышла к Днепру у Орши и Могилева, форсировала водную преграду севернее и южнее Могилева, заняла Оршу и, обойдя город двумя клиньями, устремилась в направлении Смоленска. 16 июля передовые части группы Гудериана ворвались в город. Завязались упорные бои с его защитниками. Они продолжались до 28 июля. Советские войска вынуждены были оставить Смоленск. Двумя днями раньше пал Могилев.

И хотя положение на этом участке советско-германского фронта было крайне тяжелым, некоторые командиры соединений Красной Армии предпринимали попытки нанести по противнику контрудары. 13 июля 21-я армия генерал-полковника Ф. И. Кузнецова перешла в наступление с задачей овладеть городами Быхов и Бобруйск, затем выйти на могилевско-смоленском направлении в тыл противнику. 63-й стрелковый корпус успешно форсировал Днепр, сумел отбить Рогачев и Жлобин и продолжить наступление на Бобруйск. 67-й стрелковый корпус начал контрнаступление в районе Старого Быхова. Или еще такой пример. 19 июля противник занял Великие Луки, однако уже 21 июля был выбит из города. Немецкое наступление в районе Великих Лук, предпринятое 2 августа, закончилось провалом. И только принятием экстренных мер немецкому командованию удалось во всех этих местах остановить советские войска.

21 июля Ставка ВГК предприняла попытку провести контрнаступление с целью деблокировать части 20-й и 16-й армий, запертые в районе Смоленска. К участию в контрударах привлекались пять оперативных групп. Руководство контрнаступлением было возложено на только что назначенного командующим Западным фронтом генерал-лейтенанта А. И. Еременко. Подготовленное в спешке и недостаточно обеспеченное людскими и материальными ресурсами, контрнаступление решительного успеха не имело. Однако контрудары, предпринятые советским командованием в июле, в определенной степени измотали и сковали немецкие ударные груп-

---

<sup>137</sup> Кожевников М. Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. М., 1978. С. 46.

---

пировки на западном направлении. Лишившись свободы маневра, они по приказу из Берлина вынуждены были с 30 июля перейти к обороне и начать перегруппировку своих войск.

1 августа началось наступление армейской группы Гудериана в районе Рославля. 3 августа город был занят, а советские войска здесь оказались в окружении. Немецкая 2-я танковая группа продолжила развивать наступление на Унечу, Клинцы и Стародуб. 19 августа пал Гомель.

Советское командование предприняло ряд контрмер. 8 августа соединения 19-й и 30-й армий начали наступление в направлении Духовщины. С 16 августа к наступлению были привлечены еще две армии – 16-я и 30-я. Продвинувшись на несколько километров, войска Западного фронта не смогли сломить сопротивление врага. Одновременно часть сил Резервного фронта предприняла попытку ликвидировать ельнинский выступ противника. 21 августа безуспешные атаки советских войск были прекращены. 10 сентября, по приказу Ставки, войска Западного фронта перешли к обороне. И хотя наступательные действия войск Западного фронта оказалась безуспешным, гитлеровское командование вынуждено было корректировать свои планы, их продвижение к Москве значительно замедлилось.

Смоленское сражение сыграло огромную роль в деле срыва немецкой стратегии «блицкрига». Несмотря на тяжелые потери, советские войска замедлили продвижение противника на восток и выиграли время для подготовки к обороне на московском направлении. В седьмом томе Советской военной энциклопедии отмечено: «Главным итогом Смоленского сражения, развернувшегося на фронте до 650 км и в глубину до 250 км, явился срыв расчетов гитлеровского командования на безостановочное продвижение к Москве».

Посильный вклад в это дело внес и личный состав 3-го тбап. Попробую проанализировать этот вклад в ходе Смоленского сражения не на основе ежедневной боевой работы авиаполка, а на основе его бомбардировочных ударов по однотипным объектам – аэродромам, войскам, железнодорожным станциям и т.п.

В связи с тем, что на основе директивы ГШ КА авиаполк в составе ВВС Западного фронта был привлечен к бомбардировочным ударам по аэродромам противника, начну с этих объектов. Но прежде следует сказать о том, что еще до начала Смоленского сражения 3-й тбап вышел из состава 3-го тбак. Его командир Н. С. Скрипко с сожалением воспринял это решение. Он писал: «Одновременно Ставка Верховного Главнокомандования решила привести в порядок воздушно-десантные войска и использовать их на Западном фронте по прямому назначению. В качестве средства для выброски воздушных десантов предназначались 1-й и 3-й тяжелобомбардировочные авиаполки, они были переданы от нас в непосредственное подчинение командующему ВВС Западного фронта.

Мне было жаль расставаться с этими закаленными в боях авиаполками, успешно выполнявшими боевые задания ночью, в сложных погодных условиях»<sup>138</sup>.

На этот счет в историческом формуляре есть следующая запись: «В июне 1941 года 3-й тбап, выведенный из подчинения 52-й авиадивизии 3-го авиакорпуса, с прежним штатом вошел в подчинение командующему ВВС Западного особого военного округа с подчинением в оперативном отношении командиру 3-го авиадесантного корпуса».

В ЦАМО мной найден документ, который по своему содержанию в какой-то степени относится к затронутой проблеме. В первой декаде июля начальник 8-го отдела 1-го управления ГУ ВВС направил начальнику штаба ВВС полковнику И. Н. Рухле следующую информацию: «Дислокация и боевой состав тяжелобомбардировочных авиаполков на 7 июля 1941 года:

- 3-й тбап – 26 самолетов ТБ-3, Сухиничи (25 км юго-восточнее Калуги);
- 1-й тбап – 31 самолет ТБ-3, аэродром Шайковка (200 км западнее Тулы);
- 7-й тбап – 40 самолетов ТБ-3, аэродром Сольцы;
- 14-й тбап – 25 самолетов ТБ-3, аэродромы Полтава (22) и Барановичи (3);

---

<sup>138</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 105 – 106.

---

– 250-й тбап – 48 самолетов ТБ-3, аэродромы Ростов-на-Дону (21) и Энгельс (27).

Всего 170 ТБ-3, на которых в один рейс при радиусе 500 километров можно перебросить 4250 парашютистов».<sup>139</sup>

Судя по всему, эти сведения штабу ВВС понадобились в связи с подготовкой десантной операции. Нам же они интересны тем, что показывают наличие боеготовых самолетов в 3-м тбап. Если иметь в виду, что в справке показаны исправные корабли, то на указанный период их в таком состоянии оказалось даже больше, чем на начало войны.

Экипажи 3-го тбап включились в боевую работу по уничтожению самолетов врага на аэродромах несколько раньше тех сроков, которые были определены ГШ КА. Уже в ночь на 6 июля семь кораблей взяли курс на аэродромы Барановичи и Вильно. Неудачным оказался этот вылет. Погода на всем протяжении маршрута оказалась мерзкой – низкая облачность с обильными осадками. Два экипажа пробиться к цели не смогли и вернулись на свой аэродром. По причине отказа моторов вернулись еще три корабля. Один экипаж при полете к цели попал под огонь своих войск, получил повреждение и вынужден был сесть в пункте Добровня (40 км северо-восточнее станции Занозная). Один-единственный экипаж, достигший аэродрома Вильно, самолетов противника не обнаружил. По аэродрому экипаж сбросил четыре РАББ-3, снаряженные осколочными и зажигательными бомбами. Возникло три очага пожара.

С помощью наградного листа удалось установить имя командира этого единственного экипажа. Представляя Н. С. Куракина к ордену Красного Знамени, командир авиаполка отмечал: «6 июля 1941 года бомбардировал аэродром Вильно. На цель вышел в сплошной облачности. Сбросив бомбы, покрыл аэродром противника большими очагами пожара. Командование части объявило благодарность всему составу экипажа».

Судя по всему, правым летчиком в экипаже Н. С. Куракина был Г. Н. Макаренко. В его наградном листе отражены аналогичные сведения: «6 июля 1941 года при бомбардировании аэродрома Вильно при плохих метеоусловиях и сильном огне зенитной артиллерии задание выполнил отлично. Всему экипажу командир авиаполка объявил благодарность».

Ко всем перечисленным неприятностям добавилась еще потеря людей и материальной части. При посадке на своем аэродроме потерпел катастрофу экипаж командира корабля М. В. Глаголева. От взрыва бомб и бензобаков сгорело три человека, остальные члены экипажа, получившие ранения и ожоги различной степени, были госпитализированы.

Погибшие зафиксированы в боевом донесении авиаполка: командир корабля старший лейтенант Михаил Васильевич Глаголев, старший бомбардир лейтенант Николай Федорович Николаев, воздушный стрелок младший сержант Петр Елисеевич Гришин. Однако в списке погибших значится еще один член экипажа – воздушный стрелок старший сержант Иван Иванович Кулицкий. Значит, он скончался от полученных ран и ожогов в госпитале<sup>140</sup>.

Среди тех, кто с ожогами попал в госпиталь и остался жив, оказался борттехник А. Ф. Чучалов. В письме ко мне он описал подробности этого трагического полета. «В ночь на 7 июля мы должны были лететь на очередное задание, но выполнять его не пришлось. На взлете на высоте 30 – 40 метров произошла авария правого среднего двигателя, и самолет загорелся. Мы упали на окраине аэродрома, и самолет взорвался. Четыре человека погибли, а четыре обгорели. Раненых отправили в брянский военный госпиталь. Второго летчика Шлепетько я, сам обгоревший, вытащил из самолета. Он зацепился за фонарь. Мы отбежали от самолета. На мне и нем горели комбинезоны. Мы упали на землю, чтобы погасить пламя. И вовремя. Взорвались бензобаки, и куски от самолета полетели над нами. Из госпиталя я возвратился в начале августа, когда брянский госпиталь начали эвакуировать».

---

<sup>139</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11333. Д. 1. Л. 315.

<sup>140</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 10.



---

Ошибся Афанасий Ферапонтович только в одном: трагедия случилась не при взлете, а при посадке на своем аэродроме. Это подтверждено архивными документами. О том, что катастрофа произошла не при взлете, а при посадке, написал и С. А. Лукьянов, правда, он похоронил всех членов экипажа. «На аэродроме Шайковка, вернувшись с боевого задания и не выполнив его из-за низкой облачности, упал корабль, пилотируемый капитаном Глаголевым. Взорвались бензобаки, потом бомбы. Экипаж полностью сгорел».

Начиная с 5 июля, практически весь месяц, экипажи 3-го тбап брали курс на различные аэродромы врага. За этот месяц совершено 17 таких вылетов. При этом с 6 по 17 июля бомбардировки аэродромов следовали ежедневно. Если проанализировать боевую работу авиаполка за август, то вылетов на эти же объекты произведено тоже немало – 9. Следовательно, в июле и августе 1941 года основные усилия 3-го тбап были направлены на уничтожение самолетов противника на его аэродромах.

Написал я эту фразу и подумал: какие же это «его аэродромы»? Это нашенские, временно захваченные. А применительно к авиаполку, то некоторые из них и родные. За эти два месяца экипажи появлялись над бывшими своими аэродромами Пуховичи, Боровское, Скобровка, Шаталово. То есть директивное указание ГШ КА – посылать на задания те экипажи, которые работали на этих аэродромах до начала войны, – командование ВВС Западного фронта старалось выполнять.

Помимо родных мест своего довоенного базирования авиаполк бомбардировал материальную часть противника на аэродромах Барановичи, Буделов, Ситце, Поставы, Телуши, Крулевщина, Смолка, Приямино, Иконки, Травники, Шклов, Улла, Толочин, Слобода, Протасевичи, Быхов, Витебск, Орша, Лепель, Могилев, Горки, Балбасово, Смоленск. Как видим, география достаточно обширная.

Следует отметить одну характерную особенность этой боевой работы авиаполка – на задания отправлялись незначительные группы бомбардировщиков. Лишь в ночь на 11 июля ушло 11 кораблей, и трижды за этот период к цели направлялись группы в 9 самолетов. В остальные дни в бой уходило еще меньшее количество ТБ-3. Но надо иметь в виду и следующее. Если, скажем, с задачей бомбардирования аэродромов ушло 9 экипажей, то это не значит, что они обрушили свой удар на один объект. Приведу характерный пример распыления.

В ночь на 13 июля в воздух поднялось 9 самолетов. Вот как они разошлись по своим целям: на аэродром Улла – один корабль, на Янковичи – один, на Толочин – один, на Слобода – один, на Веренцы – один и на Травник – три корабля. Это, конечно, незначительные уколы. Но когда по этим же объектам действовали и другие авиаполки, то это уже что-то.

На этот счет можно привести следующий факт. «В ночь и с рассветом 10 июля ВВС Западного фронта нанесли удар по семи вражеским аэродромам. В следующую ночь и с рассветом 11 июля подверглись ударам еще четыре аэродрома. Днем были нанесены удары по пяти аэродромам... В ночь на 13 июля 18 тяжелых бомбардировщиков ТБ-3 бомбардировали пять аэродромов противника, на некоторых из них отмечались очаги пожаров и горящие самолеты. Днем 14 июля четыре из этих аэродромов вновь подверглись воздействию нашей авиации. Таким образом, на протяжении пяти дней наносились непрерывные удары по основным аэродромам противника в полосе Западного фронта, причем многие из них подвергались неоднократному воздействию»<sup>141</sup>.

Конечно, бомбардировочные удары малыми силами не позволяли нанести сколько-нибудь ощутимого урона авиации противника. Но экипажи 3-го тбап наряду с другими авиаполками ВВС фронта держали в постоянном напряжении вражеские аэродромы в зоне западного наступления германской армии.

---

<sup>141</sup> Военно-исторический журнал. 1961. № 3.

---

И все же давайте обратим внимание на факт из журнальной статьи: в ночь на 13 июля 18 тяжелых кораблей ТБ-3 бомбардировали пять аэродромов противника. Из боевого донесения 3-го тбап видно, что половина из них была от этого авиаполка. Значит, другая половина принадлежит 1-му тбап. Зачем посылать на один и тот же аэродром по одному экипажу от разных авиаполков?

Говоря о задействовании малых сил при бомбардировании аэродромов врага, следует учитывать и то, что как раз в это время директивой ГШ КА вылет большими группами самолетов был ограничен. Вот как Н. С. Скрипко прокомментировал ее содержание: «В начале июля 1941 года Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение: в целях сохранения авиации Главного Командования и наиболее целесообразного ее применения постановку задач дальнебомбардировочной авиации возложить лично на начальника Генерального штаба.

В директиве Ставки, разосланной командующим фронтами 3 июля 1941 года, отмечалось, что часть авиации расходуется нецелесообразно. Объект может быть поражен тремя-пятью самолетами, а посылаются большие группы кораблей. Ставка категорически запретила производить вылет на бомбометание объектов и войск большими группами самолетов. Приказывалось: бомбометание одной цели производить одновременно силами не более звена, в крайнем случае, эскадрильи.

Такие приказания отдавались, разумеется, не от хорошей жизни – они вызывались большой нехваткой авиационной техники. Вместе с тем требовалось положить конец использованию дальних бомбардировщиков для выполнения тактических задач»<sup>142</sup>.

Что можно сказать о боевой работе авиаполка по аэродромам в июле и августе 1941 года? Прежде всего, следует оценить результативность бомбовых ударов. Приведу наиболее характерные сведения по этому вопросу из боевых донесений. После бомбардирования в ночь на 7 июля: «Разрывы бомб наблюдались на летном поле. Самолетов противника на аэродромах не замечено. Очагов пожаров не было». Результат после вылета в ночь на 10 июля: «Результаты бомбардирования целей экипажами не наблюдались из-за плохой видимости». В ночь на 12 июля: «В результате бомбардирования на аэродроме Б. Ситцо возникло два очага пожара с взрывами. На аэродроме Травники в результате прямого попадания возник пожар, предположительно горел самолет. На остальных аэродромах результаты бомбометания не замечены».

В ночь на 31 июля: «Удачным бомбардированием с первого корабля вызван большой очаг пожара на аэродроме, второй корабль бомбардировал освещенную цель. После сбрасывания РРАБ-3 действующие прожектора погасли – видимо, уничтожены». В ночь на 8 августа: «Бомбардированием вызваны мелкие очаги пожаров на аэродроме». В ночь на 28 августа: «Разрывы бомб наблюдались на аэродроме. Бомбардированием вызван большой очаг пожара».

Выдержки из боевых донесений показывают, что бомбардировка вражеских аэродромов экипажами авиаполка большой эффективностью не отличалась. По сути дела был поражен всего один неприятельский самолет. Единственное, что можно записать в актив, так это то, что экипажи 3-го тбап своими налетами держали немецкую авиацию под постоянным напряжением.

В связи с этим выводом, основанным на архивных источниках, вызывает некоторое недоумение следующая оценка, данная в мемуарах Н. С. Скрипко: «В ночь на 12 июля 1-й и 3-й тяжелобомбардировочные авиаполки нанесли удары по вражеским аэродромам в районе Вильно, Глубокое, Крупки, Бобруйск, Кличев. Поскольку гитлеровцы не предполагали, что наша авиация имеет возможность совершать налеты на глубинные немецкие аэродромы, тем более ночью, они держали авиационную технику скученно, противоздушная оборона проявила беспечность. В результате внезапного ночного налета мы уничтожили и повредили немало фашистских самолетов»<sup>143</sup>. Это преувеличение. По крайней мере, по отношению к 3-му тбап.

---

<sup>142</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 105.

<sup>143</sup> Там же. С. 102.

---

Неэффективность боевой работы авиаполка по аэродромам в период Смоленского сражения очевидна. Она несопоставима с теми материальными затратами, которые пришлось израсходовать за два месяца интенсивных налетов на аэродромы противника. Но что там материальные затраты! За рассматриваемый мной период жертв в авиаполку прибавилось.

В списке потерь с датой 25 июля перечисляется одиннадцать погибших. В графе причин значится: «Погибли при катастрофе самолета на аэродроме Юрьево. Захоронены в братской могиле села Юрьево (Сухиничи)». Но почему погибло 11 человек, ведь если речь идет об одном экипаже, то фамилий должно быть восемь. Обращаюсь к содержанию боевого донесения, оформленного штабом авиаполка в 6 часов утра 25 июля, то есть после возвращения экипажей на свой аэродром Юрьево. Документ проясняет боевую задачу в ночь с 24 на 25 июля: одиночными кораблями и парами бомбардировать аэродромы Бешенковичи и Боровске – уничтожить материальную часть самолетов противника на этих аэродромах. После перечисления «Кто, что и как» идет фраза: «Потерь материальной части и личного состава нет».

А что зафиксировано в боевом донесении о результатах вылета накануне? В ночь на 24 июля семь экипажей авиаполка ушли бомбить семь аэродромов врага – по одному на аэродром. В документе есть две следующие фразы: «Один корабль имел задание бомбардировать аэродром Пуховичи. Экипаж с задания не возвратился. Причины выясняются» и «С боевого задания не вернулся на свой аэродром один корабль».

То, что случилось с экипажем, вылетевшим для бомбардирования аэродрома Пуховичи, прояснилось через три часа. Подробности и даже фамилия командира корабля описаны в дополнительном боевом донесении. А произошло вот что: «В 9.00 24 июля возвратился с задания и произвел посадку на своем аэродроме корабль командира отряда старшего лейтенанта Гаевского, имевшего задание бомбардировать аэродром Пуховичи. Задание не выполнено. Корабль взлетел в 23.10. Возвратился с маршрута из района Кричев из-за неисправности правого среднего мотора. Характер неисправности устанавливается. Бомбы сброшены в болото в районе Жиздра. Две ФАБ-250 сброшены на невзрыв, 20 штук ФАБ-50 сброшены с вывернутыми взрывателями. По наблюдению экипажа бомбы не взорвались».

На обратном маршруте экипаж потерял ориентировку и сел вынужденно в районе Жиздра (село Дебри) в 3 часа 40 минут. С места вынужденной посадки корабль перелетел на аэродром Юрьево в 9.00.»<sup>144</sup>

Ни о какой катастрофе в районе своего аэродрома в боевом донесении не говорится. Знакомлюсь с содержанием боевого донесения за 26 июля и нахожу подтверждение факту катастрофы. Вот о чем поведал этот документ. «Задача полка: двумя кораблями бомбардировать аэродром Орша, двумя кораблями бомбардировать аэродром Витебск и двумя кораблями бомбардировать колонну танков на дороге Смоленск – Красный. Задание выполнили три корабля. Три корабля при взлете потерпели катастрофы, производится расследование... При катастрофах сгорели полностью три корабля. Погибли 11 человек, тяжело ранены 7 человек»<sup>145</sup>. Все стало на место. Прояснился и вопрос, почему при катастрофе погибло 11 человек – все они из разных экипажей. Среди тех, кто оказался тяжело раненым, удалось прояснить только одну фамилию. Это командир корабля Иона Федорович Новожилов. Он был направлен в брянский госпиталь.

Мне же остается только перечислить имена погибших. Командир отряда капитан Василий Иванович Дюжев, адъютант эскадрильи лейтенант Иван Васильевич Мешков, старший бомбардир лейтенант Александр Григорьевич Калмыков, техник бортовой младший военный техник Дмитрий Григорьевич Киришин, воздушный радист ефрейтор Арсений Иванович Тодосеев, воздушный стрелок сержант Александр Николаевич Белков, штурман эскадрильи капитан

---

<sup>144</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 27.

<sup>145</sup> Там же. Л. 29.

---

Илья Леванович Навериани, пилот лейтенант Иван Иванович Кроткий, техник бортовой военный техник 1-го ранга Тимофей Яковлевич Карасев, механик бортовой военный техник 2-го ранга Андрей Дорофеевич Настенно, старший бомбардир старшина Иван Георгиевич Кокорин.

В полковом списке потерь значится еще одна фамилия, причастная к этой трагедии. Умер в больнице от сильных ожогов тела воздушный стрелок радист сержант Александр Васильевич Волков. Итак, в результате катастрофы погибло 12 человек, потеряно три корабля ТБ-3. Три катастрофы при взлете на боевое задание! Такого в авиаполку с начала войны не случилось.

Причина столь тяжкого происшествия отражена в дневнике С. А. Лукьянова. Однако надо иметь в виду, что в это время самого Сергея Александровича в авиаполку не было, он находился в командировке в Воронеже, где ремонтировались полковые ТБ-3. В связи с этим его сведения о количестве самолетов, потерпевших катастрофы при взлете, несколько расходятся с официальными. «На аэродроме Юрьево при взлете на боевое задание вечером произошло столкновение двух ТБ-3. Этому предшествовало появление над аэродромом двух немецких разведчиков. Была дана команда взлетать с места стоянок. Я не знал, кто погиб. Знал только, что одним из погибших был штурман Мешков Иван Васильевич. Мы с ним до войны жили в одной квартире. Прекрасной души был человек». После этого свидетельства стала ясна причина этого тяжелого происшествия.

Надо сказать, что аэродром это такой объект, который противник всегда стремится максимально защитить. Боевая работа в эту ночь еще раз подтвердила эту истину. Вот факт, зафиксированный в наградном листе, которым штурман авиаполка А. Т. Ковалев в сентябре 1942 года был представлен к званию Героя Советского Союза: «При бомбардировании аэродрома Борисов самолет был взят десятью прожекторами и обстрелян ураганным огнем ЗА. Прямым попаданием снаряда на корабле пробит бензобак, планер получил десятки пулевых пробоин. Несмотря на сложность обстановки самолет был выведен на цель и смертоносный груз с высоты 800 метров сброшен по вражескому логову. В результате бомбардирования уничтожено несколько самолетов».

Также неистово противник защищал аэродром Шаталово, по которому полк работал в ночь на 29 июля. Этот факт отражен в наградном листе, которым пилот М. С. Копытков представлялся к ордену Красной Звезды: «При бомбардировании аэродрома противника сильным обстрелом зенитной артиллерии выведен из строя один мотор, но это экипаж не остановило, задание было выполнено».

Очередная неприятность произошла при выполнении боевого задания в ночь на 4 августа. Бомбардировать аэродромы противника Балбасово и Каменка ушли четыре экипажа, по два на каждую цель. Задание выполнили три. Далее в боевом донесении зафиксировано: «Один корабль из-за неисправности мотора возвратился с задания и на обратном маршруте в районе села Покров (7 километров южнее Мещевска) потерпел катастрофу. При катастрофе погибли два человека, остальной состав выбросился на парашютах. Все шесть человек невредимы»<sup>146</sup>.

Погибли оба летчика – командир корабля и второй пилот. Вот их имена: старший лейтенант Наум Мордухович Дубровский и сержант Петр Федорович Шевцов. Судя по всему, они до последнего пытались спасти машину и обеспечить выброску остальных членов экипажа.

О бомбардировании в эту ночь аэродрома Балбасово оставил свои короткие воспоминания борттехник А. И. Степаненко: «Наш экипаж получил задание разбомбить аэродром Балбасово, расположенный под Оршей. С него немцы летали бомбить Москву. Командир экипажа капитан И. М. Иванов, правый летчик старший лейтенант Д. И. Милованов, штурман лейтенант Левин и борттехник – я. Прилетели на цель, но она оказалась сильно замаскированной и не подавала признаков жизни. Чтобы точно распознать цель пришлось сделать несколько заходов.

---

<sup>146</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 36.

---

Бомбы были сброшены точно, но нас взяли в кольцо прожектора. И хотя высота была около 3000 метров, ослепили они нас хорошо. По засвеченному самолету открыла бешеный огонь зенитная артиллерия. Он был настолько сильный, что даже дым появился внутри самолета. На аэродроме пылал большой пожар, сопровождавшийся взрывами. Вернулись мы на свой аэродром благополучно».

А вот как действовал экипаж, в котором правым летчиком был В. В. Ковалев. Этот эпизод описан в наградном листе, которым Виктор Васильевич представлялся к ордену Красной Звезды: «При бомбардировании аэродрома Балбасово (Орша) экипаж был встречен сильным огнем зенитной артиллерии и прожекторами. При лунном свете с правого сиденья летчик заметил силуэт вражеского самолета на земле, повернул резко корабль и дал возможность штурману сбросить несколько бомб. В результате возникли сильные очаги пожара».

Некоторые сведения этой боевой ночи отражены в наградном листе штурмана Г. Н. Гордеева. Он представлялся к ордену Красного Знамени: «При бомбардировании аэродрома Орша был выложен старт, видимо, фашисты не успели его укрыть от внезапного налета. Гордеев сбросил РАББы. На втором заходе на цель корабль осветили несколько прожекторов, открыла ураганный огонь зенитная артиллерия и зенитные пулеметы. Без паники и трусости экипаж сделал еще четыре захода. От сброшенных бомб были видны горящие самолеты и взрывы. Впоследствии все превратилось в один общий пожар».

Список потерь пополнился при выполнении боевого задания в ночь на 8 августа. Пяти экипажам предстояло ударить по трем аэродромам: по Балбасово (два корабля), Зубово (два) и Пронцовка (один корабль). Результаты этого налета отражены в боевом донесении.

«К моменту составления боевого донесения на свой аэродром возвратились два корабля. Один из них задание выполнил. Бомбардировал аэродром Балбасово в период 1.56 – 2.00 с высоты 2800 метров. По цели сброшено 12 штук ФАБ-100 и при возвращении по аэродрому Боровское с высоты 1900 метров три ФАБ-100. Разрывы бомб наблюдались на аэродроме.

Один корабль из-за плохой погоды в районе Смоленска с задания возвратился, не выполнив последнего. При возвращении экипаж потерял ориентировку и произвел вынужденную посадку на аэродром Гжатск в 04.08, после чего возвратился на свой аэродром с посадкой в 5.05 с бомбами.

Два корабля с задания не возвратились, причины неизвестны. Один корабль при вырубании с места стоянки зацепился за дерево и получил повреждение руля глубины, в результате чего на задание не вышел.

Противодействие: на аэродроме Балбасово сильный зенитно-пулеметный огонь со всех окраин аэродрома, а также ЗА. На аэродроме Боровское – обстрел ЗА и ЗП. В результате корабль получил десять пробоин и несколько вмятин от осколков.

Потерь личного состава из возвратившихся экипажей нет»<sup>147</sup>.

Судя по списку потерь, один экипаж все-таки вернулся в авиаполк. А вот имена тех, кто этого сделать не смог. Погибли: заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Борис Васильевич Фрейденберг, штурман отряда лейтенант Алексей Иванович Ложкин, командир корабля старший лейтенант Михаил Иванович Цвентарный, техник бортовой техник 2-го ранга Николай Петрович Белясов, техник бортовой военный техник 2-го ранга сержант Николай Семенович Федотов, воздушный радист сержант Михаил Степанович Худев, воздушный стрелок младший сержант Георгий Антонович Решетников, воздушный стрелок младший сержант Михаил Федорович Павлов, воздушный стрелок старший сержант Дмитрий Михайлович Курзин.

В представлении к медали «За отвагу» отмечена проявленная находчивость молодого пилота авиаполка И. А. Казакевича при бомбардировании аэродрома Каменка. Это произошло в

---

<sup>147</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 39.

---

ночь на 13 августа. В 00.30 с аэродрома Павлово с интервалом в 10 минут поднялись семь ТБ-3, пяти экипажам предстояло бомбардировать аэродром Каменка и двум – Могилев. Далее слово документу: «Смелый и мужественный летчик. 13 августа имел задачу бомбардировать ночью аэродром противника Б. Каменка. Видя, что на аэродроме есть ночной старт и садятся самолеты, совместно с командиром корабля перешли на сторону их прилета, зашли на аэродром и сбросили бомбы. Был создан очаг пожара и горели самолеты. Фашисты в панике не заметили, как пришел и ушел от цели тяжелый бомбардировщик»<sup>148</sup>.

Очередную потерю в период работы по аэродромам авиаполк понес в ночь на 28 августа. К бомбардированию подготовились десять экипажей. Пять должны были уничтожать материальную часть самолетов на аэродроме Витебск, и еще одной пятерке предстояло ударить по аэродрому Зубово. Погода по маршруту – хуже не придумаешь: облачность 10 баллов, нижняя кромка на высоте 200 – 300 метров, дождь, переходящий местами в ливень с градом. Не дождавшись ее улучшения, командир авиаполка принял решение отправить на задание только сильные экипажи. В ночное небо взлетело шесть ТБ-3.

В борьбе с непогодой избежать неприятностей не удалось. Задание выполнили четыре экипажа. Два – командиров кораблей А. И. Мосолова и В. Е. Борисенко – по причине плохих метеоусловий, до цели не дошли. Сели вынужденно с бомбами на запасных аэродромах. Несмотря на сложную метеообстановку экипаж, в котором штурманом был В. В. Аникиенко, проявил упорство при бомбардировании аэродрома Зубово. В представлении к ордену Красного Знамени отмечено, что штурман вел корабль в дождевых облаках при плохой видимости, что, несмотря на это, вышел на цель точно и задание выполнил отлично.

А к 15.00 этого же дня стало известно о неприятности. В дополнительном боевом донесении отмечено: «Корабль заместителя командира эскадрильи капитана Гущина в районе станции Дурово потерпел катастрофу. Причина выясняется, на место происшествия выехал заместитель командира полка».

На следующий день, 30 августа, в 10.00 начальник штаба капитан К. Е. Далакишвили написал еще одно дополнительное боевое донесение. Привожу его полностью. «В 9.00 30 августа 1941 года возвратились с места катастрофы корабля капитана Гущина заместитель командира 23-й тад полковник Дмитриев и заместитель командира полка майор Зумбулидзе, по донесению которых установлено:

Экипаж капитана Гущина, вылетевший на выполнение боевого задания в ночь на 28 августа 1941 года по уничтожению материальной части самолетов противника на аэродроме Витебск, дошел до цели, произвел бомбометание и на обратном маршруте в районе ст. Вышегор, что западнее ст. Дорогобуж, потерпел катастрофу. Корабль при ударе о землю полностью сгорел. Причины катастрофы не установлены. Предположительно корабль ударился о землю при пробитии облачности летчиком до высоты ниже 100 метров. При катастрофе погибли: заместитель командира эскадрильи капитан Гущин Дмитрий Никитович, пилот младший сержант Андреев Никита Денисович, штурман корабля адъютант эскадрильи старший лейтенант Феофанов Федор Антонович, техник авиационный бортовой воентехник 2-го ранга Тарасов Алексей Яковлевич, техник авиационный бортовой младший воентехник Матюшин Георгий Григорьевич, воздушный стрелок старший сержант Савенков Василий Васильевич, воздушный стрелок старшина Уткин Иван Андреевич, воздушный стрелок-радист старший сержант Кошкин Николай Александрович»<sup>149</sup>.

А вот архивный документ, составленный позже, раскрывает причину катастрофы: «Адъютант эскадрильи старший лейтенант Феофанов Федор Антонович 28 августа 1941 года погиб при обо-

---

<sup>148</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 628524. Д. 564. Л. 195.

<sup>149</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 58.

---

роне Смоленска. Сбит истребителем, упал в районе Ярцево. Похоронен в деревне Хаблино»<sup>150</sup>. Далее перечисляются фамилии погибших.

Да, слишком дорого обошлась личному составу 3-го тбап бомбардировка вражеских аэродромов в период Смоленского сражения. Она несопоставима с теми результатами, которые были достигнуты этой бомбардировкой. 34 авиатора погибли, несколько человек получили тяжелые ранения и ожоги, потеряно 7 самолетов ТБ-3.

Как ни прискорбно это отмечать, но эти потери в основном связаны с недостаточным опытом экипажей летать в условиях боевой обстановки. Война подняла планку риска. Если при непогоде в мирных условиях командование авиаполка строго учитывало степень летной подготовки того или иного командира корабля, то во время войны, когда вышестоящее начальство ставит задачу, да еще с оговоркой послать в бой как можно больше экипажей, а иногда с требованием вылетать немедленно, то как тут не пойти на нарушения. Ведь все потери, о которых идет речь, это не заслуга фашистов, их истребителей или зенитчиков. С истребителями встреч не было, а вот ЗА огрызнулась прилично.

Многие самолеты возвращались домой с большими и малыми дырами в фюзеляже и крыльях. Но за рассматриваемый период сбить ТБ-3 врагу так и не удалось. Из пяти вылетов на боевое задание только об одном экипаже нет точных сведений о причине его невозвращения. Во всех остальных случаях она одна – катастрофа. То ли при взлете или посадке на своем аэродроме, то ли где-то за его пределами во время вынужденной. Чувствуется, что далеко не все летчики в авиаполку умели грамотно летать ночью и в сложных метеоусловиях.

Несмотря на потерю экипажа, командование ВВС Западного фронта высоко оценило действия тех, кто в трудных условиях успешно выполнил боевые задания. Летчики этих экипажей, проявив упорство и умение, спасли свои жизни, жизни своих боевых товарищей и материальную часть. 30 августа на имя командира авиаполка пришла шифротелеграмма: «В ночь на 28 августа ваша часть, выполняя ответственное задание, показала исключительное мужество и волю, сохранив в столь сложных метеоусловиях дорогостоящую материальную часть. За мужество и проявленную волю, сохранение материальной части всему личному составу объявляю благодарность. Командующий ВВС Западного фронта генерал-майор авиации Мичугин, комиссар бригадный комиссар Клоков, начальник штаба полковник Худяков»<sup>151</sup>.

В связи с тем, что с таким же заданием в эту ночь летали и экипажи братского 1-го тбап, аналогичная телеграмма пришла и на имя командира авиадивизии. Ее текст несколько отличается от той телеграммы, которая поступила в 3-й тбап. Приведу содержание и этого документа.

«В ночь на 28 августа 1941 года дивизия произвела налет на аэродромы Витебск и Зубово. На этих аэродромах было сосредоточено значительное количество самолетов, систематически бомбардирующих Москву. Нелетная погода прижала их к земле, экипажи встретили десятибалльную облачность, высотой 200 – 300 метров с дождем, переходящим в ливень с градом. Немцы никак не ожидали ночного визита. Большое число сожженных самолетов врага осталось после налета. Проявив настойчивость и мастерство, экипажи задачу выполнили и возвратились без потерь. Всем экипажам, выполнившим задание в трудных метеоусловиях, объявляю благодарность. Командующий ВВС Западного фронта Мичугин»<sup>152</sup>.

Частично этот полет отражен в наградном листе летчика М. С. Копыткова, представленного к ордену Красной Звезды: «28 августа 1941 года действовал по аэродрому Зубово. При подходе к цели осколок снаряда вывел из строя мотор, бомбили на трех моторах. Задание выполнено отлично. Домой возвращались сквозь грозовые тучи и проливной дождь. Экипаж получил благодарность от командования Западного фронта».

---

<sup>150</sup> ЦАМО. Ф. 53-й бад. Оп. 2. Д. 41. Л. 324.

<sup>151</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 10. Л.14.

<sup>152</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп.1. Д. 3. Л. 15.

---

В следующую ночь, а она пришлась на 24 сентября, 3-й тбап получил необычную задачу, по крайней мере, с начала войны такая задача ему не ставилась. Предстояло уничтожить размещенный в казармах летно-технический состав противника на аэродроме Смоленск. Из 11 исправных бомбардировщиков к вылету подготовилось восемь. Приблизительно за час до взлета на аэродром Ржев – новое место базирования авиаполка – нагрянули гости. Каких-либо серьезных неприятностей своим бомбардированием они не принесли, а вот двум ТБ-3 выполнение задания сорвали. Аэродромная команда плохо заделала образовавшиеся от взрывов вражеских бомб воронки, в них-то и попали колесами шасси два корабля. Еще один не ушел на боевое задание по причине отказа счетчиков оборотов и динамо-машины.

Погода благоприятствовала выполнению боевого задания: в районе цели была ясная погода, видимость 8–10 километров. Пять экипажей привезли и сбросили на казармы смоленского аэродрома 69 ФАБ-100, 12 ФАБ-50, 4 ЗАБ-100 и 74 разного калибра осколочные авиабомбы. Пожаров штурманы наделали предостаточно. Кроме этого стрелки разбросали на пути следования к цели и обратно 715 000 листовок. Все самолеты благополучно вернулись на аэродром Ржев<sup>153</sup>.

А вот более подробные результаты этого боевого вылета. Они отражены в боевом донесении авиадивизии: «В ночь на 24 сентября 1941 года удачным бомбардированием наши корабли разгромили Смоленский аэроузел. По полученным подтверждениям, сброшенными бомбами и пулеметным огнем уничтожено 50 вражеских самолетов, взорваны склад боеприпасов и разгромлены казармы с личным составом. Эти боевые эпизоды ярко отражены на страницах газет «Правда», «Известия», «Красная звезда»<sup>154</sup>.

Ветеран авиаполка Г. С. Саванюк, который участвовал в этом бомбардировании, писал, что в эту ночь на аэродроме Смоленск было уничтожено более пятидесяти немецких самолетов, что об этом сообщало Совинформбюро. Надо иметь в виду, что это результат удара по аэродрому и других авиачастей.

Г. С. Саванюк не ошибся. Его свидетельство подтверждает фрагмент из наградного листа на звание Героя Советского Союза, к которому представлялся заместитель командира эскадрильи С. Д. Криворотченко, правда дата вылета указана неверно: «4 октября 1941 г. была поставлена задача уничтожить материальную часть и летно-технический состав противника на аэродроме Смоленск это задание майором Криворотченко выполнено отлично. В результате этого налета был вызван один взрыв и четыре очага пожара. Несмотря на сильное противодействие противника, корабль был пойман многими прожекторами и обстрелян, искусно маневрируя, вышел из зоны обстрела и благополучно возвратился на свою базу. В эту ночь в результате налета нашей авиации на Смоленский аэродром было уничтожено 47 самолетов противника, о чем сообщало Совинформбюро»<sup>155</sup>.

Штурман корабля из братского 1-го тбап Е. С. Щапов оставил свои воспоминания «Мы летали на ТБ-3». В них он также упомянул об этом налете: «Особенно удачным боевым вылетом созданной в начале войны авиагруппой из двух полков – 1-го и 3-го тбап – было бомбометание по аэродрому Смоленск в ночь с 23 на 24 сентября. В сводке Информбюро было сообщено, что авиационные части, которыми командуют Филиппов (1-й тбап) и Зарянский (3-й тбап) на аэродроме Смоленск было уничтожено до 50 самолетов противника».

В ночь на 27 сентября авиаполку предстояло нанести удар по четырем различного рода объектам. Трём экипажам была поставлена задача бомбардировать северный аэродром Смоленск. В период подготовки к вылету на одном корабле обнаружилось серьезные неполадки. Простой подсчет показывал, что для их устранения требовалось, как минимум, 12 часов. Однако техниче-

---

<sup>153</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 73.

<sup>154</sup> Там же. Ф. 53-й бад. Оп. 1. Д. 10. Л. 12.

<sup>155</sup> Там же. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 24. Л. 277.



---

ский состав экипажа под руководством бортового техника В. А. Белявского, приложив максимум стараний, выполнил эту работу за два часа. Самолет, вместе с другими, своевременно ушел в полет.

Все экипажи проявили настойчивость и выполнили боевое задание с высоким качеством. В боевом донесении отмечено, что разрывы бомб наблюдались в районе цели, после сбрасывания замечен сильный взрыв. В этом вылете принимал участие экипаж, в котором летчиком был И. Г. Игнатов. В представлении к награждению его орденом Красной Звезды отмечено: «Бомбардировал аэродром Смоленск при сильном противодействии зенитной артиллерии. Благодаря хорошей технике пилотирования и грамотному противозенитному маневру задание выполнено отлично – уничтожено несколько самолетов и ангар».

В бомбардировании аэродрома Смоленск участвовал и экипаж командира корабля Н. С. Куракина. В его наградном листе на звание Героя Советского Союза зафиксировано: «27 сентября 1941 г. принял участие в бомбардировке самолетов на аэродроме Смоленск. Преодолевая сильное сопротивление ЗА и ЗП противника, уклоняясь от десятков мощных прожекторов, капитан Куракин дошел до цели, отлично выполнил задание и, имея несколько десятков пробоин в самолете, вернулся на свой аэродром»<sup>156</sup>.

Несмотря на то, что борьба с фашистской авиацией велась в условиях значительного превосходства противника в воздухе, советские летчики в ходе Смоленского сражения сумели серьезно ослабить люфтваффе на западном направлении. Этот бесспорный факт имел важное значение для последующих действий Красной Армии в битве под Москвой. Бомбардируя в ходе Смоленского сражения аэродромы противника, в это дело внес посильный вклад и личный состав 3-го тбап.

Какие наиболее характерные события произошли в истории 3-го тбап в рассматриваемый мной период его боевой работы? Во время интенсивных налетов на аэродромы врага личному составу пришлось произвести два перебазирования. Для этого были объективные причины.

Оперативная обстановка в полосе действий Западного фронта продолжала ухудшаться. Под неослабевающим натиском врага советские войска отходили к Днепру. В оперативных сводках появилось смоленское направление. В таких условиях многие аэродромы базирования частей и соединений ВВС Западного фронта оказывались в непосредственной близости от зоны боев. Их надо было отводить в глубь страны. 8 июля командир 3-го тбап полковник С. К. Зарянский получил телеграфное распоряжение штаба ВВС Западного фронта перебазироваться на полевою площадку Юрьево в районе Сухиничей<sup>157</sup>. К этому времени в авиаполку было 29 кораблей ТБ-3, из них 17 неисправных.

Заместитель командира авиаполка по эксплуатации Н. И. Замятин получил приказ: немедленно бросить весь инженерно-технический состав на ремонт неисправных самолетов. Весь день и всю ночь техники приводили в порядок боевые машины. Большинство из них удалось подготовить к перелету.

Перебазирование было произведено следующим образом. В этот же день, 8 июля, в 23 часа 30 минут с аэродрома Шайковка стали подниматься в воздух и ложится на курс шесть ТБ-3. Экипажам предстояло бомбардировать аэродром противника Телуши близ Бобруйска и уничтожить его живую силу в лесу западнее Бобруйска и между пунктами Глуск, Городок. Все экипажи задание выполнили и на рассвете сели на новом месте базирования.

Остальные исправные машины и те, которые удалось привести в порядок, утром 9 июля перелетели на площадку Юрьево. В боевом донесении за этот день зафиксировано: на аэродроме Юрьево находится 20 самолетов. Следовательно, в Шайковке еще оставалось 9 кораблей.

---

<sup>156</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 26. Л.109.

<sup>157</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л.12.

---

Технический состав продолжал приводить их в состояние, годное для перелета. Полностью перебазирование завершилось 14 июля. Об этом говорят сведения из боевого донесения за этот день: «Боевой состав: на аэродроме Юрьево исправных кораблей 11, неисправных – 20; боевых экипажей дневных – 35, ночных – 18»<sup>158</sup>. Нетрудно заметить разницу в количественном составе боевых машин в Шайковке и на новом месте базирования. Откуда взялся прирост в два корабля, не выяснено.

Второе перебазирование авиаполк произвел в первых числах августа. Сведений о нем мало. В боевом донесении за 6 августа отмечено: «Полк всеми исправными кораблями готовится для перебазирования на полевую площадку в район Юхнов». Причины смены дислокации выяснить не удалось. Однако они ясны и без этого – наступающий враг выдавливал авиаполк в восточном направлении. Новым местом базирования стало местечко Павлово.

Таким образом, в период интенсивных полетов с целью уничтожения материальной части самолетов противника экипажам полка пришлось работать с трех аэродромов. Два перебазирования практически в течение одного месяца – это слишком много. Но эти дополнительные хлопоты были вынужденными и вытекали из складывающейся обстановки на советско-германском фронте.

Кроме ударов по аэродромам противника в ходе Смоленского сражения экипажам авиаполка пришлось выполнять и другие задачи. По-прежнему одним из основных объектов бомбардирования оставались танковые и мотомеханизированные части врага, живая сила в местах скопления, а также речные переправы.

8 июля начальник оперативного управления ГШ КА генерал-лейтенант В. М. Злобин направил командующему ВВС КА следующее указание: «Начальник Генерального штаба приказал: для удара по механизированным и танковым войскам противника на 9 июля придать 2-й и 3-й авиакорпуса дальнего действия на два вылета командующему Западным фронтом для действий в районе Барковичи, Улла, Бешенковичи, Лепель»<sup>159</sup>.

В связи с тем, что авиаполк продолжал находиться в подчинении ВВС Западного фронта, эту задачу пришлось выполнять и его экипажам. Уже в ночь на 10 июля, кроме ударов по немецким аэродромам, шесть кораблей взяли курс на переправы через Березину в районе Бешенковичи, Улла, Друс и Дисна. Все экипажи задание выполнили. В следующую ночь шесть экипажей отбомбились по танкам и живой силе врага в районе Сенно и Лепель. Вылет завершился успешно.

В ночь на 14 июля бомбардирование речных переправ стало основной задачей авиаполка. Удары наносились одиночными кораблями по переправам: через Березину в районе Бобруйска и через Западную Двину в районе Бешенковичи. Парами по переправам: через Днепр в районе Шклова и в районе Копыс. Задание выполнено. В ночь на 17 июля три экипажа успешно отбомбились по скоплениям мотомехвойск и тяжелой артиллерии в лесу южнее Смоленска и еще один экипаж, также успешно, нанес удар по живой силе противника в районе Дудино юго-западнее Смоленска.

19 июля авиаполку была поставлена задача: ночными действиями уничтожить скопление мотомехвойск противника, готовившего переправу через Днепр в районе Н. Ясеная (10 км западнее Смоленска), воспретить движение мотомехвойск по дороге Смоленск – Красный на участке Ширяев – Подклетня, бомбардировать закрепившегося противника в районе Семухино – Духовщина (западнее станции Ярцево). По этим целям планировался удар девятью кораблями. Однако по погодным условиям на задание ушло только пять экипажей. Задание выполнили все. Своевременно вернулись на аэродром Юрьево четыре корабля, один по погодным условиям произвел вынужденную посадку. Вскоре он перелетел на свою базу.

---

<sup>158</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 18.

<sup>159</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11290. Д. 8. Л. 7.

---

По докладу экипажа в 12 часов 30 минут штаб авиаполка составил дополнительное боевое донесение. В связи с тем, что в нем упоминается фамилия командира корабля, приведу его содержание практически полностью.

«В 12. 30 возвратился с места вынужденной посадки ст. Селец корабль командира эскадрильи капитана Калинина, севшего вынужденно при возвращении с боевого задания из-за плохих метеоусловий. Корабль произвел взлет в 22.00. Бомбардировал скопление мотомехвойск противника на южном берегу реки Днепр в районе Н. Ясеная в период 23.21 – 23.41 с высоты 900 метров. По цели сброшено бомб: две РРАБ-3, две ФАБ-250, десять ФАБ-50 и шестнадцать АО-15. Метод бомбометания – серийно-залповый с трех заходов. Разрывы бомб наблюдались в районе цели. Вынужденная посадка в районе ст. Селец произведена в 04.27. С места вынужденной посадки перелетел на свой аэродром.

При подходе к цели корабль был обстрелян зенитно-пулеметным огнем с юго-западной окраины Смоленска. Повреждений материальной части и потерь личного состава нет. Погода: на маршруте облачность 600 – 800 метров, в районе цели на высоте 900 метров видимость плохая. В районе Сухиничей на обратном маршруте попал в полосу низкой облачности с туманом, вследствие чего отошел в район ст. Селец и произвел вынужденную посадку»<sup>160</sup>.

А вот факт, который отражен в наградном листе воздушного стрелка старшины П. Е. Лебедева. 5 сентября командованием авиаполка он был представлен к награждению орденом Красной Звезды. В документе отмечено: «Имеет девять боевых ночных вылетов на ТБ-3, из них с 20 по 31 августа – пять. В первом вылете 24 июля для бомбардирования мотомехчастей в районе Остров при возвращении с задания на корабль напало пять истребителей Ме-110. Одного из них сбил Лебедев. Волевой стрелок, отлично стреляет из пулемета. Сыпет на головы фашистов осколочные бомбы и КС».

В боевом донесении за этот день данный факт не отражен, более того, в эту ночь авиаполк мотомехчасти противника не бомбардировал, он наносил удары только по аэродромам. В последующей своей боевой работе Петр Ефремович Лебедев переучился на штурмана. Новое для себя дело освоил в совершенстве.

В ночь на 26 июля два экипажа бомбардировали колонну танков на дороге Смоленск – Красный. Через сутки четыре экипажа обрабатывали дорогу Ельня – Починок на участке от Леонидово. Бомбы сброшены на дорогу и обочины. Разрывы наблюдались в районе цели, возникло несколько взрывов и два очага пожара. Один экипаж обнаружил движение автоколонны в 15 – 20 машин с зажженными фарами в направлении на Починок. После сбрасывания по колонне РРАБ-3 огни фар погасли. Самолеты обстреливались со стороны дороги пулеметным огнем и противотанковой артиллерией. Но все обошлось без потерь и серьезных повреждений.

30 июля в период с 01.10 до 01.15 с аэродрома поднялись три корабля, которым предстояло нанести удар по скоплению войск противника в четырех километрах севернее Ельни. В одном из экипажей находился воздушный стрелок В. А. Исмаилов. Он был представлен к награждению медалью «За боевые заслуги». В наградном листе отмечено: «30 июля 1941 года бомбардировал войска и технику в районе Ельни. Экипаж подошел к цели на высоте 1000 метров и обнаружил 4 – 5 прожекторов. Зенитки открыли огонь. Исмаилов несколькими очередями из пулеметов заставил прекратить работу прожекторов. Экипаж задание выполнил».

В ночь на 5 августа на задание бомбить скопление живой силы в лесу южнее и восточнее пункта Хиславичи ушел один корабль. В следующую ночь три экипажа бомбили немецкие войска западнее Ярцева. В ночь на 16 августа экипаж командира корабля И. М. Иванова бомбардировал пункт Городок. Взрывы наблюдались на северной окраине цели.

---

<sup>160</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 24.

---

В этом месте своего повествования я вынужден прерваться. Делаю это для того, чтобы отразить происшедшее очередное переподчинение авиаполка. Когда это событие произошло – дело запутанное. В историческом формуляре записано: «В сентябре 1941 года 3-й тбап вошел в организационном и оперативном подчинении командиру 23-й тяжелобомбардировочной авиадивизии». Более точной даты формуляр не зафиксировал. Соединением в это время командовал полковник В. Е. Нестерцев. С Виктором Ефимовичем я встречался в Краснодаре, в котором мы оба одно время проживали. Открываю его автобиографию и нахожу вот это место: «В сентябре 1941 года в состав моей дивизии были включены тяжелые полки на ТБ-3». Речь идет о 1-м и 3-м тбап. Как видим, и у В. Е. Нестерцева точной даты тоже нет. Сентябрь – понятие растяжимое.

И все же точную дату вхождения 3-го тбап установить удалось. Вот что написано в истории 23-й тбад. «Приказом ВВС Западного фронта от 6 августа 1941 года штаб 23-й авиадивизии выведен в резерв с размещением в городе Медынь. Приказом ВВС Западного фронта от 15 августа в состав авиадивизии включены кадровые авиационные полки – 1-й и 3-й, имевшие на вооружении самолеты ТБ-3. С этого момента соединение именуется как 23-я тяжелобомбардировочная авиадивизия. 1-й тбап дислоцируется на аэродроме Юхнов, 3-й тбап – на аэродроме Павлово»<sup>161</sup>. В историческом формуляре соединения записано: «В состав дивизии вошли ночные экипажи дальнего действия, старые и опытные летные кадры, прошедшие значительную ночную тренировку в довоенный период»<sup>162</sup>.

Таким образом, с 15 августа 1941 года 3-й тбап вошел в состав 23-й тбад, оставаясь в подчинении ВВС Западного фронта.

В связи с тем, что в этом соединении авиаполк прошел практически всю войну, следует вкратце познакомить читателя с историей его создания.

1 сентября 1940 года в деревне Дубровицы близ Подольска была сформирована 23-я смешанная авиадивизия. В своем составе она имела четыре авиаполка – 99-й, 213-й, 214-й скоростные бомбардировочные и 16-й истребительный авиаполки. Великую Отечественную войну авиадивизия встретила, имея на вооружении самолеты СБ, И-16 и МиГ-3. В. Е. Нестерцев писал в автобиографии: «В первый день войны я был вызван командующим ВВС МВО товарищем Сбытовым, который приказал мне принять 23-ю авиадивизию в городе Ржеве и вылететь с ней на фронт в район города Борисово. 24 июня я с дивизией перелетел к месту назначения, заняв полевые аэродромы Приямино и Докудово... В августе 1941 года первым Указом Президиума Верховного Совета СССР за боевые действия под Оршей и Смоленском летчики 23-й смешанной авиадивизии были награждены орденами, в том числе и я орденом Красного Знамени».

В первых числах июля в состав авиадивизии вошел только что созданный 401-й истребительный авиаполк на МиГ-3. Командовал им Герой Советского Союза С. П. Супрун. До вылета на фронт он дважды побывал в кремлевском кабинете И. В. Сталина. Первый раз 24 июня с предложением сформировать из летчиков-испытателей авиационные полки. Второй раз 28 июня с докладом о ходе формирования этих авиаполков<sup>163</sup>. 30 июня, в день вылета на фронт, Степан Павлович отправил родным маленькую записку: «Чкаловская. Дорогим родным. Сегодня улетаю на фронт защищать свою Родину, свой народ. Подобрал себе замечательных летчиков-орлов. Приложу все силы, чтобы доказать фашистской сволочи, на что способны советские летчики. Вас прошу не беспокоиться. Целую всех. Степан».

Недолго защищал свою Родину Степан Павлович в составе 23-й авиадивизии. 4 июля 1941 года он погиб. В. Е. Нестерцев представил С. П. Супруна к званию дважды Герой Советского Союза. В наградном листе он отмечал: «Степан Павлович Супрун, прибыв на фронт борьбы с фашистами во главе группы скоростных истребителей, показал себя бесстрашным командиром,

---

<sup>161</sup> ЦАМО. Ф. 53-й бад, Оп. 1. Д. 3. Л. 12.

<sup>162</sup> Там же. Л. 7.

<sup>163</sup> На приеме у Сталина. М., 2010. С. 339, 340.

---

мастерски владеющим скоростной машиной, наносил неоднократно фашистским стервятникам крепкие удары, уничтожал их самолеты и рассеивал пехоту. Группа, возглавляемая Супруном, сразу же отбила желание хождения фашистских стервятников на малых высотах, загнав их на высоту. В одном из боев Супрун геройски погиб. За героизм и отвагу достоин дважды Героя Советского Союза. 9 июля 1941 года. Командир 23-й сад полковник Нестерцев»<sup>164</sup>.

Представление было реализовано 22 июля 1941 года. Во многих изданиях утверждается, что С. П. Супрун в годы Великой Отечественной войны стал первым дважды Героем Советского Союза. Это не так. Если подходить к этому вопросу строго, то первым этого высокого звания за боевую работу в период войны удостоился А. И. Молодчий. Что касается С. П. Супруна, то первую Золотую Звезду он получил за героизм и мужество, проявленные в небе Испании.

Авиадивизию, понесшую большие потери, в начале августа вывели в резерв. А потери были ужасные. В истории соединения приведены такие факты. К 26 июня 99-й сбап потерял 35 экипажей из 45. За два дня боев! Сдав оставшиеся самолеты 214-му сбап, авиаполк убыл в Москву на переформирование. Через три недели уже этот авиаполк, понеся значительные потери, сдал оставшиеся самолеты 213-му сбап, тоже убыл на переформирование. Вхождение в состав ослабленной 23-й авиадивизии авиаполков на ТБ-3 перевели ее в разряд тяжелых соединений ВВС КА.

Приблизительно в это же время произошла смена и в части командного состава 3-го тбап. 22 августа С. К. Зарянского сменил его заместитель – тридцативосьмилетний майор Сергей Федорович Осадченко. В авиаполку он с 1939 года. В Красной Армии с момента ее создания. Служил и воевал в армии С. М. Буденного. Окончив в 1931 году военную школу летчиков, сменил седло на ручку управления истребителя. Еще в предвоенный период награжден орденом Красного Знамени. Получить в те годы такой орден – событие редкостное и необычайное. За боевую работу на Хасане награжден медалью «20 лет РККА» и отличительным знаком «Хасан». В Великой Отечественной войне с первого ее дня.

Ушел из авиаполка еще один его руководитель – комиссар Ф. И. Хуторянский. Он был назначен агитатором политического отдела 204-й авиационной дивизии. Сменил его военком И. М. Трусов. В авиаполк пришел не просто комиссар, а боевой комиссар-летчик. Иосифу Михайловичу шел тридцать первый год. В Красной Армии с 1933 года. Перед войной закончил обучение в Военно-политической академии имени В. И. Ленина и получил назначение на должность комиссара эскадрильи 134-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В войну вступил 1 июля 1941 года. О том, как воевал, рассказано в представлении к награждению орденом Красного Знамени. Привожу полный текст этого документа:

«Преданный сын своей партии и социалистической Родины. Отличный летчик: выполняет боевые задания как ночью, так и днем, в любых метеоусловиях. Прекрасный комиссар подразделения: умеет своим примером героизма и презрения к смерти воодушевить подчиненных на выполнение боевых заданий, как бы трудны и рискованны они не были. Всегда, несмотря на колоссальную работу, находит время рассказать и разъяснить обстановку, побеседовать по тому или иному вопросу с бойцами, уладить тысячи бытовых вопросов.

На 29 июля имеет 14 боевых вылетов в тыл врага. Все задания выполняет только на отлично. Никакие преграды, ни огонь зениток, ни истребители не в состоянии помешать ему в выполнении поставленной задачи. Так, 3 июля командование фронта поручило ему найти командный пункт 51-го стрелкового корпуса, который находился в окружении, и доставить ему боеприпасы и продовольствие. Товарищ Трусов во главе звена на бреющем полете нашел цель и сбросил сухари, консервы и патроны. 6 июля во главе звена бомбардировщиков в тяжелых метеоусловиях, при исключительно сильном противодействии зенитной артиллерии, бомбардировал скопление войск и артиллерии в районе Дисна. Фонарь его кабины разбил осколок

---

<sup>164</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793956. Д. 46. Л. 116.

---

снаряда на подходе к цели. Но это не помешало довести израненный самолет на цель, а затем и на свой аэродром».

Вот так начал войну комиссар 3-го тбап. Обстоятельно командование 134-го авиаполка описало боевую работу комиссара эскадрильи, полагая, что он достоин награждения орденом Красного Знамени. Однако командующий ВВС Западного фронта понизил степень награды до медали «За отвагу».

Не могу не коснуться одного эпизода из своей личной жизни. В октябре 1957 года я закончил Казанское военное авиационное техническое училище и после отпуска прибыл в Нежин к месту службы. По сему случаю, как положено, представлялся командованию авиаполка – командиру, инженеру, замполиту. Заместителем командира по политической части был Иосиф Михайлович Трусов. Если б я тогда мог предвидеть, что когда-то буду писать историю авиаполка, в котором он воевал!

31 августа был освобожден от должности штурмана авиаполка капитан И. З. Бегма. Заменял его на этом важном посту его помощник капитан А. Т. Ковалев. Иван Зиновьевич стал штурманом эскадрильи. Причина его понижения в должности мной не выяснена. 22 декабря он вообще ушел из авиаполка. Куда и на какую должность – неизвестно. На основании наградных листов установлено, что 13 февраля 1944 года он исполнял должность старшего помощника начальника оперативного отделения по разведке 205-й истребительной авиационной Кировоградской дивизии.

Что касается Александра Трифоновича, то можно привести следующие его основные биографические сведения. К моменту назначения на должность ему исполнился 31 год. Член партии, Харьковскую военную школу летчиков-наблюдателей закончил в 1934 году. Выполняя правительственное задание, побывал в 1938 году в Китае. Участник боев на Халхин-Голе. Награжден медалью «За боевые заслуги». Что же касается боевой работы в период Великой Отечественной войны, то достаточно упомянуть о том, что 30 сентября 1942 года командование авиаполка представило его к высшей награде – званию Героя Советского Союза. Текст представления дает возможность познакомиться с боевыми и профессиональными качествами Александра Трифоновича. Приводя его содержание, не буду опускать примеры и факты, которые отражают его боевую работу после назначения на должность.

«Свое летное мастерство совмещает с бесстрашием и героизмом при выполнении боевых заданий. В июле 1941 года, летая на выполнение задания по бомбардированию аэродрома Борисов, самолет, который вел штурман Ковалев, был взят десятком вражеских прожекторов и обстрелян ураганным огнем ЗА. Прямым попаданием снаряда был подбит бензобак, планер получил десятки пулевых пробоин. Несмотря на исключительно сложную обстановку самолет был точно выведен на цель и смертоносный груз с высоты 800 метров сброшен по вражескому логову. В результате удара уничтожено несколько самолетов.

Его точные штурманские расчеты и прицельный сброс бомб не раз поражали и стирали с лица земли немецкую технику и живую силу. Прямым попаданием его бомб уничтожены железнодорожные станции Можайск и Гжатск, подожжены десятки самолетов на вражеских аэродромах, десятки танков, автомашин, убито много солдат и офицеров. В декабре 1941 года, получив боевой приказ бомбардировать танковую колонну в пункте Головеньки южнее Кубинки при исключительно плохих метеоусловиях, с высотой облачности 700 – 400 метров, в снегопаде и тумане, затрудняющих видимость и приведших к обледенению самолета, все же дошел до цели и выполнил задание отлично.

Горя ненавистью к врагу, Ковалев не раз совершал по два и три боевых вылета за одну ночь. Только за один месяц на Сталинградском фронте он совершил 29 успешно выполненных боевых вылетов ночью при плохих метеоусловиях, проявляя при этом доблесть и мужество. Имеет три полета с посадкой в тылу противника ночью на площадки ограниченных размеров».

---

Как положено, представление на звание Героя Советского Союза ушло в штаб авиадивизии. Ее командование с выводом С. Ф. Осадченко не согласилось и понизило уровень награды до ордена Ленина. Временно исполняющий должность командующего АДД генерал М. И. Шевелев это решение утвердил.

А я продолжу освещать боевую работу 3-го тбап по скоплениям войск противника, его технике и переправам.

В ночь на 19 августа шесть экипажей уничтожали войска врага в районе северо-восточнее Духовщины. В этом вылете впервые были применены «КС». Их сбрасывание вызвало несколько очагов пожара. В следующую ночь вновь шесть кораблей бомбардировали войска противника в районе Духовщины и по дороге семь километров юго-восточнее этого пункта с захватом обочины дороги на расстоянии четырех километров по обе стороны. В результате бомбардирования и сбрасывания ампул «КС» в районе цели возникло несколько очагов пожаров и большое количество взрывов с охватом всей площади. По донесению одного экипажа замечено пять горящих танков. За успешное выполнение боевого задания все экипажи получили благодарность командующего Западным фронтом.

Через сутки шесть экипажей отбомбились по войскам противника в районе Песнево, Мишено, Клипово (все в районе Духовщины) и по переправе через реку Царевич. Бомбардированием вызвано много очагов пожара и несколько сильных взрывов. В районе цели корабли были обстреляны зенитно-пулеметным огнем. После сброса бомб с первых кораблей действия ЗА и ЗП значительно снизились.

Один экипаж при возвращении после выполнения боевого задания потерял ориентировку и сел вынужденно. В связи с этим происшествием штабом авиаполка было составлено дополнительное боевое донесение, из содержания которого стало известно имя командира корабля. «В 12.20 возвратился с боевого задания экипаж старшего лейтенанта Гаевского, который в период 03.39 – 03.43 с высоты 1000 метров бомбардировал войска противника в районе Песнево. Экипаж наблюдал взрывы бомб на переправе через реку Царевич и очаги пожаров, вызванные бомбардировкой. В районе цели воздушными стрелками на высоте 1500 метров замечен двухмоторный самолет. Тип и принадлежность не установлены. Корабль обстреливался огнем ЗП. При возвращении с боевого задания экипаж потерял ориентировку и сел вынужденно на аэродроме Зихнево».

При выполнении данного боевого задания отличились следующие авиаторы. После получения боевого задания на самолете авиамеханика А. А. Петрова обнаружилась серьезная неисправность. Для ее устранения в срок требовалась помощь как минимум трех специалистов. Но в этот горячий момент подготовки к вылету свободных техников не оказалось. А. А. Петров сам устранил неисправность, и корабль ушел на боевое задание. На корабле, где воздушным стрелком был И. И. Пономарев, при взлете отказала помпа. Экипаж зарулил на стоянку и технический состав немедленно приступил к ее замене. Воздушный стрелок работал вместе с техниками не покладая рук. Корабль ушел на задание.

В самом полете отличился бортовой техник П. В. Колодко. На его самолете, не долетая до цели, лопнул радиатор правого крайнего мотора. Павел Васильевич не растерялся: добавляя в мотор воду, он обеспечил работу мотора. Задание было выполнено, и экипаж благополучно вернулся на свой аэродром.

После трехдневного перерыва бомбардирование живой силы врага авиаполк продолжил. В ночь на 25 августа на боевое задание ушло восемь экипажей. Им предстояло бомбардировать войска в районе Пески-совхоз, Жигалово-совхоз, Ушцы (восточнее Великих Лук). По своей эффективности это был, пожалуй, самый успешный налет. В боевом донесении отмечено: «Бомбардированием было вызвано много очагов пожаров и несколько сильных взрывов. Станция Великополье и переезд охвачены пожаром, прямым попаданием ФАБ-250 разрушено железнодорожное полотно. Совхоз «Жигалово» горит. Эффективность капсул «КС» с бомбами хорошая».

---

Отличился в этом полете штурман П. И. Васюков. Представляя его к ордену Красной Звезды, командование авиаполка отразило, наряду с другими, и этот полет: «25 августа 1941 года получил задание уничтожить скопление войск противника в районе Великополье. Точно вывел корабль на цель, точно сбросил бомбы и создал много очагов пожара».

В следующую ночь девять кораблей отбомбились по войскам противника, сосредоточенных в районе станций Великополье и Середце, а также в пунктах Морозово и Староселье. В результате бомбардирования все цели были охвачены пожарами, произошло несколько взрывов с выбросом яркого пламени.

В ночь на 27 августа все восемь исправных ТБ-3 отбомбились по живой силе врага, расположенной вдоль железной дороги в полосе шириной 5 километров от станции Жижица (50 км восточнее Великих Лук) и по пунктам западнее этой станции в пределах 15 километров. В результате бомбардирования все цели охвачены очагами пожаров, экипажи наблюдали несколько мелких и два крупных взрыва на лесной поляне, что севернее озера Жижицкое. Между вспыхнувшими очагами пожаров замечено движение людей. При выполнении боевого задания отличился воздушный стрелок П. П. Усатов. Его корабль при подходе к цели на высоте 800 метров поймали прожектора. Еще не успели к самолету потянуться нити снарядов, а стрелок уже открыл из хвостового пулемета прицельный огонь. Прожектора погасли. Задание экипаж выполнил отлично.

В сентябре, на заключительном этапе Смоленского сражения, боевая работа 3-го тбап свелась исключительно к нанесению бомбовых ударов по войскам противника. В ночь на 1 сентября в ночное небо поднялись восемь кораблей. Четыре из них отбомбились по скоплениям войск северо-восточнее Смоленска в районах Картыши, Тресвяты, Лиховское. Штурманы еще четырех экипажей освободились от бомбового груза в районах Мушковичи, Городок. Задание выполнили все. Бомбардирование было эффективным – возникло два крупных и несколько мелких очагов пожара, ряд взрывов, отмечено несколько прямых попаданий в автомашины и танки.

А в наградном листе Д. Ф. Гаевского, который представлялся к ордену Красного Знамени, появилась весьма редкая оценка: «Задание выполнил сверхотлично». Вероятно, в его экипаже при выполнении этого задания обязанности бортового техника исполнял С. В. Ручкин, так как в наградном листе на награждение его орденом Красной Звезды появилась аналогичная запись: «Экипаж, где он работает, имеет две благодарности от командующего Западным фронтом за успешное выполнение боевых заданий и сверхотличное бомбардирование цели 1 сентября 1941 года». Подобных оценок встречать не приходилось.

После пятидневного перерыва в боевой работе вылеты на бомбардирование живой силы врага возобновились. В ночь на 7 сентября с этим заданием ушло 10 кораблей. Пять из них летчики привели к местам скопления немецких войск в пунктах Патапово, Кровопусково, Самуйлово. Вторая пятерка экипажей отбомбилась по скоплениям войск в пунктах Воротышино и Свеевка, что в десяти километрах северо-западнее Ярцево. В районе Орши на высоте 2000 метров один корабль преследовался истребителем противника. По неизвестным причинам немецкий летчик счрельбы не открывал.

В следующую ночь для уничтожения живой силы противника в районах Рафенина, Степанково, Иващенко, Воротышино, Мальцево в бой ушло 12 кораблей. Бомбардирование оказалось эффективным: возникло несколько крупных очагов пожара и сильных взрывов с ярким пламенем.

При выполнении боевого задания в экипаже М. Н. Булин-Соколова произошел редкий случай. Вот как он описан в боевом донесении: «При полете к цели в районе Лужки, что 30 км юго-западнее Вязьмы, в корабле лейтенанта Булин-Соколова загорелся ящик с капсулами «КС», образовав пожар. Увидев возникший пожар, стрелок-радист ефрейтор Швец без команды командира корабля самовольно покинул самолет, выпрыгнув на парашюте. По наблюдению воздушных стрелков, парашют раскрылся. Возникший пожар был ликвидирован в воздухе, ящик «КС» был выброшен».



---

В 3-м тбап проходили службу два брата Булин-Соколовых – Владимир и Михаил. С Михаилом Николаевичем я встречался в августе 1988 года в Белгороде. Это была моя первая встреча с ветеранами авиаполка. Мы приехали на празднование 45-летия освобождения города. Поселили нас в гостинице «Центральной». За дни пребывания в Белгороде мне удалось обстоятельно побеседовать с несколькими ветеранами. Среди них был и Михаил Николаевич. Он-то и рассказал о том, как попал в 3-й тбап. Владимир летал на ТБ-3, а он сам на истребителе. Старший брат начал ходатайствовать о переводе младшего в тяжелую авиацию. Его просьбу удовлетворили. Так Михаил попал в экипаж брата. Освоив бомбардировщик, стал командиром корабля. А о том, что произошло в том полете с радистом Сергеем Швецом, Михаил Николаевич рассказал следующее.

«На исходе лета, а может быть, в начале осени 1941 года мой экипаж над линией фронта попал в серьезный переplet. Переходили мы ее на низкой высоте в условиях обстрела. Один снаряд попал в ящик с «КС», и они стали рваться. Снаряды лежали в ящике, пересыпанные, как пирог с начинкой, песком. «КС» – это шары с горючей жидкостью внутри. Радист Швец лежал на полу под турельной установкой. Шар попал ему в спину и разбился. И он сиганул горящий. Стрелки ящик выбросили, пожар затушили, и мы стали заводить корабль на цель. На пятый день радист пришел. Вызывает командир авиаполка и спрашивает, где твой радист? А я ему отвечаю: «Я же вам докладывал». «Вон твой радист, забирай, пусть летает. Правда, он убежден в том, что самолет сгорел».

Вот так воздушный стрелок-радист Сергей Андреевич Швец потренировался в прыжках с парашютом над линией фронта, благополучно приземлился на оккупированной территории и вернулся в авиаполк. Судя по сведениям из списка награжденных, он продолжал летать на задания, неплохо исполнял обязанности радиста. Ордена Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени тому доказательство.

Описанный эпизод дополняют сведения из наградного листа на орден Красного Знамени, которым был награжден штурман отряда В. И. Панфилов: «В сентябре 1941 года бомбардировал скопления войск противника в районе Смоленска. По пути к цели на борту самолета загорелся ящик с «КС». Пламя охватило бомбардировщик. Штурман не растерялся, помог выбросить ящик из самолета».

Дополнительные сведения из этого эпизода отражены в наградном листе борттехника И. Я. Неплюева. «7 сентября при подходе к линии фронта в заднем коридоре корабля около бомболок вспыхнул ящик ампул «КС». Пламя, быстро распространяясь, охватило весь задний коридор, бомболоки и кабину радиста. Еще момент, и пламя охватило бы бензобаки. И тогда – взрыв, гибель корабля и экипажа. Здраво оценив обстановку, Неплюев, обжигая лицо и руки, выбросил горящий ящик в люк. Но опасение не миновало, горящая жидкость разлилась в коридоре, стали гореть обшивка, подкосы, троса управления кораблем. Не обращая внимания на обожженные руки, Неплюев стал самоотверженно тушить очаги пожара огнетушителем и песком, взятым из других ящиков с «КС». Эта рискованная борьба с огнем в воздухе закончилась тем, что пожар был ликвидирован. После этого задание было выполнено. Борттехник спас экипаж и корабль».

В ночь на 9 сентября 11 экипажей, сведенных в три группы, уничтожали живую силу немцев в районах Рафенина, Худково, Степановка, Кривопусково, Самуйлово, Борки, Чернышевка, Осташевка, Старцево, Овчинники. Все экипажи задание выполнили успешно. В районе деревни Сущева, что в семи километрах северо-восточнее Духовщины, один ТБ-3 подвергся атаке со стороны немецкого самолета неуставленного типа. Экипаж смог уклониться от его наскоков.

Это была третья встреча полкового ТБ-3 с вражескими самолетами в ночном небе, причем не только за весь двухмесячный период Смоленского сражения, но и с начала войны. В связи с этим фактом как-то странно выглядят инсинуации некоторых современных историков о том, что в первые месяцы Великой Отечественной войны небо над советско-германским фронтом было

---

напичкано немецким истребителями до такой степени, что щелкали они наши самолеты словно мух. Минуло 80 дней войны, а экипажи 3-го тбап, летавшие на боевые задания практически каждую ночь, только трижды встречались с самолетами врага.

В следующую ночь, с 9 на 10 сентября, пять экипажей отбомбились по скоплениям немецких войск в пунктах Яковлево, Юшино и Степаново. Этот вылет оказался менее удачным. Экипаж командира корабля А. И. Мосолова по причине течи радиатора одного из моторов задание не выполнил, сел на своем аэродроме с бомбами. Своевременно не вернулся на свою базу самолет командира отряда Е. Г. Мурашова. Через несколько часов стало известно, что экипаж, после бомбардирования войск противника в районе Ярцево, стал возвращаться домой. Потеряв ориентировку, вышел на Можайск. Здесь к нему пристроился советский истребитель и принудил сесть на аэродроме Руза. После прояснения обстоятельств случившегося, вернулся на свой аэродром.

Так работал в период развернувшегося в полосе Западного фронта Смоленского сражения личный состав 3-го тбап, нанося бомбардировочные удары по мотомехвойскам врага, его переправам и скоплениям живой силы.

Какие еще задачи, кроме ударов по аэродромам и войскам противника, выполняли экипажи авиаполка в период Смоленского сражения?

Прежде всего, следует сказать о том, что все чаще и чаще отдельным экипажам поручался сброс в тылу врага газет и листовок. Первый такой разброс произведен при боевой работе в ночь на 8 июля. Над территорией западной части Белоруссии стрелки разбросали 80 000 листовок с текстом выступления по радио Председателя Государственного комитета обороны (ГКО) И. В. Сталина 3 июля 1941 года. Затем эта работа последовательно выполнялась по таким датам: в ночь на 13 июля выброшено 46 тьюков листовок, на 20 – 60 000 экземпляров, на 26 – 83 пачки, на 30 июля – 78 000 штук, в ночь на 5 августа – 68 000, на 22-е – 290 000, на 25-е – 159 000. За отличное выполнение задания по выбросу листовок в ночь на 20 августа штурман корабля Д. П. Волков удостоился благодарности от командующего Западным фронтом.

В сентябре, вплоть до завершения Смоленского сражения, эта работа продолжалась. В ночь на 1 сентября сброшено 370 000 листовок. Отличился экипаж, в котором стрелком-радистом был А. Ф. Набоких. Над целью на самолете сдал один мотор. Борттехник занялся устранением неполадки, а радист вместе с механиком при сильном огне зенитной артиллерии выбросили 200 ампул «КС» и 100 000 листовок. Несмотря на трудности, задание было выполнено отлично.

7 сентября экипажи авиаполка выбросили 1 миллион 140 тысяч экземпляров листовок. В боевом донесении за эту ночь появились названия листовок и другой сброшенной литературы: «К населению областей, захваченных противником», «Вести нашей Родины», «Всеславянский митинг в Москве», газета «Рабочий путь», плакаты на польском языке.

В ночь на 8 сентября, одновременно с бомбардированием, стрелки одиннадцати экипажей произвели сброс листовок. За борт ушло 867 000 экземпляров на немецком языке с различными названиями: «Письма из плена», «Кто правит Германией», «Тебя ждут жена и дети домой», «Что происходит в Германии», «Обращение военнопленных к солдатам», «Он поступил правильно», «Беседа с немецким подполковником», «Бочка Геббельса», «Немецкие солдаты в русском плену», «Что говорят немецкие солдаты 188 полка», «Правда» (на немецком языке), «Пропуск». В ночь на 9 сентября над разными населенными пунктами оккупированной советской территории было сброшено 76 000 листовок «Вести с советской Родины», «Воззвание к немецким солдатам», «Речь тов. Молотова».

Вся эта работа была совмещена с бомбардированием тех или иных объектов. Выброску листовок совмещали и при полетах на спецзадания. В ночь на 28 августа экипаж командира корабля Д. Ф. Гаевского выбросил десант и 45 000 листовок. В ночь на 31 августа экипаж командира отряда капитана Г. С. Засыпкина доставил в заданные точки разведгруппы и попутно по маршруту в районах Клинцы, Кричев и Новозыбков разбрасывал листовки в количестве 30 000 экземпляров.

---

Кроме этого, отдельные экипажи несколько раз получали задание только на сброс листовок. В ночь на 12 августа эту задачу выполнили два экипажа. Один разбросал 74 000 экземпляров над аэродромом Витебск, второй прошел над пунктами Дурово, Сельцо, Рубаники, Велиж, Усвяты, Ильино, Щучье, Духовщина, Рудня и Кардымово, выбросив 902 000 экземпляров. В ночь на 20 августа один экипаж засыпал листовками (360 000) пункты Смоленск, Витебск, Орша и Рославль.

В боевом донесении за боевую работу в ночь на 1 сентября даже указана фамилия командира корабля. Сброс листовок (760 000 экземпляров) в пунктах Смоленск, Орша, Борисов, Витебск, Минск, Могилев произвел экипаж капитана Г. В. Прыгунова. Выполнив задание, летчики повели машину домой. Однако из-за сильного бокового ветра руководитель полетами посадку на своем аэродроме запретил и приказал уходить на полевою площадку. Что и было исполнено. К обеду экипаж вернулся в Павлово. Их ждала телеграмма из штаба авиадивизии: «По телеграмме комиссара ВВС Западного фронта Клокова за успешное выполнение задания по выброске листовок в тылу противника Прыгунова представить к награде орденом Ленина. Наградной лист представить сегодня. 1 сентября 1941 года»<sup>165</sup>.

Приказание командованием авиаполка было исполнено тут же. В наградном листе, кроме других сведений, нашел отражение и полет с листовками: «В ночь на 1 сентября 1941 года экипаж Г. В. Прыгунова вновь отличился своей высокой настойчивостью, отлично выполнив задание по выброске листовок в глубоком тылу противника. Полет проходил в течение девяти часов в сложных метеоусловиях, в лучах прожекторов и при обстреле зенитной артиллерии. Листовки «Вести с нашей Родины» разбросаны над городами Западной Белоруссии».

Ночь на 8 сентября можно назвать «ночью сброса листовок». Кроме того, что все бомбардировавшие одиннадцать экипажей сбросили 867 000 листовок, предназначенных для врага, еще три занимались только этим делом. Два задания выполнили. Один с высоты 4000 метров разбросал листовки в пунктах Смоленск, Орша, Быхов. Вот их названия: «Вести с советской Родины», «Обращение к населению районов, временно занятых противником», «Обращение к бойцам», «Речь товарища Молотова». Всего этим экипажем было разбросано 525 150 экземпляров листовок.

Второй корабль прошел над городами Велиж, Демидов, Рудня, Духовщина. За борт ушло 223 000 экземпляров листовок на немецком языке. В наградном листе, на основании которого борттехник одного из экипажей А. В. Баскаков был награжден орденом Красная Звезда, отмечено: «9 сентября 1941 года, имея задание на выброску листовок в глубоком тылу противника, на самолете отказал мотор, подбитый зенитным огнем. Баскаков своевременно принял меры и прекратил начинающийся пожар на корабле. Благодаря этому задание было выполнено».

Третий экипаж старшего лейтенанта Д. Ф. Гаевского, вылетевший на выброску листовок в пунктах Минск, Борисов, Шклов и Кричев, задание не выполнил, на свой аэродром не вернулся. Причина невыполнения задания не установлена. Экипаж через несколько дней возвратился на свой аэродром и продолжил боевую работу, но в дополнительных боевых донесениях факт возвращения не отражен. Таким образом, в течение одной ночи экипажи 3-го тбап разбросали более полутора миллионов листовок.

И в ночь, предшествующую окончанию Смоленского сражения, один экипаж разбросал 575 000 листовок на территории противника в полосе южнее пунктов Орша, Борисов. За точный сброс листовок некоторые авиаторы представлялись к наградам. Так, в наградном листе штурмана эскадрильи И. К. Антипова, награжденного орденом Красного Знамени, отмечено, что он в сложных метеоусловиях и при активном воздействии зенитной артиллерии врага 9 и 14 сентября произвел точный сброс листовок в районе Слонима и Орши.

---

<sup>165</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп.203717. Д. 4. Л. 62.

---

Хорошая работа экипажей по сбросу листовок иногда отмечалась в наградных листах. Так, в представлении командира корабля Д. Н. Гущина к ордену Красного Знамени отмечалось: «12 июля 1941 года экипаж разбрасывал листовки над пунктами Сельцо, Дурово и Велиж. Сброс производился в ночных условиях и при сильном противодействии зенитной артиллерии над линией фронта и в пунктах выброски. Сочетая технику пилотирования с тактическими приемами, экипаж задание выполнил и вернулся на свой аэродром невредимым».

Как видим, сброс листовок, предназначенных для советских людей, оказавшихся временно на оккупированной территории, а также с целью морального разложения врага, стал для экипажей 3-го тбап практически повседневной работой. Выполнили они ее без потерь.

Свое обещание уйти от подробного описания боевой работы 3-го тбап я не выполнил. Этому есть объяснение. После предварительного знакомства с боевыми донесениями за июль и август бросился в глаза один, поразивший меня факт – столько вылетов на бомбардирование танков, мотомехвойск и переправ и ни одной потери! А ведь каждую ночь на эти цели уходило гораздо больше самолетов, чем при бомбардировании аэродромов противника. Факт не только удивительный, но и необъяснимый.

Еще один объект попадал в прицел штурманов в период развернувшегося Смоленского сражения. Это железнодорожные узлы и станции. Вылетов на эти цели было всего несколько. С 15 на 16 августа четыре корабля взяли курс на станцию Невель, а три – на Новосokolьники. Разрывы бомб экипажи наблюдали в районе целей. Также было зафиксировано несколько очагов пожара и несколько взрывов. В следующую ночь авиаполк нанес бомбовые удары по следующим железнодорожным узлам: Витебск (четыре экипажа), Смоленск (два) и Орша (четыре экипажа). На железнодорожном узле Смоленск возникло несколько очагов пожара и сильный взрыв. Отличился экипаж командира корабля Д. Н. Гущина. На узле Орша после бомбардирования отмечено несколько очагов пожара.

И еще один раз в пределах Смоленского сражения экипажи бомбардировали железнодорожный объект. Это произошло в ночь на 10 сентября. Шесть ТБ-3 отбомбились по станции Присельская. Разрывы бомб наблюдались в районе цели, замечено прямое попадание в железнодорожное полотно и сильный взрыв с ярким пламенем.

Нет сомнения в том, что малое количество заданий на бомбардирование железнодорожных объектов авиаполк получал в связи с тем, что нанесение ударов по живой силе врага в этот тяжелый период было более важным, чем все остальное.

В ходе Смоленского сражения 3-й тбап привлекался к поражению немецких складов с боеприпасами. Таких заданий было всего два, при этом они следовали один за другим – в ночь с 14 на 15 и с 15 на 16 августа. В первом вылете участвовало шесть экипажей. Три из них в период 02.20 – 02.58 с высоты 2500 метров нанесли удар по складу боеприпасов у железнодорожной станции Ветрино. Штурманы сбросили по цели 45 бомб ФАБ-100 и 40 штук АО-2,5. Бомбардированием вызван один крупный и четыре мелких взрыва, а также один крупный очаг пожара. Вторая тройка в период 02.21 – 02.30 с высоты 1800 метров бомбардировала склады боеприпасов на северной окраине пункта Городок. Сброшенные 44 ФАБ-100 и 20 АО-2,5 вызвали два крупных взрыва. При выполнении этого боевого задания отличился экипаж командира корабля С. А. Морозова.

Вероятно, результаты бомбардирования складов в пункте Городок командование ВВС Западного фронта не удовлетворили. В следующую ночь на эту цель взяли курс два экипажа. Отбомбился один. Эффективной его работу назвать нельзя – сброшенные 15 ФАБ-100 вызвали всего лишь очаг пожара.

В течение рассматриваемого периода авиаполк несколько раз привлекался к доставке своим войскам боеприпасов. Без грузоподъемных ТБ-3 в этом важном деле обойтись было невозможно. Н. С. Скрипко отмечал: «В июле 1941 года чрезвычайно остро встала проблема снабжения частей, находившихся в окружении или в отрыве от войск фронта, боеприпасами,

---

горючим, противотанковыми средствами, важными грузами. Военно-транспортной авиации тогда не существовало. Эскадрильи легких самолетов У-2, обладавших малой грузоподъемностью и ограниченным радиусом действия, этой задачи решить не могли. Не совсем пригодными для доставки военных грузов оказались и переданные из гражданской авиации подразделения кораблей Ли-2. Наши же ТБ-3 обладали большей грузоподъемностью. Боеприпасы, относительно крупногабаритные грузы размещались в бомбоотсеках, могли подвешиваться на наружные бомбодержатели. Так что работали тяжелые бомбардировщики и транспортниками<sup>166</sup>».

Доставка грузов нашим войскам осуществлялась двумя способами – путем сброса на парашютах и с посадкой. Первый способ в период Смоленского сражения был использован всего один раз. Для выполнения поставленной задачи семь экипажей за светом 22 июля перелетели на площадку Кувшиновка, подвесили на бомбодержатели упакованные боеприпасы и в 22.30 начали взлет. Сброс с высоты 600 метров произвели над аэродромом Могилев в период 01.30 – 02.15. К земле ушло 59 мест общим весом 7670 кг. Две упаковки по причине заеданий ушков на бомбодержателях остались на борту самолета. В районе цели отдельные корабли обстреливались зенитно-пулеметным огнем и наземной артиллерией. Попаданий по самолетам не было. С воздуха хорошо просматривалась интенсивная перестрелка наземных войск в северной и западной части города Могилева. При отходе от цели на высоте 600 метров один экипаж прямо перед собой встретился с вражеским самолетом Ю-88. С обеих сторон огонь не открывался. При возвращении самолетов на свою базу в Юрьево один корабль подвергся обстрелу своими войсками. В отличие от немцев свои стреляли более метко. На самолете оказались пробитыми бензобак, стойки и подкос лонжерона. Кроме этого, осколком легко ранен техник бортовой Будылин.

Еще несколько раз доставка боеприпасов производилась с посадкой в прифронтовой полосе. В боевых донесениях зафиксированы следующие сведения. В 13.30 30 июля возвратились три корабля с выполнения специального задания начальника снабжения и ремонта штаба ВВС Западного фронта, транспортировавшие грузы из Курска на площадки Н. Село и Гжатск. Задание выполнено. Всего транспортировано 6450 кг. В 16.00 согласно телеграфному распоряжению штаба ВВС Западного фронта два корабля вновь вылетели в Курск с задачей транспортировки спецгрузов на площадки Н. Село и Шайковка.

4 августа: два корабля готовятся к перелету в Курск для транспортировки боеприпасов из склада № 311 в Новое Село и Ржев, и один корабль готовится к перелету в Воронеж для транспортировки азота в Новое Село. 6 августа: четыре корабля по телеграфному распоряжению начальника снабжения ВВС Западного фронта выполняют задание по транспортировке боеприпасов нашим частям. 8 августа: два корабля ушли на задание в Курск по распоряжению полковника Успенского.

19 августа: два корабля выполняют задание по транспортировке боеприпасов на аэродромы прифронтовой полосы. Сведения из наградного листа на бортового техника Г. И. Сахарова дополняют эту работу: «При сбрасывании боеприпасов нашим войскам на аэродроме Могилев корабль попал под сильный огонь ЗА с прожекторами. Один из снарядов разорвался в плоскости, повредил бензобак, лонжерон и целый ряд отсеков. Сахаров спокойно и уверенно закрыл пробоины в бензобаке, предотвратив пожар и сохранив бензин, без которого не было возможности возвратиться на свой аэродром».

26 августа: в разлете для транспортировки боеприпасов и технического состава на площадки прифронтовой полосы девять кораблей.

И еще об одном виде боевой работы личного состава 3-го тбап в период Смоленского сражения. Речь идет о выброске в тыл противника разведывательно-диверсионных групп, подготовленных разведывательным отделом (РО) штаба Западного и Брянского фронтов.

---

<sup>166</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 106.

---

Если оценивать степень важности тех или иных боевых вылетов, то выброска разведчиков стояла на первом месте. Ведь дело касалось безопасности людей, которых готовили для выполнения ответственных заданий. Неточный выброс групп был чреват гибелью парашютистов и срывом порученного им дела. В силу своей важности эти полеты поручались самым опытным экипажам.

Первый такой вылет состоялся в ночь на 17 июля. Еще не прошло и месяца с начала войны, а разведотдел фронта уже подготовил группу для заброски в немецкий тыл. Ее следовало доставить в заданный район. Ответственное дело командование авиаполка доверило одному из самых опытных летчиков – командиру отряда 3-й авиаэскадрильи Д. Ф. Гаевскому. С некоторыми боевыми делами Демьяна Филимоновича читатель уже знаком. Вот как он выполнил ответственное задание на этот раз. Привожу полный текст боевого донесения за 17 июля:

«Экипаж командира отряда третьей эскадрильи старшего лейтенанта Гаевского выполнял специальное задание командующего западным направлением Маршала Советского Союза тов. Тимошенко по выброске десанта и спецгруза в тылу противника. Задание выполнено.

Корабль произвел вылет с аэродрома Шайковка в 21.00 16 июля 1941 года. В период 00.40 – 00.50 с двух заходов с высоты 400 метров выбросил 12 человек советских парашютистов и 400 килограммов спецгруза в районе Кобрин. На обратном маршруте из-за уклонения от линии пути и недостатка горючего сел вынужденно в районе Жиздра в 04.30. После чего перелетел на аэродром Шайковка и Юрьево. Боевой налет корабля 07.30.

Встречи с ИА противника не было. Действия ЗА не наблюдалось. В районе Жлобин корабль был обстрелян огнем ЗП. В районе цели и на обратном маршруте противодействий не было. Корабль имеет две трещины в тележке. Потерь личного состава нет. Погода: по маршруту облачность до высоты 2500 метров, в районе цели высотой 200 – 400 метров. Наземный туман, видимость плохая».

Следует несколько прокомментировать боевое донесение. Для выполнения специального задания РО Западного фронта экипаж перелетел на свой бывший аэродром Шайковка, там принял на борт разведчиков и взял курс на Кобрин. Чтобы выбросить группу в 12 человек кучно, летчики сделали два захода. На выброску ушло всего 10 минут. В условиях низкой облачности и плохой видимости экипажу пришлось ломать маршрут. Это стало причиной нехватки горючего и вынужденной посадки. Первое задание на выброску разведывательно-диверсионной группы в тылу врага экипаж Д. Ф. Гаевского выполнил успешно.

Прошло две недели. 1 августа поступил приказ: произвести полет на полный радиус действия с выброской парашютного десанта в глубокий тыл противника. Выделенный для выполнения этого задания экипаж перелетел на аэродром Юхнов, произвел дозаправку горючим и стал ожидать пассажиров. Их подвез к самолету на машине представитель РО Западного фронта. Он отвел штурмана в сторону, развернул карту, подсветил ее фонариком, а затем ткнул пальцем в точку сброса – Кобрин. В 21.04 пошли на взлет. Полет протекал при облачности в восемь баллов. До места сброса добирались почти пять часов. Семь человек покинули борт самолета на высоте 700 метров. Все парашюты раскрылись. На обратном маршруте погода ухудшилась. Прежде чем добраться до своего аэродрома, летчики произвели две вынужденные посадки. Все завершилось благополучно.

Назвать командира корабля я не могу, так его фамилия не обозначена в боевом донесении. Объяснение самое простое – полет завершился благополучно, без каких-либо особых происшествий. Надобности называть фамилию командира корабля в связи с этим нет. Такой метод составления боевых донесений исповедовал штаб 3-го тбап. Он оставил за бортом истории многие экипажи.

А вот штурмана и радиста удалось установить по наградным листам. В представлении к ордену Красного Знамени отмечено, что штурман В. В. Аникиенко 1 августа 1941-го, выполняя

---

боевое задание по выброске советских разведчиков в глубокий тыл противника в плохих метеоусловиях ночью при сильном обстреле ЗА, задание выполнил отлично. Экипаж находился в воздухе 9 часов. В представлении к ордену Красной Звезды, которым был награжден стрелок-радист Ф. И. Дорофеев, отмечено: «Выполняя 1 августа 1941 года полет в глубокий тыл, держал бесперебойную связь. На обратном маршруте, когда самолет попал в исключительно тяжелые метеоусловия, получением радиосигнала с земли обеспечил нормальную посадку самолета в указанном месте. Экипаж находился в воздухе 8 часов 26 минут».

В ночь на 11 августа экипаж командира корабля Г. С. Засыпкина в район Слуцка доставил 8 парашютистов. Все они покинули борт самолета с высоты 600 метров за две минуты. Результатам его работы посвящено отдельное боевое донесение. Представляя Георгия Степановича к ордену Ленина, командир авиаполка отметил, что это задание выполнялось в трудных метеорологических условиях. И выполнено оно отлично.

В боевом донесении за 27 августа не названы не только командиры кораблей двух экипажей, выполнивших задание разведотдела штаба Западного фронта, но даже не указано, сколько выброшено парашютистов. А десантировались они с двух самолетов в районе Минска и Гродно. Имя одного командира корабля с помощью наградного листа мне все же удалось установить. Представляя командира эскадрильи Г. В. Прыгунова к ордену Ленина, майор С. Ф. Осадченко отразил этот полет: «27 августа 1941 года отлично выполнил задание по выброске парашютистов. Несмотря на плохие метеоусловия, в сплошной облачности, под проливным дождем, искусно привел корабль в заданную точку и точно выполнил боевое задание. Время полета 10 часов».

А вот при очередном вылете с аналогичным заданием двух экипажей имена командиров кораблей вновь в боевом донесении обозначены. И лишь только по той причине, что при возвращении они из-за плохих метеоусловий (облачность 10 баллов с понижением до 200 метров, видимость плохая, в течение четырех часов полет выполнялся по приборам в сплошной облачности и дожде) вынуждены были садиться за пределами своего аэродрома.

А садился вынужденно в районе Киржача уже знакомый нам экипаж Д. Ф. Гаевского. Борт его самолета в полночь 28 августа покинули девять парашютистов. Выброска произведена с высоты 350 метров в районе села Гольчин близ Слуцка. На участке маршрута Слуцк – Сталино экипаж разбросал 45 000 листовок. Второй вылет по спецзаданию произвел экипаж капитана Г. В. Прыгунова. В районе Житовичи с высоты 500 метров десантировались шесть человек. В одном из этих экипажей, скорее всего в экипаже Г. В. Прыгунова, бортовым техником был А. А. Мусиенко. В представлении его к медали «За боевые заслуги» отмечено, что 28 августа экипаж отлично выполнил боевое задание, за что приказом командующего Западным фронтом объявлена благодарность всему экипажу, а командир корабля представлен к высокой правительственной награде.

В одном из этих экипажей на правом сиденье находился летчик И. Г. Игнатов. В представлении его к ордену Красной Звезды отмечено: «28 августа имел задание командующего Западным фронтом на выброску парашютистов в тыл противника. Не доходя до цели, в районе Жижица, корабль обстрелян сильным огнем ЗА. Был выведен из строя один мотор и пробит маслбак у другого мотора. Несмотря на эти повреждения, экипаж задание выполнил». Точно такие же сведения отражены в наградном листе бортового техника В. А. Белявского: «Имел задачу по выброске разведчиков в глубокий тыл противника, своевременно подготовил материальную часть. При полете к цели огнем ЗА был выведен из строя один мотор и на другом моторе пробит масляный бак. Только благодаря находчивости и отваге товарища Белявского, задание выполнено отлично».

В одном из экипажей, летавших в эту ночь на спецзадание, находился воздушный стрелок П. П. Усатов. Несмотря на молодость в авиаполку его уважительно называли Пал Палыч. Это был настоящий боец. Кроме того, что он отлично стрелял из пулемета в воздухе как днем, так и

---

ночью, Павел Павлович все время стремился познать тот или иной самолетный агрегат. По крайней мере, мотор он изучил настолько, что частенько исполнял обязанности механика. Перед вылетом на спецзадание при пробе одного из моторов лопнул маслорадиатор. Стрелок взялся его заменить. Работу выполнил самостоятельно и через 40 минут ТБ-3 ушел на задание.

В ночь на 31 августа задание на выброску разведчиков получил экипаж командира отряда капитана Г. С. Засыпкина. Загрузка девятнадцати парашютистов происходила на аэродроме Орел. Это было задание штаба ВВС Брянского фронта. Взлетели в 00.05. К первому пункту сброса Клиницы подошли через один час 45 минут. Семь человек десантировались дружно. Через десять минут в пункте Новозыбков борт самолета покинуло пять парашютистов и еще через 40 минут в пункте Кричев выпрыгнули последние семь человек. Кроме этого стрелки разбросали 30 000 листовок. После выполнения задания сели на своем аэродроме в Павлово<sup>167</sup>.

Некоторые дополнительные детали выполнения задания приведены в наградных листах за членов экипажа командира корабля Г. С. Засыпкина. Штурманом в этом полете летал П. И. Васюков. Он был награжден орденом Красной Звезды. В документе отмечено: «30 августа 1941 года имел задание на выброску разведчиков в тыл противника. Выбрасывал в трех точках, как давалось заданием. И каждый раз убеждался в точности выброски и приземлении парашютистов. В воздухе экипаж находился 6 часов». Орденом Красная Звезда был награжден воздушный стрелок П. Т. Мурзин. В наградном листе зафиксировано: «Выбрасывал парашютистов в тыл противника 31 августа 1941 года. При подходе к цели на высоте 300 метров корабль был встречен пулеметным огнем с земли. Мурзин несколькими очередями бортового оружия заставил замолчать две вражеские точки, задание выполнено отлично».

А вот сведения С. А. Лукьянова, который, судя по его воспоминаниям, в этом полете занимал место правого летчика: «С аэродрома Орел летали ночью в район Гомеля, где южнее выбросили группу диверсантов в количестве 10 человек. Полет был очень сложный, так как на всем протяжении маршрута туда и обратно была грозная облачность. Летели вслепую. Самолет сильно бросало. После выполнения задания заблудились. Произвели, ничего не соображая, вынужденную посадку в районе города Алексин. Авария самолета».

Интересные факты. С количеством десантников, вполне понятно, Сергей Александрович мог и напутать. Но блудежка, вынужденная посадка и авария... Такое и забыть невозможно, и придумать трудно. Скажем, можно ли придумать следующий факт, который описан на этой же странице воспоминаний. «В период, когда мы летали с аэродрома Павлово бомбить противника в районе Смоленска, при возвращении аэродром Павлово захватили немецкие танки. Не зная об этом, первым на аэродром сел экипаж лейтенанта Михаила Булин-Соколова. Он понял это, танки надвигались на самолет, расстреливая его. Миша успел взлететь и по радио передал нашим экипажам об этом, чтобы садились на запасном аэродроме».

7 сентября по заданию РО Западного фронта с аэродрома Павлово на спецзадание ушло сразу три корабля. У каждого была своя цель. Один экипаж выбросил в районе деревни Старинка (около Полоцка) с высоты 300 метров семь парашютистов и листовки «Вести с нашей Родины» и «Иллюстрированная газета» на немецком языке. Высота сброса 300 метров. Второй десантировал своих пассажиров (шесть человек) в районе Бобруйска (деревня Степановка). Высота сброса 600 метров. Третий экипаж доставил двенадцать человек и 480 килограммов боеприпасов в район Лепеля (деревня Терешково). Десантирование с высоты 400 метров прошло без происшествий. Фамилии командиров кораблей, выполнивших это задание, остались неизвестными.

Через два дня на спецзадание ушло два экипажа. Это также было задание РО Западного фронта. В районе Машуки, что в 160 километрах юго-западнее Барановичей, десантировалось четыре человека и сброшено 200 000 листовок. В район Нагуевичи, что в 40 километрах северо-

---

<sup>167</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп.203717. Д.4. Л. 60.



---

восточнее Слонима, второй экипаж доставил трех парашютистов и 100 кг груза для них. Чьи экипажи выполнили эту работу, установить не удалось<sup>168</sup>.

27 сентября один экипаж, выполняя задание РО ВВС Западного фронта, с высоты 300 метров произвел выброску двух групп парашютистов. Первые три человека десантировались в районе пункта Августов, еще три человека покинули борт самолета в районе Лысково. Полет продолжался 9 часов 30 минут. Экипаж, выполнивший эту работу, достоверно не установлен. Однако, не исключая некоторых сомнений, порожденных разными фактами, можно предположить, что это задание выполнил экипаж С. А. Лукьянова. Вот как в письме ко мне он описал этот полет:

«В ночь с 26 на 27 сентября в экипаже заместителя командира 1-й эскадрильи капитана Васк и штурмана Антипова, правым летчиком летал я, полетели на всю ночь (10 часов) в тыл противника. Задача – сбросить шесть наших разведчиков в трех точках – Сувалки, Волковыск, Барановичи. По два в каждой точке. Они были в гражданской одежде. Взлетели примерно в 19 часов. На всем протяжении маршрута туда и обратно была безоблачная темная и звездная ночь. При переходе линии фронта нас немцы обстреляли, а уже после ее перехода мы прекратили связь. Все внимание просмотру воздушного пространства. Вот огни аэродрома Борисов, там летают фашистские летчики. Никто не забывает своего места на пулеметах. Впереди нас, в носовой части, на пулемете штурман, в середине фюзеляжа на турели воздушный стрелок, в хвосте, тоже на турели, еще один воздушный стрелок. А радист Иваненко на кинжальной установке. Скорость полета была примерно 220 – 230 километров в час.

Вот подлетаем к самой западной части нашего маршрута, в район Сувалок. В воздухе все спокойно. Штурман ищет место выброски. Мы снижаемся до высоты 400 метров. Первая пара разведчиков десантировалась на массив леса. Убедившись, что выброска прошла нормально, набираем высоту до 2000 метров, летим в юго-восточном направлении в район Волоковиска. Штурман уточняет район второй выброски. Выбрасывается на парашютах вторая пара. Снова поднимаемся на высоту на 2000 метров и летим в район Барановичей, где в третий раз снижаемся и выбрасываем третью пару.

Задание выполнено. Радист Иваненко нажимает на ключ. Набираем 4000 метров и берем обратный курс на Ржев. Противодействия противника не было. В пять часов утра благополучно приземлились на аэродроме Ржев. По продолжительности за все время войны это был самый длительный полет – 10 часов».

Смоленское сражение завершилось 10 сентября 1941 года. В основу обоснования этой даты положен приказ Ставки войскам Западного, Резервного и Брянского фронтов о переходе к обороне. Что касается 3-го тбап, то в его боевой работе эта дата так строго не обозначена, экипажи продолжали летать на те же цели, что и прежде. Единственное, что в истории авиаполка совпало с датой окончания Смоленского сражения, так это его очередное перебазирование. Днем 10 сентября все самолеты перелетели в местечко Кондрово.

До начала немецкого наступления на Москву экипажи авиаполка продолжали наносить бомбардировочные удары по живой силе и технике врага в местах их скопления, по аэродромам, железнодорожным узлам. Были также продолжены полеты с целью сброса листовок и десантирования разведывательно-диверсионных групп. Всего за период после окончания Смоленского сражения и до начала немецкого наступления на Москву было совершено пять полковывлетов.

В ночь на 14 сентября 12 кораблей ушли бомбардировать скопления немецких войск в районе Демянска и еще два повезли листовки. Неудачным оказался этот боевой вылет. Неприятности начались при вырубивании на взлет. По неосмотрительности летчиков одного экипажа корабль задел деревья. В результате был поломан элерон и руль глубины. Самолет на задание не ушел. Два экипажа вернулись с маршрута к цели: один из-за прогара возвратного клапана, второй – из-за

---

<sup>168</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Лл. 11 – 66.

---

отказа компасов. Взлет с Кондрово происходил при ясной погоде, на маршруте пошла редкая облачность, которая постепенно перешла в сплошную. К моменту возвращения аэродром базирования затянуло туманом. По этой причине два экипажа произвели вынужденные посадки – у деревни Татищево вблизи населенного пункта Верея, у деревни Имашево недалеко от Серпухова.

Задание выполнили пять экипажей. Бомбардирование скопления войск противника производилось из-за облаков по расчету времени с высоты 2000 – 2700 метров. По цели сброшено: 44 ФАБ-100, 26 ФАБ-50 и 80 «КС». Через «окна» в облаках были видны разрывы бомб и пожары. Эти же экипажи произвели сброс листовок в количестве 91 000. Из двух самолетов, отправленных для сброса только листовок, задание выполнил один. Экипаж прошел по маршруту южнее оси Смоленск – Борисов. Стрелки выбрасывали пачки листовок в районе Орши, Рябцево, Красный и Хиславичи. Всего сброшено 800 000 экземпляров. Упорство при выполнении боевого задания в эту ночь проявил экипаж командира корабля Д. И. Либермана. К цели летчики пробились через многоярусную облачность. Задание выполнили. При возвращении низкая облачность местами достигала земли. По истечении семи часов полета горючее оказалось на исходе. И все же дотянуть до своего аэродрома удалось.

В эту ночь по различным причинам с задания не вернулось несколько экипажей. Все выяснилось в середине следующего дня. У деревни Имашево сел вынужденно экипаж командира корабля капитана В. Е. Борисенко, у деревни Татищево – командира корабля капитана Н. М. Васк. Самолет старшего лейтенанта Свирионова сел вынужденно в районе Цварово. Все три экипажа благополучно перелетели с мест вынужденных посадок на свой аэродром. Все они задание выполнили. К общим итогам боевого вылета добавились следующие сведения: сброшено 34 ФАБ-100, 20 АО-8, 60 «КС» и 120 000 листовок. Один экипаж погиб при катастрофе самолета в районе деревни Демидово.

Вот их имена: командир корабля лейтенант Михаил Иванович Бухаревский, второй летчик младший лейтенант Дмитрий Федорович Пасиченко, техник бортовой воентехник 1-го ранга Дмитрий Ильич Резников, механик бортовой воентехник 2-го ранга Петр Данилович Морозов, старший бомбардир сержант Николай Алексеевич Семенов, воздушный стрелок-радист старший сержант Михаил Иванович Павленко. Исходя из того, что погибло шесть человек, в живых остались два стрелка. Судя по всему, катастрофа произошла из-за вынужденной посадки.

В этом же дополнительном боевом донесении отражены сведения о материальной части авиапалка и их разбросе. 1-я, 3-я и 4-я эскадрильи базировались на основном аэродроме, 2-я эскадрилья – в Медыне. При этом в Кондрово находилось 16 кораблей, в Медыне – 3, в Орле – 2, в Туле – 2, в Козельске – 1, в длительной командировке – 2. Из 26 кораблей 17 было исправных<sup>169</sup>.

Вечером 15 сентября к вылету подготовилось 11 экипажей. В воздух поднялись восемь. Остальные распоряжением командира 23-й авиадивизии на задание не ушли. Скопление войск противника в районе Ильина Горка (12 – 15 километров юго-восточнее Демянска) бомбардировало четыре экипажа. Два корабля нанесли удар по железнодорожному узлу Смоленск. На обоих объектах летчики наблюдали множество очагов пожаров, а на железнодорожном узле, кроме этого, сильный взрыв с ярким пламенем и большой очаг пожара. Бомбардирование было весьма успешным.

После выполнения боевого задания в Кондрово сели шесть ТБ-3. Два экипажа командиров кораблей Д. И. Либермана и Бахмурова, из-за закрытия аэродрома туманом сели вынужденно. К полудню 16 сентября оба вернулись на базу. Все экипажи осуществили сброс листовок, предназначенных для личного состава германской армии. Среди них появились с новыми текстами: «Положение военнопленных в СССР», «Немецкие солдаты в русском плену», «Слова и дела Гитлера». Всего было сброшено 738 000 экземпляров<sup>170</sup>.

---

<sup>169</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. ЛЛ. 68, 69.

<sup>170</sup> Там же. Л. 71.

---

Через двое суток в ночное небо поднялись десять ТБ-3. С маршрута к цели вернулся экипаж командира корабля А. М. Халанского. В самолете отказала радиосвязь. Сели с бомбами. Остальные экипажи, кроме одного, успешно отбомбились по артиллерии, танкам и бронемашинам в районе Сухая Ветошь, Рай, Митрожено, Лукино и Славицы, а также по скоплениям войск противника на железнодорожном узле Колодня, в пяти километрах восточнее Смоленска.

Некоторые детали этого вылета отражены в наградном листе штурмана Г. Н. Гордеева: «На обратном маршруте, после выполнения боевого задания в ночь на 19 сентября, погода ухудшилась. Низкая облачность слилась с туманом. Основной и запасные аэродромы были закрыты. Стал вопрос о выброске экипажа на парашютах, но штурман Гордеев с летчиками решили во что бы то ни стало спасти дорогостоящий боевой самолет. Не думая о своей жизни, штурман вне видимости земли вывел корабль по расчету времени на площадку и экипаж произвел благополучную посадку».

Бомбардирование целей в эту ночь можно оценить как весьма успешное. Все экипажи произвели сброс листовок. Их количество достигло почти миллиона экземпляров – 932 000. Среди них были и нового содержания: «Разговор в могиле», «Речь товарища Сталина», «Горилла Адольф», «Кто такие партизаны». Если же судить о вылете в целом, то успешным его назвать нельзя. Если гибнут люди и теряется самолет, даже самое эффективное бомбардирование меркнет перед этим печальным событием. А в эту ночь оно как раз и произошло.

В боевом донесении зафиксировано: «Один корабль заместителя командира эскадрильи капитана Красиева с задания не возвратился. Причина выясняется». Выяснялась она долго. Лишь в декабре 1941 года стало ясно: из состава экипажа погибло шесть человек, самолет потерян. Ситуацию прояснили вернувшиеся в авиаполк командир корабля И. П. Красиев и стрелок радист Мазур. О том, что произошло в ту ночь, поведал мне Иван Петрович. Передаю его рассказ с одной оговоркой: он называет иную дату – 24 сентября. В списке потерь гибель членов его экипажа тоже помечена этим числом.

«24 сентября летали на Смоленск. Зенитки стреляли сильно, шарились лучи прожекторов. Зашли, штурман начал сбрасывать бомбы, а мы с правым летчиком старались твердо выдерживать боевой курс. Не могу сказать, сколько оставалось на борту фугасок, когда один из снарядов угодил прямо в бомболюк. Самолет так тряхнуло, что из рук вырвался штурвал. Я оглянулся и увидел прямо в центре фюзеляжа ярко-белое пламя. Видел, как покинули самолет штурман Самуил Горбачев и правый летчик Паша Голубев. Я прыгнул за ними. Парашют не успел полностью раскрыться, а я уже ударился о землю. Лежу, чувствую – лицо заливают кровью. Это я при ударе рассек лоб. Тишина. Боюсь шелохнуться. Потом стал шевелить конечностями. Вроде ничего не поломал.

Лежал до рассвета, чтобы сориентироваться. Замерз, несмотря на то, что был в унтах. А реглан мой лопнул от удара о землю. Когда стало светать, огляделся. Оказалось, что рядом деревня. Пополз. Дополз до первого строения. Это был сарай. Через щели в стене рассмотрел двух женщин. Они что-то там делали. Я качнул двери и тихо сказал, что я свой. Они испугались. Несколько раз повторил, что я русский. Они пришли в себя и открыли дверь. Я вошел и рухнул на солому. Разговорились. Выяснил, что в селе немцев нет.

Одна из женщин привела старосту. Рассказал ему, кто я и что с нами случилось. От него узнал, что люди уже кого-то из моего экипажа приютили. Староста повел меня к ним. Там оказался наш радист Мазур. Он, мокрый и грязный, грелся у печи. Мы обнялись, словно не видели друг друга целую вечность. Нас переодели и накормили. Решили уходить. Поблагодарили всех, кто нам помог, и тронулись в путь. За околицу нас вывел староста, показал, как короче по берегу озера добраться до леса.

Уже совсем стало светло, но легкий туманчик снижал видимость. Хотя мы бдительности не теряли, но появление немецких мотоциклистов на противоположном берегу озера прозевали.

---

Обратили на них внимание по звуку. Я схватил радиста за руку и потянул к земле. Вползли в воду. Я шепнул ему, что надо погрузиться с головой. Что мы и сделали. Вспомнилось, как мальчишкой на Дону мы соревновались, кто дольше пробудет под водой. А в воде, как известно, звуки слышатся отчетливее. По удаляющемуся рокоту моторов я определил, что немцы нас не заметили и не остановились. Сидели мы под водой до предела. Когда стало неважно, я приподнял голову, хватанул свежего воздуха, проморгал мокрые глаза и посмотрел на противоположный берег. Мотоциклисты удалялись. А Мазур, оказывается, раньше меня поднял голову из воды.

К лесу, который был на той стороне озера, решили идти по воде. Благо, что оно оказалось неглубоким. Дно было илистое, пробирались медленно. Так, готовые в любую секунду вновь погрузиться под воду, добрались до леса. Там обсушились на солнышке и легли отдохнуть. Спали до самого вечера. Ночью шли по звездам. Перед утром натолкнулись на трупы людей. Они уже разлагались. Вокруг валялось оружие. Мы взяли по автомату. Днем, на пути к Брянску, встретили двух ездовых. Рассказали, кто мы такие, что нас сбили. Нас отвели к командиру полковнику Хлебцеву. Оказалось, что это остатки его дивизии, сколоченные в отряд. Человек сто в нем было.

В отряде строжайшая дисциплина, клятва самоотверженно бороться с врагом, трибунал для тех, кто эту клятву нарушит. Нас приняли в отряд. Мне присвоили партизанское имя – Петрович. Узнав, что я хорошо знаю эти места, командир доверил мне руководство продвижением на Брянск. Никакой радиоаппаратуры в отряде не было. Мы не просто продвигались вперед, а совершали диверсии. Как-то удачно подорвали склад боеприпасов. Перед Сещей в отряде было уже человек триста. Я стал заместителем командира. В Сеще находился немецкий аэродром, мы с радистом задумали захватить самолет и улететь в свой полк, но Хлебцев запретил.

Дошли до Жуковки. От местных жителей узнали, что немцы готовятся к какому-то торжеству. Мы их хорошо на этом торжестве поколошматили. Подошли к Туле, а здесь линия фронта. Командир родом из этого города. Был уже декабрь. Холодно и голодно. Мы вымотались до основания. Но надо было прорываться к своим. Наметили место, подготовились и пошли вперед через немецкие окопы. Наши здорово помогли артиллерийским огнем. И конники поддерживали. В Туле нас накормили и дали несколько дней на отдых. Потом танкистов и летчиков направили по частям. Так мы с Мазуром партизанили почти три месяца. В полку узнали, что и ему и мне домой отправлены уведомления о том, что мы пропали без вести. Пришлось срочно писать родным своеобразное опровержение. Из экипажа больше никто не вернулся».

Вот имена погибших: штурман, он же адъютант эскадрильи, капитан Самуил Григорьевич Горбачев, летчик лейтенант Павел Васильевич Голубев, механик бортовой воентехник 2-го ранга Петр Васильевич Ежов, механик бортовой воентехник 2-го ранга Прохор Харитонович Слободенюк, воздушный стрелок сержант Жакибай Ахипов, воздушный стрелок младший сержант Василий Федорович Матвеев.

Самолет И. П. Красиева стал в авиаполку третьим, которого сбили немецкие зенитчики. Это им удалось сделать только на исходе третьего месяца войны. В этом факте многое: и умение летчиков правильно вести себя при обстреле над целью, и живучесть старичка ТБ-3, и, наконец, не слишком эффективная работа немецких средств противовоздушной обороны.

В конце сентября, накануне начала немецкого наступления на Москву, состоялся еще один боевой вылет. От всех предыдущих он имел две отличительные особенности. Во-первых, разнообразие поставленных задач. Утром 26 сентября из штаба 23-й авиадивизии поступило боевое распоряжение. Командиру авиаполка предписывалось: одним кораблем выполнить специальное задание разведотдела ВВС Западного фронта, одним кораблем выбросить листовки на территории, временно занятой противником, четырьмя кораблями уничтожить матчасть самолетов противника на северном аэродроме Смоленск, четырьмя кораблями уничтожить матчасть самолетов противника на южном аэродроме Смоленск и восьмью кораблями уничтожить скопления войск в районе станции Кардымово. Пять объектов бомбарди-

---

рования в течение одной ночи! Когда командир авиаполка уяснил задачу, он сразу понял, что для ее выполнения наличных исправных самолетов не хватит.

В соответствии с распоряжением в бой следовало послать 18 кораблей, а исправных было только 11. На коротком совещании с начальником штаба К. Е. Далакишвили, инженером Н. И. Замятиным и штурманом А. Т. Ковалевым пришли к коллективному решению – произвести два полковывлета. При этом повторный вылет осуществить теми экипажами, которые вернутся после бомбардирования живой силы врага в районе станции Кардымово. А чтобы экипажи, участвующие во втором вылете, вернулись на свой аэродром в темное время суток, взлет первой группы произвести сразу же, как только наступит ночь. За весь начальный период войны такое решение принималось впервые. И это вторая особенность боевого вылета в ночь на 27 сентября.

В основном стоящая перед авиаполком задача была выполнена, хотя не все прошло так, как планировалось. Один экипаж прошел по маршруту Невель, Витебск, Велиж и разбросал 1 000 000 листовок. Такого количества ни один экипаж до этого не разбрасывал. В пунктах Минск, Борисов, Витебск корабль обстреливался огнем зенитной артиллерии.

Северный аэродром Смоленска с применением САБ-5 бомбардировали три экипажа. В результате удара на объекте возник сильный взрыв. Южный аэродром также бомбардировали три экипажа и также с подсветкой светящимися бомбами. Возникло три больших очага пожара, после сбрасывания бомб действующие прожектора погасли. В районе Смоленска бомбардировщики обстреливались ЗА и ЗП. Над северным аэродромом один ТБ-3 сверху и сбоку был атакован самолетом, тип и принадлежность которого не установлены. Почему по этим объектам наносили удары только по три экипажа, а не по четыре, как это было определено боевым распоряжением, выяснить не удалось.

Во второй вылет для нанесения удара по скоплениям войск ушло пять экипажей. Штурманы постарались – бомбардировкой разрушено железнодорожное полотно в северной части станции, подожжен лес и вызвано три крупных взрыва.

На пути к цели и обратно экипажи наблюдали интенсивную перестрелку наземных войск в районе северо-западнее Ярцево; на аэродроме Слепянка действующий ночной старт; в районе Заболотное действующий вращающийся прожектор.

При возвращении с задания три экипажа произвели посадку в 10 – 12 километрах от своего аэродрома по причине необнаружения своего старта. С рассветом все корабли вернулись на свой аэродром.

Все экипажи, производившие бомбардирование, выбрасывали листовки. Их количество также стало рекордным – 1 585 000 экземпляров. Таким образом, за одну ночь в тылу врага было разбросано более двух с половиной миллионов листовок. Их текстовое содержание значительно обновилось: «К женщинам и девушкам оккупированных областей», «Зловонная кухня», «Что говорят солдаты», «Немецкий солдат Фридрих Великий писал», «Дело Гитлера безнадежное», «Да здравствует дружба германского народа с СССР», «Путь Гитлера на восток»<sup>171</sup>.

Результаты вылета авиаполка в эту ночь отражены и в боевом донесении соединения: «В ночь на 27 сентября повторным ударом по аэродромам противника тремя экипажами, совершившими по два вылета за ночь, уничтожено до 25 самолетов и подожжен склад с горючим»<sup>172</sup>.

Так завершился целый период боевой деятельности личного состава 3-го тбап, охвативший первые дни войны и одно из значимых сражений Великой Отечественной войны в районе Смоленска.

В историческом формуляре авиаполка отмечено: «Основными объектами боевых действий полка в начале войны были: скопления железнодорожных эшелонов с живой силой и техникой

---

<sup>171</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 293717. Д. 4. Л. 74.

<sup>172</sup> Там же. Ф. 53-й бад. Оп. 1. Д. 19. Л. 12.

---

на подступах к границе нашей Родины в районах Сувалки, Седлец, Бобруйск и другие. Кроме этого полк наносил удары по переднему краю противника, уничтожая его огневые средства и живую силу. Полк с целью парализации авиации противника наносил удары по его авиационным базам, действуя в интересах Западного фронта»<sup>173</sup>.

Вклад авиаполка в дело защиты Родины в период Смоленского сражения стал яркой страницей его боевой истории. Обобщая его, можно сделать следующие выводы.

1. Экипажи авиаполка наносили бомбардировочные удары практически по всем видам наземных объектов противника – войскам, переправам, аэродромам, железнодорожным станциям и складам. Наибольшее количество вылетов приходится на выполнение заданий, связанных с бомбардированием живой силы и авиации противника на аэродромах.

2. Часть боевых заданий связана с доставкой в прифронтовые районы боеприпасов, перевозкой людей и выброской в тыл врага разведывательно-диверсионных групп.

3. Определенная часть боевых вылетов затрачена на сброс листовок в тылу врага. По своему содержанию они предназначались для советского народа, временно оказавшегося на оккупированной территории, и для личного состава германской армии с целью ее разложения.

4. Потери личного состава и материальной части самолетов связаны исключительно с полетами на бомбардирование вражеских аэродромов. При этом они были вызваны трудностями при посадках вне аэродрома в сложных погодных условиях. Потери от ЗА и истребителей противника были минимальными.

5. Встреч с самолетами противника в воздухе за весь период было три. При этом только один раз немецкий истребитель атаковал бомбардировщик. В воздушных боях экипажам участвовать не пришлось.

6. Тактические действия экипажей на ТБ-3 сводились к следующему: все бомбардировочные вылеты производились одиночными кораблями и парами, эшелонированным порядком с временным интервалом в 5 – 10 минут. Выход на цель осуществлялся на высотах 3500 – 2000 метров. При подходе к объекту летчики убрали газ, переходили на планирование с приглушенными моторами.

7. После трагического исхода дневного вылета 30 июня авиаполк вел боевую работу только в ночных условиях.

На тему применения ТБ-3 в дневных условиях следует поговорить более подробно. На сей счет приведу выводы командования 3-го тбап и 53-й авиадивизии. Они взяты не с потолка. В их основе – боевой опыт, удачные и неудачные вылеты, гибель и кровь летного состава. Вот вывод командования авиаполка: «Опыт использования одиночных самолетов ТБ-3 в первый период войны в дневных условиях потерпел полную неудачу... Тяжелый, с малой скоростью, высотностью и маневренностью, атакованный большими группами истребителей в 9 – 15 единиц или попадающий под огонь ЗА и расстреливаемый, бомбардировщик не имел возможности уклониться от огня ЗА или вести оборонительный воздушный бой... Опыт использования этих же самолетов в ночных условиях дает положительные результаты. В силу большой грузоподъемности бомб и большого габарита корабля с наличием на нем экипажа в восемь человек, бомбардирование приносит большой материальный ущерб войскам противника, вносит панику. При этом самолет трудно поражается огнем ЗА на малых высотах, при малой скорости... Корабль, попав под сильный огонь ЗА, получает до 150 – 200 пробоин и совершенно свободно возвращается на свою базу, даже имея пробоины бензиновых и масляных баков. В большинстве случаев технический состав устраняет неполадки в воздухе»<sup>174</sup>.

---

<sup>173</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 4.

<sup>174</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 3. Л. 5.

---

Этот полковой вывод поддержан командованием авиадивизии. В ее истории записано: «Данный тип самолета с его малой скоростью и плохой маневренностью еще до войны считался устаревшим, способным выполнять лишь транспортные задачи и выброску десантных войск. Опыт прошедших дней войны показал, насколько ошибочны были такие предположения. Полки воевали с первых дней более чем с хорошими результатами. Экипажи не раз проявляли мужество и отвагу, действуя в ночных условиях по глубоким тылам противника.

Применение самолетов ТБ-3 днем не дало результатов, наоборот привело к потерям. Использование же этих типов в ночных условиях дало положительные результаты и показало большую эффективность применения тяжелой авиации... Тяжелые корабли, как ни странно, при своем габарите трудно поражаются ЗА, так как современные немецкие зенитные установки и прицелы рассчитаны на более маневренную, скоростную и высотную материальную часть. Зарегистрированы лишь отдельные случаи сбития кораблей зенитным огнем»<sup>175</sup>.

А теперь мнение о самолете ТБ-3 одного из тех, кто осваивал его и кто сделал на нем не один десяток боевых вылетов. Приведу несколько выдержек из рукописи «Мы воевали на ТБ-3» штурмана корабля из братского 1-го тбап Е. С. Щапова.

«ТБ-3, на котором мы вступили в войну в 1941 году, конечно, устарел, давно перестал выпускаться промышленностью. Истекли все гарантии, не хватало запасных частей, ремонтом их занимались не заводы, а инженерно-технический состав частей, которые их эксплуатировали. Были случаи, когда из двух-трех разбитых самолетов наши инженеры и техники собирали боееспособный самолет.

Вместе с тем, и это показала война, если эти старые громадины правильно использовать, они еще много могли сделать. Наш полк, вооруженный этими самолетами, был первым в авиации дальнего действия удостоен гвардейского звания.

Самолет имел достоинства, вызванные, как ни парадоксально, его недостатками. Например, мы могли садиться и взлетать с любого поля, снега, садиться на кустарник и пашню, что было очень важно при полетах в тыл с посадкой. Благодаря небольшой скорости и высоким аэродинамическим качествам можно было садиться даже при отказе моторов. Благодаря хорошему обзору из кабины штурмана и небольшой скорости можно было успешно бомбить по точечным целям.

Можно было бы еще много приводить примеров боевого использования, которыми подтверждались бы «способности» самолета ТБ-3, но совершенно очевидно, что эти «способности» могли быть реализованы только при высоком мастерстве в первую очередь летчиков и штурманов, которым при крайне ограниченном и устаревшем оборудовании приходилось летать ночью в сложных метеорологических условиях. К примеру, только в этом случае можно было бомбить по переднему краю линии фронта в десятках метров от расположения наших войск или сбрасывать крайне важные грузы буквально на пяточках в заданные районы.

В общем можно сказать, что нашему полку, да и другим полкам, вооруженным самолетами ТБ-3, были не зря присвоены в числе первых звания гвардейских».

И еще один вывод, созвучный с прежними: «Громадный эффект действий тяжелых кораблей в ночных условиях не раз заставляло немецкое командование называть их «бронированной крепостью» и «черной смертью», которые не раз, попадая под интенсивный обстрел ЗА и ЗП, отлично выполняли поставленные задачи и благополучно возвращались на свою базу»<sup>176</sup>.

Мнение тех, кто в годы Великой Отечественной войны на ТБ-3 держал курс на различные объекты врага, кто поражал их под зенитным огнем и противодействием истребителей, не следует забывать. Это мнение рождено не в тиши кабинетов, а в небе войны.

---

<sup>175</sup> ЦАМО. Ф. 53-й бад. Оп. 1. Д. 3. Л. 13.

<sup>176</sup> ЦАМО. Ф. 53-й бад. Оп. 1. Д. 10. Л. 12.

---

### 3. Защищая Москву

Попытка немецких генералов выйти к Москве еще летом 1941 года, как говорится, с ходу, не увенчалась успехом. Героическое Смоленское сражение сыграло здесь решающую роль. Именно под стенами этого древнего русского города проявились первые симптомы крушения плана молниеносной войны, положенного в основу плана «Барбаросса». Однако этот провал не остановил Гитлера в деле достижения своей стратегической цели – овладения столицей Советского Союза.

Боевые действия германских и советских войск на московском направлении, получившие с немецкой стороны кодовое название «Тайфун», а с советской по их результатам – «Битва за Москву», – делятся на два периода: оборонительный (с 30 сентября – по 5 декабря 1941 года) и наступательный (с 5 декабря 1941 – по 20 апреля 1942 годов). Свое мнение по вопросу окончания Московской битвы я выражу позже.

#### А. Боевая работа 3-го тбап в оборонительный период Московской битвы

Свое наступление на Москву 30 сентября немцы начали не от хорошей жизни. Взятие столицы Советского Союза в планах гитлеровского командования изначально занимало главенствующее значение. Поэтому битва за нее началась буквально с первого дня войны, с момента переправы немцев через Западный Буг.

Падение Москвы Гитлер рассматривал как одну из основных военных и политических целей восточной кампании. В этом суть плана блицкрига – взятием Москвы покончить с Советским Союзом в течение трех или четырех месяцев. Фюрер помнил, что с падением Варшавы фактически завершился поход в Польшу, а с вступлением немецких войск в Париж началась капитуляция Франции. Поэтому западное направление на всем советско-германском фронте стало главным. И именно поэтому все самые значительные события первых месяцев войны происходили на московском направлении. Окончание войны с Советским Союзом, считало фашистское руководство, завершится в русской столице. Начальник генерального штаба фашистской армии генерал Гальдер писал в своих воспоминаниях: «непоколебимым является решение фюрера сравнять Москву и Ленинград с землей, чтобы полностью избавиться от населения этих городов».

Однако, несмотря на все выгоды, которые принес агрессору внезапный удар, выполнить эту установку гитлеровское командование не смогло. Плану вермахта помешало изо дня в день возраставшее сопротивление советских войск. Одно только сражение в районе Смоленска задержало немецкое наступление на Москву на два месяца. А сопротивление советских войск в районе Ленинграда и Киева заставило врага перебросить часть сил из группы армий «Центр», предназначенных для наступления на Москву.

Руководство вермахта приступило к разработке плана «Тайфун» после издания директивы Гитлера от 6 сентября 1941 года. Разрабатывалась операция с особой тщательностью. Разработчики считали, что ее исполнение завершит восточный поход. Планом предусматривалось: мощными ударами крупных танковых группировок, сосредоточенных в районах Духовщины (3-я группа), Рославля (4-я группа) и Шостки (2-я группа), прорвать оборону советских войск, а затем окружить и уничтожить основные силы войск Красной Армии в районах Брянска и Вязьмы; после чего стремительно обойти Москву с севера и юга с целью ее захвата.

Реализацию замысла плана «Тайфун» Гитлер возложил на командующего группой армий «Центр» фельдмаршала Ф. фон Бока. Под его руководством было сосредоточено 77 дивизий, в том числе 14 танковых и 8 моторизованных. По людям и технике это составляло: около двух миллионов солдат и офицеров, почти половина самолетов, более трети всей артиллерии, нахо-



---

дившихся на Восточном фронте. А танков во 2-й, 3-й и 4-й группах было больше, чем брошено в мае 1940 года против Франции, Бельгии и Нидерландов вместе взятых.

27 сентября 1941 года Ставка Верховного Главнокомандования отдала войскам западного направления директивные указания перейти к жесткой обороне. Фон Боку здесь противостояли три советских фронта – Западный, Резервный и Брянский. В группировке, обороняющей полосу фронта шириной около 800 км, входило свыше 40% сил Красной Армии. Здесь были сосредоточены гвардейские минометные части, на наиболее опасных направлениях предполагаемого наступления установлена артиллерия большой мощности, к отражению немецкого наступления подготовилась большая часть соединений и частей ДБА.

В соответствии с планом «Тайфун» немецкое наступление на Москву началось 30 сентября 1941 года. В этот день в направлении на Орел и Брянск двинулась 2-я танковая группа Гудериана. Ее поддерживали почти все силы 2-го воздушного флота, приданного группе армий «Центр». Используя громадный перевес, танкисты Гудериана уже 3 октября ворвались в Орел, а 6 октября захватили Карачев и Брянск. 2 октября перешли в наступление остальные силы группы армий «Центр». Обозначилось еще одно направление немецкого удара – в сторону городов Белый, Сычевка и вдоль шоссе Рославль – Москва.

В то же время успешно развивалось немецкое наступление и на других участках фронта. 9 октября противник захватил Гжатск, 13 октября Калугу, подошел к Тарусе и Серпухову. 14 октября немецкие танки ворвались в Калинин. Фронт огненной кровавой полосой приближался к Москве, танковым корпусам противника удалось на нескольких направлениях глубоко вклиниться в оборону наших войск, подмосковные города и поселки стали ареной ожесточенных боев. Над советской столицей нависла смертельная опасность. Осенние дни 1941 года стали самыми грозными в истории нашей Родины, а октябрь самым тяжелым военным месяцем. Красной Армии и всему советскому народу предстояло пройти суровые испытания.

Однако немецкое продвижение к Москве не было легким. Германская группировка на западном направлении натолкнулась на упорное сопротивление советских войск. Генерал французской армии Ж. Буше в своей книге «Бронетанковое оружие в войне» отмечал: «Хотя в боях за Вязьму и Брянск Центральная группа армий добилась блестящих успехов, тем не менее, эти бои произвели удручающее впечатление на немецкие войска. Немцы были поражены растущим сопротивлением русских армий»<sup>177</sup>.

С 20 октября по решению Государственного Комитета Обороны столица и прилегающие к ней районы были объявлены на осадном положении. К тому времени Москва стала прифронтовым городом. Началась массовая эвакуация населения, учреждений и предприятий, было принято решение эвакуировать в Куйбышев часть советского правительства и все иностранные посольства.

В октябрьские дни 1941 года мы как никогда были близки к падению Москвы. На чашу весов германскому командованию в своих наступательных действиях оставалось бросить последнюю гирьку, но оно сделать этого не смогло. А вот советское командование в своих оборонительных действиях это смогло сделать. Такой последней гирькой стал моральный дух защитников Москвы, воинов Красной Армии, всего советского народа. Пример уверенности в том, что мы Москву отстоим, показало советское руководство и прежде всего И. В. Сталин.

Своим примером Москва вдохновляла воинов на подвиги, укрепляла их веру в победу. И чем ближе подходил враг к Москве, тем упорнее становилась ее оборона. На защиту Москвы поднималась вся страна. Из Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии к столице подтягивались подготовленные резервы. С каждым днем наступление противника становилось все медленнее. Большой ценой гитлеровцам удалось захватить Можайск, Дорохов, но они смогли войти только до Кубинки. Пал Волоколамск, но и здесь развить успех врагу не дали войска 16-й армии под

---

<sup>177</sup> Буше Ж. Бронетанковое оружие в войне. М., 1956. С. 227.

---

командованием К. К. Рокоссовского. 33-я армия генерала М. Г. Ефремова не позволила немцам продвинуться далее Наро-Фоминска. 2-я танковая армия Гудериана, понесла большие потери, была остановлена под Тулой. На севере войска Калининского фронта героической обороной сковали 9-ю немецкую армию.

С конца октября наступление немецких войск на Москву начало ослабевать, появились явные признаки равновесия сил. Танковые клинья врага притупились, его войска всю первую половину ноября топтались на месте, в боевых действиях наступила небольшая передышка. Она была добыта неимоверными усилиями воинов Красной Армии и всего советского народа. Обе стороны использовали наступившую паузу в своих интересах. Немецкая группировка войск готовилась к еще одному броску на Москву, советские фронты западного направления укрепляли оборону, намереваясь ее отстоять.

Для подготовки нового наступления группе армий «Центр» понадобилось две недели. В течение этого времени войска противника были приведены в порядок, произвели перегруппировку, усилены из резерва людьми и техникой.

Советское Верховное Главнокомандование использовало наступившее относительное затишье для решения задач обороны. Западный фронт был пополнен людьми, танками и орудиями. Что касается авиации, то к этому времени она по количеству превосходила немецкую в полтора раза. Заботясь о флангах Западного фронта, Ставка ВГК приказала командующим Калининского и Юго-Западного фронтов «не допустить переброски войск противника с этих направлений к Москве».

15 ноября немцы возобновили наступление на Москву, стремясь обойти ее с севера и юга. С первых же дней противник встретил упорное сопротивление советских войск буквально на каждом метре фронта. Однако, обладая превосходством, особенно в танках, он смог прорваться в район Рогачева и Яхромы, форсировать канал имени Москвы и захватить плацдарм для наступления в обход советской столицы с северо-запада. В дальнейшем группировка врага овладела Клином, Солнечногорском, Яхромой, Истрой, прорвалась к Крюкову.

На южном фланге противнику удалось овладеть рядом населенных пунктов и подойти к Звенигороду, прорваться к Кашире. 1 декабря он нанес удар в центре, нацелившись на Кубинку, Голицыно и Апрелевку.

В первом томе Военной советской энциклопедии отмечено: «Но дальше враг не прошел. 27 ноября в районе Каширы и 29 ноября севернее столицы советские войска нанесли сильные контрудары по его южной и северной группировкам. 3 – 5 декабря 1-я ударная, 16-я и 20-я армии нанесли новые контрудары в районах Яхромы, Красной Поляны и Крюкова, начав теснить врага. В эти же дни ударная группа 33-й армии во взаимодействии с 5-й армией восстановила положение на реке Нара. 50-я армия с усиленным 1-м гвардейским кавалерийским корпусом генерал-майора П. А. Белова отбила атаки противника севернее Тулы. Инициатива действий стала переходить к советским войскам. Таким образом, в результате упорной обороны и контрударов в конце ноября – начале декабря последние попытки противника прорваться к Москве были сорваны».

Вот такая запись появилась в дневнике Ф. Гальдера в период 18 – 22 ноября: «Совещание с главнокомандующими сухопутными войсками... В 13.30 – беседа с (командующим группой армий «Центр») фельдмаршалом фон Бокком. На мой вопрос, какие еще перспективы имеет идея наступления (на Москву), получаю ответ: в качестве возможной первоначальной цели для северной части 4-й армии рассматривается Клин – Истра. В остальном же фельдмаршал Бок, как и все мы, проникся мыслью, что оба противника сражаются уже на пределах своих сил и принимают последние усилия, а потому верх одержит тот, у кого сильнее воля. У противника тоже нет больше оперативной глубины, и дела у него, наверняка, идут еще хуже, чем у нас»<sup>178</sup>.

---

<sup>178</sup> Органы государственной безопасности в Великой Отечественной войне. Сборник документов. Т. 2. Кн. 1. М., 2000. С. 569.

---

Большую роль в деле мобилизации духовных сил советских воинов на разгром врага сыграли два мероприятия, проведенные советским руководством в осажденной Москве, – торжественное заседание Моссовета и общественности столицы, посвященное 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции и парад войск Красной Армии на Красной площади. Оба мероприятия проведены по инициативе Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина.

Как вспоминал маршал Г. Жуков, 1 ноября И. В. Сталин вызвал его и спросил: «Мы хотим провести в Москве кроме торжественного заседания по случаю годовщины Октября и парад войск. Как Вы думаете, обстановка на фронте позволит нам провести эти торжества?». Жуков отвечал: «В ближайшие дни враг не начнет большого наступления». Заседание по случаю годовщины Октября состоялось 6 ноября в необычном месте – в подземном зале станции метро «Маяковская», одной из самых глубоких станций. На нем выступил И. Сталин. В своей речи он высмеивал нацистов: «И эти люди, лишенные совести и чести, люди с моралью животных, имеют наглость призывать к уничтожению великой русской нации, нации Плеханова и Ленина, Белинского и Чернышевского, Пушкина и Толстого, Глинки и Чайковского, Горького и Чехова, Сеченова и Павлова, Репина и Сурикова, Суворова и Кутузова!».

7 ноября на запорошенной первым снегом Красной площади состоялся военный парад. Немцы, в том числе и сам Гитлер, были неприятно поражены, услышав по радио, что на Красной площади проходит парад. Германское командование срочно отдало приказ своей авиации бомбить Красную площадь, но немецкие самолеты не сумели прорваться к Москве. Парад произвел огромное впечатление и на советских граждан. То, что И. В. Сталин присутствовал на параде в Москве и приветствовал красноармейцев с трибуны мавзолея, вселяло в них уверенность и бодрость. С Красной площади они шли прямо на фронт. Вся страна по радио слушала речь И. В. Сталина на параде. «Война, которую вы ведете, – сказал он красноармейцам, – есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков – Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!»

Торжественное заседание, посвященное 24-й годовщине Великого Октября, и парад 7 ноября на Красной площади продемонстрировали всему миру, что Советский Союз является единственной силой, способной не только остановить врага, но и нанести ему поражение.

Стойкость, героизм и мужество защитников советской столицы остановили врага и создали условия для перехода советских войск в контрнаступление и его разгрома под Москвой. В те памятные дни со страниц газеты «Красная звезда» прозвучали на всю страну слова политрука панфиловской 316-й стрелковой дивизии В. Г. Клочкова: «Велика Россия, а отступать некуда – позади Москва».

Большую роль в защите Москвы сыграли Военно-воздушные силы. В дни прорыва танковых дивизий противника в глубину нашей обороны авиация помогала советскому командованию добывать необходимые сведения для прояснения обстановки, наносила бомбардировочные удары по его войскам, технике и коммуникациям, прикрывала и поддерживала наземные войска.

Частичкой тех сил, которым предстояло защищать Москву, являлся и 3-й тбап. К моменту немецкого наступления он базировался в Ржеве. Это 180 километров от окраин Москвы и 200 от ее центра. Силы авиаполка к началу немецкого наступления на советскую столицу основательно иссякли, особенно по материальной части. Несколько самолетов было потеряно, остальные все чаще и чаще переводились в разряд неисправных. Катастрофически не хватало запасных частей. И только невероятными усилиями инженерно-технического состава самолеты в кратчайшие сроки вводились в строй и вновь уходили на боевые задания. Если в первые дни войны в донесениях авиаполка указывалось, что на задания уходило 20, а иногда и около 30 кораблей, то уже

---

в ходе Смоленского сражения редко когда удавалось отправить в бой более десяти ТБ-3. По этой причине приходилось организовывать повторный ночной вылет.

Осмысливая общую картину участия личного состава авиаполка в ходе оборонительного периода Московской битвы, можно сделать такие обобщающие выводы. На поражение рвущихся к Москве фашистских войск экипажи совершили 21 вылет, для уничтожения самолетов на аэродромах – 2, с целью доставки в тыл разведывательно-диверсионных групп – 2, разброса листовок – 2 и доставки грузов для окруженных частей Красной Армии – 3 вылета. Приведенные сведения красноречиво показывают всю сложность создавшегося положения на московском направлении – нанесение ударов по живой силе врага и его технике были первостепенными, все остальные задания переводились в разряд менее значимых и ставились перед командованием авиаполка только в силу крайней необходимости. Главную угрозу советским наземным войскам составляли немецкие танковые группировки. Они и стали главным объектом бомбардирования.

Первый боевой вылет с целью уничтожения живой силы и техники врага авиаполк совершил в ночь на 3 октября. В боевом распоряжении 23-й авиадивизии указывалось: «Всеми исправными кораблями бомбардировать наступающие части противника, пехоту, танки и артиллерию в районе Шелены, Сеченки, Городно, Карпово, что в сорока километрах западнее города Белый. За ночь произвести два полковывлета».

Исправных кораблей набралось всего 11, но на задание ушло только восемь из них. В ход боевой работы вмешалась погода – на маршруте облачность до десяти баллов с нижней кромкой в 300 метров. Три экипажа решением командира авиаполка от полета были отстранены. Из тех, кто поднялся в небо, один, не справившись с пилотированием в сложных условиях, вернулся в Ржев, а из тех, кто пробился к цели, в районе которой погода оказалась сносной, три на обратном маршруте селись вынужденно вне своего аэродрома. В боевом донесении отражены фамилии командиров этих экипажей – Г. С. Засыпкин, А. И. Мосолов и Д. И. Либерман.

Результаты бомбардирования и наблюдения экипажей показаны в боевом донесении: «Разрывы бомб наблюдались в районе цели. В результате бомбардирования нашими кораблями и самолетами других частей все деревни, находящиеся в районе цели, охвачены пламенем. Экипажи отчетливо наблюдали бои наземных частей и паническую беготню немецких солдат. По наблюдению экипажей в районе цели замечена артиллерийско-пулеметная перестрелка наземных войск и зенитно-пулеметный огонь по кораблям. Деревни Карпово, Городно, Сеченки, Шелены горят. Сброшено 771 000 листовок»<sup>179</sup>.

В следующую ночь, а это на 4 октября, полет в район боевых действий по своим основным характеристикам повторился. Изменились только объекты бомбардирования, и не было вынужденных посадок. Также трудными оказались погодные условия, что не позволило отправить на задание все запланированные экипажи, также хорошими были результаты бомбардирования и также все экипажи произвели сброс листовок. Выражение «всеми исправными кораблями», становилось постоянным в лексиконе боевого распоряжения. А бомбили летчики наступающие части противника, его танки и артиллерию в районе пунктов Потелище, Печенино, Старые, Бухвалово, Сорокореньи. Это в 22 километрах на северо-восток от Ярцево. Далее слово боевому донесению.

«Задача выполнена. Произведено пять кораблевывлетов, остальные корабли на задание не выпущены из-за плохих метеоусловий на маршруте и недостаточной подготовки экипажей к полетам в таких условиях. Разбросано листовок в районе цели 626 000 экземпляров. В результате бомбардирования район цели охвачен пожарами, замечен один сильный взрыв с густым черным дымом, предположительно взорван склад боеприпасов, наблюдалось несколько мелких взрывов с ярким красным пламенем. В районе цели все корабли подвергались интенсивному обстрелу огнем ЗП. Восточнее района бомбардирования (10 – 12 километров) и южнее (6 – 8 километров)

---

<sup>179</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 75.

---

наблюдался бой наземных частей. Города Дорогобуж, Белый, пункты Гаврилово, Репище, Шапово, Булатево, Холм, Потелица, Печенино, Старые, Бухвалово, Сорокореньи горят. Огонь артиллерии противника сосредоточен по направлению пункта Сычевка. Потерь нет, все корабли благополучно возвратились на свой аэродром. Два ТБ-3, вылетевшие для повторного бомбардирования цели в 04.00, по радио сообщили о выполнении задания и еще находятся в воздухе»<sup>180</sup>.

Что касается разбросанных листовок, то среди них появились с новыми текстами: «Гитлер превратил Германию в публичный дом», «Что происходит в Германии», «Людоед вегетарианец», «Десять маленьких ворчунов», «Зловонная кухня», «Письма из русского плена».

Также результативно отбомбились по войскам, танкам и артиллерии противника в районе города Белый восемь экипажей в ночь на 5 октября. На этот раз они сбросили бомбы по пунктам Демехино, Шипарево, Медведево, Лукино. Штурманы постарались: в районе цели возникло много очагов пожара, и отчетливо присматривались взрывы с ярко-красным пламенем и густым черным дымом. По мнению экипажей это рвались танки и цистерны с горючим. На пути к цели и на обратном маршруте наблюдался воздушный бой наземных частей в районе станции Никитинка, юго-западнее и северо-западнее города Белого. На дороге, подходящей к городу Белый с запада, колонна танков до 25 штук, голова на подходах к городу. Сам город горит. Все бомбардируемые пункты охвачены очагами пожаров. Успеху в какой-то мере благоприятствовала погода: на маршруте и в районе цели ясно, видимость отличная.

Все эти факты отражены в боевом донесении, которое штаб авиаполка составил в 2 часа 30 минут после завершения первого в эту ночь вылета. В нем же сказано, что все корабли готовятся к повторному вылету на уничтожение войск противника в районе города Белый и бывшего дома НКВД в городе Смоленске<sup>181</sup>.

Вылет состоялся. Четыре корабля вновь взяли курс на Белый и еще три – на Смоленск. Все задание выполнили. Бомбардирование конкретного объекта – здания бывшего НКВД – авиаполк за период войны осуществил впервые. Экипажи выходили на цель одиночно, в разное время и отбомбились в период 05.03 – 05.50. С бомболюков трех ТБ-3 к земле ушло шесть ФАБ-250, двадцать ФАБ-100, сорок ФАБ-50, восемь ЗАБ-100. Перед сбросом бомбового груза штурманы подсвечивали цель САБами. Бомбы рвались в районе объекта, возникло два крупных очага пожара. Прямых попаданий экипажи не наблюдали. Разбросано 736 000 листовок<sup>182</sup>.

А вот сведения из наградного листа на награждение орденом Отечественной войны 1-й степени бортмеханика Т. П. Вознова: «Экипажу была поставлена задача по разрушению дома НКВД в городе Смоленске, где находилось высшее командование германской армии. Задание выполнено отлично, было прямое попадание в дом. По заключению командующего Западным фронтом экипажу объявлена благодарность».

Сведения о бомбардировании бывшего здания НКВД отражены и в наградном листе С. Д. Криворотченко, которым он представлялся к званию Героя Советского Союза: «5 октября 1941 года – приказ бомбить бывший дом НКВД г. Смоленска, где находились высшие чины германской армии. Это задание майором Криворотченко выполнено отлично»<sup>183</sup>.

В эту ночь экипажи разбросали в тылу врага 721 000 листовок. Среди названий появилось несколько новых: «Адольф, ты уже видишь победу?», «Подумай об этом!», «Где же выход?», «Дело Гитлера безнадежное».

Я намеренно описал относительно подробно три боевых вылета авиаполка, совершенных последовательно один за другим. Хотелось через те наблюдения, которые привозили экипажи после завершения налета на войска противника, передать напряженность боев на земле в

---

<sup>180</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 76.

<sup>181</sup> Там же. Л. 78.

<sup>182</sup> Там же. Л. 79.

<sup>183</sup> Там же. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 24. Л. 277.

начальный период немецкого наступления на советскую столицу. Обстановка действительно была труднейшая. Используя свое превосходство, противник поджимал советско-германский фронт все ближе и ближе к Москве. И по напряжению, с которым работал личный состав авиаполка в эти дни, можно предположить, что каждый авиатор понимал сложность момента и отдавал все силы на качественное выполнение заданий. Не так-то просто совершать на ТБ-3 два боевых вылета за ночь.

При описании боевой работы этих дней возникло одно недоразумение. Во всех донесениях штаба авиаполка фиксировалось, что потерь личного состава нет. А вот в полковом списке потерь они отражены. И указана дата и причина гибели троих членов экипажа – самолет сбит зенитной артиллерией противника 5 октября. Где это произошло, место захоронения погибших и судьба остальных членов экипажа, – все эти вопросы выяснить не удалось. Имена погибших: начальник связи авиаэскадрильи лейтенант Георгий Кузьмич Коваленко, пилот лейтенант Даниил Кузьмич Федченко, воздушный стрелок старший сержант Иван Нефедович Михнев. В именном же списке безвозвратных потерь начальствующего состава 3-го тбап указано, что они все пропали без вести. В связи с тем, что в списке указана причина гибели этих авиаторов, можно сделать вывод, что остальной состав экипажа в авиаполк вернулся. Однако сведение о гибели Г. К. Коваленко сомнительно. 23 ноября 1941 года он был представлен к награждению орденом Красного Знамени. В наградном листе сказано: «При выполнении боевого задания 5 октября ранен. В настоящее время на излечении в госпитале».

Судя по этим датам, ранение у Г. К. Коваленко было серьезное. Можно было бы предположить, что Георгий Кузьмич позже в госпитале все же умер. Но это предположение опровергается сведениями из трех наградных листов, на основании которых он представлялся к другим наградам. И представлялся не командованием 3-го тбап. Оказывается, на излечении Г. К. Коваленко находился до июля 1942 года. После выписки из госпиталя был направлен в 640-й авиаполк ночных бомбардировщиков, летавший на самолетах По-2. Вскоре там стал штурманом авиаполка. В апреле 1945 года был представлен к очередной награде. Следовательно, сведение о гибели Г. К. Коваленко, отраженные в списке безвозвратных потерь 3-го тбап, ошибочны.

Что касается дальнейшего описания боевой работы 3-го тбап в период оборонительного сражения под Москвой, то я ограничусь перечислением тех наземных объектов, сведя их в таблицу, по которым наносились бомбардировочные удары. А затем раскрою некоторые более характерные вылеты на другие цели.

До 9 октября в небо войны самолеты авиаполка не поднимались. Вылеты возобновились в ночь на 10 октября. Накануне штаб авиаполка получил боевое распоряжение: «Мотомехчасти противника из района Юхнов выдвигаются на Гжатск. К исходу дня 8 октября 1941 года голова колонны отмечена у пункта Вешки (23 км южнее Гжатска). Всеми исправными кораблями бомбардировать танковую колонну на дороге Юхнов – Гжатск от деревни Щелоки до ст. Угрюмово»<sup>184</sup>. Перехожу к таблице.

Дата вылета	К-во вылетевших самолетов	К-во выполненных заданий	Объекты бомбардирования
На 10 октября	3	3	Танковая колонна на дороге Юхнов-Гжатск
На 11 октября	4	4	Окраина города Вязьма
На 15 октября	3	2	Скопление танков в п. Лотошино 25 км с-з Волоколамска

<sup>184</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 8. Л. 149.

На 17 октября	1	1	Скопление танков и живой силы на дороге Булычево-ст. Тяга
На 18 октября	5	3	Скопление войск на дороге Руза-ст. Дорохово
На 29 октября	3	3	Скопление мотомехчастей На с-з окраине Волоколамска
На 30 октября	3	3	Скопление войск в городе Волоколамск
На 6 ноября	6	6	Дороги в районе города Можайск
На 7 ноября	10	9	Войска на дорогах в районе Руза-Дорохово
На 12 ноября	6	6	Штаб армейской группы в гор. Вязьма и скопления войск в гор. Можайск
На 13 ноября	8	8	Войска в гор. Можайске и Косая Гора
На 17 ноября	3	3	Скопление войск 2 км южнее Волоколамска
На 28 ноября	4	4	Скопление войск в районах Н. Петровск, Холщевники, Петрово, Ануфриево
На 2 декабря	11	10	Войска на дорогах и в пунктах Истра, Н. Петровск, Волоколамск
На 3 декабря	5	3	Скопления войск в районе Чупряково, Бурхатово, Семенычи
На 5 декабря	5	4	Скопления войск в районе Истры

Сведения, отраженные в таблице, следует прокомментировать. С учетом описанных мною первых вылетов, можно сказать, что практически весь октябрь экипажи авиаполка бомбардировали немецкие танковые колонны. Начиная с 30 сентября, они таранными ударами разрывали оборонительные рубежи советских войск, а вслед за ними, в образовавшиеся бреши, устремились мотомехвойска. Танковые колонны надо было уничтожить и держать их в постоянном напряжении. Это была задача из задач. Советские войска решали ее и на земле, и в воздухе. Для борьбы с танками Ставка ВГК направила на Западный фронт дополнительные авиационные силы – большую часть соединений ДБА и четыре авиаполка (бомбардировочный на Пе-2, штурмовой на Ил-2 и два истребительных на МиГ-3). Позже, когда германское наступление на Москву затормозилось, основными объектами бомбардирования стали скопления немецких войск в населенных пунктах и на дорогах.

Их названия говорят о многом. Гжатск, Руза, Можайск, Лотошино, Волоколамск, Истра. Это Московская область. Вот как близко враг подошел к Москве. Что значить бомбить скопления войск в районе Истры или Волоколамска? Это значит, при подходе к этим объектам или отходе от них можно задеть крылом звезды кремлевских башен. Можно только предположить, что чувствовали экипажи авиаполка, появляясь над этими, занятыми врагом, населенными пунктами.

О тяжелом положении на фронте говорил и факт очередной смены места базирования авиаполка. С 24 сентября основные его силы находились в Ржеве. Путь немцев на Москву лежал через этот город. Дыхание наземных боев с каждым днем фашистского наступления становилось все ощутимее. Чуть выше я отметил факт пятидневного перерыва в боевой работе 3-го тбап. Он был вызван подготовкой к перебазированию. Уже 10 октября вылет на боевое задание экипажи произвели с аэродрома Монино. Чувствуется, командование ВВС испытывало серьезные затруднения в деле выбора места базирования авиаполка. Буквально сразу после второго вылета с монинского аэродрома, а это в ночь на 11 октября, пришлось готовиться к еще одному перелету.

---

С 12 октября экипажи стали подниматься в небо войны с аэродрома Тейково, что в Ивановской области. А в Ржев немецкие передовые части ворвались 14 октября.

Сами за себя говорят и цифры двух колонок таблицы. Кое-кто может удивиться их незначительной величине. Эти цифры также отражают ту тяжелую обстановку, в которой оказалась Красная Армия. В авиаполку осталось немногим более десятка ТБ-3, а исправных среди них и того меньше. Инженерно-технический состав не успевал вводить в строй раненые при обстреле ЗА машины. Участились случаи невыпуска экипажей или их возвращения с маршрута по причине того иного отказа техники. Погибли экипажи, способные летать ночью и в сложных погодных условиях. В боевых донесениях мелькали одни и те же фамилии командиров кораблей. Нередко в них отмечалось, что подготовленные к вылету корабли в полет не выпущены по причине плохих метеоусловий.

Вот один из примеров, характеризующий, как различные неисправности и поломки влияли на выполнение боевых заданий. 16 октября штаб авиаполка получил очередное боевое распоряжение от командира авиадивизии: всеми исправными кораблями бомбардировать скопление танков и живой силы противника на дороге Булычево – ст. Тяга. Исправных ТБ-3 оказалось шесть. На боевое задание ушел один. Пять «исправных» остались на земле. Вот как они превратились в неисправные. На одном ТБ-3 при прогреве мотора сорвало расширительный бачок, на втором – при пробе мотора лопнул масляный фильтр, на третьем – обнаружена течь воды из подводящего патрубка, на четвертом – не запустился один из моторов, на пятом самолете пришлось снимать блоки. Износ техники был запредельный.

И о потерях, понесенных при бомбардировании войск и техники противника в период наступления германской армии на Москву. Без них, к сожалению, не обошлось. В ночь на 27 октября пять экипажей бомбардировали скопление немецких войск на шоссейной дороге Руза – ст. Дорохово. Метеоусловия казались сложными – по маршруту облачность 10 баллов, с нижней кромкой до 400 метров, снегопад. Плюс ко всему под утро аэродром Тейково накрыл туман. Почти все корабли сажались вынужденно вне своего аэродрома. Боевое донесение по итогам вылета составлялось в 10 часов утра. К этому моменту обстановка, кроме двух экипажей, прояснилась. Вскоре экипаж командира эскадрильи Н. И. Стребулаева перелетел в Тейково. Еще через некоторое время стало известно о катастрофе одного ТБ-3 в двадцати километрах северо-восточнее Пушкино Московской области. Им оказался полковой экипаж.

Погибли восемь человек: командир отряда капитан Александр Николаевич Гуров, штурман отряда старший лейтенант Василий Васильевич Аникеенко, пилот сержант Егор Емельянович Колбасов, воздушный стрелок сержант Павел Карпович Шеко, воздушный стрелок старший сержант Василий Степанович Золотухин, воздушный стрелок старшина Алексей Михайлович Мерщиков, техник отряда воентехник 1-го ранга Алексей Михайлович Антонов. Механик бортовой воентехник 2-го ранга Яков Матвеевич Христенко.

Произошло еще одно происшествие, правда без гибели членов экипажа, но с ранениями и утратой самолета. В ночь на 30 октября для бомбардирования скопления войск в городе Волоколамске изготовилось семь ТБ-3. Четыре из них в воздух не поднялись по причине плохих метеоусловий. Остальные задание выполнили. При заходе на посадку в Тейково заместитель командира эскадрильи капитан Д. И. Либерман с управлением самолета не справился и потерпел аварию. Корабль сгорел. Тяжело ранен командир корабля старший лейтенант В. В. Сапожников, ранение средней тяжести получили штурман старший лейтенант Федорин и бортмеханик воентехник 2-го ранга К. Н. Газетов.

Вначале о задании, которое исполнялось авиаполком впервые. Днем 17 октября из штаба 23-й авиадивизии поступило боевое распоряжение: всеми исправными кораблями действовать по разрушению железнодорожного моста через р. Волга у города Калинина и уничтожить скопление войск противника на шоссейной дороге к югу от моста. Исправных самолетов набралось



---

семь. Экипажи подготовились к выполнению необычного задания. Ничего хорошего на пути к цели синоптики не обещали – на маршруте низкая десятибалльная облачность. А тут буквально перед вылетом в Тейково повалил снег. Кого оставить, а кого выпустить С. Ф. Осадченко долго не решал. Кто на что способен он знал лучше, чем кто-либо.

В темное и заснеженное небо поднялись четыре корабля. На высоте трехсот метров их поглотила облачность. Через час полета один командир корабля доложил об отказе указателя скорости и решении возвращаться. Сел благополучно с бомбами. С маршрута вернулся еще один ТБ-3 – летчики не справились с непогодой. Цель бомбардировали два экипажа. Один из них сел на аэродроме Гаврилов-Посад. В своих воспоминаниях С. А. Лукьянов указывает, что в составе экипажа С. А. Якушкина (штурман А. Н. Лапушкин) мост бомбил он. Второй (командира эскадрильи А. И. Мосолова) приземлился в Тейково в 07. 50. На пути к цели и обратно корабль несколько раз обледеневал. В районе цели облачность хотя и была низкой, но с незначительными просветами. Это помогло штурману точно выйти на мост. С высоты 1200 метров к его смутному очертанию потянулись две ФАБ-250. Прямых попаданий в мост члены экипажа не заметили. Десять ФАБ-100 и десять АО-8 сброшены по войскам и техники противника на шоссе<sup>185</sup>.

Хотелось бы привести несколько примеров эффективного выполнения задания. В ночь на 6 ноября семь экипажей бомбардировали войска противника на дорогах в районе Можайска. Штурманы отработали отличнейшим образом. Вероятно, это был их предпраздничный подарок. В боевом донесении отмечено: «Бомбардированием вызвано несколько крупных очагов пожара на окраинах города и по обочинам дорог. Экипажи наблюдали прямое попадание в автоколонну – уничтожено две автомашины. Замечено три крупных взрыва с ярким пламенем и густым черным дымом, предположительно взорваны цистерны с горючим»<sup>186</sup>.

В ночь на 13 ноября авиаполк восьмью кораблями бомбардировал город Можайск и автоколонну на автострате Гжатск – Можайск у пункта Соколово. Отдельные корабли пулеметным огнем обстреливали населенные пункты вокруг города и сам Можайск. Результаты бомбардирования: разрушена юго-восточная часть, центр и частично западная сторона Можайска. Вызвано 8 – 9 крупных очагов пожаров. Тремя прямыми попаданиями разрушены и сожжены железнодорожная станция и вокзал. Наблюдались два прямых попадания в автоколонну в районе Соколово, отмечено две ярких вспышки<sup>187</sup>.

В наградном листе на воздушного стрелка-радиста В. П. Петрова, представленного к награждению медалью «За отвагу», отражен такой факт: «12 ноября 1941 года экипаж бомбардировал скопления войск в районе Можайска при плохих метеоусловиях. Отказала рация. Петров за 20 минут устранил серьезную неисправность и держал ее бесперебойно до конца полета. Боевое задание было выполнено успешно». В наградном листе на борттехника И. С. Гончарова, представленного к ордену Красной Звезды записано: «За отличную боевую работу по разгрому германского фашизма к 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции награжден ценным подарком командующего Западным фронтом. 13 ноября 1941 года экипаж получил задание бомбить противника в районе Можайска. Имея неисправную материальную часть после дневного полета (видимо, тренировочный полет в районе аэродрома. – А. С.), сумел мобилизовать экипаж и за три часа подготовить самолет к боевому вылету».

К этому периоду боевой работы авиаполка относится такой факт. Он отражен в наградном листе командира отряда М. И. Очеретьянского, представленного к ордену Красного Знамени: «В ноябре 1941 года, выполняя задание на ленинградском направлении по защите города Ленина, совершил 24 боевых вылета по обеспечению осажденного города продуктами и обеспечению войск Красной Армии боеприпасами, вывозя оттуда в глубокий тыл раненых бойцов и команди-

---

<sup>185</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 87.

<sup>186</sup> Там же. Л. 93.

<sup>187</sup> Там же. Л. 95.

---

ров. 17 ноября при полете из Ленинграда самолет был атакован тремя истребителями противника. В результате атак у бомбардировщика был отбит руль поворота, но благодаря настойчивости и летному мастерству задание было выполнено, летчики благополучно привели самолет на свой аэродром, спасли жизнь членов экипажа и раненых бойцов, находящихся на борту. Экипаж получил благодарность от командующего Ленинградским фронтом». Все-таки живуч был ТБ-3! Да и экипаж был не лыком шит. Выдержать атаку трех истребителей – это надо уметь!

О том, какую пользу приносили бомбардировки с самолетов ТБ-3, написано в истории 53-й авиадивизии: «Враг подошел к Москве. Дивизия к 12 октября 1941 года перебазировалась в Тейково, а к 17 октября расположилась на Владимирском аэроузле. Штаб расположился в деревне Борисовское. Экипажи авиаполков совершали по два вылета за ночь. Боевые вылеты приносили неизменный успех. Тяжелые четырехмоторные корабли в течение долгих зимних ночей висели над вражескими позициями, бомбардировочными ударами изматывали его живую силу и уничтожали многочисленную технику»<sup>188</sup>.

Теперь о бомбардировании экипажами 3-го тбап других объектов врага. В начавшемся наступлении на Москву немецкое командование в полной мере использовало свою авиацию. Ее активность была максимальной. Используя превосходство по количеству привлекаемых к боевым действиям самолетов, руководство Люфтваффе усилило налеты на советскую столицу и спланировало ряд ударов по другим объектам нашей страны. Узнав о замысле, Ставка ВГК дала указание командующему ВВС Красной Армии П. Ф. Жигареву нанести упреждающие удары по ряду немецких аэродромов практически на всем советско-германском фронте. При этом основные усилия были сконцентрированы на западном направлении. К операции привлекались силы ДБА и ВВС фронтов.

Согласно этим указаниям воздушная операция советских ВВС была проведена в период с 11 по 18 октября. Привлекался к ней и 3-й тбап. Выполнение этой задачи назвать эффективной никак нельзя. Во-первых, бомбардированием аэродромов авиаполк занимался всего лишь дважды, в ночь на 12 и 13 октября. Во-вторых, к этой работе командование авиаполка не смогло привлечь сколько-нибудь значительных сил, а неблагоприятные погодные условия сократили эти силы до минимума.

11 октября командир 23-й авиадивизии получил от начальника ДБА полковника Л. А. Горбачевича следующее указание: «Ночными экипажами ТБ-3 уничтожить самолеты противника на аэродромах Шаталово, Боровское, Сеща»<sup>189</sup>. От 3-го тбап в ночное небо поднялись пять экипажей. Три ушли на аэродром Орша, и по одному направились на Шаталово и Боровское. Один по причине неисправности материальной части возвратился с маршрута, два по метеоусловиям вынуждены были бомбардировать запасные цели. В результате по аэродромам Боровское и Шаталово работало по одному экипажу. С учетом того, что сброшенный бомбовый заряд на каждом корабле был в пределах полутора тонн, можно предположить, что каких-либо серьезных неприятностей эти удары врагу не принесли. Что касается вылета в ночь на 13 октября, то авиаполк смог направить на эти же аэродромы по одному кораблю.

Конечно, это были всего лишь уколы. Но большего из-за нехватки материальной части авиаполк сделать не смог. А потом следует учесть, что эти вылеты совпали с двумя перелетами в связи с перебазированием – из Ржева в Монино и из Монино в Тейково. Следует учесть и еще одно обстоятельство. В налетах на эти аэродромы участвовали и другие авиационные части и соединения. А общий результат проведенной воздушной операции оказался удовлетворительным. Из опросов немецких летчиков было установлено, что в результате бомбардирования аэродромов авиация противника понесла значительные потери. Ссылаясь на эти сведения, генерал-лейтенант

---

<sup>188</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 14.

<sup>189</sup> Там же. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 7. Л. 173.

---

авиации П. Ф. Жигарев 20 октября донес в Ставку: «Показания вражеских летчиков нельзя не признать достоверными, так как намечавшийся массовый удар авиации противника по промышленным и другим объектам нашей страны с 13 октября проведен не был до сегодняшнего дня»<sup>190</sup>.

Трижды авиаполк выполнял задания по доставке грузов своим войскам, попавшим в окружение. Первый раз эту работу стремились выполнить два экипажа в ночь на 11 октября с аэродрома Монино. Выполнил один. Второй вернулся с грузом из-за прогара клапана в моторе. В течение трех минут члены выполнившего задание экипажа сбросили на северную окраину города Вязьма десять баков горючего (по 100 килограммов в каждом). Костры условленного сигнала просматривались хорошо.

Второй раз в район деревни Богородицкое (18 километров северо-западнее Вязьмы) один экипаж сбросил на костры восемь бочек горючего и четыре тюка боеприпасов по 200 килограммов. В районе цели корабль интенсивно обстреливался зенитно-пулеметным огнем. Латать дыры на правой плоскости техникам пришлось.

2 декабря в штаб авиаполка пришло боевое распоряжение командующего ВВС Западного фронта: трем экипажам срочно перелететь в Монино для выполнения специального задания по транспортировке горючего и спецгрузов нашим войскам в районе Федорово, что в пяти километрах южнее Яхромы. Поставленная задача была успешно выполнена. Экипажи перелетели в Монино после обеда. Заправились, загрузились и ушли на задание с расчетом быть над целью с наступлением темноты. Вышли на нее компактно, с интервалом в четыре минуты. С высоты 600 метров сброшено 2000 кг горючего и 2870 кг спецгруза.

С. А. Лукьянов вспоминал: «Выброска горючего нашим окруженным частям северо-западнее Вязьмы. Летал в экипаже Н. С. Куракина, штурман П. И. Васюков. Полет проходил ночью в сложных метеоусловиях, в большинстве в облаках. В районе цели были схвачены пятью прожекторами. МЗА до четырех батарей была по нашему самолету. С высоты 600 метров выбросили бензобаки».

И еще об одной операции, проведенной в этот период. В боевом донесении об этом произведена следующая запись: «Один ТБ-3 в период 02.20 – 03.18 транспортировал 20 штук реактивных снарядов с аэродрома Добринское на полевую площадку Тула. Общий вес груза 2550 кг. Выгрузка производилась с посадкой корабля на полевую площадку ночью при выложенном «Т» из костров под непрерывным обстрелом наземной артиллерии. Над линией фронта корабль обстрелян ЗП огнем»<sup>191</sup>.

Имя командира экипажа в донесении не указано. А ведь задание было ответственное и срочное. На такое посылают самый надежный экипаж. Кому же его поручил командир авиаполка С. Ф. Осадченко? Если бы не начальник штаба 53-й авиадивизии (бывшая 23-я) полковник Н. Г. Шевчук, имя командира экипажа, выполнившего специальное задание, осталось бы за бортом истории 3-го тбап. Николай Гаврилович сохранил его. 29 марта 1981 года в «Красной звезде» была опубликована его статья «В ту ночь под Тулой». Из нее стало известно, что ответственное задание по доставке в район Тулы снарядов для реактивных установок «катюша» командир авиадивизии поручил группе экипажей братского 1-го тбап под руководством майора Г. А. Шамраева. Впоследствии Григорий Алексеевич стал командиром 3-го тбап (к тому времени 3-й бомбардировочный авиаполк АДД). В группу Г. А. Шамраева вошел один экипаж от 3-го тбап – командира корабля Н. С. Куракина. Вот рассказ о выполнении специального задания группой экипажей 23-й авиадивизии.

«Вот и вечером 6 декабря, полностью подготовившись к выполнению задания, экипажи у боевых машин с нетерпением ожидали сигнала на вылет. Однако он на этот раз задерживался. Подвела погода. Облака проносились над землей всего лишь в ста метрах. Из-за мороси сильно

---

<sup>190</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 308202. Д. 8. ЛЛ. 1-2.

<sup>191</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 105.

---

ограничивалась горизонтальная видимость. И все-таки авиаторы ждали, надеясь: а вдруг в районе цели метеоусловия окажутся получше? Ведь не так уж много и надо...

Конец ожиданиям положила команда «Боевому вылету – отбой». Понурившись, уходили со стоянки. Аэродром погрузился в настороженную тишину. В штабах, однако, не прерывалась напряженная работа. Не прошло и часа после отмены вылета, к телеграфному аппарату был срочно вызван командир 1-го авиаполка полковник Н. Филиппов. На связи – командир авиадивизии. Он поставил боевую задачу: «В ночь с 6 на 7 декабря девяти ТБ-3 с наиболее подготовленными экипажами немедленно вылететь на промежуточный аэродром. Там загрузиться боеприпасами, которые сразу же затем доставить в Тулу. Посадку в Туле произвести по кострам. Задание выполнить при любой погоде».

Казалось бы, даже бывалого летчика такие условия заставят крепко призадуматься. С трудом, но все же можно было еще представить себе, что экипаж, подлетая к заданному району в облаках, сумеет обнаружить костры. А как это сделать, если на земле к тому же ведется артиллерийско-минометная перестрелка? Мы знали, что огней под Тулой будет много: ожесточенные бои шли почти по кольцу города. Но тем важнее, значит, там наша помощь. Обстановка диктовала требование идти на максимальный риск, сделать для успешного выполнения задания все возможное и даже больше того.

Это хорошо поняли воздушные бойцы, выделенные для выполнения такого трудного задания. По тревоге были вызваны к самолетам экипажи капитанов Ф. Степанова, М. Лановенко, Я. Пляшечника, Д. Равича, Н. Сушина, К. Ильинского, В. Ключникова и старшего лейтенанта В. Андрианова. Старшим группы полковник Н. Филиппов назначил комэска майора Г. Шамраева. Штурманом его экипажа был В. Михайлов.

Зарокотали моторы. В полном мраке бомбардировщики вырулили на полосу. Взлет – и воздушные корабли один за другим словно проваливались в черную пустоту. Направляющих огней фактически не было видно. Каким-то подсознательным чувством руководствовались летчики, ориентируясь в этих условиях! А в полете по маршруту? Нисколько не было легче. До аэродрома – в сплошных облаках: болтанка, сплошное обледенение. И все-таки вышли точно, приземлились благополучно. Здесь к группе присоединился еще один экипаж – старшего лейтенанта Н. Куракина (штурман старший лейтенант А. Лапушкин), выделенный от соседнего, 3-го авиаполка нашей дивизии.

Загрузили самолеты быстро. В длинных ящиках были реактивные снаряды для «катюш». Понятно, какую огромную ответственность почувствовали авиаторы, получив для доставки совершенно секретные по тому времени боеприпасы. До Тулы всего около 25 минут лета на ТБ-3. Но каждую из тех минут можно засчитать за десятки, настолько велика была нагрузка на экипажи. Самолеты шли с интервалом в две минуты, один за другим таранили холодную, сырую мглу. На крыльях нарастал лед, нарушая летные качества и без того тяжелых машин. Срываясь с винтов, куски льда стучали по фюзеляжу.

Когда по расчету времени головной воздушный корабль вышел в район Тулы, Шамраев начал осторожно пробивать облака. Расчет оказался верным. На посадку заходили между скирдами соломы при подсветке не только от костров, но и недалеких разрывов снарядов. Откуда-то сбоку потянулись огненные трассы «эрликонов», но гитлеровские зенитчики спохватились поздно.

Едва колеса первого ТБ-3, пилотируемого майором Шамраевым, коснулись земли, началась сильная тряска. Потом выяснилось, что те, кто принимал самолеты, выбрали для их приземления вспаханное и заснеженное поле. Причем по неведению указали направление посадки поперек борозд пахоты. Но даже в таких чрезвычайных условиях летчики в основном сумели избежать поломки воздушных кораблей. Забегая вперед, скажу, что лишь один ТБ-3 авиаторы вынуждены были оставить на месте посадки из-за сильных повреждений шасси. Его экипаж вывез из-под Тулы майор Шамраев, улетевший последним.

---

Остальные воздушные корабли заходили на посадку по сигналам, подаваемым с земли штурманом капитаном Михайловым. На поле к самолетам поспешили бойцы с автоматами. Быстрая разгрузка – и тотчас на взлет. И так – один за другим. Более двухсот ящиков реактивных снарядов доставила в эту декабрьскую ночь группа майора Г. Шамраева. Думается, не одна сотня гитлеровцев нашла свой бесславный конец от сокрушающего огня «катюш».

Может, кто-нибудь из артиллеристов, кому тогда были доставлены боеприпасы на самолетах ТБ-3, откликнется и расскажет, по каким целям они послали те снаряды? Позже мне стало известно, что под Тулой в то время мужественно сражались воины 23-го отдельного гвардейского минометного дивизиона».

«Порылся» я в Интернете, но ничего конкретного не нашел. Единственное, что удалось установить, так это фамилию командира 23-го гвардейского минометного дивизиона – И. Н. Ковальский.

Описана эта трудная операция и в истории 53-й авиадивизии: «Следует отметить четко проведенную операцию по доставке боеприпасов окруженной группе наших войск в районе Тулы. Сложная обстановка потребовала срочной доставки боеприпасов и вывоза оттуда раненых. В районе нахождения этой группы была выбрана ограниченная площадка севернее города 5 км, имевшая глубокий снежный покров.

В ночь на 7 декабря 1941 года десять экипажей 1-го и 3-го авиаполков при непосредственном командовании капитана Шамраева (командира авиаэскадрильи 1-го авиаполка) произвели посадку с боевым грузом на площадку. Посадка происходила при малом количестве костров и под непосредственным воздействием артиллерии противника. Тем не менее, вся операция прошла быстро и без потерь. Значительную долю успеха операции, несомненно, нужно отнести за счет мастерства летного состава, умело ориентировавшегося и быстро принимавшего правильное решение, смелого и настойчивого»<sup>192</sup>.

В рассматриваемый период наиболее опытные экипажи авиаполка привлекались к сбросу листовок на временно оккупированной территории страны. Как и прежде, эти задания или совмещались с бомбардированием, или носили целенаправленный характер. Совмещенных сбросов было шесть. Так, при бомбардировании скопления войск в городе Волоколамске 30 октября три экипажа разбросали 270 000 листовок «Обращение ЦК Германской коммунистической партии к немецкому народу». Что ж, фрицам, пришедшим убивать, следовало знать, что у них на родине существует такая партия, что она борется против этой чудовищной войны. 3 декабря один экипаж совместил бомбардирование войск противника с разбросом листовок. Правда, их как никогда оказалось мало, всего 5500 экземпляров. Предназначались они для части населения временно оккупированной территории страны. Жители города Клина получили возможность познакомиться с содержанием доклада товарища И. В. Сталина, сделанного на торжественном заседании Моссовета 6 ноября 1941 года.

Что касается специальных полетов для распространения листовок, то их в указанный период было два. 27 октября один экипаж прошел по маршруту Михайловская, ст. Темкино, ст. Семлево и разбросал две тонны агитационной литературы. В переводе на единицы это составило 1 200 000 экземпляров. Такое количество листовок было разбросано впервые.

Второй вылет состоялся 5 декабря – на грани перехода советских войск от обороны под Москвой к контрнаступлению. В боевом распоряжении указывалось: одним кораблем выбросить листовки по маршруту Тейково, Ржев, Вязьма, Тейково, сброс производить не ближе пятидесяти километров за линией фронта. Задание было выполнено в точном соответствии с этим указанием. Стрелки разбросали 100 000 экземпляров брошюр с докладом товарища И. В. Сталина и 5 000 газет на немецком языке с этим же докладом.

---

<sup>192</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 15.

---

И о полетах с задачей доставки за линию фронта разведывательно-диверсионных групп. Такая задача авиаполку ставилась два раза. При этом одно задание выполнялось дважды. Первый раз вылет по неисправности самолета не состоялся. Нужно было десантировать в район населенного пункта Горки (17 километров северо-восточнее Вязьмы) группу разведчиков в три человека. Повторно ее повезли 6 ноября. Сброс произведен с высоты 600 метров в течение трех минут.

Другое задание выполнялось трижды. Первый раз, доверенное экипажу командира корабля Н. С. Куракина, оно не было выполнено по причине отказа материальной части – при запуске моторов лопнул водомасляный радиатор. Группа, которую следовало доставить в район Смоленска, осталась на земле. Не улетела она из-за неисправности мотора на корабле Т. И. Пожидаева и в следующую ночь. Не смог отвезти группу и экипаж Г. В. Прыгунова. В боевом донесении отмечено: «Экипаж майора Прыгунова, вылетевший на выполнение спецзадания РО Западного фронта, возвратился с маршрута по причине отказа правого крайнего мотора. После отказа корабль стал терять высоту с 1000 до 500 метров. Командир принял решение слить половину горючего и сбросить сто штук бомб АО-10. Экипаж благополучно возвратился на свой аэродром»<sup>193</sup>. Вот так неудачно отработал 3-й тбап при выполнении ответственных заданий разведотдела Западного фронта.

И еще об утратах личного состава в это период. Эти сведения из списка безвозвратных потерь. 25 ноября при катастрофе самолета в районе деревни Лежнево Ивановской области погибли командир корабля лейтенант Николай Львович Сидоренко, механик бортовой младший воентехник Федор Алексеевич Лукьянов и воздушный стрелок-радист сержант Иван Васильевич Безруков. В этот день авиаполк на боевые задания не летал, значит, экипаж выполнял тренировочный полет и потерпел катастрофу. Судя по всему, остальные члены экипажа остались в живых.

И еще об одном факте. С 6 ноября 1941 года боевые донесения 3-го тбап стал подписывать начальник штаба майор К. Е. Далакишвили. Накануне 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции Калистрат Елизбарович получил очередное воинское звание. Праздник, он и на войне праздник.

Таков вклад личного состава 3-го тбап в дело сдерживания натиска врага на столицу Советского Союза в период Московской битвы. Нельзя сказать, что он значительный. Но, исходя из своих возможностей, авиаполк сделал все что мог, что было в его силах. И не будем забывать, что и капля воды камень точит. Вот небольшой фрагмент из военного дневника генерал-полковника Ф. Гальдера, датированный 18 – 22 ноября 1941 года: «Совещание с главнокомандующими сухопутными войсками. Он (Гитлер) выражает нетерпение в связи с все более исчезающими перспективами подойти к Москве. Это вопрос воли! Затем он раздражен действиями 6-й армии, которую никак не удастся продвинуть вперед»<sup>194</sup>.

## **Б. Боевая работа 3-го тбап в период контрнаступления советских войск под Москвой**

В рассматриваемый период в истории 3-го тбап произошло важное организационное событие – авиаполк вернулся в лоно дальнебомбардировочной авиации. В истории 23 (53)-й авиадивизии записано: «В середине декабря 1941 года дивизию принял подполковник И. В. Георгиев. В состав дивизии вливается 7-й тбап и 39-я отдельная эскадрилья на самолетах ТБ-3. Дивизия в целом переходит в подчинение 5-го Управления ВВС Красной Армии»<sup>195</sup>. Несмотря

---

<sup>193</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 97.

<sup>194</sup> Органы государственной безопасности в Великой Отечественной войне. Сборник документов. Т. 2. Кн. 1. С. 569.

<sup>195</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 17.

---

на это переподчинение, боевая работа соединения, а, следовательно, и 3-го тбап, по-прежнему проводилась в интересах Западного фронта.

Контрнаступление советских войск под Москвой готовилось заранее и тщательнейшим образом. Главная забота Ставки ВГК заключалась в подготовке людских и материальных резервов. В этом деле участвовала вся страна. На Волге и Урале, в Средней Азии и Казахстане, в Сибири и на Дальнем Востоке комплектовались новые полки, дивизии и армии. Большой вклад в материально-техническое обеспечение предстоящего наступления внесло командование Московской зоны обороны, государственные и партийные органы самой столицы. Уже к началу декабря 1941 года соотношение сил на западном стратегическом направлении существенно изменилось. И хотя противник все еще имел под Москвой численное превосходство в людях, танках и артиллерии, но оно уже не было подавляющим. Что касается авиации, то Военно-воздушные силы страны (ПВО Московского военного округа, фронтов и ДБА) превосходили ВВС противника почти в полтора раза.

Замысел советского контрнаступления сводился к тому, чтобы нанести одновременные удары по соединениям группы армий «Центр», угрожающей Москве с севера и юга. Основная задача возлагалась на Западный фронт. Севернее и южнее должны были перейти в наступление войска Калининского и Юго-Западного фронтов. Одновременно предусматривалось наступление сил Красной Армии на тихвинском и ростовском направлениях.

Важным фактором в советском замысле стал выбор момента для перехода в контрнаступление. Нужно было определить, когда иссякнут наступательные возможности врага, и он начнет переходить к обороне. Определение такого момента – дело не простое, оно потребовало от Ставки ВГК и командования фронтов большого искусства, точного расчета, смелых решений. Как показали последующие события, с этой задачей военное руководство страны справилось блестяще. С тем, чтобы вырвать у врага инициативу и навязать ему свою волю, переход от обороны к контрнаступлению было решено осуществить без оперативной паузы.

В конце ноября и в первые дни декабря бои в Подмоскovie стали похожи на перетягивание каната. Атаки сторон сменялись контратаками. То в одном, то в другом месте противоборствующие стороны старались вырвать друг у друга инициативу. Узлы дорог, высоты и даже населенные пункты переходили из рук в руки. Стало ясно, что наступательные возможности противника исчерпаны. 5, а затем 6 декабря основные силы Красной Армии, сосредоточенные на обороне Москвы, перешли в контрнаступление. Уже в первые его дни советские войска вырвали у врага инициативу. С каждым днем линия фронта откатывалась все дальше и дальше на запад.

Гитлер неистовствовал. 8 декабря он подписал директиву о переходе к обороне на всем советско-германском фронте. В приказе от 16 декабря требовал фанатического сопротивления и угрожал солдатам, офицерам и генералам смертью за оставление позиций под Москвой. Но измотанной германской армии и это не помогло. Неся большие потери в людях и технике, фашистские войска откатывались на запад. 9 декабря советские войска освободили Рогачево, 11 – Истру, 12 – Солнечногорск, 15 – Клин, 16 – Калинин, 20 – Волоколамск.

В советской прессе никакого официального сообщения о начале контрнаступления Красной Армии под Москвой не было. Не знали о нем и прибывшие на пленум Московского партийного комитета ВКП (б) представители столичных партийных организаций. И когда первый секретарь МК и МГК партии, он же секретарь ЦК ВКП (б), А. С. Щербаков довел информацию о начавшемся контрнаступлении наших войск и о том, что враг отступает, зал взорвался аплодисментами и криками восторга.

И только через неделю, 13 декабря, все центральные газеты поместили сообщение Совинформбюро об успешном начале контрнаступления Красной Армии под Москвой, об освобождении десятков городов и населенных пунктов, в том числе Ельца и Тихвина. Это известие вызвало волну радости среди населения страны. Не могу в связи с этим забыть один факт, который попался на глаза при работе в Хабаровском партийном архиве лет сорок тому назад.

---

В эти дни в Хабаровске проходил Пленум краевого комитета партии. С докладом выступал первый секретарь крайкома Г. А. Борков. И вот во время доклада в президиуме собрания появляется командующий войсками Дальневосточного фронта генерал И. Р. Апанасенко, просит извинения у докладчика и сообщает присутствующим в зале о первых победах Красной Армии под Москвой. И далее в документе написано: зал встретил это сообщение бурными аплодисментами, все встали и рукоплескали по случаю радостного известия в течение пятнадцати минут. Вот так советские люди встретили первое победоносное сообщение о результатах контрнаступления Красной Армии под Москвой. Это был праздник. По своему эмоциональному накалу он был сродни тому, который пришел в мае 1945 года.

Контрнаступление наземных войск Красной Армии под Москвой требовало мощного воздушного воздействия на оборонительные рубежи врага, его коммуникации, железнодорожные и авиационные объекты. ВВС фронтов были усилены частями и соединениями ДБА. 23-я тяжелая бомбардировочная авиадивизия, в составе которой продолжал находиться 3-й тбап, как и прежде действовала в интересах Западного фронта. В истории соединения отмечено: «5 декабря 1941 года началось советское наступление. Действия наземных частей сопровождалась существенной поддержкой авиации. Скопления войск и техники противника, его узлы сопротивления бомбардировались авиацией всех родов в течение круглых суток. Дивизия действовала на северном участке, нанося удары в районе Солнечногорска, Суворово, Ярополец, Руза, Клин, по населенным пунктам, дорогам, штабам и местам сосредоточения противника»<sup>196</sup>.

Следует сказать, что участие авиаполка в советском контрнаступлении оказалось минимальным. Различного рода хвори продолжали снижать его боевую активность. Об этом говорят следующие данные. За период контрнаступления с 5 декабря 1941 года по 8 января 1942 года командование авиаполка направляло экипажи для выполнения различного рода заданий 13 раз. Только один раз в бой ушло семь кораблей. Во всех остальных случаях превзойти эту цифру не удавалось.

В связи с тем, что этот период боевой деятельности авиаполка особой активностью не отличался, я позволю себе осветить его день за днем.

5 декабря 1941 года рано на рассвете войска Калининского фронта перешли в наступление. В это время четыре экипажа авиаполка находились в воздухе, возвращаясь после бомбардировки живой силы немцев в районе Истры. Этим вылетом они завершили оборонительный период Московской битвы. И уже в ночь на 6 декабря авиаполку предстояло включиться в боевую работу в связи с начавшимся контрнаступлением Красной Армии.

Потребность в бомбардировании вражеских объектов была большая. По этой причине командование авиадивизии распорядилось отправить на задание максимальное количество кораблей. Чтобы выполнить это распоряжение пришлось организовывать два вылета за ночь.

В период 19.43 – 20.55 в воздух поднялись пять экипажей. Им предстояло нанести бомбардировочные удары по живой силе противника в Истре, а также в пунктах Сурмино и Петровское (10 км южнее Истры). Два экипажа задание не выполнили. На самолете командира корабля старшего лейтенанта С. А. Якушкина отказал указатель скорости, и он принял решение возвратиться с маршрута. Экипаж капитана Н. И. Стребулаева на пути к цели попал в сложную метеообстановку, донес об этом на КП полка и получил приказание возвращаться.

Три экипажа выполняли задание при сильном обстреле зенитной артиллерией. Особенно интенсивно корабли обстреливались из пунктов Сурмино и Клин. В центроплан самолета майора А. И. Мосолова прямым попаданием угодила снаряд ЗА, другим снарядом был подожжен крайний левый мотор. Техники пожар ликвидировали, летчики привели машину на свой аэродром на трех моторах. Над объектами все экипаж делали по три – четыре захода. Бомбардирование оказалось эффективным. За линией фронта стрелки разбросали брошюры с докладом

---

<sup>196</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 16.



---

товарища И. В. Сталина в количестве 60 000 экземпляров. После посадки каждого самолета в Тейково технический состав приступал к осмотру материальной части, а летный, подкрепившись в столовой, начинал подготовку к повторному вылету.

На самолете, который обслуживал авиамеханик А. В. Котрехов, при первом боевом вылете лопнул маслорадиатор. В условиях ночи, при морозе в 36 градусов механик за короткий срок заменил радиатор, зарядил корабль и подготовил его ко второму вылету.

По времени он растянулся почти на четыре часа. В период 02.34 – 06.38 пять экипажей отбомбились по населенным пунктам Клушино, Дурикино, Льялово, Никольское, Бунтиемха, Стародальнее, Хоругвия. Все пункты юго-восточнее города Солнечногорска. Летчики делали от трех до шести заходов. Бомбардировкой вызвано до десяти крупных очагов пожаров и взорван склад боеприпасов. Сброшено листовок с речью товарища И. В. Сталина на Красной площади 7 ноября 30 000 экземпляров и брошюр с его докладом на торжественном собрании 8 000 единиц. На корабле командира корабля С. В. Разбиткова прямым попаданием снаряда порвало гофр левой плоскости и оказался выведенным из строя правый крайний мотор. Добирались до Тейково на трех. А вот экипаж майора Г. В. Прыгунова вернулся на двух моторах. Следует отметить, что впервые в боевом донесении появилась такая отчетность: бомбами и горючим полк обеспечен<sup>197</sup>.

Так двумя полковылетами 3-й тбап включился в боевые действия Красной Армии по изгнанию немецко-фашистских войск из Подмосковья.

Не успел еще после изнуряющей ночи летный состав отдохнуть, а из штаба 23-й авиадивизии уже поступило боевое распоряжение: нанести изнуряющие удары по скоплению войск противника на дороге и в населенных пунктах на участке Солнечногорск – Дурикино; одним кораблем выполнять специальное задание.

Командир авиаполка принял решение произвести бомбардирование войск двумя полковылетами, выделив для этого три экипажа. Отработали летчики, как и в предшествующую ночь, весьма успешно. В районе целей погода была ясной, что позволило штурманам бомбардировать прицельно. Летчики делали по три, четыре и даже по шесть заходов. Они держали под напряжением войска противника в заданных объектах практически всю ночь. Только в одном Солнечногорске было вызвано восемь очагов пожаров. Все воздушные стрелки разрядили свое бортовое оружие по живой силе противника. Они же разбросали 129 000 экземпляров агитационной литературы: брошюра с докладом с товарища И. В. Сталина и листовки «Обращение к пленным красноармейцам» и «24-я годовщина Великой октябрьской революции». В целом авиаполк отработал весьма успешно.

Этот боевой вылет высоко оценен командованием авиадивизии: «В ночь на 7 декабря 1941 года удару подвергся участок Солнечногорск – Дурикино. С высоты 800 метров было сброшено значительное количество фугасных и осколочных бомб. Экипажи добивались прицельного бомбардирования, делая по два-три захода, и обстреливали отступающие группы интенсивным огнем»<sup>198</sup>.

В ночь на 8 декабря предстояло всеми наличными кораблями бомбардировать скопления войск в районе Солнечногорск, Дурикино и по шоссе с прилегающими пунктами от Солнечногорска до Дурикино. Кроме этого, необходимо было подобрать наиболее сильный экипаж для десантирования разведывательно-диверсионной группы в районе Смоленск – Вязьма.

Исправных самолетов оказалось всего шесть. На бомбардирование ушло пять экипажей. Один, командира корабля А. И. Мосолова, из-за отказа левого крайнего мотора вынужден был возвратиться. Сел на своем аэродроме с бомбами благополучно. Четыре экипажи произвели бомбардирование и обстрел живой силы в заданных районах. Произошло четыре силь-

---

<sup>197</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Лл. 103, 104.

<sup>198</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 16.

---

ных взрыва, перешедшие впоследствии в огромные очаги пожаров. По мнению летчиков, были уничтожены склады боеприпасов или склады горючего. Стрелки сбросили за линией фронта 82 200 экземпляров листовок. Группу парашютистов повез экипаж капитана Бахмурова. Однако приказанием командира авиадивизии самолет был возвращен с маршрута к цели. На обратном пути немножко поблудили, но, восстановив ориентировку, благополучно вернулись домой. Причина возврата экипажа невыяснена<sup>199</sup>.

Боевой оказалась и последующая ночь. Погода в районе аэродрома базирования и на маршруте оставалась сложной – облачность от 8 до 10 баллов с нижней кромкой до 300 метров. В таких условиях пробиться к цели смогли два экипажа из четырех взлетевших. На задание они ушли под утро, с расчетом произвести бомбардирование на рассвете. В районе цели небо было чистым. Экипажи наблюдали прямые попадания в дома города Солнечногорска и прилегающих населенных пунктов. Кроме этого, удалось подавить одну зенитную точку. За линией фронта сброшено 29 400 экземпляров листовок. Это были доклад и выступление И. В. Сталина.

Бомбардирование отступающих немецких войск авиаполк продолжил после четырехсуточного перерыва в боевой работе. Готовилось восемь экипажей, в полет ушло шесть, задание выполнили пять. Не смогли подняться с аэродрома два корабля. На самолете В. Е. Борисенко не запустился мотор, а на самолете Н. С. Куракина при пробе на земле мотор сгорел. Один ТБ-3 из-за течи блока с маршрута вернулся. Пять экипажей ударили по скоплениям войск в районе озера Тростьянское и на дороге Онуфриево – Руза. Бомбардирование производилось одиночными бомбами и короткими сериями. Летчики заводили корабли на объекты по пять-шесть раз. Возникло шесть крупных и несколько мелких очагов пожара. При бомбардировании автоколонны на дороге Истра – Сафаника отмечено три прямых попадания с взрывами. Был продолжен сброс листовок (42 000) с докладом и выступлением И. В. Сталина.

Завершился 1941-й год, первый год Великой Отечественной войны. Штаб 3-го тяжелого бомбардировочного авиаполка подвел итоги работы за период с 22 июня по 31 декабря. Вот они: «К началу боевой работы полк имел 52 самолета ТБ-3, из них 38 исправных, 48 боевых экипажей, из них 19 ночных. За период войны совершено 618 боевых вылетов, из них 10 днем, сброшено 850 000 кг бомб, 20 000 000 экземпляров листовок и 146 парашютистов. Транспортировано 1900 человек, 120 000 кг боеприпасов и 250 000 кг других грузов»<sup>200</sup>.

Боевую работу в новом году авиаполк начал в ночь на 3 января. Штаб по-прежнему находился в Тейково, а оперативная группа, выполнявшая задачи десантирования, во Внуково. Именно отсюда на бомбардирование скопления войск противника в городе Юхнове ушло два корабля. Задание они выполнили без происшествий. В следующую ночь их работу продолжил еще один экипаж. Отбомбились летчики по центру города, пожаром было охвачено несколько зданий. Три экипажа ушли бомбардировать аэродром Кувшиновка. Они застали там около пятидесяти самолетов. Определить их тип не удалось. Отбомбившись, все экипажи благополучно вернулись во Внуково. Еще один ТБ-3 появился над аэродромом Емельяновка. В результате бомбардирования на объекте возник сильный взрыв. Все корабли вернулись на базу невредимыми.

В районе целей и по маршруту экипажи наблюдали: движение автоколонны от Мятлево на Юхнов и из Верея на Медынь; сильную артперестрелку южнее Юхнова; очаги пожаров в Малоярославце, Калуге и Медыне; погрузку войск в эшелоны на станции Мятлево<sup>201</sup>.

Перед завершением контрнаступления Красной Армии под Москвой авиаполк совершил с Внуковского аэродрома еще один вылет. На этот раз шесть экипажей выполнили транспортную работу в интересах своих войск, причем в дневное время суток, так что пересекать линию фронта летчикам не пришлось. На площадку Колонтеево в период 13.25 – 16.30 было завезено:

---

<sup>199</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. Л. 106.

<sup>200</sup> Там же. Д. 3. Л. 42.

<sup>201</sup> Там же. Оп. 203713. Д. 4. ЛЛ. 1, 2.

---

винтовочных патронов – 5155 кг, снарядов – 4365 кг, мин разных калибров – 2908 кг. Во время полета в дневное время на белом фоне земли четко просматривались брошенные и разбитые автомашины, танки, повозки и самолеты<sup>202</sup>.

Как это место из боевого донесения штаба 3-го тбап созвучно со следующим итоговым выводом результатов контрнаступления советских войск под Москвой, сделанным в четвертом томе «Истории Второй мировой войны 1939 – 1945»: «На полях Подмосковья немецко-фашистские захватчики оставили тысячи орудий, пулеметов, автомашин, сотни танков и самолетов. Таков итог огромного по своим масштабам и напряженности контрнаступления под Москвой»<sup>203</sup>.

Да, с высоты полета тихоходного ТБ-3 хорошо просматривались результаты контрнаступления советских войск под Москвой. Чернели изрытые воронками от бомб и снарядов поля, казалось, что они больны оспой. Лишенные жизни, разрушенные и сожженные населенные пункты. И искореженная техника, наша и вражеская, – танки, пушки, автомашины. Они валялись в кюветах, на дорогах, в населенных пунктах. Немые свидетели ожесточенных боев.

Рассказы тех, кто возвращался с полетов, поднимали настроения у личного состава, и каждый авиатор чувствовал себя причастным к этим свершениям, гордился тем, что и он внес в дело разгрома врага под Москвой свою маленькую толику.

А я вернусь к четвертому тому, чтобы полнее передать итоги завершившегося контрнаступления: «Таким образом, к началу января 1942 г. войска Калининского, Западного и правого крыла Юго-Западного (с 24 декабря – Брянского) фронтов, разгромив ударные соединения группы армий «Центр», прорвавшиеся к ближним подступам Москвы с севера и юга, успешно выполнили задачу, поставленную перед ними Верховным Главнокомандованием. Выйдя на рубеж Селижарово, Ржев, Волоколамск, Руза, Мосальск. Белев, Мценск, Новосиль, они отбросили противника от Москвы на 100 – 250 км. Угроза столице Советского государства и Московскому промышленному району была снята. В ходе контрнаступления советские войска освободили свыше 11 тыс. населенных пунктов, ряд городов, в том числе Калинин и Калугу, и ликвидировали угрозу окружения Тулы»<sup>204</sup>.

Поражение немецко-фашистских войск под Москвой коренным образом изменило обстановку на советско-германском фронте. Вырвав у врага стратегическую инициативу, Красная Армия навязала ему свою волю. Основа плана «Барбаросса» «блицкриг» потерпел крах. Разгром гитлеровцев под Москвой усилил веру народов мира в то, что разгром фашизма возможен. А вынужденная переброска немецких дивизий из стран оккупированной Европы на Восточный фронт способствовала усилению их борьбы против оккупантов.

Победа советских войск под Москвой еще выше подняла политико-моральное состояние Красной Армии, боевой дух ее воинов, она укрепила веру советских людей в своих защитников, воодушевила их на новые усилия в деле оказания помощи фронту. Моральный же дух германской армии был сильно подорван. Гитлер неистовствовал. И было от чего.

Первые успехи германской армии после вторжения в пределы Советского Союза вскружили голову не только ему и генералитету. С взятием Москвы предвкушали близкую победу офицеры и солдаты немецкой армии, ее ждал, за небольшим исключением, весь немецкий народ. Уверенность в падении города была столь высокой, что горячие головы продумывали торжественные мероприятия по случаю предстоящего события. Была подобрана кандидатура на должность коменданта покоренной советской столицы, отчеканена медаль «За взятие Москвы», в деталях, вплоть до подбора барабанщиков, продуман план парада на Красной площади, напечатаны пригласительные билеты на торжества в Кремле, продуман ритуал торжественного въезда в Москву Гитлера, завезен гранит для сооружения ему памятника. И все эти приготовления рух-

---

<sup>202</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 5.

<sup>203</sup> История Второй мировой войны 1939 – 1945. Т. 4. М., 1975. С. 292.

<sup>204</sup> Там же.

---

нули. Торжественно въезжать Гитлеру в Москву не довелось, немецким генералам удалось рассмотреть ее только в бинокль, не пришлось гитлеровским войскам и прикреплять к своим мундирам медаль «За взятие Москвы».

В состоянии гнева и ярости Гитлер уволил 177 генералов, сместил командующих группами армий «Север», «Центр» и «Юг» фельдмаршалов Лееба, Бока и Рундштедта, главнокомандующего сухопутными войсками Германии фельдмаршала Браухича, которого обозвал «тщеславным и трусливым негодяем», командующих танковыми армиями Гудериана, Хепнера и многих других генералов. За победы генералов не снимают, головы у них летят за поражения. По его приказу был создан 211-й штрафной батальон, который состоял из офицеров, позорно бежавших с передовой во время контрнаступления Красной Армии.

Обстановку в германской армии в какой-то степени дополняет фрагмент беседы заместителя наркома иностранных дел С. А. Лозовского с послом Великобритании С. Криппсом, которая состоялась 5 января 1942 года. «Криппс спросил, верно ли, что Гитлер находится в Смоленске? Я ответил, что считаю это маловероятным, так как вряд ли Гитлер рискнет поехать на фронт при наличии недовольства значительной части высшего германского офицерства в связи с отставкой Браухича. Я также отметил, что положение в германской армии, несомненно, осложнилось в связи с этими разногласиями между нацистской верхушкой и частью генералитета»<sup>205</sup>.

Победа Красной Армии в битве за Москву – это первый шаг советского народа в деле изгнания захватчиков с территории Советского Союза, в деле достижения нашей общей Победы. Здесь были похоронены «блицкриг» и «Тайфун», дал первые трещины план «Барбаросса». Отсюда начался путь к самой значимой награде периода войны – медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.». И отливали ее не напрасно, она украсила грудь миллионов советских людей. Миллионы советских генералов, офицеров и солдат прикрепили к своим мундирам и медаль «За взятие Берлина». Не предполагаемое взятие, а истинное.

Вклад личного состава 3-го тбап в дело защиты Москвы скромный. Он вытекал из тех возможностей, которые создались в авиаполку к этому периоду его боевой деятельности. Потери наиболее опытного летного состава и самолетов, предельная изношенность материальной части предопределили этот результат. И если учитывать эти факторы, то можно сказать, что личный состав в битве за Москву сделал все возможное и даже больше.

Отступая под натиском советских войск, враг неистово сопротивлялся. Против него были брошены практически все наличные силы Красной Армии на западном направлении, в том числе и авиационные. Каждый самолет, каждый экипаж были на строгом учете. Напряженную обстановку тех дней передает один из документов главного штаба ВВС. 7 декабря состоялись переговоры по ВЧ-связи заместителя командующего ВВС КА генерала И. Ф. Петрова с начальником управления ДБА полковником Л. А. Горбачевичем. Вот их содержание.

« – Здравствуете, товарищ Горбачевич! Нужна как никогда твоя помощь. Хотя бы по одному звеньищу, поодиночке ударить сегодня ночью, а если трудно, то на рассвете. Одно по Рогачеву, второе – по Клину. Минимальный калибр бомб по 250 килограммов нового образца по одной или две штучки. Остальные можно поменьше. Просим очень скромно, зная, что за все эти дни мы кое-как обходились, а сегодня очень важно ударить.

– Сегодня день и ночь бьем по железнодорожным узлам, чтобы не подвозили. Постараюсь выполнить вашу просьбу, если сумею достать свободные корабли.

– Если будет трудно подобрать два звена, тогда обязательно хоть по одному самолету. А это уже во что бы то ни стало. Результата жду и надеюсь, что ты его выполнишь. Сегодня нужно, как воздух, особенно по Рогачеву, так как наши войска уже подошли вплотную и с двух сторон обходят. Сопротивление противника очень большое и надо его всеми средствами подавить».

---

<sup>205</sup> АВП. Ф. Референтуры по Англии. Оп. 26. Д. 4. Л. 2.

---

Эта задача была поставлена заместителем начальника штаба ВВС полковником Н. Н. Ищенко командиру 51-й дальнебомбардировочной авиадивизии полковнику Е. Ф. Логинову: «У аппарата полковник Логинов. У аппарата Ищенко. Генерал Горбачев спрашивает, можете ли вы сегодня ночью дать по одному звену на Рогачев и Клин сверх плана, строго выполняя план. Логинов: Постараюсь выжать. Немедленно приступаю, возможно, две единицы. Ищенко: Хорошо, тогда пустите их на Рогачев, что севернее Москвы, взять бомбы крупного калибра»<sup>206</sup>.

Красноречивые документы! В бой бросалось все, что способно было летать. Боевой вылет даже одного экипажа ДБА ценился высоко, возможности каждого самолета использовались в полной мере. Если с этих позиций оценивать вклад личного состава 3-го тбап в дело защиты Москвы, то следует сказать, что хотя он и оказался не слишком большим, но, исходя из возможностей, максимальным.

Итоги боевой работы авиаполка в Московской битве подведены в историческом формуляре: «Особо следует отметить боевую деятельность полка на дальнем подступе к столице нашей Родины Москве в районах: Минск, Бобруйск, Могилев, Орша, Смоленск, Брянск, Вязьма и другие. В угрожающие нашей Родине дни боевые экипажи полка с высоким моральным духом шли на разгром врага.

Войска противника, подошедшие к подступам Москвы, постоянно чувствовали силу ночных бомбардировочных ударов наших экипажей. В исключительно тяжелых условиях полетов экипажи полка бомбардировкой противника оказывали постоянную помощь нашим войскам, о чем свидетельствуют отзывы последних. «Командиру 3-го тбап. Наземные части передали: сегодня ваши корабли работали хорошо. В районе действия наблюдались большие взрывы и пожары. Командир 23-й тад». «Командиру 3-го тбап. По наблюдению командующего ВВС Западного фронта ваши корабли действовали отлично, сильные взрывы были отчетливо слышны. Командир 23-й тад». В части имеется несколько десятков подобных телеграмм, характеризующих боевую деятельность наших экипажей. Полк приказом НКО включен в число частей, принимавших участие в обороне Москвы. Медалью «За оборону Москвы» награждено 319 человек. Полк за 1941 год совершил 875 боевых вылетов и 172 полета на выполнение специальных заданий, налетав при этом 4394 часа»<sup>207</sup>.

Основная тяжесть боевой работы в период Московской битвы легла на самые опытные экипажи, которые были подготовлены к полетам в условиях ночи и в любых погодных условиях. Этот костяк четко сформировался в период контрнаступления наших войск. Это экипажи А. И. Мосолова, Н. С. Куракина, В. Е. Борисенко, В. Н. Егорова, Д. Ф. Гаевского, Т. И. Пожидаева, Г. В. Прыгунова, С. Д. Криворотченко.

В апреле 1944 года заместитель командира авиаэскадрильи В. В. Сапожников был представлен к званию Героя Советского Союза. В наградном листе отражена его боевая работа за этот период: «Будучи командиром корабля с начала военных действий, капитан Сапожников выполнял боевые задания командования в интересах Западного фронта, где совершил 29 боевых вылетов ночью на бомбардирование объектов, аэродромов, железнодорожных узлов Балбасово, Витебск, Смоленск, Бобруйск. Когда нависла угроза над столицей нашей Родины капитан Сапожников по заданию командования выполнял самые ответственные боевые задачи в сложных метеоусловиях не только по бомбардировке скопления танков и войск противника и по обстрелу их по дорогам, идущим к Москве в пунктах Клин, Солнечногорск, Гжатск, Можайск, Волоколамск, Руза, Звенигород, Верея, Наро-Фоминск, Ржев, где все полеты были связаны с большим мужеством, отвагой, умением, риском»<sup>208</sup>.

Я уже отмечал тот факт, что окончание битвы под Москвой практически совпало с завершением календарного года. Трудные месяцы пережил личный состав авиаполка, защищая страну от

---

<sup>206</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 10. Л. 29.

<sup>207</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 4.

<sup>208</sup> Там же. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 42. Л. 188.

---

варварского нашествия. Были удачные боевые вылеты, героические поступки, неудачи и потери. Проявив высокий моральный дух, летный и технический состав в деле защиты Родины показал себя сплоченным коллективом. Во многом этому способствовала ежедневная партийно-политическая работа комиссаров, партийных и комсомольских организаций. В историческом формуляре зафиксированы основные мероприятия, проведенные в этот период.

«В основу партийно-политической работы в целях мобилизации всего личного состава были положены: выступление наркома иностранных дел В. М. Молотова 22 июня, речь председателя ГКО тов. И. В. Сталина от 3 июля, постановление ГКО от 16 июля. Проведено партийное собрание полка с вопросом «Задачи коммунистов в борьбе с трусами, дезертирами, болтунами и любителями ложных слухов». По докладу тов. И. В. Сталина о 24-й годовщине Октября 6 ноября и речи на параде 7 ноября проведены: полковое партийное собрание, политические занятия и политинформации. Проведено два партийных актива полка с обсуждением задач коммунистов в обеспечении боевых приказов командиров. По итогам боевой работы в 1941 году проведено общее полковое партийное собрание. 13 декабря в эскадрильях прошли митинги о разгроме немцев под Москвой. В партию принято 39 человек»<sup>209</sup>.

И еще раз о трудыге ТБ-3. В процессе Московской битвы досталось ему, как говорится, по полной. Особенно от наземных средств ПВО и при неудачных посадках в связи трудными метеоусловиями. Его били над целью, а он продолжал выполнять боевое задание. Он получал основательную порцию снарядов, пуль и осколков и несмотря ни на что, возвращался на свою базу. А подлечившись, снова становился в строй. Его калечили грубые посадки, но он вновь восставал из пепла. Ну как тут не сказать доброе слово его величеству технику. Это его золотые руки, и бессонные дни и ночи продлевали летную жизнь бомбардировщика.

По итогам Московской битвы в ЦАМО хранится документ с оценкой боевых возможностей этого уникального самолета: «Большая бомбовая нагрузка самолета ТБ-3, небольшая скорость способствовали быстрому отысканию цели и более точному бомбардированию ее. Возможность длительного пребывания в районе цели с задачей изнурения противника, способность производить посадки вне аэродрома почти на любой местности, в практической боевой работе выделяют этот самолет как ночной бомбардировщик в лучшую сторону, чем ДБ-3. Необходимо самолет ТБ-3 модернизировать, защитив броней экипаж и усилив вооружение одной, двумя пушками для поражения средств ПВО»<sup>210</sup>.

Приведу конкретное предложение по модернизации ТБ-3 с целью обеспечения безопасности членов экипажа. Его сделал командир 325-го авиаполка майор Г. С. Счетчиков. Вот его служебная записка на имя командира 52-й тбад: «ТБ-3 едва ли будет использоваться по глубоким тылам. Бомбовая зарядка ТБ-3 может быть доведена до трех тонн. Предлагаю изъять из ТБ-3 два бензобака, это даст облегчение около 3300 кг. Взамен этих бензобаков забронировать два основных бензобака, моторы и экипаж. Бронировку произвести хотя бы снизу и боков, исключая поражения зенитно-пулеметным огнем с земли. Отражение истребителей противника будет осуществляться пулеметным огнем стрелков и сопровождением истребителей. Организационно такой полк должен иметь две эскадрильи по девять ТБ-3 и две эскадрильи по девять – двенадцать истребителей с подвесными баками. Это даст воздушную крепость, хозяина поля боя. Дело организации победы требует смелых мероприятий. Броня, а не скорость будет уничтожать врага. Прошу поддержать мое предложение перед Москвой»<sup>211</sup>.

Завершая этот раздел книги, хочу порассуждать о временных рамках Московской битвы. Вероятно, читатель уже заметил, что я ограничил ее завершением контрнаступления Красной Армии. Думаю, что моя точка зрения по этому вопросу имеет право на существование. В соответствии

<sup>209</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 10.

<sup>210</sup> Там же. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 147. Л. 56.

<sup>211</sup> Там же. Оп. 11333. Д. 1. Л. 343.

---

с официальной историографией битва под Москвой завершилась 20 апреля 1942 года. С этим трудно согласиться. В первом томе Советской военной энциклопедии помещена статья «Битва под Москвой». В ней сказано: «В начале января контрнаступление на западном стратегическом направлении было завершено». Если это так, то, следовательно, завершилось и сражение за Москву.

Далее в статье читаем: «Оценив обстановку на фронте к началу января, Ставка приняла решение о переходе советских войск в общее наступление под Ленинградом, на западном и юго-западном направлениях». Если и это так, то причем здесь Московская битва и наступление под Ленинградом? Не следует ли с точки зрения историографии четко определить временные рамки битвы под Москвой, а именно: 30 сентября 1941 года (начало немецкого наступления на советскую столицу) и 5 января 1942 года (завершение контрнаступления советских войск). Все, что происходило после этого – есть не что иное, как общее наступление Красной Армии на всем советско-германском фронте. То есть завершившееся к 5 января контрнаступление советских войск под Москвой переросло в общее наступление.

Почему именно 5 января? Да потому что именно в этот день на совместном заседании Ставки ВГК и Политбюро ЦК ВКП (б) обсуждался вопрос о развертывании общего наступления Красной Армии. Это мероприятие было проведено по инициативе И. В. Сталина, который, как отмечал Г. К. Жуков, на нем заявил: «Немцы в растерянности от поражения под Москвой, они плохо подготовились к зиме. Сейчас самый подходящий момент для перехода в общее наступление. Враг рассчитывает задержать наше наступление до весны, чтобы весной, собрав силы, вновь перейти к активным действиям. Он хочет выиграть время и получить передышку. Наша задача состоит в том, чтобы не дать немцам этой передышки, гнать их на запад без остановки, заставить их израсходовать свои резервы еще до весны... Когда у нас будут новые резервы, а у немцев не будет больше резервов»<sup>212</sup>.

Углубляя только что приведенные рассуждения, приведу еще такой факт. В четвертом томе «Истории Второй мировой войны» есть десятая глава «Стратегическое наступление Советских Вооруженных Сил зимой 1941/42 г. Разгром немецко-фашистских войск под Москвой». Она разбита на два самостоятельных раздела: 1. «Контрнаступление Советской Армии» и 2. «Общее наступление Советских Вооруженных Сил». Если контрнаступление Красной Армии под Москвой завершилось, то, вполне естественно, завершилась и битва под Москвой.

## 4. В период общего наступления Красной Армии



**Командующий АДД  
А. Е. Голованов**

В рассматриваемый период в истории 3-го тбап произошло еще одно важное организационное событие. 5 марта 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение о выделении частей дальнебомбардировочной авиации из состава ВВС. Образовавшийся самостоятельный род авиации получил название – Авиация дальнего действия (АДД). Основная суть реорганизации заключалась в подчинении дальнебомбардировочных частей и соединений непосредственно Ставке ВГК. Командующим АДД стал командир 3-й авиадивизии дальнего действия генерал-майор авиации А. Е. Голованов, членом Военного совета АДД – дивизионный комиссар Г. Г. Гурьянов, первым заместителем командующего – генерал Н. С. Скрипко, начальником штаба

---

<sup>212</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. М., 1974. С. 47.

---

– Герой Советского Союза полковник М. И. Шевелев, главным инженером – полковник И. В. Марков и главным штурманом полковник И. И. Петухов.

Приказом НКО от 16 марта 1942 года из ВВС в АДД были переданы 9 авиадивизий, 17 авиаполков на самолетах ДБ-3 и 6 авиаполков на самолетах ТБ-3. Среди них и 3-й тбап.

18 марта 1942 года 23-я авиадивизия сменила свою нумерацию и стала именоваться 53-й авиадивизией дальнего действия. Ее командиром остался И. В. Георгиев, ставший к этому времени полковником. Входящие до реорганизации в состав соединения авиаполки (1-й, 3-й и 7-й тбап) сохранили свою нумерацию, но изменили, в соответствии с предназначением, свое название. Так, 3-й тяжелобомбардировочный авиаполк стал именоваться 3-м авиаполком дальнего действия (3-й апдд). Дислокация соединения и входящих в него частей на период реорганизации осталась прежней.

Во время встречи 13 июля 1988 года с командиром корабля И. П. Красиевым я услышал несколько фраз, характеризующих В. И. Георгиева как летчика и человека. Думаю, их уместно здесь воспроизвести: «Я знал Василия Ивановича Георгиева с 1932 года, он тогда командовал отрядом, а я был в его подчинении. Летать любил, и летчиком был отличным. Как человек, выдержанный, культурный. Никогда не повышал голоса. Умный командир, я бы сказал, отцовский командир».

В связи с созданием полнокровного штаба АДД со всеми его основными отделами произошло заметное улучшение в деле боевого управления частями и соединениями. Оно стало более оперативным и целенаправленным. Усилилось требование к различного рода отчетности по результатам боевой работы. В частности, боевое донесение стали подписывать три должностных лица – командир, комиссар и начальник штаба авиаполка. В самом боевом донесении стали отражаться не только фамилия командира корабля, но и штурмана.

В историческом формуляре авиаполка зафиксировано: «В марте 1942 года в связи с организацией Авиации дальнего действия 3-й тбап, вошедший в состав АДД, был переименован в 3-й авиаполк дальнего действия с подчинением во всех отношениях командиру 53-й авиадивизии дальнего действия»<sup>213</sup>.

Что касается боевого применения, то каких-либо особых изменений здесь не произошло. Как и прежде оно носило разнообразный характер. Однако в этот период количество вылетов на бомбардирование резко снизилось, а вот различного рода транспортная деятельность возросла. Речь идет о полетах с целью десантирования личного состава Воздушно-десантных войск, доставке необходимых грузов частям и соединениям Красной Армии, находящимся в тылу врага или окружении, а также переброске людей и грузов в прифронтовую зону. В соответствии с этим историческим фактом и построена структура очередного раздела книги.

### **А. С десанниками на борту**

Так получилось, что с окончанием контрнаступления Красной Армии под Москвой в боевой работе 3-го тбап началась довольно-таки длительная пауза. Она продолжалась до 2 февраля. Почти месяц экипажи 3-го тбап не привлекались ни к каким полетам. Это объясняется следующими причинами. Во-первых, напряжение на западном участке советско-германского фронта спало, угроза падения Москвы была ликвидирована, враг откатился на запад. Это обстоятельство позволило передислоцировать авиаполк поближе к линии фронта. Местом нового базирования стал подмосковный Ногинск. Во-вторых, все ресурсы авиаполка – людские и материальные – были на пределе. Летный и технический состав нуждался в отдыхе, а сильно «похудевший» самолетный парк – в ремонте, причем не по принципу скорей-скорей, а основательно.

---

<sup>213</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 1.



---

Подчистив все свои огрехи, авиаполк возобновил свою боевую деятельность. Первые три дня, со 2 по 4 февраля, несколько экипажей в дневных условиях транспортировали авиамасло на аэродром Малая Вишера. Дважды эта операция осуществлялась с Ногинска и один раз с аэродрома Калинина. Всего было доставлено 350 баллонов масла общим весом 70 000 кг. 5 февраля, также днем, один экипаж перебросил с Ногинска на аэродром Калинин мотор М-34Р». <sup>214</sup>

Затем три ночи подряд всеми исправными кораблями авиаполк наносил бомбардировочные удары по скоплениям войск противника в городе Сычевка и близлежащих населенных пунктах, а также в центре и северной окраине города Вязьма. Плохая погода помешала качественному выполнению задания. О ее состоянии в эти дни красноречиво говорит такой факт. Во время вылета в ночь на 8 февраля был легко ранен в щеку отскочившей от винта льдиной командир корабля Д. И. Милованов. <sup>215</sup>

И вновь в боевой работе 3-го тбап наступил десятидневный перерыв. Она возобновилась в ночь на 17 февраля. Авиаполк приступил к десантированию личного состава соединений и частей ВДВ. Эта десантная операция стала одной из крупнейших в годы Великой Отечественной войны. 3-й тбап принимал в ней самое активное участие. Это обстоятельство и заставило меня посвятить этой работе личного состава отдельный параграф.

К десантированию групп ВДВ авиаполк приступил еще в середине декабря 1941 года. Чтобы не разрывать столь важную работу личного состава на части я изъясил эти полеты из описания предыдущего раздела и перенес их в данный. Это позволит более убедительно осветить десантную деятельность экипажей 3-го тбап.

Под ударами Красной Армии в ходе контрнаступления советских войск под Москвой гитлеровские войска стали отступать на запад. Чтобы нарушить их планомерный отход, командование Западного фронта спланировало высадку в тылу врага нескольких воздушных десантов. Парашютистам предстояло уничтожать немецкие тыловые объекты, нарушать перевозки, средства связи и управления. Среди десантных отрядов, планируемых командованием Западного фронта для заброски в тыл противника, был парашютный отряд капитана И. Г. Старчака.

Он начал формироваться в лагере под Юхновым еще в августе 1941 года и насчитывал более четырехсот бойцов и командиров. В основном это были комсомольцы, прибывшие по путевкам ЦК ВЛКСМ. Инструкторскими обязанностями занимались несколько десятков опытных парашютистов 214-й воздушно-десантной бригады. Командиром отряда был назначен капитан И. Г. Старчак, начальник парашютно-десантной службы (ПДС) Западного фронта. Подчинялся отряд командующему ВВС фронта. К декабрю 1941 года отряд И. Г. Старчака уже несколько раз побывал в тылу противника. Теперь предстоял новый полет в тыл врага.

Ветеран ВДВ, кандидат исторических наук, мастер спорта, автор ряда книг по истории воздушно-десантных войск генерал-лейтенант И. И. Лисов писал: «Первым был десантирован отряд капитана И. Г. Старчака в составе 415 человек. Десантникам была поставлена задача отрезать гитлеровцам пути отхода из Клина, которые были к 13 декабря частью сил 30-й и 1-й ударной армий охвачены с северо-запада, востока и юго-востока. Противник, пытаясь выйти из-под удара, начал отходить по единственной еще не перехваченной дороге на Теряеву Слободу.

Для того чтобы полностью окружить клинскую группировку, нужно было блокировать пути отхода гитлеровцев из Клина. В ночь на 15 декабря парашютисты Старчака приземлились в районе Теряевой Слободы, перехватили дорогу, уничтожили мосты, разрушили линии связи. Бросая технику, противник отступал по проселочным дорогам» <sup>216</sup>.

Для доставки воздушного десанта к месту назначения нужны были авиационные крылья. Часть из них предоставил 3-й тбап. В 12 часов, когда летный состав отдыхал после боевой ночи,

---

<sup>214</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп.203713. Д. 4. ЛЛ. 6 – 8.

<sup>215</sup> Там же. ЛЛ. 9 – 11.

<sup>216</sup> Лисов И. И. Десантники. С. 75 – 76.

---

от командира 23-й тбад поступило распоряжение: все исправные корабли к 15.30 подготовить к перелету на аэродром Добринское для выполнения специального задания РО Западного фронта по выброске десанта в район Телешово <sup>217</sup>.

Если попробовать оценить выполнение этого боевого задания, то на бумагу просятся всего лишь три слова – летчики наломали дров. Стольких поломок самолетов за одну ночь в авиаполку еще не было.

На аэродром Добринское пять экипажей перелетели заблаговременно. Представитель РО фронта довел до командиров кораблей и штурманов задачу. Необходимо было выбросить воздушный десант в районе Телешово, что севернее города Волоколамска. Летный состав поужинал и даже успел несколько часов отдохнуть. Все пять самолетов, приняв на борт по 15 парашютистов, в период 00.28 – 03.05 ушли на задание. По погодным условиям на маршруте его не выполнил только экипаж В. Е. Борисенко. В районе цели было безоблачное небо. Десантирование производилось по выложенным кострам и светофонарям с 600 метров. Всего борт двух кораблей покинуло 30 человек. 14 десантников, которых вез экипаж капитана В. Н. Егорова, из-за боязни прыгать отказались.

Неприятности произошли при возвращении экипажей в Тейково. Во второй половине ночи родной аэродром накрыл сплошной туман. Видимость упала до 50 метров. Первый возвратившийся экипаж майора А. И. Мосолова при посадке в тумане выкатился за рабочую площадь аэродрома, попал в канаву, сломал правую часть шасси и два винта. Члены экипажа отделались испугом и легкими ушибами.

Находящимся в воздухе остальным экипажам руководитель полетов передал приказ командир авиаполка садиться на запасных аэродромах. Д. Ф. Гаевский садился в районе Наумово (10 км северо-восточнее Ярославля). С посадкой в полной мере не справился и снес шасси. Экипаж невредим. Т. И. Пожидаев сажал свой ТБ-3 у деревни Торчево Суздальского района и потерпел аварию. С экипажем ничего особого не случилось, а вот самолету потребовался капитальный ремонт. У машины была отбита правая консоль по восьмую нервюру, перебиты четыре лонжерона К-6, поломан элерон правой плоскости, вдавлен отстойник правого крайнего бензобака, помяты капот и радиатор правого крайнего мотора, разбит винт, сломан подкос правой полуоси и правый узел<sup>218</sup>.

Летавший в экипаже Т. И. Пожидаева борттехник А. Ф. Чучалов вспоминал: «В этот день был сильный туман, температура воздуха доходила до минус 40 градусов. Вылетели только более подготовленные экипажи. В их числе был Пожидаев со штурманом Нурмухамедовым. Десант был выброшен хорошо. При возвращении туман усилился. Нам земля передала, что туманом закрыты все аэродромы, садиться в поле кто как может. Мы летели до выработки горючего и сели на шоссейную дорогу около какой-то деревни в районе Суздаля. Посадка была трудной, самолет наломали. Но через 20 дней его восстановили».

На самолете Д. Ф. Гаевского при посадке в районе Наумово (10 км северо-восточнее Ярославля) снесло шасси. Сохранилась объяснительная записка командира корабля в связи с вынужденной посадкой. «Экипажу было дано приказание 14 декабря 1941 года перелететь с аэродрома Тейково на аэродром Добринское для выброски воздушного десанта с оружием в количестве 14 человек в районе Волоколамска, несмотря на любую погоду. Взлетели в тумане 15 декабря в 3 часа 20 минут. По маршруту был редкий туман, в районе цели – ясно.

Не долетая до цели, мною была получена первая радиограмма «Аэродром закрыт туманом, посадка на аэродроме Арзамас». Потом вторая, данная специально для нашей группы самолетов о том, что посадку следует производить в районе Иваново.

---

<sup>217</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203717. Д. 4. ЛЛ. 107, 108.

<sup>218</sup> Там же. Оп. 293717. Д. 4. Л. 109.

---

Десант был выброшен в заданном районе. На обратном маршруте от Клина везде был туман. Я летел выше. В районе Загорска наблюдали движение автомашин с зажженными фарами в направлении от Загорска на Добринское. По расчету времени дошли до Владимира и оттуда взяли курс на Иваново. Пришли в район Тейково. Пошли дальше до Иваново. Он закрыт туманом. Пошли дальше. Вышли между Ярославлем и Рыбинском, повернули на Рыбинск. Шли в тумане. По железной дороге шли на Ярославль. Он закрыт. Сделали несколько кругов. Самолет обледенел, горючее на исходе. Борттехник стал подкачивать альвеером. Чтобы не свалиться на город, полетел на северо-восток. Снизилась до малой высоты. Земля просматривалась только вертикально под собой. Выбрать место для посадки невозможно. Сделал несколько кругов и пошел на посадку в тумане на поле первой вспашки. Перед приземлением выключил моторы аварийным контактом. Сел в 9 часов 40 минут 15 декабря между деревнями Наумово и Иваново (12 километров северо-восточнее Ярославля)».

Три серьезнейшие поломки за одну ночь. Инженерно-техническому составу предстояла серьезная и длительная работа по восстановлению самолетов.

Несмотря на явные недостатки при десантировании отряда И. Г. Старчака экипажами 3-го тбап, в истории 23-й авиадивизии эта работа отражено в более радужном свете: «В ночь на 15 декабря большая группа ТБ-3 ночью выбросила вооруженный десант в район Телешово, северо-западнее Волоколамска. Выброска производилась по установленным сигналам с земли в виде костров и фонарей и по полученному позднее донесению проведена хорошо»<sup>219</sup>.

И. И. Лисов в книге «Земля – небо – земля» так описал полет десантников к месту назначения: «15 декабря 1941 года один за другим уходят в воздух транспортные самолеты – тяжело нагруженные ТБ-3. Высота полета четыреста – пятьсот метров. Подняться выше не позволяет облачность. Подошли к линии фронта. Тяжелые самолеты скрываются за облаками. Но гул моторов слышен далеко... Бьют вражеские зенитки. Снаряды рвутся рядом, однако летчики строго выдерживают заданный курс...

Парашютисты покидают борт самолетов. Белые маскировочные халаты словно растворяются во мгле. Тишина. Десантники плавно приземляются в снег, быстро готовят оружие к бою, собирают парашюты. Один за другим идут над поляной тяжелые самолеты, и с неба опускаются все новые и новые группы парашютистов»<sup>220</sup>.

Отряд И. Г. Старчака, успешно десантированный экипажами 3-го тбап и других авиаполков, пробыл в тылу врага десять суток. За это время десантники взорвали 29 мостов, сожгли 48 автомашин, 2 танка, 2 штабные машины, уничтожили много вооружения и истребили более 400 вражеских солдат и офицеров<sup>221</sup>. В том, что Волоколамск был освобожден от оккупантов 19 декабря немалая заслуга отряда И. Г. Старчака. 25 декабря Иван Георгиевич получил приказ соединиться со своими войсками.

Во второй половине декабря войска левого крыла Западного фронта завязали бои с немецко-фашистскими войсками в районе Калуги. Командование фронта спланировало выброску десанта в район Юхнова в полосе наступления 43-й армии. Его цель – перехватить основные коммуникации неприятельской группировки, затруднив ей маневр силами и средствами. Для десантирования подготовились: парашютно-десантный отряд И. Г. Старчака, парашютно-десантный батальон 201-й вдб под командованием И. А. Суржика и 250-й отдельный стрелковый полк майора Н. Л. Солдатова. Возглавил операцию начальник парашютно-десантной службы фронта И. Г. Старчак.

Для переброски десантников к месту назначения были выделены экипажи 23-й авиадивизии на самолетах ТБ-3 и отдельного авиационного авиаполка особого назначения ГВФ на ПС-84.

---

<sup>219</sup> ЦАМО. Ф. 23-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 16.

<sup>220</sup> Лисов И. И. Земля – небо – земля. М., 1973. С. 76 – 77.

<sup>221</sup> Лисов И. И. Десантники. С76.

---

Заблаговременная разведка аэродромов противника в районе десантирования выявила наличие здесь значительного количества истребительной авиации. В связи с этим командование приняло решение задачу выполнять в ночных условиях. Вылет с аэродрома Внуково был назначен на последние дни уходящего года.

28 декабря в наступивших вечерних сумерках несколько самолетов поднялись в воздух и взяли курс на Юхнов. Взлет остальным оборвала красная ракета – погода в районе Внуково стала резко меняться к худшему. Вернуть все взлетевшие самолеты не удалось, часть десанта была выброшена и, как свидетельствует И. Г. Старчак, погибла при попытке захватить вражеский аэродром. Подготовленные к вылету пять экипажей 3-го тбап по сигналу красной ракеты на задание не ушли.

В ночь на 30 декабря от авиаполка к полету подготовилось шесть кораблей, один из них запасной. Пяти экипажам предстояло десантировать людей в районе Юхнова, а одному доставить своих пассажиров на площадку Огибалово посадочным способом.

Без неприятностей не обошлось. Они начались при вырубании на взлетно-посадочную полосу. Летчики одного ТБ-3 наехали на блиндаж, корабль завяз в яме и остался на аэродроме. Подвел снежный покров. Еще два самолета (в том числе и запасной) не ушли на задание из-за плохой обеспеченности заправочными средствами. Остальные четыре, имея на борту по 13 десантников, покинули Внуково.

К цели шли в сплошной десятибалльной облачности. Экипаж А. И. Мосолова, стараясь десантировать парашютистов как можно точнее, решил выйти за нижнюю кромку облачности. Снижение было на нервах. Все облегченно вздохнули лишь только тогда, когда обозначилось белое покрывало земли. Высотомер показывал 300 метров. Десантировать людей с такой высоты было рискованно. О создавшейся обстановке командир корабля приказал радисту доложить руководителю полетов во Внуково. Земля дала команду возвращаться. Два экипажа задание выполнили. В районе Юхнова они десантировали 26 человек. На площадку Агибалово командир корабля Г. В. Прыгунов вывел свой ТБ-3 точно. Однако с места посадки самолет подвергся обстрелу. Десант вернулся во Внуково.

В выброске десанта принимал участие С. А. Лукьянов. Он вспоминал: «В конце декабря 1941 года четыре или пять кораблей нашего авиаполка днем перелетели из Тейково на аэродром Внуково для выполнения задания Ставки Верховного Главнокомандования. Я прилетел в экипаже Якушкина (штурман Лапушкин). На аэродроме Внуково много самолетов ПС-84 и ТБ-3. В ночь на 30 декабря выбрасывали воздушный десант в районе Мятлево. Видимость плохая. Было сильное противодействие. Десант выбросили неудачно».

Наступил новый год. Оперативная группа авиаполка продолжала базироваться во Внуково. В ночь на 5 января находящимся там экипажам предстояло основательно потрудиться. В соответствии с боевым распоряжением штаба 23-й тбад им необходимо было выбросить воздушный десант в районе Мятлево, вернуться во Внуково, принять на борт еще одну партию десантников и, произведя посадку, выгрузить их на аэродроме Фатьяново. Это в трех километрах на северо-восток от Мятлево. А вот перед десантниками стояли следующие задачи. Один батальон после приземления захватывает аэродром Фатьяново и обеспечивает посадку не него самолетов ТБ-3 с личным составом 250-го стрелкового полка. Другой батальон должен был приземлиться юго-восточнее Медыни, выйти на дорогу Медынь – Юхнов и взорвать мосты через реку Шаню у Косова.

В каждый самолет проворно погрузилось по 14 – 15 человек. Первый корабль оторвался от заснеженной полосы Внуковского аэродрома в 21.55. За ним с небольшим интервалом поднялись в воздух остальные. Полет протекал в сложной обстановке. У меня есть возможность проиллюстрировать эту сложность взглядом человека, который летел в качестве пассажира, так сказать, взглядом со стороны. Речь идет о И. Г. Старчаке. В послевоенные годы он написал книгу «С неба – в бой». Вот его описание полета на борту самолета, принадлежащего 1-му тбап:

---

«Мы взяли курс на запад. Часа через полтора достигли линии фронта. Черные облака все больше прижимали нас к земле. До войны такая погода считалась нелетной не только ночью, но и днем. Теперь же с этим не считались. Вскоре с земли нас начали обстреливать зенитки. Бомбардировщик стало бросать из стороны в сторону. Оказывается, взрывные волны могут играть тяжелым кораблем, как мячиком. Такого мне еще не доводилось испытывать. Воздушные стрелки вступили в борьбу с неприятельскими артиллеристами. Радисты чутко прослушивали эфир, но сигналов наших разведчиков уловить не могли.

При подходе к Медыни заградительный огонь стал особенно плотным. Из пилотской кабины я увидел, как шедший несколько выше и правее нас самолет, сделав несколько клевков, резко пошел на снижение. Маневрируя, летчики с трудом вывели машины из опасной зоны. Однако ненадолго. Перед селением Большое Фатьяново снова попали в кольцо разрывов. Искусство пилотов выручило нас и на этот раз. Когда мы приблизились к фашистскому аэродрому, капитан Ильинский подал мне знак и сказал:

– Ну, счастливо!..

Я крепко пожал ему руку и пошел к десантникам. Две тусклые лампочки освещали людей, стоявших у люков и дверей. Лица у всех сосредоточенные, строгие. Ждали сигнала. И вот он прозвучал. Не задерживаясь ни на секунду, нырнул в черный прямоугольный проем. Некоторое время летел не выдергивая кольца (я взял с собой пилотский, а не десантный парашют: он несколько легче и можно прихватить лишних три-четыре килограмма полезного груза), потом выбросил в сторону руку – и через несколько мгновений ощутил знакомый резкий рывок. В этот момент звон в ушах обычно исчезает и наступает тишина, нарушаемая лишь затихающим гулом моторов. Но в ту памятную ночь все было не так. Вокруг грохотало. С земли ясно доносилась ружейная и пулеметная стрельба. Мне казалось, что весь этот огонь, который несколько минут назад был направлен на четыре наших корабля, теперь обращен только на одного меня.

Темноту прошивали красные, желтые, зеленые, оранжевые пунктиры трассирующих пуль. Подо мной то в одном, то в другом месте вспыхивали и гасли хвостатые ракеты, высоко над головой разноцветными звездами лопались снаряды. Со стороны это выглядело, может быть, даже красиво. Но мне, раскачивавшемуся на стропах среди этого смертоносного вихря, было не по себе. Совсем рядом кто-то из бойцов уже безжизненно болтался на лямках. Еще откуда-то доносился стон.

Один за другим надо мной прошли ТБ-3. Их темные силуэты хорошо просматривались на более светлом фоне неба. Я с тревогой подумал о том, что они так же хорошо видны и вражеским зенитчикам. Одна группа самолетов пошла к Варшавскому шоссе, другая – к аэродрому, третья – в сторону села Большое Фатьяново. Это места выброски десантников. Меня начало сносить к черневшему вдаль лесу. Я перешел на скольжение и вскоре упал в глубокий снег. Почти тотчас же рядом со мной в сугробы плюхнулись еще несколько бойцов. Ими оказались Иван Якубовский, Анатолий Авдеенков, Василий Мальшин, Леодор Карпеев. Чуть подальше маячили еще чьи-то фигуры. Не дожидаясь, пока соберется все подразделение, парашютисты группами и в одиночку направились к аэродрому. И сразу же вступили в бой»<sup>222</sup>.

Вот так описал свой перелет к месту выброски командир десанта И. Г. Старчак. Его группу экипажи десантировали с высоты 600 метров компактно, за 23 минуты. 72 человека были доставлены по назначению. Все самолеты дружно вернулись во Внуково. Их ожидали вторые партии пассажиров. На их посадку в каждый самолет уходило не более пяти минут. Однако все эти усилия оказались напрасными. Первые появившиеся над аэродромом Фатьяново ТБ-3 подверглись интенсивному обстрелу малокалиберной зенитной артиллерией. На самолете

---

<sup>222</sup> Старчак И. Г. С неба – в бой. М., 1965. С. 117.

---

командира эскадрильи капитана В. Н. Егорова был пробит элерон, а самолет командира эскадрильи А. И. Мосолова получил более десяти пробоин и вышел из строя радиатор. Плюс ко всему на площадке не было ночного старта. Все пять кораблей с десантниками вернулись во Внуково<sup>223</sup>.

Через сутки была предпринята еще одна попытка доставить десант посадочным способом на площадку Фатьяново. На задание ушли три экипажа. Взлетели они, как только Внуково окутали сумерки. Пробивались летчики к пункту посадки сквозь десятибалльную облачность. Но и на этот раз задание выполнить не удалось. Как и в прошлый вылет, на площадке не оказалось ночного старта, а самолеты вновь были обстреляны зенитно-пулеметной артиллерией. Из-за сложной погоды командир корабля старший лейтенант Д. Ф. Гаевский совершил вынужденную посадку и потерпел аварию. В боевом донесении сказано, что в результате этой аварии погиб один человек, остальные получали легкие ранения. Кто погиб, выяснить не удалось, так как в полковом списке потерь его фамилия не зафиксирована.

То, в какой сложной обстановке осуществлялась доставка десанта в район Фатьяново проясняет один фрагмент из наградного листа С. Д. Криворотченко: «4 января 1942 года – приказ выбросить воздушный десант в помощь ранее выброшенному в районе Медынь. При плохой метеобстановке, низкой облачности, видимости 100 – 150 метров при перелете линии фронта самолет был обстрелян ЗА. В результате прямого попадания снаряда самолет получил серьезные повреждения: перебиты лонжероны в месте крепления стабилизатора, осколками перебиты узел и трос управления. Самолет получил 54 пробоины, ранило стрелка. Несмотря на создавшееся трудное положение, проявляя героизм, майор Криворотченко продолжал выполнять задание и только по выполнении его благополучно возвратился на свой аэродром»<sup>224</sup>.

Что же происходило в районе площадки Фатьяново, почему не удалось экипажам ТБ-3 доставить остальной личный состав группы И. Г. Старчака посадочным способом? Об этом рассказал сам Иван Георгиевич:

«Я с вновь приземлившимися ребятами поспешил на помощь Ивану Якубовскому, схватившемуся с гитлеровцами на перекрестке дороги. Пока мы добежали, с фашистами уже было покончено. Минут через сорок почти весь аэродром был уже в наших руках. Лишь в юго-западной его части продолжалась стрельба. Мы не радовались легкой победе: знали, что каждую минуту по Варшавскому шоссе сюда может прибыть подкрепление. Поэтому часть десантников я послал на дорогу, приказав перехватить ее, остальных повел на выстрелы. Без лыж по глубокому снегу шли с трудом. Я быстро вспотел, почувствовал сухость в горле.

Связи с группой, действовавшей на летном поле, у меня не было, и я не имел представления, что там происходит. «Если Кабачевский не отобьет посадочную полосу, не подготовит ее и не обозначит границы, то ТБ-3 не смогут сесть, – размышлял я. – А если и попытаются, то застрянут в сугробах». Встретились бойцы из роты старшего лейтенанта Фомичева. Они заняли оборону за укрытиями для самолетов. Один из них спросил, указывая на огромную бензоцистерну, покоящуюся на многоколесной автоплатформе:

– Как быть с этой машиной?

– Только не спешите взрывать, – ответил я, – бензин может пригодиться нашим самолетам.

Когда стрелки на светящемся циферблате часов показывали полночь, над нами появился ТБ-3, причем прилетел он не с востока, а с запада. Я ждал: вот-вот с земли взвьются сигнальные ракеты, затем зажгутся костры, расположенные в виде стрелы. Острие ее должно показывать, в какую сторону можно садиться. Однако никакие условные огни не вспыхнули. Самолет

---

<sup>223</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 3.

<sup>224</sup> Там же. Ф. 33. оп. 793756. Д. 24. Л. 277.

---

совершил над аэродромом два глубоких виража. Я терялся в догадках. Если бы Кабачевский не был готов к приему машины, то сообщил бы: «Ждите». В случае совершенной непригодности летного поля обязан был известить: «Посадка запрещена». Но опять ни одного светового знака не последовало. Оставалось одно: возможно, Кабачевский ведет с ТБ-3 радиопереговоры? Бомбардировщик вскоре улетел.

Я отправил несколько человек на розыски капитана. Время шло. Но никто из посланных его не нашел. Куда же делся Андрей Кабачевский? На этот вопрос он ответил сам же, но только двумя с лишним месяцами позже. Во время выброски десанта подразделение капитана Кабачевского не смогло быстро покинуть машину. Многие бойцы, не расслышав за шумом моторов команды, замешкались кто на две, кто на три секунды. Время как будто ничтожное, а приземлились они на несколько сот метров дальше. С командиром оказались лишь те, кто прыгали с ним в одну дверь. Этой небольшой группе пришлось с ходу вступить в бой. Охрана легко отбила ее натиск и начала преследовать парашютистов. Гитлеровцы увлеклись погоней, не подозревая, что большая часть высадившихся осталась у них в тылу. Вот поэтому нам удалось так легко овладеть аэродромом.

Посадочная полоса оказалась непригодной к приему кораблей без лыж. Привести же ее в порядок мы не могли: для этого у нас не было ни тракторов, ни снегопахов. Я приказал нашему радисту связаться с главной базой. Когда Суханову удалось это сделать, сообщил в штаб ВВС фронта, что аэродром для посадки тяжелых самолетов не годится, и попросил дальнейших указаний. Ответ был кратким: «Ждите».

Через два часа, при очередном выходе на связь, нам снова приказали ждать и потребовали более подробно доложить о состоянии летного поля. С группой бойцов, среди которых, помню, были Анатолий Авдеенков, Леодор Карпеев, Владимир Балякин и мой ординарец Василий Мальшин, я решил лично осмотреть взлетно-посадочную полосу. Только мы туда направились, над нами на высоте пятьдесят – шестьдесят метров с ревом промелькнули два наших истребителя. Они сделали два круга. Очевидно, «миги» были посланы к нам для связи. Летчики, увидев нас, покачали крыльями. С одного из самолетов был сброшен вымпел, но мы его в снегу не нашли. Потом «миги» устремились к Варшавскому шоссе, обстреляли на нем автоколонну и улетели.

Мы пошли в двух направлениях, внимательно осматривая аэродромное поле. Кроме того, что оно было занесено снегом, на нем обнаружили много бочек, ящиков из-под авиабомб, несколько борон, тяжелый каток, бревна. Все это гитлеровцы разбросали совсем недавно. Я сообщил об этом на базу. С наступлением темноты мы расчистили полосу от хлама, надеясь, что ночью десант все-таки прилетит. Но ни в эту, ни в следующую ночь второй эшелон так и не прибыл. На все мои запросы ответ был один: «Ждите». Наше положение становилось незавидным: нам приходилось, выбиваясь из сил, разгребать снег и одновременно отбиваться от усиливающихся наскоков немцев. К следующему утру резко ухудшилась погода. Метель намела новые сугробы. Наконец из штаба ВВС поступило распоряжение: «Действуйте самостоятельно». Это означало, что высадка остальной части десанта теперь уже окончательно отменена»<sup>225</sup>.

Из воспоминаний С. А. Лукьянова: «В ночь на 5 января полет с посадочным десантом в район Мятлево. Экипаж: командир корабля инспектор полка по технике пилотирования Егоров, штурман Лапушкин, правый летчик Лукьянов. Задание не выполнено, отсутствовали посадочные знаки на аэродроме. Сильное сопротивление МЗА. Очевидно, наш авиадесант задачу не выполнил, аэродром не захватил. С посадочным десантом вернулись во Внуково».

Общая картина десантирования отряда И. Г. Старчака дана в капитальном труде «Разгром немцев под Москвой», изданном под редакцией Маршала Советского Союза Б. М. Шапошникова еще в 1943 году. В 2006 году трехтомник был переиздан. В разделе «Применение воздушных

---

<sup>225</sup> Старчак И. Г. С неба – в бой. С. 118 – 120.

---

десантов» отмечено: «Десант под командованием майора Старчака был выброшен в составе 416 человек в район Большое Фатьяново в 4 километрах северо-восточнее Мятлево и в 2 километрах от шоссе Медынь – Мятлево. Выброска десанта происходила ночью. По пути к линии фронта он подвергся сильному обстрелу со стороны зенитных средств противника; самолеты принуждены были разойтись и некоторые из них потеряли ориентировку. Поэтому сбор десанта в условленном месте происходил с 21 часа 3 января до 2 часов 4 января, при этом потери в личном составе достигли 15 %»<sup>226</sup>.

О неблагоприятной погоде, как главной причине приостановления десантирования, сообщается и в статье «Военно-исторического журнала»: «Первым рейсом в ночь на 4 января на аэродром Б. Фатьяново был выброшен парашютный батальон майора Старчака и часть другого батальона – всего 416 человек. К исходу 4 января эта группа овладела аэродромом, но принять посадочный десант не удалось из-за глубокого снега. За ночь аэродром был расчищен, но с утра 5 января погода резко ухудшилась, вследствие чего оставшуюся часть другого парашютно-десантного батальона и посадочный десант использовать не удалось. В последующие дни обстановка на фронте изменилась, в результате чего дальнейшая высадка десанта оказалась нецелесообразной»<sup>227</sup>.

Вот почему не состоялась посадка самолетов 23-й авиадивизии на площадку Фатьяново, вот почему десантная операция была приостановлена. Отряд И. Г. Старчака перешел к самостоятельным диверсионным действиям. 18 января 1942 года он соединился с частями 43-й армии.

«Своими смелыми и решительными действиями парашютно-десантный батальон майора И. Г. Старчака нарушил на некоторое время движение по железной дороге к станции Мятлево и частично дезорганизовал работу войскового тыла врага перед фронтом 43-й армии, что в известной мере способствовало ее успешному наступлению. Таким образом, задача, поставленная парашютно-десантному отряду, была успешно выполнена – аэродром был захвачен, однако тяжелые метеоусловия (сильные заносы) и изменившаяся обстановка исключили необходимость высадки посадочного десанта в намеченном районе. Правда, успешное выполнение поставленной задачи сопровождалось большими потерями, а сам Старчак, больной и обмороженный, вернулся на Большую землю»<sup>228</sup>.

Имя Ивана Георгиевича Старчака в воздушно-десантных войсках стало легендарным. Доброе слово о нем в очерке «За огненной чертой» сказал тот же И. И. Лисов. Не могу не привести выдержки из этой статьи. Они будут полезны для тех молодых людей, которые мечтают стать десантниками. «Свой тысячный прыжок с парашютом (по тем временам это был настоящий спортивный подвиг) капитан Иван Георгиевич Старчак, начальник парашютно-десантной службы Белорусского особого военного округа, совершил 21 июня 1941 года. Уже перед самой землей сильным порывом ветра его вынесло за кромку аэродрома. В результате – тяжелая травма ноги...

Старчак нашел штаб – теперь не округа, а Западного фронта. Спрятав костыли, прихрамывая, он бодро представился старшему начальнику.

– Товарищ Старчак! Как это вы успели так быстро на ноги встать?

– Травма не такая уж серьезная. Можно ходить...

Так Старчак получил назначение на должность начальника парашютно-десантной службы Западного фронта...

Немало славных боевых дел на счету парашютистов, которыми командовал Иван Георгиевич... На этот раз отряду Старчака, теперь уже майора, было приказано в ночь с 3 на 4 января 1942 года захватить полевой аэродром под Медынью и обеспечить высадку десанта, перед

---

<sup>226</sup> Разгром немцев под Москвой. М. 2006. С. 370.

<sup>227</sup> Военно-исторический журнал. 1960, № 8.

<sup>228</sup> Лисов И. И. Десантники. С. 86.



---

которым была поставлена задача помешать отступавшим подразделениям гитлеровцев закрепляться на заранее подготовленных оборонительных рубежах. Сначала все шло, как было задумано. Несмотря на исключительно тяжелые условия десантирования, которое проходило под зенитным огнем, в сорокаградусный мороз и метель, парашютисты приземлились на аэродроме и вступили в бой. К исходу дня им удалось подавить сопротивление противника. Но продолжавшийся в течение нескольких дней обильный снегопад сорвал первоначальный план: самолеты, которые должны были доставить на захваченный аэродром стрелковый полк, сесть не смогли, и отряду Старчака было приказано перейти к самостоятельным действиям в полосе наступления 43-й армии...

Геройски воевал Иван Старчак. Кадровый офицер, замечательный спортсмен-парашютист снискал себе большой авторитет среди десантников. За ним они, не задумываясь, шли в огонь и в воду. Знали: с таким командиром любое дело по плечу. Там же, в районе Медыни, проводя дерзкую операцию в тылу врага, десантники во главе со Старчаком минировали участок реки. В ледяной воде, в насквозь промокшем зимнем обмундировании командир вместе со всеми работал до тех пор, пока не потерял сознание. Во фронтовом госпитале, куда он срочно был переброшен из вражеского тыла самолетом, майору Старчаку ампутировали пальцы и пяточные кости на обеих ступнях»<sup>229</sup>.

И еще, рассказывая об этом легендарном человеке, хочу привести выдержку из книги «Воздушно-десантные войска России». Эта выдержка тоже предназначена для молодого поколения. «И. Г. Старчак вспоминал, что когда он, раненный в этих боях (в октябре), находился в госпитале, один из офицеров английской военной миссии посетил госпиталь, и, восхищаясь мужеством десантников, назвал их стойкость в боях «фанатизмом». «По-вашему это фанатизм, – сказал Старчак, – а по-нашему – это любовь к земле, на которой вырос, любовь к стране, где ты полный хозяин. И то, что советские бойцы бьются за Родину до последнего патрона, до последней капли крови, мы считаем самой высшей воинской и гражданской доблестью»<sup>230</sup>.

Коротким было взаимодействие некоторых экипажей 3-го тбап с отрядом И. Г. Старчака в январские дни 1942 года. Но то, что было сделано авиаторами и парашютистами – одна из славных страниц в истории авиаполка.

На заключительном этапе Московской битвы вяземский узел обороны противника оказался в центре внимания советского Верховного Главнокомандования. В результате обоюдных действий противоборствующих сторон в полосе Западного фронта Красной Армии и группы армий «Центр» вермахта образовался вяземско-можайский выступ. Он-то и породил замысел Ставки ВГК окружить и разгромить вяземско-ржевско-юхновскую группировку противника. Эту задачу предстояло решить правому крылу Западного фронта во взаимодействии с армиями левого крыла Калининского фронта.

Для успешного развития операции командование Западного фронта создало ударную группировку, в которую вошла часть сил 50-й армии и 1-й гвардейский кавалерийский корпус под командованием генерала П. А. Белова. В ночь на 27 января 1942 года эта группа успешно прорвала фронт, но те соединения, которые должны были вслед за ней войти в прорыв, не смогли этого сделать. Так 1-й гвардейский кавалерийский корпус оказался в тылу врага. Начался его беспримерный рейд по тылам врага, продолжавшийся пять трудных месяцев. «Действуя в районе Вязьмы, корпус освободил территорию в 300 километров по окружности с городом Дорогобуж и сотнями других населенных пунктов. На всей этой территории была восстановлена советская власть. Гвардейцы Белова и присоединившиеся к ним партизаны приковали к себе в общей сложности до одиннадцати вражеских дивизий»<sup>231</sup>.

---

<sup>229</sup> Красная звезда. 1975, 3 января.

<sup>230</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 34.

<sup>231</sup> Успенский В. Подвиг генерала. М., 1966. С.50.

---

Кроме конников по решению Ставки ВГК в тыл врага должен был убыть 4-й воздушно-десантного корпуса (вдк) под командованием генерал-майора А. Ф. Левашова. К этому времени корпус базировался в районе Раменское и состоял из трех бригад – 8-й, 9-й и 214-й. Высадка десанта в тылу у немцев планировалась в районе Озеречня (35 км юго-западнее Вязьмы).

Получив указания Ставки, штабы ВДВ и ВВС приступили к разработке плана Вяземской воздушно-десантной операции. Ее замысел, а также привлекаемые к ее проведению авиационные средства отражены в книге «Воздушно-десантные войска: вчера, сегодня, завтра». «Основной целью применения воздушного десанта ставилось – не допустить отхода противника из Вязьмы на запад, чем содействовать войскам Западного и Калининского фронтов в окружении и уничтожении ржевско-вяземской группировки противника. Для выполнения поставленной цели планом предусматривалась выброска главных сил 4-го воздушно-десантного корпуса в район юго-западнее Вязьмы с задачей перерезать основные коммуникации противника между Вязьмой и Смоленском, перехватить пути отхода противника из Вязьмы на северо-запад.

В составе авиационно-транспортной группы предполагалось иметь 40 самолетов типа ПС-84 и 25 самолетов ТБ-3. Десантирование и боевые действия воздушного десанта должны были обеспечивать истребительная и штурмовая авиация. Начало операции намечалось на 21 января. Переброску всего воздушного десанта планировалось осуществить в ночное время, и только десантирование передового отряда, который должен был обеспечить выброску главных сил корпуса, предусматривалось провести в светлое время к концу дня»<sup>232</sup>.

В процессе разработки плана стало ясно, что для выброски десанта в количестве 10 000 человек авиационных средств явно недостаточно. Потрепанные в ходе начального периода войны и в процессе Московской битвы авиационные части, вооруженные самолетами ТБ-3, выполнить эту задачу были не в состоянии. Даже если бы с них сняли задачу нанесения бомбардировочных ударов. В связи с этим командование ВВС решило привлечь к десантной операции самолеты ПС-84 гражданского воздушного флота, который с первых дней войны привлекался к выполнению боевых задач, главным образом для транспортировки и десантирования. Однако и здесь ощущалась неменьшая нехватка техники. Расчеты показывали, что для выброски такого количества парашютистов потребуется не менее пятисот самолетов. А удалось собрать лишь 42 единицы ПС-84. Даже при максимальном их использовании в пределах одних суток операция растягивалась на несколько дней.

Не учитывались и другие факторы, а именно: возможности потерь транспортных самолетов от противодействия авиации противника, выхода из строя основательно изношенной авиационной техники, слабость противовоздушной обороны района десантирования и сложные метеорологические условия. Таким образом, реальные возможности ВВС по десантированию такого количества парашютистов ставили под сомнение выполнение операции в таком виде, в каком она была задумана Ставкой и разработана командованием Западного фронта. Тем не менее, подготовка к операции продолжалась.

17 января командующий ВДВ генерал-майор В. А. Глазунов, командный пункт которого находился в Калуге, приказал А. Ф. Левашову перебазировать железнодорожным транспортом из Раменского личный состав частей корпуса в исходный район десантирования – калужский аэроузел (аэродромы Жуково, Ржавец, Грабцево). Готовность к вылету – 21 января. Однако эту задачу к намеченному сроку выполнить не удалось. В связи с этим начало операции командование ВДВ и ВВС перенесло на 27 января.

Во второй половине этого дня в Калугу позвонил командующий Западным фронтом генерал армии Г. К. Жуков и приказал сообщить А. Ф. Левашову, «что в этот район, который мною был отмечен на карте, вышла конница группы Соколова. Поэтому обстановка для Левашова облегчается».

---

<sup>232</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. М., 1993. С. 154 – 155.

---

Авиаторам и десантникам предстояла нелегкая работа – январь 41-го бушевал метелями, морозы частенько зашкаливали за отметку в 30 градусов. Группу кораблей ТБ-3 возглавил командир авиаэскадрильи 1-го тбап капитан В. П. Филин. 21 января три самолета 23-й тбад взлетели с внуковского аэродрома и взяли курс на Луги (15 – 20 км южнее Вязьмы). Два ТБ-3 от 1-го тбап доставили две противотанковые пушки, 40 ящиков снарядов и боевой расчет в 18 человек. Еще один экипаж от 3-го тбап в период 23.00 – 03.26 выполнил посадочное десантирование, доставив 164 человека с полным вооружением, боеприпасами и лыжами<sup>233</sup>.

Нет сомнения, что это был разведывательный отряд, посланный командованием 4-го вдк. Возможно, ему ставилась задача обеспечить прием основного десанта. Выявить из опубликованных источников какие-либо сведения об этом отряде, его задачах и их выполнении не удалось. На этом работа группы самолетов ТБ-3 по десантированию личного состава 4-го вдк была приостановлена. Произошло это в связи с большими потерями авиаторов, десантников и материальной части на аэродромах Калужского аэроузла.

Десантирование отсюда началось в соответствии с планом днем 27 января. Чести первой убыть за линию фронта удостоилась 8-я бригада корпуса. Ближе к вечеру двумя рейсами самолетов ПС-84 с аэродрома Жашково на задание ушел один из ее батальонов – передовой десантный отряд. Глубокой ночью удалось выбросить еще один батальон. Не все прошло так, как предусматривалось планом. В книге «ВДВ вчера, сегодня, завтра» мы находим: «Командир корпуса решил десантировать в качестве передового отряда 2-й парашютно-десантный батальон 8-й воздушно-десантной бригады, которому он поставил задачу, захватить после приземления в тылу противника в районе деревни Озеречня несколько удобных площадок для выброски парашютистов и посадки самолетов и обеспечить десантирование главных сил корпуса в этом районе.

Десантирование батальона было проведено 27 января двумя рейсами. Вследствие недостаточной подготовки экипажей самолетов к ночному десантированию выброска большей части батальона была произведена на 15 – 18 км южнее назначенного района. Экипажи первых самолетов ошибочно приняли деревню Таборы за деревню Озеречня. Первый рейс отряда проводился еще в светлое время, и противник вел сильный зенитный огонь по самолетам, выброска проводилась с большой высоты и после десантирования парашютисты оказались разбросанными на большой площади. Это в значительной степени затруднило их сбор – через четыре часа после выброски было собрано немногим более половины отряда. Большое количество выброшенных грузов: тяжелое вооружение, боеприпасы, лыжи и продовольствие – разыскать не удалось»<sup>234</sup>.

Однако начавшаяся десантная операция не осталась незамеченной противником. Его воздушная разведка выявила сосредоточение транспортных самолетов на калужском аэроузле. Меры пресечения транспортной работы советской авиации были предприняты немедленно. Уже 28 января по аэродрому Жашково был нанесен бомбардировочный удар. Не обошлось без потерь среди личного состава авиаторов и десантников. Противник нанес бомбовый удар и по аэродрому Грабцево. И здесь были потери. Вот как это произошло.

«Кроме выброски 3-го батальона во главе с майором А. Г. Кобецем в ночь на 28 января планировалось десантирование остальных частей 8-й бригады с аэродромов Грабцево и Ржавец. Однако, как только началось десантирование передового отряда с аэродрома Жашково, немецкой воздушной разведкой было обнаружено сосредоточение транспортной авиации и войск на аэродромах, а вслед за этим последовал бомбовый удар по аэродрому Грабцево накануне

---

<sup>233</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 13. Л. 23.

<sup>234</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. С. 157 – 158.

---

взлета наших транспортных самолетов. Средства ПВО, прикрывавшие район Калуги, оказались бессильными противодействовать немецкой авиации. В результате авиационного удара противника на аэродроме Грабцево было уничтожено семь самолетов ТБ-3 и склад горючего, несколько самолетов были повреждены. Среди личного состава транспортной авиации и 8-й воздушно-десантной бригады имелись убитые и раненые. Десантирование с аэродрома Грабцево было прекращено, а с остальных аэродромов, несмотря на противодействие в воздухе ночных истребителей и постоянную угрозу возможных ударов по аэродромам, работа продолжалась этой ночью и в последующие дни»<sup>235</sup>.

За шесть суток, с 27 января по 2 февраля, удалось десантировать лишь половину состава бригады – 2497 человек и 34 400 кг грузов. Это приблизительно 25 % от состава 4-го воздушно-десантного корпуса.

Однако дальнейшее продолжение операции командованием было признано нецелесообразным из-за непригодности калужского аэродромного узла и сложившейся к этому времени неблагоприятной оперативной обстановки. Задействованные для окружения противника 33-я армия, 1-й кавкорпус и часть сил десантированного 4-го вдк сами оказались отрезанными от основных сил Западного фронта.

Авторы книги «Воздушно-десантные войска России» отмечают: «К этому времени обстановка в районе Вязьмы резко осложнилась. Корпус под командованием полковника Соколова, о котором сообщал генерал армии Жуков, не смог прорваться к десанникам, увязли в ожесточенных боях с противником войска 33-й армии. Десантирование 4-го воздушно-десантного корпуса было приостановлено. Подразделения 8-й бригады приступили к самостоятельным действиям»<sup>236</sup>. Оставшиеся части корпуса возвратились из Калуги в Раменское для последующего десантирования с подмосковных аэродромов, имевших более мощную ПВО.

Подробности авиационного обеспечения десантной операции отражены в донесении полковника Л. А. Горбачевича на имя Г. М. Маленкова. «Для проведения операции по десантированию 4-го воздушно-десантного корпуса была создана авиационная группа. 26 января 1942 года я получил указание от т. Жигарева, что руководство операцией по десантированию 4-го корпуса возложено на командующего Западным фронтом т. Жукова, а для руководства на месте будет выслан т. Науменко, который и прибыл 26 января. 27 января утром заместитель командующего ВВС Западного фронта по тылу т. Успенский доложил, что работа в ночь на 28 января будет обещена.

Тов. Глазунов передал мне, что операцию т. Жуков приказал начать 27 января. Вылет самолетов ПС-84 с аэродрома Жашково назначен на 15.10, а кораблей ТБ-3 с аэродрома Грабцево на 17.10. Истребителям была поставлена задача прикрыть аэродром и обеспечить сопровождение. Я, товарищи Глазунов, Клоков и Науменко выехали на аэродром Жашково для выпуска самолетов с батальоном захвата. Группой ГВФ руководил бригадный комиссар т. Семенов. Вылет ПС-84 был задержан на два часа якобы по причине отсутствия горючего. Время для ТБ-3 было потеряно и группа не смогла вылететь засветло. Эта задержка с вылетом и дала возможность авиации противника атаковать аэродром Грабцево со столь тяжелыми потерями для нас, так как корабли были подготовлены для погрузки десанта»<sup>237</sup>.

О действиях транспортной авиации по десантированию 4-го вдк в период с 27 по 31 января доносил и комиссар 5-го управления ВВС Барышев. «Десантирование было приказано произвести из района Калуги. Прибыв в Калугу, генерал-майор Горбачевич и я 22 января 1942 года лично ознакомились с аэродромами. Дали указание привести аэродромы Грабцево, Коренково, Жашково и Ржавец в порядок. К исходу дня 26 января на аэродромах было сосредоточен

---

<sup>235</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. С. 159.

<sup>236</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 35.

<sup>237</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 146. Л. 29.

---

81 транспортный самолет, в том числе группа ГВФ в 43 самолета ПС-84, полк особого назначения (ПОН) – 14 самолетов ПС-84 и 23 ТБ-3 из 23-й авиадивизии. Для прикрытия прибыло 25 истребителей, 86 Р-5 и У-2. Всего 180 самолетов.

26 января Горбачевич поставил задачу командирам частей, и в ночь на 28 января начались действия по высадке десанта. С 27 по 31 января транспортные самолеты сделали 165 самолетовылетов, которыми вывезено 2497 человек и 10 тонн груза. По донесениям из района высадки известно, что вокруг десантных войск сгруппировалось и включилось в боевую работу 6000 партизан и бывших красноармейцев. Однако задача командования ВВС не выполнена, нужно было вывезти 10 000 человек. Причины: испортилась погода 30 и 31 февраля, во-вторых, противник обнаружил место сбора и отправки десантников, аэродромы вылета подверглись ежедневной интенсивной бомбардировке. 27 января противник сделал два налета на аэродром Грабцево, за четыре часа пребывания над аэродромом было сброшено около 100 различных бомб и произведен обстрел из пулеметов на бреющем. Противник сжег девять ТБ-3 и 13 вывел из строя.

В последующие дни противник бомбардировал Жашковский и Ржавецкий аэродромы, где уничтожено три ПС-84 и один поврежден. Всего потеряно 12 ПС-84 и повреждено 19 ПС-84. Причины потерь. Аэродромы не были прикрыты противовоздушными средствами, уходить из-под удара противника при интенсивном бомбардировании и обстреле из пулеметов истребителей, тем более, когда летное поле испорчено воронками, самолетам ТБ-3 было невозможно. Это привело бы к большей потере самолетов и личного состава. Поэтому личный состав во время налета противника был отведен от кораблей в сторону, на самолетах остались только стрелки и вели огонь по самолетам из пулеметов. Вывод: операцию по высадке десанта правильно было бы проводить не с передовых и необорудованных аэродромов, а с подмосковных аэродромов Внуково, Ногинск, Монино, где полная обеспеченность горючим, продовольствием и зенитными средствами»<sup>238</sup>.

В моем распоряжении небольшая газетная заметка под заголовком «Отважный экипаж». Судя по шрифту, она была помещена в какой-то армейской газете. Сверху чьей-то рукой написано: «После налета на Калужский аэродром Грабцево». Воспроизвожу содержание заметки.

«Во время ночного налета фашистской авиации на прифронтовой аэродром В. мужество и отвагу проявил экипаж старшего лейтенанта Михаила Булин-Соколова. Когда немцы бомбили аэродром, старший лейтенант Булин-Соколов попросил разрешения взлететь и уйти из-под удара. Взлететь ему разрешили, но предупредили о большой опасности.

Воспользовавшись небольшим затишьем, Булин-Соколов и его товарищи Бахмуров, Неплюев и Швец заняли свои места в самолете. В это время на аэродром пришла новая волна фашистских бомбардировщиков. Бомбы рвались в непосредственной близости от самолета. Булин-Соколов решил не выруливать на старт, а произвести разбег от стоянки. В ту ясную ночь фашистским летчикам с небольшой высоты был хорошо виден советский самолет. Они открыли по нему прицельный огонь, но самолет товарища Булин-Соколова быстро взлетел и стал незаметным на фоне леса.

Большое мужество проявил воентехник тов. Неплюев. Он готовил самолет к вылету под жестокой бомбежкой и под яростным пулеметным огнем фашистов. Товарищи Булин-Соколов, Бахмуров и Неплюев с начала Отечественной войны зарекомендовали себя отважными воздушными бойцами».

Содержание газетной статьи подтверждаю документом. Это наградной лист, на основании которого М. Н. Булин-Соколов был представлен к ордену Красной Звезды: «В ночь с 27 на 28 января 1942 года, во время нападения бомбардировщиков противника на аэродром Грабцево проявил героизм. Наши самолеты и аэродром были подвергнуты бомбардировке

---

<sup>238</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 154. Л. 138.

---

и обстрелу с пулеметов. Командир корабля взлетел, перелетел на другую площадку и тем самым спас экипаж и машину».

Упомянул о трагедии на аэродроме Грабцево в своем письме в школу бортовой техник С. Х. Карпиловский. Немецкие самолеты налетели в тот момент, когда он вместе с наземными техниками готовил ТБ-3 к вылету. Когда пулеметной очередью фашистский истребитель зажег бомбардировщик, Семен Хаймович находился внутри самолета. Выскочил он из горящей машины через моторный люк и остался живой. От самолета ничего не осталось.

Завершая рассказ об участии 3-го тбап в десантировании 8-й вдб в январе 1942 года, не могу не сказать о том, что в ней самое активное участие принимал будущий командир авиаполка Г. А. Шамраев. В это время он исполнял должность заместителя командира 1-го тбап. В отчете о боевой работе 23-й авиадивизии за январь отмечено: «1-й тбап в январе 1942 года выбрасывал десант (132 человека) в тыл противника, совершал посадочное десантирование ночью на незнакомые площадки для обеспечения боеприпасами группы генерала Белова. Отличную работу во время выполнения боевых заданий показал заместитель командира полка майор Шамраев. На своем корабле ночью улетел в тыл противника, сел на незнакомую площадку, высадил стартовую команду, организовал прием транспортных самолетов, их разгрузку и после выполнения боевого задания вернулся обратно. Задание было выполнено отлично»<sup>239</sup>.

8-я бригада, оказавшаяся в тылу врага без основных сил корпуса, попала в тяжелое положение. Десантники, едва приземлившись, вступили в бой. Началась полная драматизма и вместе с тем легендарная страница рейда по тылам врага. Героическим действиям бригады посвящено много книг. Приведу из них пару выдержек.

«Батальон под командованием капитана М. Я. Карнаухова получил задание высадиться в тыл противника в районе деревни Озеречная. У капитана приказ – подготовить плацдарм для приема всего корпуса. Но в связи с тяжелыми ночными условиями ориентировки (сильная метель) выброска батальона произошла южнее намеченной точки – в районе населенного пункта Таборы, примерно в двух километрах от Озеречни. Десантники в месте выброски оказались разбросанными в большом радиусе...

Закончив сбор, батальон (на третьи сутки) подошел к Озеречне, где должен был подготовить место для приема всего соединения. Но там оказался большой немецкий гарнизон. Десантники с ходу начали атаку и быстро ворвались в деревню. Разгромив фашистов, парашютисты увидели на улице четырех повешенных десантников... Приняв подразделения бригады, второй батальон продолжал активные действия. Уже к 9 февраля 1942 г. он очистил от оккупантов населенные пункты Гвозденовка, Семеновское и Мармоново, уничтожил в боях до ста вражеских солдат и захватил большие трофеи»<sup>240</sup>.

«Батальон под командованием майора А. Кобеца блокировал железную дорогу и автомагистраль западнее Вязьмы. Фашисты бросили сюда до двух батальонов пехоты, бронепоезд, стремясь окружить и уничтожить парашютистов. Десантники были неуловимы. Дерзко действовал отряд, возглавляемый бесстрашными офицерами майором В. Дробышевским и старшим политруком В. Лютовым. Уничтожив в бою гарнизон в Асташково, десантники стремительной атакой захватили деревни Беломир, Дяглево, разгромили штаб танковой дивизии. Гитлеровцы всполошились. Против десантников были брошены танки, штурмовая авиация, карательный отряд...

Фашисты зверели. Для устрашения вешали на телеграфных столбах убитых десантников, жгли деревни. Издали специальный приказ, в котором говорилось: «Парашютистов живыми в плен не брать...» Но десантники сражались геройски, в плен не сдавались. Почти месяц бригада не выходила из боев. Обходя узлы обороны, непрерывно меняя направления ударов, десант-

---

<sup>239</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 153. Л. 52.

<sup>240</sup> Лукашенко А. Дорогами воздушного десанта. М., 1971. С. 11, 16, 17.

---

ники внезапными атаками громили гарнизоны, обозы, склады. Маневр – удар – маневр... Генерал армии Жуков в приказе войскам Западного фронта отмечал: «Ставлю в пример десантную бригаду всем войскам»<sup>241</sup>.

В трудных тыловых условиях практически полгода сражались бойцы и командиры 8-й бригады. Вначале в одиночестве, а затем после соединения 5 апреля в селе Преображенском со своим корпусом. А. Лукашенко приводит итоговые сведения боевой работы бригады: «За время рейда по тылам врага 8-я бригада уничтожила 3 600 солдат и офицеров противника, 18 пушек, 52 станковых и 82 ручных пулеметов, 265 грузовиков и 78 легковых автомобилей, 7 тягачей, взорвала 4 железнодорожных моста»<sup>242</sup>.

В ходе наступления зимой 1942 года войск Калининского и Западного фронтов образовался Ржевско-Вяземский выступ. Считая его плацдармом для прямого удара на Москву, гитлеровское командование всеми силами старалось удержать этот участок фронта. Советское командование, в свою очередь, стремилось уничтожить сосредоточенную здесь многочисленную группировку врага и тем самым окончательно ликвидировать угрозу наступления на Москву. Немцы, перейдя к обороне, особенно упорно отстаивали Юхнов.

Кроме этого в окружении продолжали оставаться 33-я армия, 1-й кавалерийский корпус и часть сил 4-го вдк. Попытки пробиться к ним в районе Юхнова не дали результатов. Исходя из создавшегося положения, Ставка ВГК потребовала активизировать действия Западного и Калининского фронтов. 50-й армии предписывалось прорвать оборону противника на Волоколамском шоссе и нанести удар по Юхнову. Для оказания помощи армии И. В. Болдина в выполнении этой задачи с целью нанесения удара по обороне противника с тыла, Ставка приказала командующему ВДВ организовать десантирование 4-го корпуса в район западнее Юхнова.

Выполняя это указание, штаб ВДВ издал боевой приказ: «4-му вдк к 14.00 15 февраля быть в готовности для выполнения боевого задания, полученного командиром генерал-майором Левашовым. После выброски корпусу поступить в оперативное подчинение командиру 4-й ударной армии. Военный совет и штаб ВДВ находятся с началом десантирования на КП командующего особой авиационной группой в Раменском. Командующий ВДВ генерал-майор Глазунов, начальник штаба генерал-майор авиации Ионов, член ВС дивизионный комиссар Клоков»<sup>243</sup>.

После десантирования корпусу предстояло решить ряд задач: отвлечь на себя противника, для чего нанести удар по его обороне с тыла, пробиться на Варшавское шоссе юго-западнее Юхнова, захватить населенные пункты Горбачи и Ключи, выйти на исходные позиции для соединения с 50-й армией.

Десантирование личного состава корпуса в район деревни Желанье, недалеко от районного центра Знаменка, командование запланировано на 16 февраля. Аэродром, а точнее площадку для приема тяжелых самолетов, подготовили конники П. Г. Белова. Выбор места был определен неслучайно. Огромные лесные массивы и в связи с этим отсутствие немецких гарнизонов позволяли надежно укрыть большую массу десантников. Было еще одно обстоятельство, которое учитывалось командованием Западного фронта при выборе места десантирования. Здесь активно действовали несколько партизанских отрядов с общей численностью более 800 человек. Общее руководство их боевой деятельностью осуществляли работники Знаменского райкома ВКП (б) во главе с первым секретарем П. К. Шметковым. Накануне выброски первой группы десантников партизаны запланировали ряд нападений на немецкие гарнизоны. Эти отвлекающие действия позволяли произвести первое десантирование в относительно безопасных условиях.

К десантированию подготовились 9-я и 214-я бригады. Ими соответственно руководили командиры полковник В. Курышев и подполковник Н. Колобовников, комиссары старший бата-

---

<sup>241</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 35.

<sup>242</sup> Лукашенко А. Дорогами воздушного десанта. С. 60.

<sup>243</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 146. Л. 37.

---

льонный комиссар П. Щербина и батальонный комиссар Д. Гавриш. Кроме этого к заброске в тыл привлекался четвертый батальон 8-й бригады. Все эти подразделения корпуса насчитывали около 7 тысяч человек. В связи с этим к десантной операции помимо двух групп ПС-84, которые дислоцировались во Внуково и в Раменском, командование ВВС привлекло и самолеты ТБ-3 23-й авиадивизии (1-й, 3-й и 7-й тбап). По свидетельству одного из активных участников полетов с десантниками от 7-го тбап лейтенанта В. М. Безбокова (впоследствии Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации), «операция осуществлялась всеми имеющимися самолетами ПС-84 и ТБ-3». И. И. Лисов свидетельствовал: «И на этот раз мы не располагали достаточным количеством транспортных самолетов – всего было к началу десантирования 64 самолета»<sup>244</sup>.

Эта цифра подтверждается и в книге «ВДВ: вчера, сегодня и завтра»: «Для десантирования частей 4-го воздушно-десантного корпуса была сформирована специальная авиационная группа. Но состав ее и на этот раз был очень малым – всего 64 самолета ПС-84 и ТБ-3. Десантирование корпуса предполагалось осуществить с подмосковных аэродромов Раменское, Люберцы и Внуково. Исходный район входил в зону прикрытия Московской зоны ПВО. Центром района десантирования была избрана площадка восточнее деревни Желанье, где действовал партизанский отряд Кириллова. План ночного десантирования предусматривал выполнение всеми самолетами шести рейсов в течение трех ночей (по два рейса каждую ночь)»<sup>245</sup>. По другим источникам к десантированию корпуса привлекалось 72 самолета.

Общее руководство всеми авиационными группами осуществлял начальник 5-го управления ВВС КА генерал-майор авиации Л. А. Горбачевич. Авиаторам предстояло доставить одну часть десанта путем сброса на парашютах, а другую – посадочным способом. Первый вылет был запланирован в ночь на 17 февраля.

Еще до ее начала двум экипажам авиаполка пришлось выполнять специальные задания. Сохраняя временную последовательность, расскажу, как они выполнялись.

14 февраля командир авиаполка С. Ф. Осадченко получил из штаба 23-й тбад приказание подготовить и обеспечить перелет на аэродром Мигалово (близ Калинина) наиболее опытный экипаж для выполнения ответственного задания. К этому времени в авиаполку опытных экипажей было уже достаточно. И если командир из них выделил экипаж Н. С. Куракина, то значит, именно он являлся «наиболее опытным». В это время в подчинении командира корабля находились: летчик Г. Н. Макаренко, штурман П. И. Васюков, борттехник Д. Г. Цуранов, механик бортовой А. С. Быков, стрелок-радист А. З. Сайфулин, стрелки И. И. Пономарев и А. И. Гололобов.

В этот же день ТБ-3 под управлением Н. С. Куракина покинул аэродром и через час с небольшим приземлился в Мигалово. Представитель воздушно-десантного корпуса довел экипажу его задачу – совершить ряд полетов с целью сброса в тылу врага горючего, боеприпасов и продовольствия. К вечеру к борту самолета подкатило несколько полуторок. Группа красноармейцев в изрядно потрепанном зимнем обмундировании, не слишком торопясь, принялась загружать самолет. Чрево ТБ-3 приняло 8 баков с горючим и 16 мешков с продуктами. Борттехник расписался в накладной за две тонны груза. Ужинали в аэродромной землянке. Здесь же представитель корпуса ткнул пальцем в штурманскую карту и сказал: «Вот сюда». Ровно в 23 часа покатали на взлет. Нагруженный самолет нехотя брал высоту. «Нацарапали» полторы тысячи метров и стали на курс. В полночь подошли к Сычевке. Дабы не нарваться на зенитный обстрел, обошли ее стороной. До Павлово оставалось 25 километров. Начали снижаться. В районе сброса горели костры условленного сигнала. Сделали круг, убедились, что ошибки нет и в 00.50 на шестистах метрах приступили к сбросу. На двух заходах ушли мешки с продуктами. Для сброса горючего

---

<sup>244</sup> Лисов И. И. Строительство и опыт применения ВДВ в Великой Отечественной войне. С. 17.

<sup>245</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. С. 163.



---

тоже понадобилось два захода. Всего над точкой экипаж находился 1 час 45 минут. Обратный полет прошел без каких-либо осложнений.

Днем 15 февраля в период подготовки самолета к очередному вылету на аэродром Мигалово налетели немецкие бомбардировщики. Осколком одной из разорвавшихся бомб убило воздушного стрелка Ивана Ивановича Пономарева. Похоронили его на городском кладбище Калинина.

17 февраля после загрузки представитель корпуса показал новый пункт сброса спецгруза – площадка Зяблево в районе Вязьмы. Взлетели, пришли в район сброса, но условных сигналов не обнаружили. Вернулись в Мигалово. 18 февраля, загрузив 2 200 кг продуктов и боеприпасов, вновь взяли курс на Павлов. Выполняя просьбу представителя корпуса, сброс произвели с высоты 200 метров, благо погода была безоблачная. На обратном пути вышел из строя один мотор. До Мигалово добирались на трех. Сели благополучно.

В архивных документах авиаполка сохранились подробности выполнения этого задания. «В ночь на 20 февраля 1942 года на корабле капитана Куракина, не доходя до цели 30 минут, сдал один мотор. Горя решимостью выполнить боевое задание, экипаж дошел до цели, выбросил боевой груз и произвел посадку в тылу противника с задачей забрать раненых. Под ураганным обстрелом артиллерийского и пулеметного огня противника технический состав экипажа (борттехник Цуранов, помощник борттехника Быков) в течение нескольких минут устранили неисправность, перелили масло из одной группы моторов в другую, забрали раненых и произвели взлет. При отходе от цели на корабле вновь сдал один мотор, а через 30 минут повысилось давление масла, и встал второй мотор. Создалась исключительно напряженная обстановка, однако экипаж не потерял самообладания и, проявляя мужество, продолжал идти по намеченному маршруту, совершив отличную посадку на базовом аэродроме»<sup>246</sup>.

Через сутки экипаж взял курс на новую точку – Лопатино. На борту аналогичный по весу и содержанию груз. Работали дружно, на сброс ушло всего 30 минут. Завершив работу, взяли курс на площадку Зяблево. Здесь предстояло садиться. Взяв на борт 24 человека раненых и трех представителей 11-го гвардейского кавалерийского корпуса полковника С. В. Соколова, поднялись в воздух. Затратив на выполнение задания 3 часа 50 минут, сели на аэродроме Мигалово<sup>247</sup>.

21 февраля экипаж получил задание произвести выброску груза соединению генерала И. И. Масленникова и, как в прежнюю ночь, эвакуировать с площадки Зяблево еще одну группу раненых. Однако еще днем при пробе моторов оказалось, что левый средний не запускается, а на правом среднем прогорели клапана. Борттехник и авиамеханики аэродромной службы к назначенному времени вылета исправить его не смогли. На ремонт моторов ушло два дня. 24 февраля экипаж вернулся в Ногинск.

Таким образом, экипаж Николая Куракина за период командировки совершил три успешных вылета, сбросив находящимся в тылу врага десантникам 6 400 кг горючего, боеприпасов и продовольствия. Кроме этого доставил на аэродром Мигалово 24 раненых. Противодействия со стороны ПВО противника за весь период работы не было.

25 февраля 1942 года командир полка специальным приказом подвел итоги работы экипажа и объявил всем его членам благодарность: «Экипаж командира корабля капитана Куракина за период с 15 по 21 февраля выполнял специальное задание командования с аэродрома Мигалово по транспортировке боеприпасов, горючего и продовольствия действующим частям в тылу противника, производя выброску груза и посадку на незнакомой площадке в сложных метеоусловиях ночью, а также эвакуировал ряд бойцов и командиров из прифронтовой полосы. При выполнении этой сложной задачи экипаж проявил исключительное мужество и упорство»<sup>248</sup>.

---

<sup>246</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203712. Д. 3. Л. 40.

<sup>247</sup> ЦАМО. Ф.53-й ад. Оп. 1. Д. 13. Л. 75.

<sup>248</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203712. Д. 3. Л.36.

---

Таков персональный вклад экипажа 3-го тбап командира корабля Н. С. Куракина в осуществление плана Вяземской воздушно-десантной операции.

В период с 16 по 22 февраля с этого же аэродрома Мигалово по спецзаданию самостоятельно работал еще один экипаж – капитана С. А. Якушкина. В первый день командировки он вылетел на аэродром Андринополь и доставил туда авиационных техников в количестве 22 человек. Обратным рейсом привез 200 штук парашютов ПД-6. 20 февраля его самолет взял курс на точку Коптелово для доставки окруженным советским войскам боеприпасов и продовольствия. Пункт сброса нашли, а вот условленных сигналов не обнаружили. Вернулись в Мигалово с грузом. 22 февраля в районе деревни Зяблово с высоты 200 метров сбросили две тонны боеприпасов и продовольствия. 24 февраля нужно было вновь лететь на эту точку, но отказала материальная часть<sup>249</sup>.

Вяземская десантная операция началась в ночь на 17 февраля. Авиационной группе предстояло выполнить два самостоятельных задания, которые являлись своеобразной подготовкой к выполнению основной задачи по десантированию личного состава 4-го вдк – выбросить батальон 5-го вдк в район ст. Мончалово для усиления 29-й армии генерал-майора В. И. Швецова, и доставить остатки 8-й вдб в пункты Путьково и Бели (25 км юго-западнее Вязьмы). Задача на доставку людей в пункт Мончалово была возложена на командование 23-й тбад, а в пункты Путьково и Бели на группу кораблей гражданского воздушного флота.

Экипажи ТБ-3 приступили к десантированию с аэродрома Люберцы. В ее составе личный состав 3-го тбап принял самое активное участие. Экипажам группы предстояло доставить людей в район станции Мончалово. К вылету тщательно готовились и авиаторы и десантники. Парашютисты запоминали названия населенных пунктов и характерные ориентиры, сигналы и места сборов в районе приземления. Еще и еще раз повторяли правила погрузки, поведения в самолете и порядок его покидания.

Основной заботой летного состава стало изучение по картам характерных ориентиров на маршруте полета и в районе десантирования, наличие средств противовоздушной обороны. Осознание того, что на борту будут десантники, удваивало ответственность за обеспечение безопасности полета. Командование авиаполка, начальники служб требовали от всех членов экипажа усилить осмотрительность в воздухе, тщательно следить за соответствием обнаруженных на земле условленных сигналов с заданными. Особая ответственность лежала на штурманах. Не найти место сброса, перепутать сигналы и, в связи с этим, сбросить людей не туда, куда надо, было для них чревато серьезными последствиями.

Первый ТБ-3 с десанниками на борту ушел, как только землю окутали сумерки. Из-за нехватки боевых машин командование 23-й авиадивизии планировало сделать как минимум два вылета за ночь. Практически до утра на аэродроме в Люберцах не смолкал гул авиационных моторов. Действительно, почти все экипажи, успешно завершив первое десантирование и вернувшись на аэродром, ушли на задание вторично, а несколько экипажей сумели совершить по три рейса.

Полет одиночных экипажей протекал не без трудностей. Первая из них – преодоление линии фронта. ПВО противника не дремала. Особенно активно действовали истребители, причем не только при проходе линии фронта, но и при десантировании. Только мастерство летчиков позволило избежать потерь в эту первую ночь. Да и немецкая пехота старалась палить по самолетам из всех видов стрелкового оружия. Для летного состава преодоление линии фронта дело хотя и неприятное, но привычное, можно сказать ежедневное, а для десантников – это серьезное испытание. Вот мнение по этому вопросу бывшего комиссара 9-й бригады корпуса П. В. Щербины: «Десантник, прежде чем оказаться на оккупированной территории, совершал

---

<sup>249</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 24.

---

два подвига: первый – во время перелета под шквальным огнем фронтальной зенитной артиллерии противника и атак его авиации, второй – когда в кромешной темноте прыгал с парашютом на штыки врага»<sup>250</sup>.

Не менее сложной оказалась проблема поиска условленных сигналов. Те, кто устанавливал их конфигурацию, пошли по пути упрощенчества – треугольник или четырехугольник. В районе десантирования шли бои. Пожаров и костров было предостаточно. В этом море огня трудно было ориентироваться и отыскивать свой сигнал. Но и в этом деле помог ранее приобретенный опыт, ошибок в определении места десантирования не произошло. Были лишь небольшие отклонения. И хотя они действительно оказались незначительными, для десантников в ночных условиях сложно было разыскивать грузы и тяжелое вооружение, сброшенные на грузовых парашютах. А нередко делать это приходилось в условиях боя. Отклонение от места сброса затрудняло организованный и своевременный сбор парашютистов.

3-й тбап произвел восемь кораблевылетов. Задание выполнили три экипажа, сделав по два рейса. Выброску десанта произвели в районе станции Мончалово и местечке Огороково (близ Ржева). Ясная погода позволила десантировать людей с высоты 200 – 250 метров. Первым вылетом было доставлено 52 парашютиста и 6 мешков спецгруза. Два человека не выпрыгнули по причине роспуска парашютов в самолете. Вторым вылетом доставлено 54 парашютиста и один грузовой мешок. И на этот раз по причине роспуска парашютов три человека вернулись в Люберцы. За линией фронта экипажи разбросали 63 400 экземпляров листовок.

Два корабля возвратились на аэродром вылета по причине различных неисправностей материальной части. Особенно серьезная неприятность произошла в экипаже Г. С. Засыпкина – на маршруте к цели отказали сразу два мотора. Выполнять задание в таком состоянии было рискованно. Посоветовавшись с командиром десанта, приняли решение произвести аварийную выброску. 19 парашютистов покинули борт самолета в районе Старицы. Летчики на двух моторах привели машину в Люберцы<sup>251</sup>.

А вот как описано начало Вяземской воздушно-десантной операции в книге «ВДВ: вчера, сегодня, завтра»: «Немногие оставшиеся в живых жители деревни Таборы, что под Вязьмой, студеным январским вечером 1942 года вдруг услышали гул авиационных двигателей. Он нарастал с восточной стороны. Наиболее любопытные заметили, как от больших четырехмоторных самолетов, неясными тенями скользивших над безмолвной снежной пустыней, отделяются черные точки. Парашютисты!

Вдруг забили где-то зенитки, огненные трассы прочертили небо и коснулись одной из машин, всполохом вспыхнуло пламя. Бомбовоз ТБ-3, натужно гудя, накренился, но еще продолжал полет. Из его чрева быстро вылетали черные фигурки, над которыми раскрывались купола парашютов; некоторые из них мгновенно вспыхивали, словно облитые бензином, черные фигурки под такими куполами с бешеной скоростью устремлялись к земле. Три-четыре секунды оставалось такому парашютисту на размышление и раскрытие запасного парашюта. Секунды промедления, нерасторопность – и вечное безмолвие после удара о покрытую снегом землю...

Глухо ухнул где-то за лесом упавший самолет, взметнувшееся пламя ярким недолговечным памятником обозначило его могилу. Но все новые и новые самолеты приближались из-за горизонта и выбрасывали десантников. Белые купола как гигантские совы плавно снижались над полем и перелесками, касались земли и гасли... Так началась Вяземская воздушно-десантная операция, закончится она только летом и очень далеко от места выброски десантников»<sup>252</sup>.

В ночь на 18 февраля с подмосковного аэродрома Внуково в задернутое облаками небо поднялись первые ПС-84 группы Короткова и взяли курс на Путьково и Бели. На борту самолета-

---

<sup>250</sup> Лукашенко А. Дорогами воздушного десанта. С. 66.

<sup>251</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 12.

<sup>252</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. С. 151 – 152.

---

тов отряд капитана И. А. Суржика. Это остатки 8-й вдб, не переброшенной к месту назначения в январе 1942 года. В книге «Дорогами воздушного десанта» А. Лукашенко приводит документ партизанского отряда «Смерть фашизму»: «Десант Суржика высадился утром 18 февраля 1942 года, чтобы обеспечить прием посадочным способом десантников полка майора Н. Л. Солдатова»<sup>253</sup>.

Его 4-й батальон (в партизанском донесении он назван полком), прибывший на сутки позже, вместе с партизанами и отрядом Суржика начали атаковать гарнизоны врага. К 20 февраля под их контролем оказалось около 40 населенных пунктов. Первым рейсом к месту боев прибыл и батальон под командованием старшего лейтенанта П. Белоцерковского. В эту ночь по метеоусловиям самолеты ТБ-3 к заданию не привлекались.

В ночь на 19 февраля всеми транспортными самолетами началось десантирование непосредственно личного состава 4-го корпуса. От 3-го тбап на задание подготовилось три экипажа. Им предстояло, совершив по два рейса, доставить парашютистов в район Луги и Великополье (40 км южнее Вязьмы). Задание выполнил один – командира корабля майора Г. В. Прыгунова. В 20.00 – 20.30 с высоты 600 метров самолет покинули 20 человек. А два парашютиста еще на маршруте к цели выбросились из самолета без команды. После десантирования людей стрелки сбросили три грузовых мешка. Остальные экипажи, не обнаружив условленных сигналов, задание не выполнили. В Люберцы вернулись 95 парашютистов и 15 мешков с грузом. Разбросано листовок 35 400 экземпляров<sup>254</sup>.

Плохое обозначение места выброски десанта условленными сигналами могло привести к непоправимым последствиям. Командование авиагруппы приняло решение перебросить в район выброски световые средства и приводную радиостанцию. Без нее работа экипажей при массовых полетах не могла быть успешной. Доставку приводной Л. А. Горбачевич поручил командованию 23-й авиадивизии. В книге «ВДВ: вчера, сегодня, завтра» по поводу приводной радиостанции есть неверное суждение.

«По плану десантирования предусматривалась предварительная отправка в район десантирования на самолетах группы обеспечения с тремя приводными радиостанциями, встречу которой должен был организовать командир партизанского отряда. Однако по техническим причинам этого сделано не было»<sup>255</sup>.

Нет, приводная радиостанция к месту назначения была доставлена. И сделано это было так. Капитана М. А. Баженова срочно вызвали в штаб 7-го тбап. Командир авиаполка майор А. И. Щербаков развернул карту и без всяких предисловий сказал:

– Вот Вязьма, вот в десяти километрах юго-восточнее от нее деревня Желанье, а вот на эту точку надо доставить приводную радиостанцию и четверых радистов. Если там есть раненые, заберите. Готовьте экипаж и самолет, вылет с наступлением темноты.

Все шло нормально: взлетели в установленное время, по маршруту летели без каких-либо приключений. Даже линию фронта пересекли при вялом обстреле, ведущемся скорее для порядка. Не потревожили и истребители. Все началось в районе посадки. Вместо треугольника из костров на земле четко просматривался «конверт» – четыре костра по углам и один в середине.

Штурман доложил, что по его расчетам самолет находится в районе цели. М. А. Баженов решил сделать контрольный круг. Восемь пар глаз в обозримом ночном просторе искали злополучный треугольник. От этого занятия всех оторвал внезапно начавшийся зенитный обстрел. Командир корабля понял, что дал маху – стараясь охватить как можно большее пространство для обзора, он завел корабль в зону ПВО Знаменки. Выйти из нее невредимым не удалось.

---

<sup>253</sup> Лукашенко А. Дорогами воздушного десанта. С. 65.

<sup>254</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 13.

<sup>255</sup> ВДВ: вчера, сегодня, завтра. С. 163.

---

Повреждение само по себе оказалось незначительным, но жизненно важным. Зенитный снаряд разворотил правую лыжу, встречный поток воздуха трепал оставшиеся у крепления ее огрызки. Из огня да в полымя!

Ситуация мгновенно стала критической. Выйти из нее можно было только двумя способами. Первый: покинуть самолет на парашютах, благо, что они имелись и у радистов. Но на борту приводная радиостанция, вещь не только дорогая, но и крайне необходимая, она нужна здесь именно сегодня, ибо уже завтра начнется операция по десантированию. Все говорило о том, что второй вариант – посадка на одну лыжу – неизбежен. Ни командиру корабля, ни правому летчику В. М. Безбокову до этого подобным делом заниматься не доводилось. Что ж, все всегда когда-то приходится делать впервые.

Оповестив всех о принятом решении и предупредив о том, как действовать на случай аварии, М. А. Баженов выбрал наиболее подходящее место и пошел на посадку. В действия командира правый летчик не вмешивался, но был в готовности прийти на помощь в любую минуту. Машина плавно теряла метры высоты, командир корабля, периодически бросая взгляд на белое покрывало земли, слился со штурвалом. Все замерли в томительном ожидании. Лишь бы левая лыжа не наскочила на какое-либо препятствие! Тогда капот с довольно предсказуемым исходом. А земля все ближе и ближе, вот снежный покров под самолетом не плывет, а уже бежит. Еще мгновение и – есть касание.

В ту же секунду борттехник обесточил все четыре мотора. Тела всех, кто был на борту, подались резко вперед. Работая педалями и штурвалом, М. А. Баженов и пришедший на помощь В. М. Безбоков старались удержать ТБ-3 в горизонтальном положении, погасить его естественное стремление свалиться в правую сторону. Несколько секунд они выиграли, самолет, гася скорость, пробежал на левой лыже приблизительно две сотни метров и стал постепенно крениться вправо. Настал момент, когда сил четырех рук не хватило. Зарываясь в снег, правая плоскость врезалась в мерзлую землю, машина крутанулась почти на 90 градусов и застыла, словно подбитая птица. Возгорания не произошло, но к вышедшей из строя еще в воздухе правой лыжке добавились новые повреждения – изуродована консоль правой плоскости, погнуты винты двух моторов.

О взлете с такими серьезными дефектами думать не приходилось. Но сохранить машину следовало, отремонтировать ее, хотя было и сложно, но вполне возможно. Стрелки сняли пулеметы и боеприпасы, борттехник с подошедшими партизанами и жителями деревни слил бензин в бочки. Все это добро, а также упакованную в ящики радиостанцию, укрыли в селе. В одной из ее изб приютился и экипаж.

Утомленные физическими и нервными перегрузками, члены экипажа спали до позднего утра. Разбудил гул самолетных моторов и пулеметные очереди. Выбежали из избы. В голубом небе над местом, где лежал ТБ-3, словно коршуны кружилось несколько немецких истребителей. Снижаясь на пологом пикировании, они расстреливали беспомощный самолет, который никак не хотел загораться. Наконец фашистам удалось его поджечь. Довольные работой, они покинули «поле боя». А бомбардировщик на глазах у членов экипажа и жителей деревни превратился в дымящий костер. Лишенный бензина и боеприпасов, он догорал мучительно долго. Бессильные помочь своей боевой машине, летчики стояли на краю деревни в молчаливом оцепенении. Экипаж стал, как тогда говорили, безлошадным.

К обеду этого же дня радисты собрали приводную станцию. Но она так и не заработала. Через несколько дней оставшийся без самолета экипаж явился в штаб уже прибывшего корпуса, командование которого определило им временные обязанности. М. Баженова назначили на «должность» консультанта по авиационному делу, а В. Безбокова – командиром взвода. В него вошли все остальные члены экипажа и несколько бойцов из числа десантников. Главная обязанность взвода – обеспечивать прием самолетов. Работа эта была не из легких.

---

Уяснив днем установленный на ночь условленный сигнал, Владимир Михайлович и его подчиненные выкапывали в снегу до самой земли ямы, заполняли их соломой и сушняком. После первого использования костра в отогретой земле выкапывали углубление, которое облегчало дальнейшую работу. Часто приходилось разжигать костры дважды. Эту процедуру заставляли делать немецкие истребители. Места десантирования людей и грузов переносились. Поэтому приходилось по колено в снегу шагать многие километры. Труднее было, когда самолет должен был производить посадку. Носить хворост приходилось на значительно большее расстояние, чем при обеспечении сброса людей и грузов на парашютах. Ночью, ожидая прилета самолетов, жгли костры, а после завершения сброса помогали собирать грузы и парашюты. А мешки по сто килограммов, в тех же, что с патронами и гранатами, так все 120. К утру возвращались в расположение корпуса и обессиленные валялись спать.

Надо сказать, что работа взвода В. Безбокова в организации приема самолетов внесла в это важное дело Вяземской операции четкость, грамотность и надежность. Срывов приема самолетов из-за неувязки с наземными сигналами практически не было. Владимир Михайлович и его подчиненные трудились на благо десантников около месяца. Убыл экипаж на Большую землю гораздо позже закончившейся операции по десантированию 4-го корпуса. Вывез его в один из прилетов за линию фронта, однополчанин М. А. Баженова капитан А. Косач. Доставкой приводной радиостанции завершилась подготовка к десантированию личного состава 4-го вдк.

Утром 19 февраля командир 3-го тбап получил из штаба авиадивизии боевой приказ: «Частям 23-й тбад в ночь на 20 февраля выбросить авиадесант в районе деревень Луги и Великополье. Напряжение: 1-й тбап – семь кораблей, 3-й – три корабля и 7-й тбап – четыре корабля. Время над целью первого вылета в 19.30, второго – 00.30. Начало вылета – 18.00. В течение ночи произвести три вылета. Второй и третий – по готовности. Погода: облачность высокого яруса, видимость три – один километр. Дымка. Погрузка десанта на стоянках. Высота сброса – 600 метров. Сброс при наличии сигналов. При их отсутствии сброс производить при уверенности командира и штурмана»<sup>256</sup>.

3-му тбап предстояло доставить десантников в пункт Великополье. Выполняя приказание, авиаполк произвел три вылета. В первом участвовало четыре экипажа, во втором – три и в третьем – два. В каждом из них в самолетах оставалось по одному десантнику. Причина одна – раскрытие парашюта в самолете. Всего в район Великополье доставлено 187 человек и 34 грузовых мешка. Кроме этого разбросано 31 400 экземпляров листовок<sup>257</sup>.

Еще один десантник возвратился в Люберцы необычным способом. Пилотируя самолет в зоне сброса десантников, командир корабля Д. Ф. Гаевский вдруг ощутил небольшой удар и незначительные трудности в управлении машиной. Вскоре причина прояснилась – из-за раннего раскрытия парашюта при отделении от самолета один боец зацепился за стабилизатор ТБ-3. Его фигуру видно не было, но белый купол парашюта просматривался хорошо. Но жив ли он? Мог ведь и удариться о стабилизатор. Демьян Филиппович Гаевский летчик опытный, в полку с момента формирования. Он прекрасно понимал, что положение человека за бортом при морозе почти безнадежное. Если он отцепится в воздухе, то парашют из-за повреждения полотна вряд ли обеспечит нормальное приземление. Еще худшим будет вариант, если отцепить парашютиста не удастся. На скорости при посадке он просто разобьется, ударившись о землю. Из тщательного анализа сложившегося положения Демьян Гаевский сделал вывод о том, что надо постараться отцепить парашютиста на высоте.

Весь путь до аэродрома летчики создавали машине такие эволюции, которые должны были помочь пострадавшему. В пределах допустимого они резко изменяли скорость полета, теряли, а

---

<sup>256</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп.1. Д. 11. Л. 21.

<sup>257</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 14.

---

затем снова набирали высоту, раскачивали самолет вдоль продольной оси. Но ничего не помогло, парашютист продолжал тянуться за самолетом. Так с ним и пришли в Люберцы. Здесь, посоветовавшись с экипажем, командир корабля принял решение ходить, продолжая создавать самолету различного рода эволюции, до минимального остатка горючего. Один час 37 минут ТБ-3 урчал моторами над Люберцами. На 38-й минуте десантник отцепился. Летчики повели самолет на посадку.

Как потом выяснилось, парашют несчастного оказался в рабочем состоянии, окоченевший от мороза и ветра, полуживой десантник приземлился в восточной части аэродрома. А отделился он от самолета из-за того, что не выдержала длительного напряжения расчалка стабилизатора<sup>258</sup>.

20 февраля начальник 5-го управления ВВС КА Л. А. Горбацевич подготовил генерал-полковнику авиации П. Ф. Жигареву доклад «О работе по десантированию 4-го вдк в ночь на 20 февраля 1942 года». И хотя в нем отражена деятельность всей авиагруппы, этот документ следует опубликовать, в нем – частичка боевой работы 3-го тбап.

«В ночь на 20 февраля 1942 года 23-я авиадивизия с аэродрома Люберцы произвела 29 самолетовылетов ТБ-3 на десантирование. Из них: 13 экипажей произвели по два и 2 – по три вылета. Выброшено 495 парашютистов и 96 тюков груза. Два экипажа задание не выполнили – не нашли цель. Потерь нет. Группа Короткова с аэродрома Внуково произвела 75 самолетовылетов ПС-84 на десантирование. Из них 17 экипажей произвели по три вылета и 12 – по четыре вылета. Два экипажа задание не выполнили. Выброшено 1278 парашютистов и 188 тюков груза. Потерь нет.

Группа Гвоздева с аэродрома Раменское произвела 28 самолетовылетов ПС-84 на десантирование. Из них: 11 экипажей совершили по три вылета и два – по четыре вылета. Выброшено 629 парашютистов и 113 тюков груза. Потерь нет. Один экипаж потерял ориентировку, произвел вынужденную посадку в районе Егорьевска и один самолет потерпел аварию на аэродроме. ПОН с аэродрома Раменское произвел 13 самолетовылетов ПС-84 на десантирование. Из них четыре экипажа совершили по два вылета и три – по три вылета. Выброшено 142 парашютиста и 31 тюк груза. Один экипаж с задания не возвратился. Всего произведено 158 самолетовылетов, выброшено 2551 человек и 428 тюков груза. В группах производится подготовка к ночной работе по десантированию на 21 февраля. В районе выброски десантников 9-м авиаполком ведется разведка»<sup>259</sup>.

Тем временем ранее приземлившиеся десантники группами и в одиночку собирались на сборные пункты. Их было два – у деревень Островки и Ушивки для, соответственно, 214-й и 9-й бригад. Получив по радиции указание от командира корпуса, они двинулись к местам запланированных боевых действий. Приземлившаяся первая часть 214-й бригады ушла на восток, к Петрищеву, а 9-я – на юг, к Бородину.

20 февраля инженерно-технический состав авиаполка готовил самолеты к следующему рейду в тыл врага. Весь день погода в районе аэродрома была нелетной – низкие тучи то и дело приносили снежные заряды, сильный боковик тянул поперек полосы поземку. Тем не менее, летный состав готовился к выполнению задания. Командир авиадивизии принял решение отправить в полет наиболее опытные экипажи. Из всего соединения таких набралось 15, но и они, за исключением одного, задание не выполнили. Результаты этой ночи видны из боевого донесения Л. А. Горбацевича на имя командующего ВВС.

«Докладываю о работе по десантированию 4-го вдк на 21 февраля 1942 года. 1. Поставленные задачи авиагруппа не выполнила из-за плохих метеоусловий в районе базирования и по маршруту до рубежа Медынь. 2. 23-я авиадивизия с аэродрома Люберцы произвела 15 само-

---

<sup>258</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад, Оп. 1. Д. 13. Л. 65.

<sup>259</sup> Там же. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 14. Л. 35.

---

летовылетов ТБ-3 на десантирование. Из-за плохой погоды на маршруте (обледенение, туман) задачу выполнил один экипаж – сбросил 18 человек и 4 тюка. Потерь нет, все самолеты сели на своем аэродроме. 3. Группа Короткова с аэродрома Внуково произвела 22 самолетовылета ПС-84 на десантирование. Задание выполнили 10 экипажей, не выполнили 12 по метеоусловиям. Сброшено 197 человек и 34 тюка. Потерь нет. 4. Группа Гвоздева с аэродрома Раменское произвела 23 самолетовылета ПС-84 на десантирование. Задание выполнили 14 экипажей, 9 по метеоусловиями не выполнили. Сброшено 230 человек и 35 тюков. Потерь нет. 5. С аэродрома Раменское произведено пять самолетовылетов. Задачу выполнили пять экипажей, не выполнили два экипажа. Один экипаж (подполковник Клапцов) с задания не вернулся. Сброшены 31 человек и 4 тюка. Всего произведено 65 самолетовылетов, выполнили 22 экипажа, не выполнили по метеоусловиям – 37 и один с задания не вернулся. Сброшено 476 человек и 73 тюка<sup>260</sup>.

Что касается 3-го тбап, то его участие в боевой работе в эту ночь отражено в боевом донесении. «Задача: всеми исправными кораблями произвести выброску парашютного десанта в районе Луги и Великополье. Задача не выполнена. В период 05.55 – 05.59 произвели взлет четыре ТБ-3, после 20 – 40 минут полета вернулись из-за плохих метеоусловий и произвели посадку на своем аэродроме. Один ТБ-3 командира корабля майора Прыгунова в период 21.52 – 23.25 произвел разведку погоды и вернулся из-за метеоусловий обратно. Погода: облачность 10 баллов, высота 300 – 70 метров, видимость 2000 – 500 метров. Морось, в облаках обледенение»<sup>261</sup>.

Из содержания боевого донесения видно, что командир авиаполка отправил экипаж Г. В. Прыгунова на разведку погоды. Пробыв на маршруте один час 33 минуты, экипаж возвратился на свой аэродром. Ближе к утру, надеясь на улучшение погоды, командир все же решил отправить четыре экипажа, но и они вынуждены были вернуться.

21 февраля днем погода наладилась. С наступлением темноты, приняв десантников, в воздух поочередно стали подниматься экипажи 3-го тбап. На маршрут вышло 10 кораблей. Курс на те же точки – Луги и Великополье. Десантирование растянулось более чем на шесть часов. Выброска производилась на хорошо просматриваемый знак «Т», выложенный из костров.

В районе цели орудовали немецкие самолеты. Они бомбардировали район выброски и обстреливали парашютистов. Произошло несколько атак на ТБ-3. Особенно трудно пришлось экипажу Г. В. Прыгунова. Настырным оказался фашистский ас. Но и Георгий Васильевич был тоже тертый калач. Бросая тяжелую машину то влево, то вправо, уменьшая скорость до минимальной (тихоходность ТБ-3 была своеобразным оружием в борьбе летчиков с истребителями, немецкие пилоты никак не могли приноровиться к этому его свойству), используя всю огневую мощь корабля, экипаж отбил первую атаку врага. «Мессер» исчез.

Г. В. Прыгунов приказал экипажу не терять бдительность, ждать нового нападения. И как в воду глядел. Фашист, теперь уже с другого направления, вновь пошел в атаку. Однако стрелки, ожидая его нового захода, были начеку. Дружным огнем они не допустили Ме-109 на близкое расстояние и сорвали его вторую атаку. Похвалив кормовую часть корабля за грамотные действия, командир вновь напомнил о бдительности. И третий наскок истребителя на бомбардировщик дружными действиями, умелым сочетанием маневра и огня удалось отбить. Четвертой атаки не последовало. То ли у фашиста закончились снаряды, то ли было на исходе горючее это не столь важно. Главное – отбились. Благо, что эта встреча произошла после выполнения задания, без десантников, на облегченном самолете.

В эту ночь отличился экипаж командира корабля М. Н. Булин-Соколова, который совершил три вылета на выброску десанта и груза.

---

<sup>260</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 14. Л. 36.

<sup>261</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 15.



---

В целом этот вылет авиаполка завершился благополучно, никто в самолетах не остался. 178 парашютистов присоединились к тем, кто уже вступил в бой. Правда, при возвращении последних кораблей погода настолько ухудшилась, что четыре экипажа вынуждены были садиться на аэродроме Серпухов<sup>262</sup>.

Накануне праздника 22 февраля 3-му тбап предстояло решать ту же задачу, что и ранее – десантировать в пункты Луги и Великополье личный состав корпуса. На задание ушло семь кораблей. Трудной оказалась эта боевая ночь. Экипаж командира корабля Шишкина, возвратился в Люберцы по причине отказа рации и электроосвещения. Задание выполнили четыре экипажа. К месту назначения было доставлено 66 парашютистов и 7 грузовых мешков. Сброс производился по выложенному электросветовому «Т». Возвратившиеся экипажи отмечали, что цель обозначалась отлично. Это старался взвод В. М. Безбокова. И вновь, как и в прежнюю ночь, противник огнем зенитных пулеметов и атаками истребителей пытался противодействовать выброске десанта. Вероятно, изучив ежедневный маршрут советских тяжелых кораблей, он усилил противодействие. В районе десантирования все корабли подвергались интенсивному обстрелу зенитно-пулеметным огнем и атакам Ме-110.

Под огонь истребителей попали два ТБ-3. От прицельных очередей самолеты командиров кораблей В. Е. Борисенко и Д. Ф. Гаевского загорелись. Часть экипажей спаслась на парашютах, остальные погибли. О случившемся стало известно днем 7 марта, когда в авиаполк возвратился правый летчик из экипажа В. Е. Борисенко старший сержант Ковалев. Он доложил следующее.

В 21.15 борт самолета покинули 13 парашютистов и пять грузовых мешков. При втором заходе на цель экипаж на высоте 600 метров подвергся нападению истребителя противника Ме-110. Атаковал он ТБ-3 в лоб, но промахнулся. Зайдя повторно с хвоста, фашист поразил бомбардировщик. Часть экипажа из горящего самолета сумела выпрыгнуть. Кроме Ковалева спаслись: раненный в ногу воздушный стрелок-радист младший лейтенант А. В. Крайнов, раненный в ногу воздушный стрелок старшина С. М. Михалев, с переломом ноги воздушный стрелок Рыбаков, получившие ожоги борттехник воентехник 1-го ранга С. М. Белов и бортмеханик воентехник 2-го ранга И. Н. Тимарев. Командир корабля Василий Евлампиевич Борисенко и штурман Алексей Егорович Фролов погибли.

Школьную анкету ветерана Великой Отечественной войны на Ивана Никоноровича Тимарева, судя по всему, заполняла его жена. В анкете есть несколько слов об этом полете. «23 февраля 1942 года в Смоленской области самолет был сбит. Тимарев И. Н. и Белов С. М. спрыгнули на парашютах по приказу командира самолета. Остальные члены экипажа погибли. Немцы открыли невероятный огонь по выпрыгнувшим летчикам. Они приземлились. Их подобрала партизаны. По рассказу мужа партизаны тепло и заботливо встретили их, делились с ними последними сухарями».

Степан Михайлович Белов вспоминал: «В ночь на 23 февраля в составе авиаполка при выброске парашютного десанта в местечке Желанье Смоленской области самолет ТБ-3, на борту которого я был бортовым техником, поджег истребитель. Десантники-парашютисты к этому времени уже покинули самолет, и в нем оставался только экипаж. Я с другими членами экипажа, обгоревшие, покинули горящую машину, но командир корабля Борисенко, спасая штурмана капитана Фролова, который к этому времени еще не надел парашют, повел самолет на посадку. Шансов на спасение уже не было, и они оба погибли»

Некоторые дополнительные подробности случившегося с экипажем В. Е. Борисенко привел ветеран авиаполка О. А. Дорощук в статье «Может быть, знаете», помещенной в районной газете «Искра». Передаю ее содержание в полном объеме:

---

<sup>262</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л.16.

---

«С большим интересом прочитал книгу Андрея Лукашенко «Дорогами воздушного десанта». Трудно подобрать слова восхищения стойкостью десантников 4-го воздушно-десантного корпуса, действовавшего в тылу врага в 1942 году. Как сказано в книге Андрея Лукашенко, «вместе с 1-м авиационным полком доставкой парашютистов к месту высадки занимались еще 3-й и 7-й полки тяжелых бомбардировщиков»

В период войны мне пришлось служить в 3-м тбап (не на летной службе) и хорошо помню, как это все происходило. Особенно запомнился случай, когда командир эскадрильи, ныне гвардии полковник в отставке Герой Советского Союза Мосолов Александр Ильич на самолете 7-го тбап вывозил штаб корпуса во главе с генералом Левашовым Алексеем Федоровичем по просьбе последнего и как возвратился самолет уже с мертвым генералом.

За период всей операции были у нас и потери самолетов, но одна потеря особенно запомнилась мне. В ночь на 23 февраля 1942 года на очередное задание вылетели в группе других самолетов командир корабля Борисенко, штурман Фролов, борттехник Белов Степан Михайлович и другие. Их задачей было выбросить группу десантников в районе деревни Желанье. В ту ночь самолет на свой аэродром не возвратился.

Через некоторое время в полк возвратился Белов С. М., который рассказал, что, подходя к цели, самолет был подбит немцами, но уже успели выбросить десант. Когда самолет загорелся, и гибель стала угрожать экипажу, Борисенко дал команду всем оставить самолет. Покидая самолет, Белов видел Борисенко и Фролова, сидящими на своих местах в горящем самолете, причем у Фролова не оказалось парашюта. Узнав об этом, Борисенко также не стал покидать самолет, хотя имел парашют, а после того, как весь экипаж выбросился, он пытался посадить горящий самолет. Сам Белов после того как оставил самолет, не видел, что случилось с Борисенко и Фроловым и поэтому, возвратясь в полк, сообщил, что они погибли в горящем самолете. Так Борисенко и Фролов вошли во все официальные документы как погибшие.

В 1982 году оставшиеся в живых однополчане собрались на первую свою встречу в г. Витебске, где опять вспомнили о благородном и мужественном поступке Борисенко, не оставившего в горящем самолете одного Фролова. Из прочитанной книги А. Лукашенко я узнал, что в городе Витебске проживает участник этих событий Василий Александрович Соколов. Из разговора с ним выяснил, что этот случай он хорошо помнит. По рассказам в то время бойцов из горящего самолета вытащили обгорелыми двух летчиков и поместили их в лазарете поселка Знаменка, а затем отправили на Большую землю в госпиталь. У нас возникла надежда, что Борисенко жив. Хотелось бы узнать судьбу этого честного и храброго летчика.

Из книги Андрея Лукашенко видно, что в сборе материалов ему оказывали содействие и помощь старожилы и школьники Угранского района. Прошу жителей, всех, кто знает и помнит о высадке с 22 на 23 февраля 1942 года десанта на угранской земле подробно сообщить мне об этом по адресу: город Витебск, ул. Суворова, 88, кв. 47, Дорощук О. А. С вашей помощью, дорогие друзья, может быть, удастся выяснить судьбы Борисенко и Фролова»<sup>263</sup>.

Удалось ли что-либо выяснить Онуфрию Архиповичу Дорощук, мне неизвестно. Скорее всего, и командир корабля, и штурман все же погибли.

Несколько штрихов к портрету В. Е. Борисенко оставил в школьной «Анкете ветерана Великой Отечественной войны» комиссар эскадрильи А. А. Худяков: «В 1936 году мы с ним окончили летную школу. До февраля 1942 года служили во второй авиаэскадрилье 3-го тбап. Росли по службе: он – до командира эскадрильи, я – до комиссара. В войну я летал с ним вторым летчиком, вместе с ним сделал более десяти боевых вылетов. Все обходилось хорошо, и мы счастливо возвращались на свой аэродром. Он всегда находился в хорошем боевом настроении. Всегда говорил: «Ну что, комиссар, полетим?» Я всегда соглашался с ним лететь. Так было до 22 февраля

---

<sup>263</sup> «Искра». 1983, 23 февраля.

---

1942 года. Мы с ним выполнили полет на выброску воздушного десанта под Вязьму. В Люберцах загрузились вновь десантом и пошли на взлет. Нас остановил комиссар полка Трусов, вместо меня посадил старшего лейтенанта Кузьмицкого. Не долетая линии фронта, на самолет напал вражеский истребитель и сбил экипажи Борисенко и Гаевского. Это были отличные боевые товарищи».

Да, в полковом списке безвозвратных потерь погибшим числится командир корабля старший лейтенант Александр Григорьевич Кузьмицкий. Значит это еще один человек, который находился в самолете В. Е. Борисенко. Так и хочется сказать: не повезло парню. Хочется сказать и в адрес Андрея Андреевича Худякова: знать родился ты, парень, в рубашке. Думаю, двойственные чувства испытывал и комиссар авиаполка И. М. Трусов: один по его приказу погиб, а второй остался в живых.

И еще один штрих. Он взят из наградного листа, которым В. Е. Борисенко еще в ноябре 1941 года представлялся к награждению орденом Ленина: «Попадая в плохую погоду, всегда умело использовал свои знания в деле пилотирования кораблем... При полетах на бомбардирование, попадая под сильный обстрел ЗА, не трусит, а, умело маневрируя, выводит корабль на цель. При бомбардировании аэродрома Смоленск, попав в прожекторные лучи и сильный огонь зенитной артиллерии, не струсил, а, пилотируя корабль по приборам, произвел противозенитный маневр. В результате цель была поражена. Неоднократно члены экипажа благодарили его за умелый выход из опасного положения, за его храбрость. В части пользуется заслуженным авторитетом, как имеющий больше всех боевых вылетов».

Кроме членов экипажа В. Е. Борисенко в списке полковых потерь за этот день значатся: командир отряда старший лейтенант Демьян Филимонович Гаевский, командир корабля старший лейтенант Александр Григорьевич Кузьмицкий, борттехник военный техник 2-го ранга Александр Григорьевич Будылин, механик бортовой младший военный техник Ефим Иванович Жуков, начальник связи авиаэскадрильи младший лейтенант Григорий Дмитриевич Шенделев, воздушный стрелок старшина Леонид Эдуардович Корзун. Шесть человек. Все, кроме штурмана.

Судя по всему, им в экипаже был Г. Н. Гордеев. Вот один фрагмент из наградного листа, которым Георгий Никитович представлялся к награждению орденом Ленина: «В феврале 1942 года было приказано выбросить десант в тыл врага. Над целью самолет атаковали и зажгли немецкие истребители. Потушить пожар было невозможно. Выбросив парашютистов, Гордеев на низкой высоте путем срыва из кабины штурмана на парашюте покинул корабль последним из экипажа. Пробиваясь к своим частям, встретил партизанский отряд и через несколько дней на самолете перелетел линию фронта».

Что и говорить, потеря таких опытных авиаторов для 3-го тбап была значительной. Командир авиаэскадрильи – это основа летной и боевой подготовки авиаполка. Восполнить такую потерю нелегко. А Демьян Гаевский! Редко какое боевое задание обходилось без участия его экипажа. И вот таких летчиков не стало.

В эту ночь один экипаж авиаполка выполнял особое задание. В боевом распоряжении командира авиадивизии было указано: «Одним кораблем произвести посадочный десант командиров штаба соединения генерал-майора Левашова». При уточнении количества пассажиров, стало ясно, что их будет 14 человек, и что за линию фронта летит сам А. Ф. Левашов. Генерал стремился встретить 24-ю годовщину Красной Армии вместе с той частью подчиненных, которая уже находилась в тылу врага. Действуя по принципу, – ответственное задание – наиболее сильному экипажу, – командир авиаполка С. Ф. Осадченко решил, что лучше экипажа А. И. Мосолова его никто не выполнит. По летному мастерству, настойчивости в выполнении боевых заданий Александр Ильич к этому времени был на голову выше всех командиров кораблей.

Вместе с бригадным комиссаром В. Олениным А. Ф. Левашов подъехал к самолету после того, как командиры штаба и необходимое имущество были уже погружены. Их встретил

---

А. И. Мосолов, доложил о готовности к полету. В новеньком зимнем обмундировании, с пистолетами и автоматами, командир и комиссар корпуса молодцевато поднялись по лесенке в самолет. Прогрев моторы, летчики повели ТБ-3 на старт. Взлетели нормально, набрали заданную высоту и взяли курс на Вязьму.

Полет по маршруту протекал спокойно. Казалось, что задание будет выполнено без каких-либо особых осложнений. Но это только казалось. Убрав газы, летчики перевели машину на снижение, стали готовиться к посадке. Александр Ильич понимал, что она не будет простой. Ее в определенной степени осложняли ограниченный размер площадки, отсутствие нормального ночного старта и незначительное удаление полевого аэродрома от переднего края, позволявшее противнику вести огонь по самолету из всех видов стрелкового оружия. А об истребителях и думать не приходилось, это была самая главная опасность.

Монотонно на малом газу рокотали моторы бомбардировщика. Все члены экипажа уже просматривали землю, стараясь обнаружить место посадки. Вероятно, это и стало причиной внезапной атаки немецкого истребителя. Напал он, как коршун. Его пулеметная очередь оказалась прицельной и нанесла бомбардировщику серьезные повреждения – у правого среднего мотора перебило винты и бензосистему. Он обесточился. Пожара, однако, не возникло.

Продолжая планировать, А. И. Мосолов не обратил особого внимания на шум, который доносился из штурманской кабины. Через несколько секунд к пилотам вышел штурман Е. О. Федоров и доложил, что убит генерал А. Ф. Левашов. Пробив обшивку самолета, пуля попала ему в висок. Смерть Александра Федоровича наступила мгновенно. Даже на войне гибель любого человека трагична, но когда пуля среди полтора десятков пассажиров выбирает самого главного, нужного нескольким тысячам бойцов, – его смерть вдвойне трагична.

А немецкий летчик, поняв, что самолет не сбит, что он только подранен, начал вторую атаку. Но его пушечно-пулеметные очереди прошли мимо. Второй раз поразить прицельно ТБ-3 ему помешали стрелки. В таких невероятно трудных условиях летчикам все же удалось посадить машину. Развернув ее для взлета, А. И. Мосолов попросил комиссара и начальника штаба корпуса быстрее организовать выгрузку. Через несколько минут пассажиры и груз оказались на земле. Боясь нового нападения истребителя, командир корабля, дав полный газ трем моторам, пошел на взлет. В относительно спокойной обстановке набрали высоту и не успели еще прийти в себя, как вновь пришлось отбиваться от истребителя. Оторваться удалось противоистребительным маневром<sup>264</sup>.

В документе, на основе которого описан этот эпизод, есть такая фраза: «Экипаж показал упорство и мастерство, слаженность в работе». Да, посадить самолет в условиях атаки истребителя на полевою площадку на трех моторах, а затем взлететь, уйти маневром от новой атаки на таком неповоротливом корабле, каким был ТБ-3, – это мастерство.

4 марта 1942 года командир 3-го тбап подписал приказ следующего содержания: «В ночь на 23 февраля экипаж майора Мосолова выполнял спецзадание в тылу противника. Несмотря на противодействие истребителей, которые нанесли поражение кораблю, экипаж проявил хладнокровие и выдержку, предотвратил возникновение пожара. Корабль был спасен, задание выполнено отлично. Объявляю благодарность: командиру авиаэскадрильи майору Мосолову А. И., штурману авиаэскадрильи майору Федорову Е. О., командиру корабля старшему лейтенанту Науменко М. Д., механику бортовому воентехнику 1-го ранга Зыбину А. П., механику бортовому младшему бортовому технику Анисимову А. П., стрелку-радисту старшему сержанту Бронникову П. А., воздушному стрелку старшему сержанту Цветкову П. Н., воздушному стрелку сержанту Федотову А. Е.»<sup>265</sup>

---

<sup>264</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад, Оп. 1. Д. 14. Л. 674.

<sup>265</sup> Там же. Оп. 2. Д. 5. Л. 56.

---

В политдонесении, отразившем это событие, также перечисляется состав экипажа, но по сравнению с приказом командира в должностях и фамилиях есть расхождения. Есть в нем и некоторые дополнительные сведения: «22 февраля 1942 года самолет ТБ-3 шел на выполнение боевого задания. Пилотировал самолет майор Мосолов. Второй летчик старший лейтенант М. Д. Науменко, борттехник техник 1-го ранга А. П. Зыбин, его помощник А. П. Анисимов, воздушный стрелок-радист П. А. Бронников, воздушные стрелки Герасимов и П. А. Цветков.

На пути к цели экипаж был встречен истребителем противника, который вел по нему огонь. Посадку произвели успешно, хотя истребитель все время стрелял по нашему самолету. Стрелки, находясь на земле, отражали огонь противника, давая возможность техникам осмотреть и привести в порядок материальную часть. По выполнению задания самолет вернулся на свой аэродром»<sup>266</sup>.

А вот сведения, которые вступают в противоречие с некоторыми только что приведенными фактами. Они взяты из наградного листа, которым воздушный стрелок С. Г. Пинаков был представлен к ордену Отечественной войны 1-й степени: «23 февраля 1942 года экипаж Героя Советского Союза А. И. Мосолова выполнял 46-й боевой вылет – высаживал десант в районе Знаменка Смоленской области, село Желанье. По окончании высадки десанта самолет атакован двумя истребителями Ме-110. Один атакующий был сбит общим огнем экипажа. При повторной атаке Пинаков был ранен в левый коленный сустав с раздроблением костей сустава. На этом же самолете доставлен на аэродром Раменское, а затем в госпиталь Раменское, затем в другие госпитали, в которых пролечился девять месяцев».

Как видим, речь идет еще об одном воздушном стрелке из экипажа А. И. Мосолова, о котором ни в приказе командира 3-го тбап, ни в политдонесении не упоминается. Не верить этим сведениям трудно, хотя некоторые сомнения вполне обоснованы. Дело в том, что к указанной награде С. Г. Пинаков был представлен 30 марта 1946 года командиром 102-го авиационного технического авиаполка подполковником Рошалем. В этот полк Сергей Григорьевич попал после выздоровления, получив назначение на должность начальника мобилизационного отделения.

Есть некоторые дополнительные нюансы и в следующем архивном документе. «В ночь на 23 февраля 1942 года экипаж майора Мосолова получил боевое задание произвести высадку посадочного десанта управления соединения генерал-майора Левашова в тыл противника. При подходе к цели корабль был трижды атакован истребителем Ме-110. Была разбита бензосистема, пробиты бензобаки и карбюратор, перебиты винты и повреждена плоскость.

Несмотря на это экипаж благополучно произвел посадку на полевую площадку в тылу врага без ночного старта и освещения, подвергаясь при этом интенсивному обстрелу со стороны вражеской артиллерии и пулеметов. Желая сохранить материальную часть и жизнь личного состава, майор Мосолов совершил героический подвиг, произвел взлет на поврежденной материальной части. При отходе от цели корабль был вновь дважды атакован истребителем, был убит один из членов экипажа и изрешечен планер. Умелым маневром ушел от преследования истребителя и отлично произвел посадку на своем аэродроме»<sup>267</sup>. В списке безвозвратных потерь сведений о погибшем члене экипажа А. И. Мосолова нет.

Представляя командира корабля к ордену Красного Знамени, командир авиаполка отметил: «Как лучшему летчику было дано ответственное задание в ночь с 22 на 23 февраля произвести полет в тыл противника, где на полевой площадке сделать посадку ТБ-3, посадить управление десантного корпуса во главе с генерал-майором Левашовым. Боевое задание Мосолов выполнил отлично. При полете над целью корабль был обстрелян пулеметным огнем противника с воздуха. Несмотря на это, летчик произвел посадку ночью на полевую площадку без освети-

---

<sup>266</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11499. Д. 13. Л. 163.

<sup>267</sup> Там же. Ф. 3-го тбап. Оп. 203712. Д. 3. Л. 40.

---

тельных средств, а потом взлетел. Мосолов показал в этом полете высокое летное мастерство, производя взлет корабля ТБ-3 при поврежденном моторе и с простреленным бензобаком».

Не забыло командование авиаполка упомянуть о героических действиях А. И. Мосолова при оформлении наградного листа на звание Героя Советского Союза: «22 февраля задание командования – высадить штаб корпуса десантных войск в тылу противника в районе г. Вязьма. Задание было весьма ответственное. До подхода к месту посадки самолет был трижды атакован истребителем Ме-110 и на обратном пути был атакован истребителем два раза. Атаки были отбиты, задание было выполнено успешно»<sup>268</sup>.

Но вернемся к той посадке. После приземления группы руководящего состава 4-го вдк и в связи с гибелью генерала А. Ф. Левашова в командование корпусом вступал начальник штаба полковник А. Ф. Казанкин. А еще теплое тело Алексея Федоровича Левашова было доставлено в Люберцы. Здесь, несколько часов назад, полный планов в предстоящих боях своего корпуса, он сел в самолет, из которого выйти ему было несуждено. Похоронили боевого генерала в Раменском.

27 февраля 1942 года газета «Красная звезда» поместила статью «Памяти генерал-майора А. Ф. Левашова». В ней сообщалось о гибели Алексея Федоровича и кратко излагался боевой путь генерала.

«При выполнении боевого задания погиб один из славных воинов Красной Армии, верный сын Родины генерал-майор Левашов Алексей Федорович.

Стойкий большевик, преданный своему делу, и энергичный командир, чуткий, отзывчивый товарищ, он пользовался большой любовью и авторитетом среди бойцов, командиров и политработников.

Товарищ Левашов по-настоящему любил свою Родину. В годы гражданской войны он с винтовкой в руках отстаивал советскую власть, в качестве рядового бойца боролся против белых полчищ Колчака, против иностранных захватчиков на Украине.

В первые дни Отечественной войны советского народа, когда немецкие оккупанты вероломно напали на нашу страну, товарищ Левашов занял пост командира соединения. Части, находившиеся под его командованием, не раз наносили сокрушительные удары зарвавшимся гитлеровским головорезам. Беспредельно преданный Родине и партии Ленина – Сталина, товарищ Левашов горел ненавистью к врагу, проявлял в боях отвагу и мужество, личным примером увлекал за собой бойцов и командиров на уничтожение немецко-фашистских захватчиков. Партия и советское правительство по заслугам оценили боевые дела товарища Левашова, наградив его орденом Ленина.

Прощай, дорогой товарищ! Память о тебе надолго сохранится в наших сердцах.

Глазунов, Кузнецов, Клоков, Молоков, Семенов, Барышев, Овсеевич, Горбацевич, Ионов, Запаладов, Коробков, Досик, Затевахин, Губаревич, Глазков, Максимов, Лебедев, Аркадьев, Спирин, Лобанов, Козлов, Альянов, Яковлев, Васильев, Калугин, Зубков, Жуков».

Советское правительство не оставило семью погибшего генерала без внимания и материальной поддержки. В этом же номере газета опубликовала постановление Совнаркома «О выдаче единовременного пособия и назначении персональной пенсии семье погибшего при исполнении боевого задания генерал-майора Левашова Алексея Федоровича».

«Совет Народных Комиссаров СССР постановил:

1. Выдать единовременное пособие жене генерал-майора А. Ф. Левашова Левашовой Е. А., сыновьям Климу и Владимиру в размере 20 000 рублей и матери А. Ф. Левашова Ханиной А. И. в размере 5000 рублей.

---

<sup>268</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 32. Л. 182.

---

Назначить персональную пенсию семье Левашова А. Ф.:  
Жене Левашовой Елене Александровне в размере 500 руб. в месяц;  
Сыну Климу Левашову в размере – 300 рублей в месяц до совершеннолетия;  
Сыну Владимиру Левашову в размере – 300 рублей в месяц до совершеннолетия;  
Матери Ханиной Анастасии Ивановне в размере – 300 рублей в месяц.  
2. Похороны генерал-майора А. Ф. Левашова принять на счет государства».

В книге А. Лукашенко «Дорогами воздушного десанта» приводятся сведения о том, как генерал А. Ф. Левашов оказался на борту самолета А. И. Мосолова. «В ночь на 23 февраля 1942 года вылетел за линию фронта штаб 4-го корпуса. Его должен был доставить к месту посадки экипаж самолета под командованием капитана Науменко из 7-го полка тяжелых бомбардировщиков. А. Ф. Левашов связался по радию с командиром 1-го полка тяжелых бомбардировщиков и попросил полковника Чирскова прислать к нему летчика майора Мосолова<sup>269</sup>. Находившиеся рядом с генералом штабные работники не сразу поняли, почему он вызывает именно Мосолова. Лишь немногие знали тогда, что А. Ф. Левашова связывала с А. И. Мосоловым довоенная дружба, что именно с его самолета опытный парашютист-десантник А. Ф. Левашов сделал большинство своих прыжков.

Александр Ильич Мосолов находился тогда со своей группой под Калинином, перебрасывал в тыл противника, в расположение партизанских отрядов боеприпасы и продовольствие. В середине ночи 21 февраля за Мосоловым был послан самолет, на котором он тут же вылетел в штаб 4-го корпуса десантников. Погода по маршруту была отвратительная. В воздухе стояло сплошное месиво из низко ползущих облаков и мокрого снега. И 22 февраля весь день была такая же погода... В ожидании вылета провели весь день. Генерал и майор в тот день выкроили немного времени, чтобы вспомнить былое, как еще в тридцатых годах начинали создавать десантную бригаду, как летали и прыгали недалеко от Смоленска. Сели они обедать. Левашов посмотрел на небо, сказал:

– Ну, сегодня, кажется, погода будет хорошей... Знаешь, Сашок, мне почему-то очень хотелось, чтобы ты отвез штаб наш на Малую землю. Даже сам удивляюсь появившемуся вдруг желанию»<sup>270</sup>.

В процессе работы над этим разделом книги я отправил письмо в Администрацию Раменского района Московской области с просьбой сообщить о том, как сохраняется память о десантниках 4-го вкд и его командире генерале А. Ф. Левашове. Ответ от первого заместителя главы администрации Раменского муниципального района О. М. Борисова пришел быстро.

Мне сообщили: «В ответ на Ваше письмо о предоставлении сведений о А. Ф. Левашове администрация Раменского муниципального района сообщает, что могила Алексея Федоровича Левашова расположена на Раменском городском кладбище, рядом с братской могилой и мемориальным комплексом.

В память о заслугах Левашова А. Ф. в городе Раменское одна из улиц названа его именем. В книге раменского краеведа Аверьяновой М. Г. напечатан очерк о генерал-майоре Левашове. За могилой нашего заслуженного земляка ухаживают учащиеся Новосельской основной школы (директор – Решетова Ольга Владимировна, учитель истории Гурина Татьяна Юрьевна)».

Пришло письмо и от председателя Комитета по образованию Н. Н. Желтухиной: «Город Раменское – один самых десантных городов. В нашем городе есть улица Десантная, улица 100-й Свирской дивизии, три улицы названы в честь героев-десантников... На улице 100-й Свирской дивизии установлен памятник десантникам – фигура десантника, гасящая купол пара-

---

<sup>269</sup> Неверно. А. И. Мосолов в 1-м тбап не служил.

<sup>270</sup> Лукашенко А. Дорогами воздушного десанта. С. 187.

шюта после приземления. В Раменском ежегодно на 8 мая собираются ветераны-десантники 100-й гвардейской Свирской Краснознаменной воздушно-десантной дивизии, которая формировалась в нашем городе. Направляем Вам копию очерка из книги М. Г. Аверьяновой «Край Раменский. Галерея имен».

Не скрою: ответы меня удовлетворили. Нет ничего священнее, чем память о тех, кто не щадил себя, защищал Родину.

24-ю годовщину Красной Армии личный состав 3-го тбап встречал по-боевому. Переброска личного состава 4-го вдк еще не завершилась, часть десантников еще продолжали находиться на исходных точках. Их предстояло доставить к месту назначения. А возможностей в авиаполку оставалось все меньше и меньше. В ночь на 24 февраля командир авиаполка смог отправить десантников и груз только на трех кораблях. Облачность на маршруте порой доходила до десяти баллов, однако видимость в районе сброса оказалась хорошей, костры просматривались четко. С людьми на борту в район цели прибыл экипаж командира корабля Г. В. Прыгунова. Из 19 пассажиров десантировалось 15. Четверо остались в самолете. Двое раскрыли парашюты на корабле, один не покинул самолет по причине болезни, еще один не слышал команды. Последнее вызывает, по крайней мере, удивление. Вполне можно предположить, что он не слышал, но не видеть того, что товарищи прыгают, он просто не мог. Под огонь ЗА попал корабль Г. С. Засыпкина, осколок снаряда перебил бензиновую трубку левого крайнего мотора. Вернулись на трех, сели благополучно. Два экипажа доставляли в район Луги – Великополье груз. Всего было сброшено на парашютах 120 мешков<sup>271</sup>. Это был последний полет экипажей авиаполка с десантниками 4-го вдк.

Доставка за линию фронта личного состава 4-го воздушно-десантного корпуса в начавшейся Вяземской воздушно-десантной операции, в которой активное участие принимала 23-я тяжелая бомбардировочная авиадивизия, а в ее составе 3-й тбап, завершилась. Работа авиаторов, ее оценка и результаты отражены во многих архивных документах. Вот некоторые из них.

В Подольском архиве сохранился документ под названием «Итоговые сведения о работе 3-го тбап по обеспечению десантной операции соединения генерал-майора Левашова с 15 по 24 февраля 1942 года». Привожу эти сведения.

Дата	Выброшено		
	людей	мешков	листовок
В ночь на 17 февраля	106	7	63400
На 19 февраля	20	3	35400
На 20 февраля	187	34	31400
На 21 февраля	все возвратились по метеоусловиям		
На 22 февраля	198	25	70000
На 23 февраля	66/17*	7	–
Всего	594	86	200 200
Всего произведено 46 самолетовылетов, выполнено – 33 <sup>272</sup>			

Звездочкой обозначено количество парашютистов, доставленных посадочным способом.

Представляя командира корабля С. Д. Криворотченко к награждению орденом Отечественной войны первой степени, командир авиаполка отмечал: «Выполняя задание командования по

<sup>271</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 18

<sup>272</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 13. Л. 55.



---

выброске десанта в районе Вязьмы, несмотря на исключительно сложные метеоусловия, совершал по два-три вылета за ночь, что ранее считалось невозможным для самолетов ТБ-3. Было несколько случаев, когда, не доходя до цели, от интенсивного огня зенитной артиллерии выходил из строя мотор, но, горя желанием выполнить приказ, назад не возвращался, а продолжал полет на трех моторах, и только после поражения цели возвращался на свой аэродром».

Представляя командира эскадрильи Г. В. Прыгунова к ордену Красного Знамени, командир авиаполка отмечал: «В период с 15 по 23 февраля 1942 года принимал активное участие в обеспечении десантной операции соединения Левашова. Сделал девять боевых вылетов, в отдельные ночи совершал два-три вылета с предельной загрузкой корабля. Всего выбросил 250 парашютистов и десятки мешков с боеприпасами. Корабль не раз имел повреждения от вражеских снарядов и атак истребителей».

25 февраля 1942 года к награждению орденом Красной Звезды был представлен техник авиационного отряда, он же техник бортовой Н. А. Александров. Командир авиаполка так описал самоотверженную работу Николая Александровича: «За период Отечественной войны имеет 15 благодарностей от командования за бесперебойную работу кораблей его отряда и одну благодарность командующего Западным фронтом за сохранение материальной части.

За период работы инженером отряда проявил себя работоспособным, энергичным работником, не считающимся ни со временем, ни с затратой сил и энергии. При выполнении десантной операции с 15 по 23 февраля 1942 года его корабли совершали по три боевых вылета в ночь. Несмотря на то, что на подготовку материальной части приходилось буквально минуты, товарищ Александров блестяще справился с обеспечением кораблей, устраняя неисправности в кратчайший срок. Своей самоотверженной работой обеспечил выполнение задания по выброске десанта».

Это представление командир авиадивизии подписал в тот же день. 26 февраля с ними согласился начальник Управления авиации Главного командования генерал-майор авиации Л. А. Горбачевич. Командующий ВВС Западного фронта генерал-майор авиации С. А. Худяков снизил уровень награды до медали «За боевые заслуги».

25 февраля командир 3-го тбап подполковник С. Ф. Осадченко подписал следующий приказ: «В период с 15 по 24 февраля 1942 года полком проделана огромная работа по выполнению специального задания, поставленного Главным командованием перед частями дивизии. Летные экипажи, привлекаемые для выполнения данного задания на основе развернувшегося социалистического соревнования в подразделениях, с поставленной задачей справились отлично.

За период выполнения десантной операции полк совершил 46 боевых вылетов ночью в сложных метеоусловиях. Экипажи делали по два-три вылета в ночь. Выброшено 592 парашютиста, высажено посадочным десантом 14 человек, сброшено 196 мешков специального груза. Выброшено 2 миллиона 200 тысяч листовок. Большое внимание заслуживает боевая работа майора Мосолова и капитана Федорова, отлично выполнивших особо важное задание в сложной наземной и воздушной обстановке по доставке посадочного десанта на территорию противника»<sup>273</sup>.

Боевая работа личного состава 3-го тбап отражена и в донесении начальника политического отдела 23-й тбад: «После получения боевой задачи политотделом были даны инструктивные указания командирам частей по проведению партийно-политической работы. Работники политотдела были распределены по частям. В полках проведены партийные активы с повесткой «Задачи партийной организации по выполнению боевых заданий». Для выполнения задачи части дивизии 14 февраля в составе 23 кораблей ТБ-3 сосредоточились на аэродроме Люберцы и с 15 февраля начали работу по выброске десанта и грузов в тыл противника. Произведено

---

<sup>273</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 293712. Д. 3. Л. 35.

---

130 самолетовылетов, доставлено 1794 парашютиста, 427 мешков с грузом и 793 тысячи листовок. Большинство летчиков, штурманов и инженерно-технического состава проявило храбрость, мужество и отвагу.

Командир эскадрильи 3-го тбап майор Мосолов в ночь на 23 февраля, несмотря на активное противодействие вражеских истребителей, произвел посадку на полевою площадку без света в тылу противника, с высадкой посадочного десанта штаба соединения генерал-майора Левашова. При выполнении этой ответственной операции, когда был убит генерал Левашов, майор Мосолов умело выполнив поставленную задачу, он сохранил дорогостоящую материальную часть и жизнь личного состава. Показав свое летное мастерство, произвел взлет на поврежденном корабле (был прострелен бензобак), Мосолов доставил на свой аэродром тело погибшего генерала Левашова. За мужество, проявленное при выполнении ответственного задания, Мосолов представлен к правительственной награде.

Командир авиаэскадрильи 3-го тбап майор Прыгунов и командир корабля капитан Криворотченко на свои кораблях делали по три вылета в ночь, взлетали с предельной нагрузкой и несмотря на активное противодействие истребителей в районе цели, они отлично выполнили поставленные перед ними задачи... За это время выпущено два номера дивизионной газеты «Сталинец». 22 февраля в период боевой работы было организовано вручение праздничных подарков от представителей трудящихся города Егорьевска. В 3-м тбап не вернулись с боевого задания два корабля, пилотируемые летчиками капитанами Гаевским и Борисенко»<sup>274</sup>.

Итоги боевой работы 23-й авиадивизии по десантированию 4-го вдк отражены в специальном документе. Привожу его полностью: «Крупной десантной операцией стала операция, подготовленная и проведенная в период с 16 по 24 февраля 1942 года. Для успешного развития наступательных действий наших войск встала необходимость выброски значительного по своему составу воздушного десантного отряда в тыл, могущего активными действиями содействовать операциям, проводимым частями фронта. Выполнение боевой задачи было поручено 23-й авиадивизии совместно с другими приданными частями.

Все исправные самолеты были собраны на аэродромах Люберцы и Раменское. Выброске предшествовала подготовительная работа по транспортировке десанта и соответственного обслуживания кораблей. Район выброски был выбран вблизи деревень Луга и Великополье.

Вылетавшие корабли проходили линию фронта на высоте 1200 – 1500 метров. При подходе к району выброски летчики приглушали моторы, с планирования снижались до высоты 600 – 300 метров и производили выброску с двух-трех заходов в район, ограниченный световыми сигналами. Отход от цели осуществлялся с набором высоты через установленные выходные ворота. В течение каждой ночи экипажи совершали по два-три вылета, показывая образцы выносливости и упорства. Отдельные трудные случаи высадки десанта с посадкой в сплошной темноте, на малопригодных площадках тяжело нагруженных кораблей, кроме личного мастерства требовали большого мужества от экипажей, и прежде всего от летчиков.

Всего совершено 360 самолетовылетов, сброшено 1863 человека, высажено 215 человек, доставлено 294 тонны различных грузов, вывезено 599 человек раненых. Особо отличились экипажи капитана Пляшечника, капитана Степанова, майора Мосолова, капитана Борисенко, майора Криворотченко, старшего лейтенанта Соколова-Шалаева, майора Калина»<sup>275</sup>. Из семи названных фамилий командиров кораблей соединения три принадлежат 3-му тбап.

По итогам боевой работы соединения за февраль 1942 года также было составлено политическое донесение. В нем есть некоторые крупницы сведений о работе личного состава авиаполка

---

<sup>274</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 153. Л. 184.

<sup>275</sup> Там же. Ф. 53-й ад, Оп. 1. Д. 3. Л. 17.

---

в Вяземской десантной операции. «23-я авиадивизия выполняла боевые задания по выброске в тыл противника воздушного десанта, боеприпасов и продовольствия, и производила бомбардирование его войск. Выброшено: 2103 человека, сброшено и перевезено в тыл противника к нашим частям 50921 кг груза, разбросано 3 952 000 листовок. Вся партийно-политическая работа была направлена на обеспечение высокого качества выполнения боевых заданий, на сохранение и постоянную боевую готовность материальной части, на укрепление воинской дисциплины и организованности. Мобилизация личного состава проходила под лозунгом «Встретим 24-ю годовщину Красной Армии и Военно-морского флота отличной боевой работой по разгрому фашистских войск». За февраль принято в члены ВКП (б) 40 человек и в кандидаты партии – 27 человек... Экипаж капитана Куракина, недавно принятого в ВКП (б), выполнял задание командования Калининского фронта по вывозке (из мест, находящихся в тылу) раненых старшего и высшего начальствующего состава из соединения тов. Соколова. В одном ночном полете отказал мотор. Куракин повел корабль на трех моторах. Не доходя до цели 5 километров, на корабле сдал еще один мотор. Борттехник тов. Цуранов быстро исправил один мотор, самолет сел в тылу у указанного места и взял 24 человека раненых. Куракин произвел взлет на трех моторах и привел корабль на свой аэродром благополучно»<sup>276</sup>.

Итоговые сведения участия авиадивизии в Вяземской операции отражены в наградном листе на военного комиссара бригадного комиссара А. П. Грубича: «С 14 по 24 февраля 1942 года по выброске в тыл противника воздушного десанта генерал-майора Левашова части дивизии выполнили задачу блестяще. За короткий срок выброшено 1832 человека и 429 мешков с боеприпасами и продовольствием. Некоторые экипажи совершали по два и три вылета»<sup>277</sup>.

В отчетах 23-й авиадивизии о результатах боевой работы есть список летно-технического состава, отлично выполнившего задания по выброске парашютистов в период с 14 по 24 февраля 1941 года. От 3-го тбап в этом списке значатся: командир авиаэскадрильи майор Прыгунов Георгий Васильевич, заместитель командира авиаэскадрильи капитан Криворотченко Сергей Данилович, штурман авиаполка капитан Ковалев Александр Трифонович, штурман отряда старший лейтенант Гордеев Георгий Никифорович, борттехники военный техник 1-го ранга Фролов Василий Андреевич и военный техник 2-го ранга Гаркуша Павел Прохорович.

Общие итоги за всю авиационную группу в докладе на имя командующего ВВС «О проделанной работе транспортной авиационной группой по десантированию 4-го вдк с 16 по 24 февраля 1942 года» подвел генерал-майор авиации Л. А. Горбацевич. «Перед авиационной группой были поставлены следующие задачи: 1. Выбросить батальон 5-го вдк для усиления армии Швецова в район ст. Мончалово (15 км западнее Ржева). 2. Выбросить остатки 8-й бригады 4-го вдк в районы Путькова, Бели (25 км юго-западнее Вязьмы). 3. Произвести десантирование 4-го вдк, без 8-й бригады, в районы Великополье, Луги (40 км юго-восточнее Вязьмы).

Для выполнения поставленной задачи была сформирована авиационная группа в следующем составе: 23-я тбад (Люберцы), группа Гвоздева (ГВФ) – Раменское, группа Короткова (ГВФ) – Внуково, ПОН – с аэродрома Раменское, 9-й авиаполк (на Пе-3) – Раменское. Всего привлекалось 67 самолетов: 40 ПС-84, 18 ТБ-3, 5 Пе-3, 3 У-2, 2 СБ, 1 ДБ-3. Боевая работа авиагруппы началась с выполнения первых двух задач, что являлось подготовкой для выполнения основной задачи по десантированию 4-го вдк. В ночь с 16 на 17 февраля 23-я тбад произвела выброску авиадесанта для усиления группы Шевцова в районе ст. Мончалово. Произведено 25 самолетовылетов, задание выполнили 17. Сброшено 293 человека и 24 тюка грузов и 63 400 листовок. Недостатки: неподготовленность парашютистов к десантированию, опоздание на два часа десанта и груза, нечетко выполненные сигналы, обозначающие место сбрасывания.

---

<sup>276</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 153 л. 200.

<sup>277</sup> Там же. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 564. л. 280.

---

В ночь на 18 февраля группой Короткова с аэродрома Внуково были выброшены остатки 8-й десантной бригады 4-го вдк в районы Путьково, Бели. Совершено 39 самолетовылетов, выполнено 12. Остальные не нашли цель, она была плохо обозначена. Выброшено 293 человека и 32 тюка. В ночь на 19 февраля всеми транспортными самолетами приступили к выполнению основной задачи по десантированию 4-го вдк в районы Великополье, Луги. Из штаба Западного фронта накануне был получен сигнал, обозначающий место выброски – буква «Г» из семи костров. Совершено 89 самолетовылетов, выполнено 30. Десантировано 538 человек и 96 тюков груза. Место выброса было плохо обозначено. Это ставило под угрозу выполнение операции по десантированию.

Для обеспечения нахождения экипажами места выброски десанта надежными сигналами, позволяющими быстро отыскать цель и исключить возможность выброски парашютистов к противнику, было принято решение доставить в район выброски световые радиосредства сигнализации. Для чего был подготовлен на лыжах один корабль ТБ-3, один корабль ДБ-3, два самолета СБ и три самолета У-2. Днем 19 февраля два самолета СБ под прикрытием девяти истребителей и одного Пе-3 вылетели в район цели с задачей: самолетам СБ произвести посадку в районе цели, выгрузить сигнальные средства и вернуться на свой аэродром.

После обстрела 3А эскадрилья истребителей прекратила сопровождение и вернулась на свой аэродром. Один самолет СБ был подбит огнем 3А и упал в лес. Второй благополучно произвел посадку, выгрузил средства сигнализации и на обратном пути произвел посадку для заправки на аэродроме Мосальск, чем задержался с прилетом и докладом о выполнении поставленной задачи, а экипаж Пе-3 доложил, что посадки СБ в районе цели не видел.

Было принято решение послать с такой же целью самолет ДБ-3. Командир экипажа летчик капитан Васильев также задание выполнил, вернулся на свой аэродром и доложил как раз перед вылетом транспортного самолета. С наступлением темноты на 20 февраля был выслан один ТБ-3 с приводной станцией, работа которой должна была обеспечить выход кораблей на цель и сбрасывания без световых сигналов, так как последние привлекают авиацию противника. Посадку экипаж произвел, но радиостанция так и не заработала. Было произведено 153 самолетовылета, доставлено 2551 человек и 428 тюков.

В ночь на 21 февраля произведено 65 самолетовылетов, но из-за плохих метеоусловий задание выполнили 37 экипажей. Доставлено 476 человек и 73 тюка. На 22 февраля совершено 112 самолетовылетов, выполнили 100 экипажей, доставлено 1676 человек и 269 тюков. В ночь на 23 февраля произведено 98 самолетовылетов, выполнено 82. Доставлено 1359 человек и 237 тюков. С задания не вернулось два экипажа ТБ-3, причины неизвестны.

В эту же ночь одним кораблем ТБ-3 с посадкой в районе цели было доставлено командование 4-го вдк. Экипаж задание выполнил – произвел посадку, выгрузил людей, имущество и возвратился на свой аэродром. В районе цели корабль был атакован одним самолетом Ме-110, который произвел несколько атак. В результате попадания снаряда в корабль осколком был убит командир 4-го вдк генерал-майор Левашов. На 24 февраля сброшено 179 человек и 301 тюк. Всего за период с 16 по 24 февраля произведено 612 самолетовылетов, выполнили 443 экипажа, не выполнили 169, не вернулось с задания три экипажа. Всего сброшено 7373 человека и 1525 тюков груза.

Выводы:

1. При проведении десантной операции необходимо в первую очередь обеспечить место выброски десанта надежными сигналами.
2. Аэродромы базирования должны быть надежно прикрыты средствами ПВО.
3. Тщательно организовывать материально-техническое обеспечение операции.
4. Аэродромы, предназначенные для десантирования, должны быть достаточных размеров и иметь скрытые подходы.
5. В районе выброски передовой эшелон должен быть обеспечен посадочной площадкой.
6. Необходимо иметь надежную связь с районом выброски»<sup>278</sup>.

---

<sup>278</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 146. Лл. 30 – 33.

---

Работа авиаторов в завершённой Вяземской воздушно-десантной операции отражена и в ряде исторических исследований. Наиболее полно она представлена в книге И. И. Лисова: «В итоге свыше 10 тыс. человек (с учетом ранее десантированных частей 8-й воздушно-десантной бригады) и 1500 грузовых парашютно-десантных мягких мешков было сброшено в тыл противника. Десантирование 9-й и 214-й воздушно-десантных бригад, а также корпусных частей и подразделений с подмосковных аэродромов было проведено без воздействия авиации противника по исходному району воздушного десанта.

Противник смог оказать противодействие десантированию своей авиацией только в районе приземления воздушного десанта. Потери в самолетах и личном составе на маршрутах полета от огня зенитной артиллерии были незначительными. Горазда больше десантники понесли потерь в результате неточной выгрузки по вине собственной транспортной авиации. Как прежде, так и на этот раз были случаи выгрузки людей и грузов на большой площади – в расположении войск 33-й армии, 1-го гвардейского кавалерийского корпуса и даже за Днепром. Потери грузов значительно снизили боеспособность воздушного десанта, в частности, потеря лыж лишала многие подразделения подвижности...

Основной причиной неточной выгрузки людей и грузов была необеспеченность районов десантирования приводными радиотехническими средствами. Без таких средств летному составу трудно было найти ночью площадку приземления парашютистов, особенно в плохих метеорологических условиях. Костры и пожары, применявшиеся в качестве световых сигналов, в условиях, когда в тылу противника шли бои, не могли быть надежными ориентирами для летчиков, так как они наблюдались во многих местах»<sup>279</sup>.

О том, что ошибки штурманов при полетах к месту выгрузки десанта имели место, писал и командир 1-го гвардейского кавалерийского корпуса генерал П. А. Белов: «И снова штурманы транспортной авиации допустили ряд ошибок, в результате чего часть десантников выбросилась далеко от указанных им мест. До восьмидесяти парашютистов приземлились возле деревни Коптево (в четырнадцать километрах южнее Семлева). Большая группа была сброшена неподалеку от Изборова за передним краем обороны противника, и гитлеровцы без труда уничтожили ее. Боеприпасы, оружие, продовольствие и лыжи парашютистов тоже были разбросаны на большом пространстве, и разыскать их удавалось далеко не всегда»<sup>280</sup>.

Вяземская воздушно-десантная операция – крупнейшая в годы Великой Отечественной войны. По выгрузке самолетами такого количества людей и оружия в тыл врага ей нет равных в истории Второй мировой войны. Подготовка и высадка десанта была произведена в сжатые сроки, в сложной оперативной обстановке, в сложных метеорологических условиях при крайне ограниченных возможностях транспортной авиации. В ней две составляющие – авиационная и десантная. Однако поставленная задача не была выполнена. Деблокировать советскую группировку войск не удалось.

Десантирование личного состава корпуса генерала А. Ф. Левашова осуществлялось несколькими авиационными группами на самолетах ПС-84 гражданского воздушного флота и ТБ-3 ВВС Красной Армии. Вылеты производились с разных оперативных аэродромов. С помощью оказавшегося в тылу врага экипажа М. Баженова проблема нахождения экипажами места сбрасывания десанта была решена успешно. И хотя доставленная им приводная радиостанция не заработала, летчики хорошо организовали обозначение цели кострами. При нормальной видимости они просматривались на расстоянии пятидесяти километров. Это позволяло экипажам заблаговременно продумывать свои действия в зоне сброса, осуществлять его без лишних маневров, что в условиях противодействия противника имело немаловажное значение.

---

<sup>279</sup> Лисов И. И. Десантники. С. 114.

<sup>280</sup> Белов П. А. За нами Москва. М., 1963. С. 229.

---

Если говорить о причинах потерь, то главная из них заключалась в том, что самолеты всех авиагрупп сбрасывали людей и грузы фактически в одну точку – населенный пункт Желанье. Все десять дней операции они летали по одному и тому же маршруту. Это обстоятельство позволило противнику организовать противодействие ночными истребителями. Поэтому без потерь не обошлось.

Что касается действий в тылу врага 4-го вдж, то здесь без употребления слова «героически» не обойтись. Парашютисты проявили исключительную храбрость и высокое боевое мастерство уже при десантировании. Отказов покинуть самолет было всего несколько, особых происшествий при приземлении не произошло. Не менее героическим стал и период выполнения ими поставленной боевой задачи, которая, кстати, не всегда проходила по намеченному плану. А это значительно осложняло и без того трудное положение личного состава корпуса.

После завершения десантирования и сбора парашютисты немедленно вступали в бой. О том, как они решительно действовали в первые дни после приземления, говорит донесение от 24 февраля командующего охранными войсками и начальника тылового района группы армий «Центр» генерала пехоты фон Шенкендорфа.

«Непрерывное усиление групп противника за линией фронта группы армий и связанный с этим рост партизанского движения во всем тыловом районе принимает настолько угрожающие масштабы, что я со всей серьезностью должен обратить внимание на эту опасность. Необходимы безотлагательные действия крупными силами, чтобы своевременно ликвидировать эту опасность... Если в конце прошлого года и в начале этого года партизаны в результате проводившихся против них активных карательных действий выступали только небольшими группами, захватывали продовольствие и при удобном случае совершали нападения на небольшие команды солдат, то теперь они действуют крупными, обученными в военном отношении частями...»<sup>281</sup>

Однако в связи с тем, что из-за количественного недостатка транспортных самолетов и погодных условий выброска личного состава корпуса растянулась на несколько дней, эффекта внезапности не произошло. Определив намерения десантников, противник стал подтягивать дополнительные силы. Это позволило ему постепенно перейти от оборонительных действий к наступательным. Без артиллерии и танков, без поддержки авиации корпус нес серьезные потери.

Общая картина боевых действий корпуса после приземления и сосредоточения дана в книге «Воздушно-десантные войска России». «В ночь на 24 февраля корпус начал наступление в направлении Юхнова навстречу войскам 50-й армии. Оно складывалось из многих больших и малых наступательных и оборонительных боев, принимало форму стремительных и жестких ударов по гитлеровцам. Десантники захватили населенные пункты Ключи, Горбачи, Тыновка, Андросово, Новая. С каждым днем этот район расширялся. Фактически был создан активно действующий, подвижный фронт в тылу врага, а район назвали «десантной республикой».

В тылу немцев начались совместные боевые действия десантников, конников и партизан. Запланированная встреча с войсками 50-й армии не состоялась, глубоко эшелонированную оборону противника вдоль Варшавского шоссе она прорвать не смогла. Из-за потерь в людях и технике армия генерала И. В. Болдина прекратила наступление. Кавалеристы и десантники вынуждены были перейти к круговой обороне. Гитлер предпринимал все новые попытки, чтобы блокировать десант и разгромить его. Упорные бои длились с 11 марта по 12 апреля. Фашисты разработали специальную операцию под кодовым названием «Ганновер»<sup>282</sup>. 11 апреля 4-й вдж по решению Военного совета Западного фронта вошел в подчинение генерала П. А. Белова.

---

<sup>281</sup> Лукашенко А. Дорогами десанта. С.89.

<sup>282</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 37.

---

Условия для успешных боевых действий советской группировки войск в немецком тылу были крайне сложными. Хронически не хватало боеприпасов, продовольствия, обмундирования, корма для лошадей. Особой проблемой были раненые.

В такой тяжелой обстановке задачи десантного корпуса видоизменились, его боевые действия в основном стали сводиться к удержанию контролируемого района, проведению разведывательно-диверсионных действий и организации прорыва. В марте – апреле совместно с 50-й армией были предприняты две такие попытки. Но из-за недостатка сил и средств они не удались. Войскам пришлось вести бои с противником в окружении до конца июня.

Поддерживая морально десантников, командование Западного фронта в своем первомайском поздравлении указывало: «Передайте нашим чудо-богатырям наш первомайский привет и пожелание еще крепче и успешнее бить подлых фрицев. Покажите гитлеровским бандитам, что весной вы умеете бить врага еще крепче, чем зимой»<sup>283</sup>.

Особенно трудным стало положение в начале мая, когда из-за распутицы невозможно было рыть окопы для обороны и строить землянки для устройства самого примитивного быта. Когда же земля пришла в норму, немцы получили возможность усилить свои наступательные действия танками и артиллерией. А у окруженных не хватало ни боеприпасов, ни продовольствия. В десантном корпусе осталось немногим более 3000 бойцов и командиров. Но десантники упорно пробивались к фронту.

К этому времени командованию Западного фронта стало ясно, что десанникам А. Ф. Казанкина и конникам П. А. Белова своими силами невозможно прорваться через линию фронта. Было принято решение об усилении группировки советских войск в тылу врага. К десантированию стали готовиться две воздушно-десантные бригады – 23-я и 211-я. Их выброска состоялась в период с 29 мая по 3 июня и прошла успешно. Но даже этими общими силами удерживать занимаемый район было трудно. Военный совет Западного фронта принял решение о выводе всех войск из района юго-западнее Вязьмы<sup>284</sup>. Уже после войны генерал-полковник П. А. Белов в статье «Пятимесячная борьба в тылу врага» упомянул об этой помощи: «В конце мая мы получили некоторое подкрепление. Ночью 29 и 30 мая к нам были выброшены свежие 23-я и 211-я воздушно-десантные бригады»<sup>285</sup>.

В трудных условиях осуществлялась эта операция. И. И. Лисов писал: «Из-за отсутствия нужного количества транспортных самолетов выброска парашютистов проходила в течение нескольких дней. Каждый раз для приема десантников устанавливались на земле новые условные знаки, известные только экипажам самолетов. Но уже после первой выброски противник определил место высадки десантников. Над площадкой приземления то и дело появлялись вражеские ночные бомбардировщики. И хотя на земле район выброски прикрывался партизанами и конниками, с воздуха он оставался открытым для врага. К сожалению, группа войск Белова и Казанкина не имела зенитных средств и не поддерживалась в то время фронтовой авиацией. Это усложняло и десантирование, и сбор парашютистов после приземления»<sup>286</sup>.

Часть работы по выброске личного состава 23-й и 211-й вдб выполнили экипажи 3-го авиапалка. Днем 29 мая командир авиадивизии поставил задачу: всеми исправными кораблями произвести выброску воздушного десанта в точках Теплянка, Подмошье, Лепешки, Памятка. Все пункты в 75 километрах юго-западнее Вязьмы. Исправных кораблей набралось шесть. Все они перелетели в Монино и изготовились для ночной работы. Задачу выполнили четыре. При пере-

---

<sup>283</sup> Лисов И. И. Десантники. С. 152.

<sup>284</sup> РГВА. Ф. 338. Оп. 2754. Д. 41. ЛЛ. 316, 317.

<sup>285</sup> Военно-исторический журнал. 1962, № 8.

<sup>286</sup> Лисов И. И. Земля – воздух – земля. С. 98.

---

лете линии фронта все корабли подвергались сильному обстрелу ЗА и ЗП. Точки сброса людей и грузов хорошо обозначались кострами. Общими усилиями летчики десантировали 84 человека с личным оружием и пищевым запасом, а также сбросили 12 мешков со спецгрузом. Общий вес доставленного груза составил. 9 480 кг.

В районе цели экипаж Н. С. Куракина, завершивший десантирование, подвергся атакам со стороны немецкого истребителя. Ме-110 зашел сзади бомбардировщика. Залп со всех видов бортового оружия оказался прицельным и нанес кораблю ощутимые повреждения: прострелены правое заднее колесо, рули высоты и поворота, флейтнер, два лонжерона и тяга элеронов. Борттехник Д. Г. Цуранов получил осколочное ранение в руку. Стрелки А. С. Гордиенко и А. И. Гололобов, прозевавшие начало атаки истребителя, быстро пришли в себя и дружным ответным огнем не позволили фашистскому летчику повторить атаку. В боевом донесении зафиксировано: «Вражеский самолет был вынужден отойти и уйти со снижением – предположительно вражеский самолет подбит». И хотя этот вывод предположительный, будем считать, что экипаж Н. С. Куракина, защищая ТБ-3, сбил нападающего на него «мессера».

Экипаж старшего лейтенанта И. М. Иванова донес по радио о том, что задание не выполнил, сел вынужденно на запасном аэродроме Серпухов, оттуда перелетел в Раменское, а уже оттуда взял курс на свой аэродром. В районе Тенькова потерпел аварию. Экипаж С. А. Лукьянова донес, что на обратном маршруте прошел Мосальск, затем связь с землей прекратилась. Позже выяснилось, что он сел вынужденно в районе площадки Зубово. Вернулись в Ногинск 9 июня и доложили о причине невыполнения задания.

На точке Подмошье, куда надо было доставить десантников и груз, не оказалось установленных наземных сигналов. При возвращении в районе населенного пункта Глотова и прилегающих к нему лесов (12 – 15 километров северо-восточнее Мосальска) на высоте 1200 метров корабль был освещен прожекторами и обстрелян ЗА и ЗП. Огонь вели наши наземные войска. Стреляли и настойчиво, и достаточно прицельно. На подаваемый с борта самолета сигнал «Я свой» огонь не прекратили и нанесли бомбардировщику серьезные повреждения.

В результате шести прямых попаданий на корабле был выведен из строя левый крайний мотор, пробиты переднее колесо, три бензобака, передний лонжерон левой плоскости и перебит трос руля глубины. Вдобавок ко всему в правой плоскости возник пожар. Энергичными действиями борттехника Н. М. Панкова он был быстро ликвидирован. Серьезные повреждения машины и ранение трех десантников заставили командира корабля искать место для срочной посадки. Сели благополучно в районе деревни Щелканово, что в четырех километрах северо-восточнее Зубово. Раненые были отправлены в госпиталь города Малоярославец, а 21 парашютист и одно место с продуктами – в свою часть. 24 парашюта и три мешка с боеприпасами после ремонта самолета вернулись в Ногинск.

В следующую ночь командир авиаполка смог отправить на те же точки только три корабля. Задание выполнил один – командира корабля Д. И. Шевченко. В период 00.35 – 00.50 с высоты 600 метров на сигнал – угол из пяти костров – десантировалось 27 человек и два мешка с боеприпасами. Два экипажа командиров кораблей М. Н. Булин-Соколова и В. И. Сягова задание не выполнили по причине необнаружения установленных сигналов<sup>287</sup>.

Некоторые подробности боевой работы в этот период отражены в наградном листе штурмана Д. С. Макаева: «30 мая 1942 года после выброски парашютного десанта самолет попал под ураганный огонь зенитной артиллерии. Были сильно повреждены два мотора и пробит бензобак. Штурман спокойно оценил обстановку и точно вывел самолет на свою территорию».

Таков посильный вклад авиаполка в дело десантирования личного состава 23-й и 211-й воздушно-десантных бригад в период с 29 мая по 3 июня.

---

<sup>287</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Лл. 107, 108, 190, 114.



---

Более полумесяца пробивались с боями десантники и конники к линии фронта. 24 июня они соединились с частями 10-й армии севернее города Кирова Брянской области. А. Лукашенко отмечает: «Прямо из-под носаседающего врага прорывались на Большую землю. Генерал-майор А. Ф. Казанкин и полковой комиссар П. В. Щербина, заменивший комиссара В. М. Оленина, вывели на Большую землю основную часть личного состава корпуса. Примерно столько же вышло рядом десантников и кавалеристов 1-й гвардейской кавалерийской дивизии генерал-майора В. К. Баранова. Так в конце июня подразделения 9-й и 214-й бригад и штаб 4-го корпуса оказались на Большой земле»<sup>288</sup>.

Командующий Западным фронтом Г. К. Жуков писал в своих мемуарах: «Какой радостной была встреча для тех, кто вырвался из тыла врага. И тех, кто с фронта обеспечивал их выход! Бойцы и командиры не стыдились своих слез: это были слезы радости и самой крепкой в жизни солдатской дружбы»<sup>289</sup>.

Так завершился, полный героизма и драматизма, пятимесячный рейд корпуса по тылам врага на смоленской земле. Слабовооруженные десантники вели бои с превосходящими регулярными силами врага, удерживали совместно с конниками генерала П. А. Белова значительную территорию на важнейших направлениях Западного фронта. Роль этой операции трудно недооценить.

В книге «Воздушно-десантные войска России» отмечено: «В целом же, действия 4-го воздушно-десантного корпуса в тылу противника, безусловно, сыграли положительную роль в период разгрома немецко-фашистских войск под Москвой. От фашистов были освобождены населенные пункты, противник был дезорганизован, уничтожено более 15 тысяч гитлеровцев. Кроме того, десантники, конники и партизаны, действовавшие в районе Вязьмы и Юхнова, сковали значительную часть группы армий «Центр» и тем самым ограничили ее возможности по нанесению контрударов по нашим наступающим войскам»<sup>290</sup>.

В таком большом и трудном деле, каким стала Вяземская десантная операция, не могло обойтись без просчетов и ошибок. Но нельзя о них говорить без учета конкретных условий и возможностей в тот период. Думается, что наиболее объективно это отразил один из знатоков истории 4-го воздушно-десантного корпуса И. И. Лисов. «Опыт десантирования и боевых действий 4-го воздушно-десантного корпуса имеет свои особенности и свою поучительность. Это был первый случай в военной истории, когда десантирование такого крупного соединения проводилось ночью, в сложных зимних условиях. Подобных воздушно-десантных операций в такой сложной обстановке ни в одной зарубежной армии даже и не пытались осуществить.

Серьезные недостатки, допущенные при подготовке и проведении воздушно-десантной операции на Западном фронте, не могут быть оправданы, но, говоря о них, нельзя забывать о времени и конкретных условиях, в которых она проводилась. Основным недостатком операции было то, что не было достаточных авиационных средств для ее обеспечения. Военно-транспортная авиация, привлеченная к десантированию, была в состоянии выполнить эту задачу лишь в течение нескольких суток (без учета возможных собственных потерь). Это обстоятельство привело к утрате важнейшего преимущества воздушного десанта – внезапности его применения и усложняло ведение боевых действий после приземления в тылу противника. Кроме того ВВС фронта не могли оказать поддержку своей бомбардировочной и истребительной авиацией войскам, действующим в тылу гитлеровцев южнее Вязьмы»<sup>291</sup>.

---

<sup>288</sup> Лукашенко А. Дорогами десанта. С. 154.

<sup>289</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. С. 55.

<sup>290</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 38.

<sup>291</sup> Лисов И. И. Строительство и опыт применения воздушно-десантных войск в Великой Отечественной войне. С. 19.

---

Да, возможности ВВС были весьма ограниченными. Но, тем не менее, полеты к десанникам транспортных самолетов продолжались и после завершения десантирования корпуса. Потребность в них была великая. Вот пример, который описан в книге А. Лукашенко «Дорогами десанта».

По приказу А. Ф. Левашова начальник парашютно-десантной службы капитан В. И. Нехорошев должен был вылететь в тыл врага после того, как завершится отправка всего корпуса. Когда это произошло, он туда действительно отправился. С ним полетели начальник тыла, начальник артиллерии и десять десантников. Далее цитирую: «Самолет набрал высоту, стал на Медынский маяк и пошел на точку выброски. А когда самолет оказался в заданном районе, командир корабля не обнаружил там условленных световых знаков. Чтобы не рисковать, командир принял решение возвращаться на свой аэродром... Через сорок минут самолет (на этот раз был выделен другой) оторвался от взлетной полосы, лег на курс и вскоре был уже за линией фронта. Но и его поджидала неудача. Над местом выброски он был атакован вражеским истребителем, а затем попал в зону зенитного артиллерии противника. Выход был один – возвращаться»<sup>292</sup>. После этих двух неудачных попыток попасть к находящимся в тылу десанникам командующий ВДВ В. А. Глазунов поручил В. И. Нехорошеву заниматься отправкой в тыл грузов.

«Привязать» неудавшиеся два вылета начальника ПДС 4-го корпуса в тыл с каким-либо конкретным экипажем авиаполка или авиадивизии нет возможности. А воспроизвожу я этот факт лишь для того, чтобы показать, что полеты транспортных самолетов к десанникам в район Вязьмы продолжались и после завершения переброски основного состава корпуса.

Летали к ним и экипажи 3-го авиаполка. Таких полетов было не слишком много. И главная причина – летать практически было уже не на чем. Завершив работу по десантированию 4-го вдк, авиаполк с рассветом 25 февраля возвратился из Люберец на свою основную базу – аэродром Ногинск и до конца месяца на боевые задания не летал. О наличии самолетов в этот период красноречиво говорит донесение от 1 марта: «Один ТБ-3 28 февраля выслан на аэродром Раменское в распоряжение генерал-майора авиации тов. Худякова для выполнения особого задания... Один ТБ-3 готовится для выполнения боевого задания с аэродрома Ногинск. Личный состав двух эскадрилий занимается командирской учебой согласно расписанию. Самолетов на месте базирования – один».

Исходя из этих сведений нельзя делать вывод, что в авиаполку осталось всего два самолета. Их на этот период было 11 (исправных – четыре). Но все самолеты находились на других точках или в ремонте в Люберцах, Ярославле и других местах. Вот и пришлось в ночь на 2 марта бомбардировать железнодорожный узел Вязьма всего одним кораблем. Это задание выполнял экипаж М. Н. Булин-Соколова. Или вот сведения за 3 марта: «Аэродром базирования Ногинск. Всего кораблей 11, из них исправных – 4. Готовых к выполнению задания в ночь на 4 марта с аэродрома Ногинск – один, с аэродрома Раменское – один. Ожидается прилет одного ТБ-3 из Люберцы (капитан Засыпкин) и одного ТБ-3 из Кирсанова (капитан Егоров)». 4 марта должен был возвратиться из Ярославля в Ногинск самолет командира корабля Н. М. Васка. 5 марта из Тейково ожидался прилет самолета командира корабля И. М. Иванова.

Как видим, разброс полковой материальной части по различным причинам в этот период оказался существенным. В связи с этим возможности полетов к десанникам были весьма ограниченными. И тем не менее...

Теперь о конкретных полетах в этот период некоторых экипажей 3-го тбап к десанникам 4-го корпуса. 5 марта с аэродрома Раменское экипаж капитана Н. С. Куракина двумя вылетами транспортировал на площадку Желанье одну 45-миллиметровую противотанковую пушку,

---

<sup>292</sup> Лукашенко А. Дорогами десанта. С. 195.

---

25 ящиков снарядов, 10 ящиков патронов, 300 кг медикаментов, 6 человек прислуги к пушке и 9 врачей из сануправления Западного фронта. Общий вес груза составил 3 300 кг. Обратным рейсом в Раменское прилетело 57 человек – 20 парашютистов и 37 раненых бойцов и командиров<sup>293</sup>.

Для доставки на эту же площадку людей и грузов командир авиадивизии приказал С. Ф. Осадченко постоянно держать на аэродроме Раменское не менее двух экипажей. Степан Федорович направил туда экипажи командиров кораблей Г. С. Засыпкина и М. Н. Булин-Соколова.

Через три дня с аэродрома Раменское потянулся в ночное небо ТБ-3 под управлением командира корабля Г. С. Засыпкина. Он, как и несколько дней ранее Н. С. Куракин, взял курс на площадку Желанье. Экипажу предстояло доставить десантникам аэросани и пять человек личного состава. Общий вес груза составлял 2200 кг. Благополучно прошли линию фронта, и взяли курс на Юхнов. Через два часа полета вышли в район посадки, покрутили во все стороны головами, но опознавательных сигналов не обнаружили. Сделали еще круг. Земля молчала. Не дождавшись приглашения на посадку, вернулись в Ногинск.

В ночь на 11 марта оба экипажа подготовились к очередному полету к десантникам. Однако самолет Г. С. Засыпкина на задание не вышел по причине отказа материальной части на земле, а М. Н. Булин-Соколова – по той же причине, но уже в воздухе. Через сутки с Раменского взлетели оба экипажа, но непогода на маршруте и в районе цели заставила их ложиться на обратный курс. Лишь 16 марта аэросани с прислугой были доставлены в пункт назначения экипажем Г. С. Засыпкина. Во время посадки по самолету стреляли буквально со всех сторон. На земле выяснили, что посадочная площадка фактически находилась в окружении. Разгрузившись и приняв на борт 30 раненых и 8 человек командного состава 4-го вдк, экипаж благополучно взлетел и возвратился в Раменское с несколькими пробоинами в планере, а уже оттуда домой.

Что же касается экипажа М. Н. Булин-Соколова, который также в эту ночь ушел с аэродрома Раменское на задание, то он оказался на грани серьезного происшествия. Условленные сигналы в районе деревни Свинцово летчики нашли без труда и, сориентировавшись, стали заходить на посадку. Как только колеса коснулись заснеженной поверхности земли... Заглянем в боевое донесение. Там зафиксировано: «Один ТБ-3 (командир корабля Булин-Соколов) задание не выполнил, корабль по установленным опознавательным знакам произвел посадку в районе деревни Свинцово, где был обстрелян сильным пулеметно-оружейным огнем на земле, видя угрожающее положение, командир корабля принял решение произвести взлет и возвратиться на свой аэродром».

Вот что рассказал мне в августе 1988 года при встрече в Белгороде сам летчик. «Это был полет с посадкой в тылу противника. Везли боеприпасы и продукты. Садись на поляну в лесу на «конверт» из пяти костров. Мы дали белую ракету, земля ответила зеленой. Все нормально. Сели. Обычно после посадки ощущаешь, как самолет подпрыгивает на неровностях, а тут нет, плавно катится как по ровной дороге. Подрулили к месту выгрузки, вижу, кто-то стоит, но к самолету не подходит. Да и людей для разгрузки особо не видно. Моторы не выключали, держали на малом газку.

Послал радиста на землю, чтобы выяснил, почему не разгружают. Поднялся со своего места и наблюдаю за ним. Вижу, от человека, к которому пошел Сергей, возникла какая-то вспышка. Как будто он стрельнул. Радист пошел назад. Не побежал, а спокойно пошел к самолету. Вот его фигура исчезла под плоскостью. Я присел на корточки, чтобы лучше за ним наблюдать, а его нет. Я начал беспокоиться, потом вижу, он пробирается к нам в пилотскую по фюзеляжу.

---

<sup>293</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 25.

---

Сел между нами и говорит: «Я больше не пойду, они там матом ругаются и стреляют». Мы не успели сообразить, что к чему, как в нашу сторону потянулась пулеметная очередь и трасса склоняется к самолету. Я крикнул праваку: «Держи педали!» А сам дал полный газ всем четырем моторам. Взлетели так, будто на борту не было никакого груза. Через несколько дней снова полетели туда. Во время разгрузки начал спрашивать, почему в прошлый раз нас так недружелюбно встретили. Оказывается, мы тогда сели в шести километрах от нужного места на «конверт», выложенный немцами. То ли они знали про наш условленный сигнал, то ли они принимали своих, не знаю. То есть они нас не сразу опознали, а мы их. Мы потом долго в экипаже обсуждали действия радиста и пришли к выводу, что немец крикнул ему «Хальт!», а Сергей принял это слово за матерное. В общем – и смех, и грех».

Этот факт упомянут командованием авиаполка в наградном листе, которым М. Н. Булин-Соколов был представлен к награждению орденом Красной Звезды: «Выполняя задание командующего ВВС Западным фронтом 16 марта 1942 года сделал посадку в тылу противника с задачей снабдить части Красной Армии боеприпасами. Оказалось, площадка была занята противником и самолет был обстрелян из пулеметов, получив 28 пробоин. Проявляя мужество и отвагу, летчик взлетел под огнем врага и тем самым спас экипаж и машину».

В ночь на 19 марта экипажи, базирующиеся в Раменском, продолжили полеты к А. Ф. Казанкину в район Желанье. В полночь они благополучно приземлились в заданном районе и с помощью десантников приступили к разгрузке самолетов. Помощь пришла солидная – на каждом ТБ-3 находилось по 2200 кг груза. Среди этих килограммов было 38 ящиков мин, 8 минометов, патроны к автоматам и винтовкам, продовольствие и даже 100 кг вина. На точку, кроме этого, прилетело четыре человека. Разгрузились быстро. А вот погрузка 74 раненых затянулась. Все пустоты самолетов, где только можно было разместить бойцов и командиров, были заполнены<sup>294</sup>.

Не обошлось без потерь. Это произошло в ночь на 23 мая. Из состава экипажа командира корабля Н. М. Васка погибло три человека. В боевом донесении за этот день отмечено: «Корабль майора Васка (штурман капитан Гордеев) при полете к цели сообщил радиogramмой в 22.00 «Прошел Алексин». После этого связи с кораблем не было, экипаж с задания не возвратился, причины выясняются». О том, что произошло в эту ночь, рассказал в своем письме в школу сам Николай Михайлович Васьк.

«Дорогие ребята! Опишу мой боевой вылет, который для меня и экипажа закончился трагически. Был сбит ночью истребителем противника, не выполнив боевого задания. В ночь на 23 мая 1942 года на корабле ТБ-3 нашим экипажем нужно было доставить наземным войскам противотанковые мины в специальных мешках с парашютами в районе местечка Глухово. Загрузка корабля была около трех тонн. Вылетели на задание ночью с аэродрома Монино. Подходя к месту выброски боевого груза, были атакованы истребителем противника. Огненная трасса из пушек попала в бензобаки, самолет мгновенно воспламенился, левая плоскость начала разрушаться и корабль стал неуправляем.

В это время мы находились на высоте примерно тысячи метров. Я дал команду покинуть самолет, сам прыгал последним. Опускаясь на парашюте, видел удар самолета о землю и огромный взрыв. Три тонны противотанковых мин ничего не оставили от нашего корабля. Как потом рассказывали партизаны, самолет упал между станицей Угра и речкой такого же названия. Это место на линии фронта внутри обороны немцев. Так что немцам этот взрыв обошелся большими потерями.

Приземлился я в контуженном состоянии, почти без сознания. Была сломана большая берцовая кость правой ноги и раздроблена кость ступни мелкокалиберным авиационным

---

<sup>294</sup> ЦАМО. Ф. 3-го тбап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 38.

---

снарядом. Меня нашел ранее приземлившийся штурман Гордеев, а позже часом нас обнаружили партизаны. Они доставили нас обоих в одну из деревень, точного названия которой не помню. Это было уже на рассвете 23 мая. В течение дня нас стало уже пять человек. Демидов, Назаров и Лебедев вышли на нас по расспросам населения. Через три дня я присланным с Большой земли самолетом был уже в авиационном госпитале Москвы. Остальные товарищи с помощью партизан перешли линию фронта и прибыли в свой родной полк, а через пять месяцев и я был уже там.

За это короткое время мы были уже убеждены, что наши боевые друзья из экипажа Степурко, Бучинский и Амелькин убиты в корабле при атаке истребителя. Долгое время делали запросы по всем инстанциям, но безрезультатно. Теперь уверенно можно говорить, что эти три боевых друга из экипажа погибли в корабле».

Николай Михайлович прав. Три члена из его экипажа числятся погибшими при выполнении боевого задания. Мне остается только назвать их должности и имена. Пилот старшина Михаил Иванович Степурко, бортовой техник техник-лейтенант Василий Иванович Амелькин, бортовой техник техник-лейтенант Вячеслав Филиппович Бучинский.

Потеря людей и самолета отражены в наградном листе штурмана Г. Н. Гордеева: «22 мая 1942 года экипаж выбрасывал боеприпасы десантникам генерала Казанкина. Над целью ТБ-3 был внезапно атакован истребителем, завязался воздушный бой. Используя преимущество пушечного огня, противник зажег корабль. Штурман Гордеев покинул самолет одним из последних. При приземлении ощутил боль в ноге. Встретил своего тяжелораненого командира корабля. Решили вместе выходить из окружения. Помогая друг другу, перешли линию фронта и вернулись в свою часть».

Таким образом, экипажи 3-го авиаполка и после завершения переброски личного состава 4-го вдк продолжали оказывать посильную помощь борющимся в районе Вязьмы десантникам. А они нуждались в главном – в боеприпасах. Начальник ПДС корпуса полковник В. И. Нехорошев, волей судьбы ставший главным снабженцем, в апреле, когда подошло время менять зимнюю форму одежды на летнюю, дважды летал на ТБ-3 за линию фронта. Василий Ильич вспоминал: «Когда с Большой земли мы сообщали об очередных рейсах самолетов с продуктами и боеприпасами, Казанкин непременно радовал: «Сначала патроны, сухари – потом»<sup>295</sup>.

О многом говорит эта фраза командира 4-го вдк. О тяжелом продовольственном положении десантников, об их мужестве и стойкости, решимости до конца выполнить свой воинский долг в деле защиты Родины. В связи с этим причастность личного состава 3-го тбап к делу оказания посильной помощи бойцам и командирам корпуса в процессе Вяземской воздушно-десантной операции следует отнести к одной из самых славных страниц в его истории.

Не все в этих весенних полетах в тыл врага для обеспечения воинов 4-го вдк продовольствием, оружием и боеприпасами было гладко. Много недостатков проявилось в деле организации приема грузов. Не меньше их было и в организации летной работы. Все они были вскрыты в приказе по войскам Западного фронта № К-264 от 20 мая 1942 года. В документе отмечалось:

«Доставка грузов проходит медленно и плохо организована. Посадочные площадки подготавливаются недопустимо медленно. Сбрасывание грузов происходит неудовлетворительно, значительная часть их при падении на землю разбивается и приходит в негодность. Большое количество самолетов возвращается, не выполнив боевых заданий, причем расследование причин этого не производится. В результате снабжение затягивается и грозит срывом установленных сроков»<sup>296</sup>. Для авиаторов оценка нелицеприятная, но далеко не все от них зависело.

---

<sup>295</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 37.

<sup>296</sup> ВДВ: вчера, сегодня и завтра. С. 192.

## Б. На помощь своим войскам



Используя благоприятную обстановку в период успешного контрнаступления под Москвой командующие фронтами планировали и осуществляли в ряде мест боевые действия с целью окружения и уничтожения немецко-фашистских группировок. Попадали в окружение и наши части и соединения. Весной 1942 года в трудном положении оказалась окруженная 33-я армия генерала М. Г. Ефремова. Ее соединения и части крайне нуждались в боеприпасах, медикаментах и продовольствии. Требовал помощи 1-й гвардейский кавалерийский корпус генерала П. А. Белова, осуществлявший рейды по тылам противника. Не менее важной была и задача доставки из-за линии фронта раненых.

Во второй половине апреля командующий АДД генерал А. Е. Голованов привлек 53-ю авиадивизию к выполнению транс-

портной работы в интересах Северо-Западного фронта. Это было задание Ставки, отданное командованию АДД лично И. В. Сталиным. Н. С. Скрипко писал: «Кроме того, резко осложнилась обстановка в районе Демянска, Старой Руссы, и нам было приказано перенести усилия АДД на это операционное направление, действовать в интересах наземных войск и считать это задачей номер один»<sup>297</sup>.

В конце февраля 1942 года в ходе Демянской операции было завершено окружение шести дивизий немецкой 16-й армии. Их ликвидация из-за недостатка сил затянулась. 23 апреля противнику удалось прорвать фронт окружения и образовать так называемый Рамушевский коридор. По нему пошла подпитка Демянского котла. Советские войска, сдерживая, теперь уже полуокруженную группировку врага, нуждались в материально-техническом обеспечении. Их снабжение из-за весенней распутицы прервалось.

Решить все эти проблемы в максимально короткие сроки можно было только воздушным путем. К авиaperевоzкам широко привлекались части, вооруженные самолетами ТБ-3. Эти корабли по-прежнему оставались основной транспортной силой ВВС. И хотя они отрывались от своего основного предназначения – нанесения бомбардировочных ударов – иного выхода не было.

А. Е. Голованов писал по этому поводу в своих воспоминаниях: «Уместно напомнить, что АДД пришлось заниматься довольно большим объемом транспортных перевозок для нужд фронта. Для этих полетов использовались боевые самолеты, так как срочная доставка боеприпасов,

<sup>297</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 154.

горючего, продовольствия в иные моменты была столь важной, что приходилось поступаться боевыми вылетами на бомбометание. К тому же все больше ширилось и крепло партизанское движение, требовавшее соответствующего обеспечения и руководства»<sup>298</sup>.

Практически всю весну 1942 года экипажи 3-го авиаполка командованием АДД привлекались к решению транспортных задач в интересах различных фронтов Красной Армии, им приходилось оказывать помощь окруженным частям 33-й армии, конникам генерала П. А. Белова, партизанам, а также войскам Северо-Западного фронта в районе Демянска.

Экипажи 3-го авиаполка дальнего действия подключились к этой работе в ночь на 17 апреля. Занимались они этим важным боевым делом сорок дней – до 27 мая. Полеты следовали, за исключением нескольких перерывов, практически ежедневно. При этом для выполнения каких-либо других заданий авиаполк не привлекался. Этот факт подчеркивает важность транспортной работы в интересах войск Северо-Западного фронта, конников П. А. Белова и 33-й армии. Этой воздушной операцией личный состав выполнил колоссальную работу и оказал наземным войскам существенную помощь.

Для наглядности сведу все полеты экипажей за период с 17 апреля по 27 мая в таблицу.

Дата	К-во летавших и выполнивших	Кто выполнил	Пункт сброса	Всего доставлено
17. 4.	7/5	неизвестно	Поддариье (Ст. Русса)	8950 прод.
18. 4.	5/3	Иванов И. М.	Чумазово (Ст. Русса)	1500 обуви
		Скотников	Рамушево	4300 прод. и б/п
		Калыгин	Рамушево	4100 прод. и б/п
				Всего: 9900
19. 4.	4/2	Лебедь	Рамушево	3100 прод. и б/п
		Кулиничев	Рамушево	3100 прод. и б/п
				Всего: 6200
20. 4.	5/4	Шевченко Д. И.	Рамушево	3150 прод. и б/п
		Лебедь	Рамушево	3150 прод. и б/п
		Кулиничев	Рамушево	1440 б/п
		Б.-Соколов М. Н.	Рамушево	
				Всего: 9180
21. 4.	5/5	Мосолов А. И.	Щелгуново (Ст. Русса)	1920 б/п
			Гринево (Ст. Русса)	1800 прод.
		Криворотченко С. Д.	Щелгуново	4160 прод. и б/п
		Шевченко Д. И.	Гринево	2220 б/п
			Щелгуново	1920
		Б.-Соколов М. Н.	Щелгуново	3950 прод. и б/п

<sup>298</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004. С. 157.

		Пожидаев Т. И.	Щелгуново	3420 прод. и б/п
				Всего: 19390 Щелгуново: 15370 Гринево: 4020
22. 4.	5/4	Васк Н. М.	Щелгуново	1440 б/п
			Мал. Дубовцы	750 б/п
		Лукьянов С. А.	Мал. Дубовцы	1774 б/п
			Щелгуново	1440 б/п
		Лебедь	Щелгуново	1770 прод. и б/п
		Шевченко Д. И.	Щелгуново	1440 б/п
				Всего: 8614 Щелгуново: 6090 М. Дубовцы: 2524
23. 4.	6/5	Шевченко Д. И.	Щелгуново	1800 б/п
		Мосолов А. И.	Гринево	1600 горючее
		Иванов И. М.	Щелгуново	1650 б/п
		Кулиничев	Щелгуново	1500 б/п
				Всего: 6550 Щелгуново: 4950 Гринево: 1600
24. 4.	5/4	Казаков А. И.	Брагино	1440 б/п
			Щелгуново	1605 прод. и б/п
		Пожидаев Т. И.	Брагино	1800 б/п
			Щелгуново	1860 прод. и б/п
		Лебедь	Брагино	1440 б/п
		Сягов В. И	Брагино	1800 горючее
				Всего: 9945 Брагино: 6480 Щелгуново: 3465
25. 4.	3/1	Егоров	Щелгуново	3120 прод., б/п и горючее
				Всего: 3120
26. 4.	2/2	Криворотченко С. Д.	Щелгуново	3600 прод. и РС
		Сягов В. И.	Щелгуново	1920 РС
				Всего: 5520
27. 4.	5/3	Егоров	Ляховичи (Ст. Русса)	3570 прод. и РС
			Щелгуново	
		Шевченко Д. И	Ляховичи	1870 РС
			Гринево	2000 овес



		Сягов В. И.	Щелгуново	1980 б/п
			Брагино	2000 прод.
				Всего: 11750
			Ляховичи:	5440
			Щелгуново:	2310
			Брагино:	2000
			Гринево:	2000
28. 4.	5/4	Шевченко Д. И.	Берлюково (Ст. Русса)	2160 б/п
			Гринево	1650 прод. и горюч.
		Егоров	Берлюково	2240 б/п
			Щелгуново	1890 прод. и горюч.
		Сягов В. И.	Берлюково	2000 б/п
		Иванов И. М.	Щелгуново	1500 горючее
				Всего: 11440 Берлюково: 6500 Щелгуново: 3390 Гринево: 1650
29. 4.	3/3	Шевченко Д. И.	Щелгуново	2000 РС
				800 овес
				780 прод.
		Иванов И. М.	Щелгуново	1750 горючее
		Лукьянов С. А.	Щелгуново	2200 б/п
				800 овес
			Гринево	1100 прод.
				Всего: 9430 Щелгуново: 7530 Гринево: 1900
1. 5.	4/4	Б. Соколов М. Н.	Гринево	2370 б/п
			Щелгуново	2058 прод.
		Криворотченко С. Д.	Гринево	1896 б/п
				1958 прод.
		Засыпкин Г. С.	Гринево	1980 горючее
			Ляховичи	2200 прод. и гор.
		Лукьянов С. А.	Гринево	2054 б/п
				Всего: 14516 Щелгуново: 2058 Гринево: 10258 Ляховичи: 2200
2. 5.	4/4	Якушкин С. А.	Щелгуново	2002 прод.
			Гринево	800 горючее

				960 б/п
		Засыпкин Г. С.	Гринево	1980 горючее
				2500 прод.
		Сягов В. И.	Щелгуново	2200 горючее
			Гринево	2002 прод.
		Качарава Г. Ш.	Гринево	1716 б/п
				Всего: 14160 Щелгуново: 4202 Гринево: 9958
3. 5.	4/4	Якушкин С. А.	Ляховичи	2000 горючее
			Щелгуново	1760 прод.
		Сягов В. И.	Ляховичи	2200 горючее
		Засыпкин Г. С.	Ляховичи	2300 б/п
		Лукьянов С. А.	Ляховичи	1400 горючее
			Щелгуново	1720 прод.
				Всего: 11380 Ляховичи: 7900 Щелгуново: 3480
11. 5.	4/3	Васк Н. М.	Выгорь (Мосальск)	2208 прод.
		Якушкин С. А.	Выгорь	2180 прод.
		Шевченко Д. И.	Выгорь	1870 прод.
				Всего: 6258
12. 5.	5/4	Васк Н. М.	Глухово (Мосальск)	2208 прод.
		Засыпкин Г. С.	Глухово	2300 прод.
		Б-Соколов М. Н.	Глухово	2200 прод.
		Лукьянов С. А.	Глухово	2200 прод.
				Всего: 8908
13. 5.	3/3	Якушкин С. А.	Глухово	2180 комбикорм
		Васк Н. М.	Глухово	2000 прод.
		Засыпкин Г. С.	Глухово	2300 прод.
				Всего: 6480
15. 5.	5/4	Шевченко Д. И.	Выгорь	2200 б/п
		Засыпкин Г. С.	Выгорь	1950 б/п
		Криворотченко С. Д.	Выгорь	1640 б/п
		Лукьянов С. А.	Выгорь	2016 б/п
				Всего: 7806
16. 5.	6/3	Шевченко Д. И.	Глухово	2200 сухари

		Лукьянов С. А.	Глухово	2200 прод.
		Сягов В. И.	Глухово	2000 б/п
				Всего: 6400
17. 5.	4/4	Иванов И. М.	Глухово	1500 б/п
		Шевченко Д. И.	Глухово	1979 прод.
		Лукьянов С. А.	Глухово	1980 б/п
		Сягов В. И.	Глухово	2000 б/п
				Всего: 7459
19. 5.	3/3	Васк Н. М.	Глухово	2200 прод.
		Халанский А. М.	Б. Еловка (Дорогобуж)	1625 б/п
		Лукьянов С. А.	Б. Еловка	2160 б/п
				Всего: 5985 Глухово: 2200 Б. Еловка: 3785
22. 5.	5/2	Б-Соколов М. Н.	Подопхай (Дорогобуж)	Прож. установка и 8 чел прислуги
		Засыпкин Г. С.	Б. Вергово	Шасси прож. уст. Вывез 19 раненых и 6 авиаторов
26. 5.	2/1	Засыпкин Г. С.	Б. Вергово	2200 прод. фураж и газеты
28. 5.	1/1	Якушкин С. А.	Подмостье	1750 продуктов
				150 б/п
				420 комбикорм
				Всего: 2320
Всего:	110/84			213 841 кг

В третьей декаде марта возникла настоятельная необходимость оказать транспортную авиационную помощь окруженной 33-й армии генерала М. Г. Ефремова. Выполняя приказание командира авиадивизии, подполковник С. Ф. Осадченко сформировал группу из трех экипажей. Руководство группой командир авиаполка поручил капитану И. П. Красиеву. В нее вошли те, кто летал из Раменского на точку Желанье. Оба экипажа перелетели на аэродром Кубинка и подготовились к выполнению заданий. Но, судя по всему, подготовились не основательно. Когда в ночь на 22 марта понадобилось выполнить первый полет, на самолете Г. С. Засыпкина обнаружился дефект. На аэродром Дмитровка, что 22 км северо-западнее пункта Желанье, вылетел только экипаж М. Н. Булин-Соколова. Летчики доставили 1500 кг санитарного имущества. Разгрузившись, взлетели и через несколько минут сели на знакомой точке Желанье. Приняв 30 человек раненых бойцов и командиров, взяли курс на Раменское<sup>299</sup>.

Выполнив задание, перелетел на свой аэродром в Ногинск. Сюда же прибыл и самолет Г. С. Засыпкина. Оба корабля нуждались в небольшом ремонте. Через сутки экипажи вернулись на аэродром Кубинка. В полночь от И. П. Красиева пришла телеграмма, в которой сообщалось,

<sup>299</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203713. Д. 4, л. 43

---

что капитан Г. С. Засыпкин пытался доставить груз на аэродром Дмитровка, но вынужден был вернуться из-за сложных метеоусловий.

26 марта в связи с необходимостью ремонта самолета М. Н. Булин-Соколова, командующий ВВС Западного фронта приказал командиру авиаполка заменить неисправный корабль на исправный. В Кубинку вылетел Н. С. Куракин. В ночь на 28 марта Г. С. Засыпкин сумел доставить на площадку Дмитровка медикаменты и овес общим весом 2100 кг., а обратным рейсом вывезти 34 раненых бойцов и командиров. Через сутки он же транспортировал для генерал-майора М. Г. Ефремова 150 снарядов УНР 76 мм, 2 противотанковых ружья и 112 патронов к ним, 30 ящиков мин. Общий вес груза составил 2100 кг. Однако из-за неисправности одного из моторов взлететь не смог и остался на площадке. Прилетевший вслед за Г. С. Засыпкиным экипаж Н. С. Куракина выяснил, что для ремонта самолета требуются два подшипника и четыре бронзовых шестерни. Приняв тридцать раненых, взял курс на Ногинск. В полете отказал один мотор. Сели благополучно.

Подремонтировав свой самолет, М. Н. Булин-Соколов вновь включился в работу по доставке личному составу 33-й армии генерала М. Г. Ефремова необходимых грузов. В ночь на 31 марта он совершил два рейса. Кроме 4000 кг боеприпасов, медикаментов и продовольствия на площадку Дмитровка прилетели запасные части для корабля Г. С. Засыпкина. Отремонтировав к утру машину, экипаж вылетел на Кубинку. Но посадку там не совершил, так как в районе аэродрома был обстрелян своей ЗА. В эту же ночь к М. Г. Ефремову полетел самолет Н. С. Куракина, но через 30 минут по причине отказа материальной части сел на аэродроме Кубинка. Через сутки экипаж М. Н. Булин-Соколова вновь дважды слетал на площадку Дмитровка. На этот раз он доставил рекордное количество продовольствия и боеприпасов – 4650 кг. Обратным рейсом улетел 61 человек. Это раненые бойцы и командиры.

За отличное выполнение боевых заданий в ночь на 29 и на 31 марта личному составу экипажей капитана Н. С. Куракина и старшего лейтенанта М. Н. Булин-Соколова командующий ВВС Западного фронта объявил благодарность.

После нескольких дней перерыва в ночь на 6 апреля полеты к М. Г. Ефремову были продолжены. В ночное небо поднялись самолеты Н. С. Куракина, М. Н. Булин-Соколова и Г. С. Засыпкина. Последний из-за отказа материальной части возвратился с маршрута и сел на своем аэродроме. Экипаж Николая Куракина транспортировал 765 пар ботинок с обмотками, пять мест сухарей и одно место с кровью. Всего 2000 кг. Обратным рейсом доставил в Ногинск 31 раненого.

Экипаж М. Н. Булин-Соколова привез 10 человек партийных работников, знамя, подарки для партизан, сахар, табак, спички, 200 экземпляров брошюры с докладом И. В. Сталина и 500 штук листовок. Вес груза составил 2000 кг. На Большую землю улетело семь человек партизан. Над линией фронта самолет обстреливался интенсивным огнем из всех видов наземного оружия. В результате прямых попаданий снарядов на корабле оказались пробитыми лонжероны. Летчики вынуждены были сажать ТБ-3 на площадке в районе Дорогобужа.

Есть редкая возможность раскрыть имена пассажиров, которые находились на борту самолета М. Н. Булин-Соколова. Эти сведения я нашел в ряде книг.

Из книги «Первая партизанская». «В марте 1942 года ... бюро Смоленского обкома ВКП (б) учредило Красное Знамя и постановило вручить его партизанскому соединению «Дедушка». Для вручения знамени 5 апреля в дорогобужский край прилетел из Москвы секретарь обкома Г. И. Пайтеров. Вместе с ним прибыл секретарь обкома ВЛКСМ А. Я. Винокуров и член исполнительного комитета областного Совета депутатов трудящихся М. С. Никитин. Встречать дорогих гостей с Большой земли пришли на партизанский аэродром... и другие работники Дорогобужского и Глинковского райкомов партии, райисполкомов и райкомов комсомола. Из штаба соединения «Дедушка» пришли капитан И. Я. Ильичев, лейтенант Р. Я. Кондратюк и другие... 5 апреля Василия Исаевича Воронченко (командир соединения «Дедушка») усадили в самолет, отправлявшийся в Москву»

---

Летчики привезли 200 подарков от трудящихся освобожденных районов Смоленской области... Пайтеров сообщил первому секретарю Смоленского обкома ВКП (б) Д. М. Попову: «Первого апреля вылетели, четыре часа были в воздухе, но посадить самолет не удалось. Потом три дня не было летной погоды и только 5 апреля благополучно прибыли по назначению. Летели над фронтом на высоте 2,5 тыс. метров. Немцы здорово били из зениток и пулеметов трассирующими, но до самолета огонь не доставал. Посадили в самолет «Дедушку». После его болезни командиром отряда назначен опытный военный».

Из книги «Война народная». «Для вручения знамени и помощи райкомам партии и партийным организациям партизанских отрядов в тыл врага был направлен секретарь обкома партии Г. И. Пайтеров с группой областных работников... 5 апреля он прибыл в дорогобужский партизанский край. Этим же самолетом он отправил на Большую землю командира соединения «Дедушка» В. И. Воронченко, который в связи с ранением и болезнью передал командование капитану И. Я. Ильичеву. 6 апреля Пайтеров вручил боевое Красное Знамя».

А вот что отражено в наградном листе штурмана отряда В. И. Панфилова, награжденного Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 декабря 1942 орденом Красного Знамени. «В апреле 1942 года выполнял ответственное боевое задание – доставил партийных работников Смоленской области и необходимый груз для дорогобужских партизан при десятибалльной облачности, видимости в 200 – 300 метров с посадкой в тылу врага. Задание выполнено отлично. На обратном пути доставил раненых партизан и их славного командира «Деда». Командующий объявил благодарность всему составу экипажа»<sup>300</sup>.

Следовательно, в этом полете на штурманском сиденье в экипаже М. Н. Булин-Соколова находился В. И. Панфилов. В своем коротком письме в 13-ю школу заслуженный штурман-испытатель СССР Владислав Илларионович Панфилов писал: «Основным экипажем в этот период у меня стал экипаж, где командиром корабля был Булин-Соколов Михаил. С этим экипажем мы летали много к партизанам. По моей летной книжке мы совершили десять посадок в тылу врага у партизан. Туда перевозили боеприпасы, снаряжение, продукты, а оттуда вывозили раненых. А один раз доставили им 37-миллиметровую пушку, везли ее, подцепив под фюзеляжем».

Через сутки этот же экипаж вновь поднял свой ТБ-3 в ясное весеннее небо. Весь путь до площадки Дмитровка летели при такой же ясной погоде и видимости до 10 километров. Ефремовцы получили самое на тот период необходимое – 1010 штук сапог, ботинок и обмоток, а также 300 кг мыла. Приняв на борт 27 раненых бойцов и командиров, экипаж благополучно вернулся в Ногинск. Этим вылетом группа экипажей 3-го авиаполка оказание помощи личному составу 33-й армии М. Г. Ефремова завершила.

В крыльях самолетов 3-го авиаполка нуждались и войска Северо-Западного фронта в районе Демянска. Некоторые детали сложившейся к тому времени обстановки раскрывает заместитель командующего АДД генерал Н. С. Скрипко.

«Из-за отсутствия военно-транспортной авиации экипажи 53-й авиадивизии занимались на ТБ-3 перевозкой грузов и дважды, 20 и 21 апреля, сбрасывали боеприпасы и продовольствие оказавшейся в трудном положении группе войск Северо-Западного фронта. Интенсивные боевые вылеты соединений производились в условиях неустойчивой весенней погоды... В конце апреля и в начале мая 1942 года АДД продолжала производить боевые вылеты в интересах наших войск, действовавших на северо-западном направлении... 3 мая 1942 года наши войска по приказу Ставки предприняли наступление в районе Демянска, где сосредоточилась крупная группировка немецко-фашистских войск.

Советское командование стремилось упредить противника, также готовившего наступление, воспрепятствовать его опасным намерениям захватить Мурманскую железную дорогу,

---

<sup>300</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11505. Д. 74. Л. 93.

---

поставить в еще более трудное положение защитников героического Ленинграда. И хотя погода на северо-западе была еще менее благоприятной, чем в других районах страны, экипажи бомбардировщиков в очень сложных метеорологических условиях – при низкой облачности, частых осадках, ограниченной видимости – уверенно наносили удары по скоплениям противника, производили выброску боеприпасов, продовольствия, горючего, медикаментов и других грузов частям, находившимся в тылу противника или же в окружении. Иногда сбрасывались и небольшие десанты»<sup>301</sup>.

Далее Н. С. Скрипко приводит несколько конкретных примеров транспортной работы АДД в это период: «В ночь на 2 мая 53-я и 62-я авиадивизии сбросили частям Северо-Западного фронта в районе Песковичи, Щелгуново 29 тонн боеприпасов, 32 тонны продовольствия, 14,6 тонны горючего... В ночь на 3 мая, за несколько часов до начала нашего наступления в районе Демянска, в сложных метеорологических условиях вновь вылетели 34 тяжелых корабля ТБ-3 и сбросили грузы для частей Северо-Западного фронта»<sup>302</sup>.

14 апреля командир 53-й авиадивизии получил указание начальника штаба АДД генерал-майора авиации М. И. Шевелева выделить 16 экипажей для транспортировки продовольствия и боеприпасов с аэродрома Хотилово (25 км южнее Бологое) частям Северо-Западного фронта. В эту работу включились практически все наличные экипажи 3-го авиаполка. Летали в основном с аэродрома Монино.

15 апреля днем выделенные ТБ-3 перелетели на Центральный аэродром Москвы и стали под загрузку. Через несколько часов, приняв по две тонны грузов, первые восемь кораблей группы перелетели на аэродром Хотилово. Уже при посадке стало ясно, что выполнять задачу с этого аэродрома будет, по крайней мере, сложно – в ряде мест взлетная полоса была исковеркана воронками после недавнего налета немецкой авиации. Пришлось срочно организовывать их засыпку. Вылет оставшихся на Центральном аэродроме восьми самолетов перенесли на следующий день, а тех, которые уже находились в Хотилово, задержали на целый час.

В 21.00 восьмерка ТБ-3 взяла курс в район деревни Поддарье (60 км юго-западнее Старой Руссы). По всему маршруту и в районе сброса противодействия противник не оказывал. В спокойной обстановке экипажи десантировали на парашютах 16 тонн концентратов. Убедившись в правильности сброса, благополучно вернулись в Хотилово<sup>303</sup>.

Теперь об одном полете более подробно. Произошло это с экипажем Н. С. Куракина при полете на точку Щелгуново в ночь на 23 апреля. В качестве правого летчика на задание пошел комиссар авиаполка батальонный комиссар И. М. Трусов. Сделав два вылета, экипаж доставил 8 баков горючего по 100 кг, 4 места с боеприпасами по 250 кг и 200 кг продуктов. При возвращении после второго вылета на аэродром Монино на корабле загорелся левый крайний мотор. Пламя охватило плоскость. Ликвидировать пожар в воздухе не удалось. Николай Куракин повел машину на посадку. Сели в поле недалеко от деревни Алексеевка (37 км севернее Торжка). Дружными усилиями всего экипажа пожар на земле удалось ликвидировать. Оставив у самолета технику и стрелков, командир корабля, комиссар авиаполка и штурман Д. П. Волков 24 апреля поездом вернулись в Монино. В тот же день к месту вынужденной посадки были доставлены мотор, подмоторная рама, 50 квадратных метров гофры, радиатор, подкосы и бензобак. Самолет был восстановлен.

Дополнительные подробности отражены в наградном листе Н. С. Куракина, представленного к награждению орденом Красного Знамени: «Работая по заданию члена Военного совета Калининского фронта, совершил в тыл противника пять ночных посадок. 23 апреля после выполнения второго ночного полета в воздухе загорелся корабль. Искусно посадил горящий самолет,

---

<sup>301</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 164, 165.

<sup>302</sup> Там же.

<sup>303</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11519. Д. 241. Л. 19.

---

чем спас дорогостоящую матчасть и жизнь экипажа. 30 мая самолет атаковал истребитель и нанес сильное повреждение. Несмотря на это, задание выполнил и благополучно вернулся на базу».

В августе 1942 года И. М. Трусов был представлен к награждению орденом Красного Знамени. В документе есть такие фразы: «Лично сам Трусов за период войны имеет 36 боевых вылетов на СБ и 8 на ТБ-3 в качестве летчика. В полете смел и решителен, показывает пример подчиненным». Вполне возможно, в этих фразах частично отражен полет 23 апреля в экипаже Н. С. Куракина.

В июне 1942 года командир авиаполка представил летчика С. А. Лукьянова к ордену Красного Знамени. В наградном листе отмечено: «С 15 апреля по 2 мая 1942 года успешно действовал по доставке спецгруза частям Красной Армии в районе Старая Русса»<sup>304</sup>. Эти сведения можно дополнить воспоминаниями самого летчика.

«Восточнее Старой Руссы в феврале 1942 года была окружена 16-я армия немцев. Окружение сдерживали наши войска. В связи с распутицей подвоз боеприпасов, горючего и продовольствия нашим войскам был ограничен. Поэтому командование бросило тяжелую авиацию на помощь нашим войскам, удерживающим это окружение. Мы выбрасывали на парашютах продукты, боеприпасы, горючее. Несколько полетов на выполнение этой задачи было совершено и мной. 15 апреля дневной перелет Монино – Хотилово в район Валдая. Летел с командиром полка Осадченко для организации полетов, устройства жилья и решения других вопросов. 17 апреля дневной перелет Хотилово – Монино с командиром полка. 21 апреля ночной полет Монино – Старая Русса – Хотилово. Летал на левом сиденье. Инструктор Пожидаев, штурман Волков. Выбрасывали продукты и боеприпасы нашим войскам у деревни Щелгуново... 26 апреля. Экипаж в том же составе. Задание – выброска боеприпасов в районе Старой Руссы. Перед сбросом атакованы истребителем противника, который не позволил выполнить задание. Сели в Калинине.... Всего мною совершено 11 полетов в район Старой Руссы».

В наградном листе, которым штурман из экипажа С. А. Лукьянова Д. С. Макаев был представлен к награждению орденом Красного Знамени, отмечено: «При выполнении особого задания по транспортировке грузов частям Северо-Западного фронта в мае 1942 года делал по два боевых вылета и совершил 13 вылетов, перевез 26 тонн боеприпасов и продовольствия».

Из наградного листа командира корабля Г. С. Засыпкина, представленного к награждению орденом Ленина: «За время войны совершил 53 боевых вылета. Храбрый и мужественный командир. В трудных метеоусловиях совершил шесть посадок в тылу врага, доставляя партизанам необходимый груз, вывез из тыла около 200 раненых. При обеспечении своих войск на Северо-Западном фронте совершал по два-три вылета».

Некоторые сведения о транспортной работе в интересах войск Северо-Западного фронта имеются в истории 53-й авиадивизии: «В этот период дивизия была занята выполнением специальных заданий на Северо-Западном фронте по выброске боевого груза нашим частям в районе Старой Руссы. Вылеты осуществлялись с аэродрома Монино с использованием аэродромов подскока Хотилово и Хвойная. Хорошая организация светового обозначения маршрута в районе выброски обеспечила штурманскому составу точность расчета выхода на цель и успешное выполнение боевого задания. Сброс производился с высоты 300 – 400 метров, а в специальных упаковках без парашюта с высоты 150 – 100 метров. Наземные части, получив существенную поддержку боеприпасами с воздуха, в условиях весенней распутицы успешно решили ряд задач, в частности окружили и уничтожили в районе Старой Руссы армейскую группировку немцев. Всего произведен 691 самолетовылет, доставлено 925 тонн грузов, в основном боеприпасов»<sup>305</sup>.

---

<sup>304</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 564. Л. 310.

<sup>305</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп 1. Д. 3. Л. 18.

---

Таково участие 3-го авиаполка в обеспечении боевых действий армий Северо-Западного фронта при окружении и попытке ликвидировать группировку войск 16-й немецкой армии в районе Демянска.

В этой работе участвовали и другие части и соединения АДД, Они выполнили большой объем работы, который нашел отражение в воспоминаниях Главного маршала авиации А. Е. Голованова. Александр Евгеньевич писал: «Нужно сказать, что с марта нам пришлось вести боевую работу на различных направлениях и фронтах, что вначале было не совсем привычно. АДД то появлялась на Ленинградском, Волховском и Северо-Западном фронтах, содействуя нашим войскам в проведении отдельных наступательных операций, и наносила удары по окруженной группировке 16-й немецкой армии в районе Демянска, то снабжала продовольствием и боеприпасами с воздуха наши войска, попавшие в окружение в районе Старой Руссы. В этот район было сброшено на парашютах около 750 тонн различного груза, в том числе 370 тонн боеприпасов, 93 тонны горючего и 235 тон продовольствия».<sup>306</sup>

В апреле и мае 1942 года экипажи 3-го авиаполка активно помогали и конникам генерала П. А. Белова. Об оказании им авиационной помощи рассказал сам командир корпуса. Сделаю основные выдержки из раздела его книги «За нами Москва». Они пространны, но создают относительно полную картину авиационной работы в интересах кавкорпуса.

«Постепенно в госпиталях скопилось много тяжелораненых, нуждавшихся в эвакуации. Но вывезти их было очень трудно. Вначале на освобожденной территории садились только легкие самолеты – У-2 и С-2. Они могли брать лишь по два человека. В апреле дело пошло гораздо быстрее: мы расчистили аэродром и подготовили специальную посадочную площадку в районе села Большое Вергово. Здесь смогли садиться и тяжелые корабли типа «Дуглас» и ТБ-3.

Для сосредоточения раненых и подготовки их к погрузке в самолеты в лесу, в километре от посадочной площадки, возле деревни Поделы был создан эвакуприемник. Обслуживали его два врача, фельдшер и два конных посыльных. Отправка самолетами производилась, как правило, в ночное время. Иногда удавалось эвакуировать за ночь до ста человек, а в ночь на 12 апреля было вывезено сразу триста сорок два раненых.

Рейсы воздушных кораблей далеко не всегда заканчивались благополучно. Наша связь с «Большой землей» порой прерывалась. Немцы упорно старались обнаружить посадочные площадки и вывести их из строя. Иногда им удавалось сделать это.

Из штаба ВВС Западного фронта к нам прислали полковника Агафонова, который должен был организовать аэродромную службу. Вместе с ним прибыл батальон аэродромного обслуживания. Ни Агафонов, ни его люди не знали условий действий в тылу врага, а к советам наших командиров не очень-то прислушивались, не считая их специалистами.

Стремясь сделать все «по правилам», Агафонов установил на посадочной площадке прожектор – маяк. В ночь на 13 мая прожектор был включен. Как только он начал работать, его сразу же обнаружили немцы. Фашисты подняли в воздух ночные истребители. Над аэродромом завязался неравный бой. Истребители сбили четыре «Дугласа», один из которых уходил от нас в обратный рейс с ранеными.

Утром гитлеровцы направили в район Большого Вергова бомбардировочную авиацию и вывели посадочную площадку из строя. Но и этим фашисты не ограничились. Они постоянно держали аэродром под контролем, не позволяя нам пользоваться им.

С 15 мая эвакуация раненых по воздуху почти прекратилась. Лишь изредка мы принимали самолеты в районе Дорогобужа, на посадочных площадках возле деревень Подмошье и Большая Еловка. Но за полмесяца с этих площадок было вывезено только сто три человека.

---

<sup>306</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 154.



---

Всего за время пребывания в тылу врага нам удалось эвакуировать на «Большую землю» более трех тысяч человек, имевших, главным образом, тяжелые ранения.

Самолеты, направлявшиеся в группу за ранеными, доставляли некоторое военное имущество, в том числе медицинское. Но этого было мало. Самолеты сбрасывали его и в парашютных мешках на специально подготовленные площадки. Однако часто мешки попадали в леса, в болота, и разыскать их не удавалось. По данным органов снабжения, за май на аэродромах было сосредоточено и подготовлено к отправке в нашу группу 19605 килограммов медицинских грузов. Но нам было доставлено всего 785 килограммов...

В первые же дни рейда лошади поели те небольшие запасы сена, которые могли нам дать жители многострадальной Смоленщины. Бойцы начали разыскивать солому.

Было предпринято несколько попыток доставлять нам самолетами через линию фронта комбикорм. Сбрасывали его без парашютов, в бумажных мешках. Рассчитывали, что снег будет амортизировать удары, но бумажные мешки рвались и комбикорм разлетался, смешивался со снегом и грунтом. Собрать его было явно нецелесообразно. От этого способа доставки пришлось отказаться. А грузовых парашютов на фураж не хватало.

В мирное время перевозки по воздуху казались делом простым и не требующим особых забот. Вероятно, поэтому не существовало никаких правил для приемки грузов. Но когда мы занялись этим новым для нас делом в боевой обстановке, сразу возникло множество трудностей. Для приема транспортных самолетов пришлось создать несколько посадочных площадок корпусного значения. Имели свои посадочные площадки также 1-я гвардейская кавалерийская дивизия и 4-й воздушно-десантный корпус. В дальнейшем их количество было значительно увеличено, создано несколько площадок для приемки грузов, сбрасываемых на парашютах.

Нужно было разыскать в лесах ровные места, расчистить снег, а потом систематически очищать площадки от снежных заносов или укатывать. Потребовалось проложить санные дороги и поддерживать их в хорошем состоянии. Были выделены специальные команды для охраны площадок и прилегающей территории, так как самолеты часто сбрасывали грузы в стороне и их могли забирать случайные люди. После того как немцы обнаруживали посадочные площадки и начинали бомбить их, приходилось бросать старые и создавать новые...

Понадобилась система световой сигнализации для самолетов. Вначале она была очень примитивная – костры на посадочных площадках. Потом мы начали разжигать костры в ямах, позже – жечь уголь в круглых печках вагонного типа. Не помню, кто придумал это последнее усовершенствование, но оно оказалось очень удачным. Печки можно было легко и быстро перенести с места на место и тем самым изменять фигуру сигнала. Имели они и другие преимущества.

Вот небольшая ровная площадка среди глухого леса. Наступает ночь. Бойцы и командиры в ожидании своего самолета. Наконец издали доносится звук мотора. Открываются крышки заранее разожженных печей. Но вот к гулу нашего самолета примешивается подозрительный звук. Летит немец. Сразу же крышки печей захлопываются, световая фигура исчезает. В черное небо поднимается ракета условного цвета – сигнал летчику: «В воздухе противник» Наш самолет уходит в сторону, а немецкий кружит над темным лесом. Сбросив наугад несколько бомб, вражеский самолет удаляется и исчезает. В воздух поднимается ракета другого цвета – «Противника нет». Опять открываются крышки печей. Люди тревожно прислушиваются, как бы не вернулся гитлеровский летчик. Тогда все повторяется.

Во втором номере «Военно-исторического журнала» за 1962 год генерал-майор П. Калинин весьма оптимистически рисует организацию переброски грузов к нам. Он утверждает, будто в период с февраля по май 1942 года для действовавших в районе Вязьма – Дорогобуж соединений 33-й армии, 1-го гвардейского кавалерийского корпуса и 4-го воздушно-десантного корпуса каждую ночь подавалось с подмосковных аэродромов пятьдесят – девяносто тонн различных грузов. Если бы это было так!

---

Самолеты прилетали к нам далеко не каждую ночь. Больше половины всех ночей за время пребывания в тылу противника наши дежурные провели на посадочных площадках напрасно. Причины разные: нелетная погода, которая часто бывает зимой и весной, противодействие авиации противника, ошибки штурманов, сбрасывавших грузы не там, где надо, и многое другое. Приказ командования Западного фронта № К-264 от 20 мая 1942 года начинался, между прочим, так: «Воздушно-десантная операция по переброске грузов группе генерала Белова проходит медленно и плохо организована». А дальше в нем вскрывались причины неудач и намечались пути улучшения дела.

В ночь на 19 мая, при относительно благоприятной обстановке, по плану к нам должны были летать сорок восемь самолетов, из них тридцать шесть тяжелых. Им предстояло произвести девяносто самолетовылетов и доставить 27 тонн груза, 4 орудия, 2 прожектора и 732 человека пополнения, главным образом зенитчиков, парашютистов и бойцов с противотанковыми ружьями.

Однако вечером 18 мая прошел сильный дождь. Почва на аэродроме в Кувшиновке, где должно было грузиться пополнение для 4-го воздушно-десантного корпуса, раскисла, и самолеты не смогли подняться. Раскисла почва и на нашем аэродроме у деревни Подмошье, где мы рассчитывали принять с самолетов малокалиберные зенитные пушки и зенитные пулеметы. Нам пришлось послать срочную радиogramму с просьбой отменить вылет тех кораблей, которые должны были приземляться. Кроме того, истребители немцев контролировали в ту ночь наш главный аэродром в Большом Вергове. А истребители для сопровождения транспортных кораблей не посылались.

Вместо девяноста запланированных самолетовылетов было совершено только двадцать. Но и из этого числа четыре корабля свою задачу не выполнили, причем один ТБ-3 не вернулся на базу.

Шестнадцать самолетов доставили нам 11 тонн боеприпасов, 10 тонн противотанковых мин, 2,4 тонны горючего и 19 бойцов и командиров. Груз сбрасывался на парашютах с большой высоты в радиусе до пятнадцати километров вокруг посадочной площадки. Некоторые летчики, спеша, сбрасывали груз на первый попавшийся на глаза костер, даже не пытаясь найти условный световой сигнал. Специально снаряженные нами команды разыскивали грузы в лесах и болотах. Разыскать, конечно, удалось не все. При этом приходилось обнаруживать грузы с продфуражом и горючим, разбившиеся при падении.

А ведь это была перевозка из наиболее удачных. Чаще бывало и хуже.

Позже штаб Западного фронта принял некоторые меры по упорядочению воздушных перевозок. Была, в частности, установлена личная ответственность каждого экипажа за доставку порученного ему груза в указанное место и в указанный срок. К нам прилетел военный комиссар 1-й воздушной армии бригадный комиссар И. Г. Литвиненко. Он проверил состояние наших посадочных площадок, работу транспортной авиации. Отправляемые нам грузы мы стали получать почти полностью. Но добились этого уже во второй половине мая, когда наши боевые действия в тылу противника приближались к концу. Мы пробыли там пять месяцев и за все это время получили продовольствия в общей сложности на две недели, а фуража и того меньше. Бойцы воевали голодными и полуголодными, сэкономили каждый патрон, но не теряли воли и мужества в борьбе с ненавистным врагом.

Между тем длиннее становились дни, укорачивалось темное время суток, благоприятное для полетов транспортной авиации. Противодействие немцев нашим воздушным перевозкам усилилось, и доставка боеприпасов и продовольствия с «Большой земли» почти полностью прекратилась... С последних чисел мая и до конца рейда к нам прилетали только отдельные транспортные самолеты, привозившие незначительное количество самых необходимых грузов»<sup>307</sup>.

Вполне понятно, что в приведенной цитате речь идет о транспортной работе не только 3-го авиаполка, 23-й авиадивизии и АДД, но и ВВС Западного фронта.

---

<sup>307</sup> Белов П. А. За нами Москва. С. 243 – 255.

---

О полетах к конникам П. А. Белова рассказал в своих воспоминаниях С. А. Лукьянов. «После полетов в район Старой Руссы наш 3-й тбап в течение мая занимался боевыми полетами с целью оказания помощи кавалерийской группе Белова...» Далее идет перечисление точек, куда летал его экипаж, в который, кроме него, входили правый летчик М. С. Копытков и штурман Д. С. Макеев. Об одном из этих полетов рассказано относительно подробно.

«30 мая. Задание – выбросить группе Белова десант автоматчиков в 25 человек в пункте Подмошье. Задание не выполнено. В районе цели встретили истребитель противника, который не дал партизанам возможности зажечь костры. Полтора часа находились над целью, затем приняли решение вернуться. Встали на обратный маршрут. Не доходя до линии фронта на высоте 1200 метров нас взяли четыре прожектора и открыли огонь МЗА.

В результате побили нам правый мотор, который загорелся. Я маневрировал самолетом со скольжением. Прожектора погасли, обстрел прекратился. Но сзади слева нас начал бить истребитель. Воздушные стрелки Негматулов, Набоких, штурман Макаев повели огонь по истребителю из пулеметов. В результате маневра снизились до ста метров, а потом и до пятидесяти. По самолету били из всех видов оружия. В правой плоскости возник пожар, который бортмеханик Панков и его помощник Басыров потушили чехлами.

Пройдя на такой высоте укрепленную линию немцев, ее называли Знаменкой, около трех часов утра мы приземлились на своей территории на поляне, окруженной лесом. Самолет бежал недолго, накренился на левую сторону и замолк. Экипаж занял оборону. Через небольшое время садится около нас У-2, потом второй. Забрали у нас троих раненых и увезли в Малоярославец. Не спеша осмотрели самолет. В него немцы всадили шесть снарядов, он был весь изуродован, на нем не было ни одного живого места. Выбит левый мотор, разбита левая тележка шасси, изрешечены плоскости, кусками болталась гофра. Были пробиты все бензобаки, весь бензин вытек.

Нашли недалеко пост ВНОС. Дважды в этот день дали в полк телеграммы о нашем местонахождении. Потом еще два дня давали телеграммы. Безрезультатно. Что было делать? Собрал членов экипажа, посоветовали борттехнику записать все неисправности и что необходимо для восстановления самолета. Затем приказал правому летчику Копыткову добраться попутными машинами до Ногинска в полк, чтобы прислали все необходимое для ремонта. Числа 5 или 6 июня приехала ремонтная бригада вместе с Копытковым и со всем необходимым. ТБ-3 трактор был оттянут к опушке леса и замаскирован. Там мы его и «отремонтировали», чтобы взлететь. 10 июня днем мы взлетели с поля и приземлились на аэродроме Ногинск».

Об одном из своих полетов к конникам П. А. Белова рассказал мне при встрече в Белгороде в 1988 году М. Н. Булин-Соколов. Даты он не назвал. Судя по многим нюансам боевого донесения за 23 мая, это тот полет, о котором поведал Михаил Николаевич. Вот что отражено в этом документе: «Два ТБ-3 в период 23.45 – 24.00 доставили на площадки Подопхай (30 км юго-западнее Дорогобужа) и Б. Вергово одну прожекторную установку с расчетом к ней 8 человек. Выбросили листовки на территории, занятой противником, 40 000 экземпляров. Вывезено: с площадки Подопхай одного раненого командира и с площадки Б. Вергово 25 человек раненых».

Далее в боевом донесении идет конкретизация по экипажам: «Корабль старшего лейтенанта Булин-Соколова, штурман младший лейтенант Панфилов, в 23.50 произвел посадку на площадке Подопхай при выложенном световом «Т» и доставил свечу прожекторной установки и восемь человек расчета к ней... Корабль капитана Засыпкина, штурман старший лейтенант Лапушкин в 24.00 произвел посадку на площадке Подопхай при выложенном «Т» из костров и линии из пяти огней, расположенных вертикально левее «Т» с контрольным костром сбоку и доставил шасси прожекторной установки. На обратном маршруте вывез с площадки Б. Вергово 19 раненых бойцов и командиров и 6 человек личного состава 1-го авиаполка дальнего действия, находящихся на вынужденной посадке»<sup>308</sup>.

---

<sup>308</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 101.

---

В эту ночь летали еще два экипажа, но они задания не выполнили. Если повнимательнее вчитаться в содержание боевого донесения, то без труда можно обнаружить некоторые расхождения в фактах, а именно: экипаж Г. С. Засыпкина вывез раненых не 25 человек, а 19. Что касается экипажа М. Н. Булин-Соколова, то обратным рейсом именно он вывез одного раненого командира.

А теперь рассказ самого Михаила Николаевича: «Поле полетов из Внуково я вернулся в полк и стал летать к П. А. Белову, командиру кавалерийского корпуса. Возили им все необходимое – продукты, боеприпасы, медикаменты. Как-то нам дали задание: отвезти к нему прожекторную установку, забрать его самого и доставить на Большую землю. При этом было сказано, больше никого не брать. И не задерживаться. Полетели. Нашли костры возле какой-то деревушки в районе Дорогобужа, название позабыл. Сели нормально, во время разгрузки на розвальнях к самолету подъехало несколько человек, и пригласили поехать к Бате.

Поехали я, штурман и правый летчик. Ехали долго, километров пять. Подъехали к избе. А нас любопытство разбирает – какой он, этот Белов. Никто из нас его никогда не видел. Вошли. На столе под буркой лежит человек и курит самокрутку. Я доложил, что прилетели за ним. Сказал, что знает, а потом спросил: «Голодные?». Несмотря на то, что я сказал, что мы не голодные, он приказал накормить. Впервые мы попробовали конину. Переспросил в отношении того, что прилетели только за ним одним. Я подтвердил. Тогда он подозвал кого-то к себе, что-то шепнул ему, тот выскочил, а Белов стал готовиться в дорогу. Оказывается, он был ранен.

Подъехали мы с ним к самолету, а там раненых человек 15. Я понял, что он шептал кому-то. Белову помогли подняться в самолет, уложил возле носового стрелка, борттехник дал ему теплый чехол, помог укутаться. Когда при пересечении линии фронта начали стрелять, он поглядывал по сторонам. Сели в Кубинке. Нас ждали две машины «ЗИС». На одной из них Белова и увезли. Дней через пятнадцать на правах знакомства мы его отвезли обратно».

По поводу рассказа Михаила Николаевича мне остается только заметить, что в боевом донесении о доставке его экипажем раненых сведений нет.

А вот рассказ штурмана А. Н. Лапушкина о работе его экипажа в эту ночь. 25 июня 1980 года в газете «Красная звезда» появилась его статья «В тылу врага». Привожу основные фрагменты рассказа Алексея Николаевича.

«Как-то в полдень командира отряда капитана Георгия Засыпкина и меня срочно вызвали в штаб. Когда прибыли, там уже находились командиры других отрядов со своими штурманами: капитаны А. Мосолов, С. Якушкин, старшие лейтенанты Н. Куракин, С. Криворотченко, Д. Шевченко, а также капитаны Пожидаев и Егоров, имена которых, к сожалению, запомнил. Отыскав свободное место, мы тоже сели за стол, разложили на нем полетную карту...

Вошел командир полка подполковник С. Осадченко. Он кратко охарактеризовал наземную и воздушную обстановку. Затем поставил боевую задачу: в эту ночь перебросить различные грузы нашим частям, действующим в районе Вязьма – Дорогобуж – Спас-Деменск. Нашему экипажу – капитана Засыпкина и экипажу старшего лейтенанта Куракина – поручалось доставить прожекторную установку для обеспечения посадки самолетов и восемь человек боевого расчета. Основная трудность заключалась в том, что нам предстояло приземлиться на незнакомой площадке у населенного пункта Большое Вергово. Мы должны были быстро разгрузиться и взять на борт раненых. Остальным экипажам ставилась задача сбросить груз с малой высоты на заранее подготовленные площадки у пунктов Подмошье и Глухово. В заключение командир сказал, что в районе цели возможны встречи с истребителями противника.

– Поэтому будьте повнимательнее, – напутствовал он. – По установленному сигналу – зеленая ракета с борта – вам зажгут костры. Если же в районе посадки окажутся истребители противника – с земли дадут желтую ракету. В этом случае надо отойти в сторону и ждать следующего сигнала. В назначенное время мы поднялись в воздух и взяли курс на запад. Линию фронта

---

прошли, не встретив противодействия противника. Но каких-нибудь четверть часа спустя ночное небо закипело огнем. К самолету потянулись лучи вражеских прожекторов. Всполохи взрывов зенитных снарядов все теснее обступали нашу машину.

Когда вышли на цель, я выпустил зеленую ракету, однако земля не ответила. «Может не туда вывел?» – засомневался летчик. Еще раз уточняю правильность штурманских расчетов, докладываю: «Цель под нами». И предлагаю встать в круг со снижением. Снова даю ракету. Наконец-то внизу зажглись костры. Летчик тут же начал выполнять маневр для захода на посадку. А вскоре, когда уже находились на земле, выяснилось, что незадолго до нашего прилета местность эту бомбили самолеты противника.

Сразу же, как только была завершена разгрузка и мы взяли на борт раненых, капитан Засыпкин стал выруливать на старт. Оглушительно взревели четыре мотора. Тяжело нагруженный самолет как бы нехотя двинулся вперед, начал разбег по кочковатой земле. Впереди – кромка леса, она все ближе, кажется, вот-вот врежемся в нее. Но нет, летчик сумел-таки поднять самолет в воздух, и лес медленно уплыл под крыло. Долгими показались мне те секунды взлета!.. Теперь же, пока Засыпкин набирал высоту, на своей полетной карте я проложил обратный маршрут. Линию фронта мы пересекли над лесисто-болотистой местностью, где у врага мало было зенитных средств противодействия. Задачу экипаж выполнил успешно.

Мне остается только добавить, что описанный Алексеем Николаевичем полет состоялся в ночь с 22 на 23 мая и что Н. С. Куракин в этом вылете не участвовал.

Дополнительные сведения о доставке нашим частям прожекторной установки отражены в наградном листе, на основании которого воздушный стрелок-радист С. И. Швец был представлен к ордену Красной Звезды. «23 мая 1942 года приказано доставить с посадкой в тыл противника прожектор нашим войскам. Несмотря на патрулирование истребителей и бешеный обстрел корабля при посадке и взлете, задание было выполнено отлично, потому что огневые точки противника, ведущие огонь по кораблю, меткими очередями из пулемета уничтожил товарищ Швец».

При доставке грузов П. А. Белову 19 мая отличился экипаж командира корабля А. М. Халанского. На пути к конникам на самолет напал немецкий истребитель. Применив противоистребительный маневр, летчик сумел оторваться от нападающего, штурман восстановил ориентировку и вывел самолет на точку сброса.

Какие характерные особенности проявились в период месячной транспортной работы авиаполка? Прежде всего, следует сказать, что все полеты осуществлялись при сильном противодействии ПВО противника. Особенно доставалось кораблям при пролете линии фронта и в районах сброса грузов. В связи с этим командованием авиадивизии разрабатывались и отражались в боевых приказах необходимые меры безопасности. Вот один из таких приказов. «Части 53-й авиадивизии в ночь с 20 на 21 мая 1942 года производят доставку грузов частям Западного фронта в пос. Подмошье (24 км юго-восточнее г. Дорогобуж) с посадкой и выброской грузов в пунктах Бол. Еловка (12 км юго-восточнее Дорогобуж), Мытишино (13 км северо-восточнее Пустошка), Преображенье (51 км западнее Юхнова).

На задание идут: от 1-го авиаполка – девять ТБ-3, от 3-го – пять, от 7-го – восемь ТБ-3. Экипажам над целью для посадки находится не более десяти минут. Высота 200 метров. Над целью для сброса находится не более десяти минут. Заход на цель с хода с левым кругом. Перелет линии фронта: туда – не ниже 2000 метров, обратно – не выше 1900 метров»<sup>309</sup>.

Неукоснительное соблюдение экипажами таких мер безопасности обеспечили минимум потерь личного состава. Однако здесь есть один нюанс. Ни в одном из боевых донесений за этот период сведений о потерях нет. А вот в полковом списке они есть. 27 апреля погиб воздушный стрелок сержант Василий Михайлович Галкин, а 19 мая – штурман корабля Сергей Александрович

---

<sup>309</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп.1. Д. 11. Л. 108.

---

вич Лебедев. При этом у обоих обозначена причина смерти – при выполнении боевого задания. Что касается С. А. Лебедева, то в сведениях о месте захоронения указано, что он похоронен в сорока километрах юго-восточнее Вязьмы в тылу противника в расположении наших войск. Можно смело предположить, что Сергей Александрович погиб на одной из посадочных площадок при доставке грузов нашим войскам.

Из-за недостатка самолетов большинство экипажей производило по два вылета за ночь. Сброс грузов на парашютах осуществлялся с предельно малых высот. Как правило, это было 200 – 400 метров, а когда груз находился в специальной упаковке, то его сбрасывали даже с высоты 100 – 150 метров. Если учитывать тот факт, что летчикам приходилось делать от трех до шести заходов, то можно себе представить, какие трудности они испытывали. В поте лица трудились над целью и остальные члены экипажей. Сбросить расфасованные в мешки грузы, когда их общий вес две тонны, а в самом мешке до ста килограммов, да еще сбросить как можно быстрее, – это не фунт изюма.

Сброс грузов без парашютов в специальных мешках для экипажей авиаполка был делом новым. Оно осваивалось именно в процессе транспортной работы в интересах Северо-Западного фронта. 27 апреля экипаж В. И. Сягова (штурман лейтенант Е. В. Кладько) вылетел в пункт Берлюково, сбросил там 2000 кг 122-миллиметровых мин и взял курс на Хотилово. На борту самолета осталось несколько мешков с продуктами. Их-то и сбросили над аэродромом с высоты 200 метров. Этот сброс был испытательным. Мешки удар о землю выдержали.

Внимательный анализ содержания таблицы показывает, что процент выполненных заданий достаточно высокий. Главными же причинами невыполнения заданий стали две – погодные условия и недостаточно четкая организация светового обозначения точек выброски грузов.

Нельзя сказать, что в этот период погода одолевала экипажи своей сложностью. В конце апреля было несколько ночей с облачностью до десяти баллов. Сложными оказались погодные условия и в конце транспортной работы. В остальные же ночи летали при умеренной облачности или ясной погоде с хорошей видимостью. И все же в рассматриваемый период имело место несколько случаев невыполнения задний по метеоусловиям. Так, 14 мая четыре экипажа перелетели на аэродром Кубинка и подготовились для полета в район пункта Выгорь. Десятибалльная облачность на маршруте следования к цели с нижней кромкой в 300 метров, дожди и плохая видимость приковали корабли к земле. Утром они с грузами вернулись в Монино.

Не менее сложной оказалась погода на маршруте и в следующую ночь. Тем не менее, экипажи задание выполнили. Это видно из сведений, которые отражены в наградных листах двух штурманов, представленных к награждению орденом Красного Знамени. Из наградного на А. Н. Лапушкина: «15 мая 1942 года поставлена задача: сбросить боеприпасы нашим частям, находящимся в глубоком тылу. Летели в сложных метеоусловиях, цель нашли и груз доставили». Из наградного на В. П. Пиляй: «15 мая получил задание доставить боеприпасы наземным войскам в районе Старая Русса. Задание выполнялось при низкой облачности, дожде и сильном противодействии зенитной артиллерии противника. Несмотря на эти сложности, штурман точно вывел корабль на цель, боеприпасы были доставлены».

20 мая пять кораблей перелетели на аэродром Дракино (Серпухов) для транспортировки продовольствия в район Дорогобужа и Юхнова. В ночное небо поднялся только один экипаж командира корабля старшего лейтенанта Г. Ш. Качарава. Но и он по метеоусловиям вернулся с маршрута. 21 мая все повторилось. 25 мая непогода не позволила выполнить задание трем подготовленным экипажам.

В историческом формуляре 53-й авиадивизии отмечено: «Хорошая организация светового обозначения маршрута в районе выброски обеспечила штурманам возможность составления точного расчета выхода на цель и успешного выполнения боевого задания». С этим выводом не поспоришь.

---

Однако невыполнения заданий по причине отсутствия условленных сигналов или их несоответствия заранее обусловленным имели место. Так, в ночь на 12 мая экипаж командира корабля старшего лейтенанта В. И. Сягова пришел на точку Глухово и обусловленного сигнала на выброску не обнаружил. Летчики, подавая сигнал «Я свой», вязали круги над целью в течение целого часа, но земля не реагировала. В эту же ночь экипаж С. А. Лукьянова также из-за отсутствия сигнала пробыл над целью один час 45 минут и добился своего: земля подала тот сигнал, который был обусловлен боевым заданием – квадрат из четырех костров. На сброс всего груза пришлось сделать четыре захода. В результате горючего для полета в Монино не хватило. Пришлось для дозаправки садиться в Серпухове.

16 мая задание не выполнили три экипажа: А. И. Мосолова из-за отсутствия установленных сигналов в пункте Выгорь, Г. С. Засыпкина и М. Н. Булин-Соколова из-за запрещения установленными сигналами посадки на площадке Большое Веригово. Экипаж командира корабля В. И. Сягова пришел на площадку Выгорь и не обнаружил нужных сигналов. Земля дала серию красных ракет. Это запрет на выброску грузов. Летчики повели машину на Глухово, где благополучно и разгрузились. 19 мая экипаж С. Д. Криворотченко прилетел на точку Б. Еловка. На борту штурман авиаполка А. Т. Ковалев. Сделали в районе цели несколько кругов, но она так себя и не обозначила. Не выложила сигналы и площадка Лушиково для экипажа А. И. Мосолова 26 мая. После 30 минут пребывания над целью летчики повели машину в Монино.

О невыполнении заданий по причине плохой организации наземных сигналов в ночь на 5 мая писал Н. С. Скрипко. «... Шесть тяжелых кораблей ТБ-3 из 53-й авиадивизии вылетели на выброску грузов частям Северо-Западного фронта, действовавшим в тылу врага. Четыре экипажа успешно выполнили задание, сбросив в указанных пунктах 1,7 тонны боеприпасов, около 7 тонн продовольствия. Но два экипажа вернулись на свои аэродромы с недоставленным грузом. Они долго искали на земле условные световые сигналы, по которым надлежало произвести прицельную выброску грузов, да так и не нашли. Видимо, что-то помешало пехотинцам сделать это»<sup>310</sup>.

Несколько заданий не выполнено по причине различного рода отказов техники. Как правило, экипажи возвращались в Монино или совершали посадки на запасных аэродромах с грузом. А вот экипажу командира корабля Кулиничева из-за выхода из строя одного из моторов и потере высоты на маршруте к цели 24 апреля пришлось выбрасывать груз (12 мешков со 122-миллиметровыми минами) по аварийному сигналу на нашей территории.

В связи с тем, что на этих страницах речь идет о технике, то будет вполне уместным сказать о том, что в апреле 1942 года закончилось прохождение службы в 3-м авиаполку старшего инженера Н. И. Замятина. Куда ушел Николай Иванович, сказать трудно. Однако можно смело предположить, что ушел он с повышением, так как в сентябре 1943 года был представлен к награждению орденом Отечественной войны второй степени, будучи заместителем главного инженера по ремонту 5-го авиакорпуса дальнего действия. Старшим инженером, помощником командира по эксплуатации 3-го авиаполка стал В. И. Кухаренко. До этого он служил инженером эскадрильи в 1-м авиаполку.

И еще об одном изменении в руководстве в апреле 1942 года. Заместителем командира авиаполка по летной подготовке стал командир 39-й отдельной тяжелобомбардировочной авиаэскадрильи майор И. С. Аграновский. Мне уже приходилось упоминать о том, что при переподчинении осенью 1941 года 23-й авиадивизии командованию ДБА, в ее состав вошли 7-й тбап и 39-я эскадрилья.

В начальный период Великой Отечественной войны 39-я тяжелобомбардировочная авиаэскадрилья находилась в составе ВВС Среднеазиатского военного округа. В октябре 1941 года, в период начавшегося немецкого наступления на Москву, Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение влить ее в состав ВВС Западного фронта. В первой половине октября (по

---

<sup>310</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 167.

---

некоторым сведениям в ноябре. – **А. С.**) 14 экипажей на самолетах ТБ-3 во главе с командиром эскадрильи майором И. С. Аграновским прибыли на Западный фронт и вошли в состав 23-й тбад. Кроме командира эскадрильей руководили комиссар батальонный комиссар А. Г. Хатин и начальник штаба капитан А. С. Ржепецкий. В составе соединения эскадрилья действовала как самостоятельная единица. Уже в ноябре эскадрилья включилась в активную боевую работу. Ее экипажи использовались главным образом для доставки продовольствия и боеприпасов в осажденный Ленинград. Некоторые подробности ее боевой работы отражены в наградном листе, на основании которого заместитель командира авиаполка И. С. Аграновский 28 июня 1942 года был представлен к награждению орденом Красной Звезды:

«Инициативный, энергичный командир. Много работает по воспитанию мужественных летчиков. Работая ранее командиром 39-й отдельной тяжелобомбардировочной эскадрильи, приложил огромные усилия в организации четкой боевой работы. Эскадрилья совершила 318 высококачественных боевых вылетов, при этом перебросила в город Ленинград вооружения и боеприпасов 134421 кг, эвакуировала из Ленинграда тяжелораненых бойцов и командиров 188 человек. Более ста боевых вылетов совершила его эскадрилья на бомбардирование объектов противника. Своим личным примером в борьбе с немецким фашизмом воспитал много летчиков и штурманов, отлично выполняющих боевые задания командования. Работая заместителем командира авиаполка, инициативно руководит боевой работой, большое внимание уделяет подготовке экипажей к боевому заданию».

20 марта 1942 года при вхождении 53-й авиадивизии в Авиацию дальнего действия эскадрилья была расформирована, ее экипажи распределились по авиаполкам соединения, а И. С. Аграновский стал заместителем командира 3-го авиаполка. А. Г. Хатин был назначен на должность заместителя командира 1-го тбап по политической части, а А. С. Ржепецкий возглавил штурманскую службу 7-го тбап. То есть все руководство эскадрильи получило назначение в авиаполки 53-й авиадивизии.

В период транспортной работы авиаполк потерял один ТБ-3. Это случилось в ночь на 2 мая. Экипаж командира корабля Г. Ш. Качарава успешно доставил груз на точку Гринево и лег на обратный курс. Штурман П. И. Васюков потерял ориентировку. Пока ее восстанавливали, бензобаки опустели. Пришлось сажать машину прямо на лес. Произошло это в районе деревни Пашино недалеко от Вышнего Волочка. Два человека из экипажа получили легкие ранения. Раны ТБ-3 оказались более серьезными, ремонту он не подлежал.

Именно в эти дни состоялся примечательный телефонный разговор Н. С. Скрипко с И. В. Сталиным. В ночь на 4 мая АДД потеряла четыре самолета. После завершения боевой работы Николай Семенович находился на командном пункте. «После рассвета раздался телефонный звонок. Верховный Главнокомандующий спросил, каковы результаты нашей боевой работы. Я доложил, какие цели мы бомбардировали за ночь, где сбрасывали грузы, сообщил, что с задания не вернулось четыре экипажа, и мы потеряли дорогостоящую авиационную технику, которой в то время не хватало. Сталин, выслушав меня, озабоченно произнес:

– Нужно беречь летчиков, много их мы теряем...

О том, что АДД лишилась за ночь трех бомбардировщиков и одного четырехмоторного корабля Пе-8, Верховный Главнокомандующий не сказал ни слова. И во время войны, когда людские потери неизбежны, продолжал действовать известный всем авиаторам, всем советским людям лозунг партии: человек для нас дороже любой машины, дороже всего!»<sup>311</sup>

Эту цитату я привел главным образом для тех, кто «клюет» на ложь антисталинистов о жестокости и бессердечии И. В. Сталина, для которого люди были ничто.

В период интенсивной транспортной работы экипажи 3-го авиаполка разбрасывали, как и прежде, в тылу врага листовки. Казалось бы, лучше взять с собой лишний мешок боеприпасов

---

<sup>311</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 167.



---

или продовольствия, как-никак от них пользы больше, чем от листовок. Но высшее руководство страны и армии так не думало. Агитационным материалам как предназначенным для советских людей, оказавшихся на оккупированной территории, так и адресованным личному составу германской армии, придавалось огромное значение. Вот на сей счет рассуждения заместителя командующего АДД генерала Н. С. Скрипко:

«Следует заметить, что агитационно-пропагандистские материалы, адресованные солдатам, унтер-офицерам и офицерам противника, сбрасывались в каждом вылете. Это были листовки, изданные Главным политическим управлением РККА. Агитационные материалы, подготовленные армейскими политорганами, распространяла фронтовая авиация. Наша пропаганда среди войск противника сильно беспокоила фашистское командование. Пленные сообщали, что офицеры по так называемому национал-социалистическому воспитанию приходили в бешенство при одном только виде советских листовок и боялись их пуще фугасных бомб. В агитационно-пропагандистских материалах, рассчитанных на войска противника, разоблачались преступные планы гитлеровской клики, обрекшие на гибель миллионы солдат вермахта, указывался реальный путь к избавлению немцев от ужасов войны, и приводились слова из приказа Верховного Главнокомандующего от 23 февраля 1942 года: «Опыт истории говорит, что гитлеры приходят и уходят, а народ германский, а государство германское остается». Эти слова заставляли задуматься не одного немецкого солдата и оказывали воздействие на войска противника»<sup>312</sup>.

Не в каждый полет брали с собой летчики агитационно-пропагандистские материалы, эта работа усилилась во второй декаде мая. В основном в советский тыл доставлялись приказы народного комиссара обороны И. В. Сталина № 55 от 23 февраля и № 130 от 1 мая 1942 года. Кроме этого, экипажи сбрасывали листовки с такими названиями: «Международная информация», «Пропуска», «Вести с Советской Родины», «Обращение к советским партизанам», «Обращение к крестьянам и крестьянкам временно оккупированных районов», «Что должен знать немецкий солдат о Восточном фронте», «Что происходит в Германии».

Среди сброшенных в этот период листовок была весьма любопытная. Она предназначалась немецким солдатам нескольких гарнизонов – Курского, Орловского, Брянского и Харьковского. Дата ее изготовления – 14 мая 1942 года. Привожу содержание одного из текстов.

«Солдатам Орловского гарнизона!

Солдаты! Вы, наверное, уже слышали о наших налетах 19 и 20 апреля на немецкий гарнизон в Брянске. Мы сбросили тогда сотни тонн бомб на расположения немецких войск. Мы уничтожили здание немецкого штаба – под его обломками погибли генерал и много офицеров. Мы сожгли шесть стоящих на путях составов с боеприпасами. Мы разрушили казармы. Четыре тысячи солдат погибли в огне и под развалинами зданий.

Знайте! Мы нанесем вам такие же сокрушительные удары. Мы превратим ваше существование в ад. Мы будем бить вас с воздуха, наши славные бойцы – с фронта, наши герои-партизаны – с тыла. Русский народ будет бить захватчиков до их полного уничтожения.

Мы, русские, на вас не нападали. Мы не хотели войны. Русский народ не питает ненависти к немецкому народу. Но русский народ ненавидит захватчиков, кто бы они ни были. Мы хотим быть свободными хозяевами своей свободной земли. Горе тем, кто посягнул на нашу свободу.

Солдаты! 22 апреля 400 ваших товарищей из Брянского гарнизона отказались оставаться в Брянске и потребовали возвращения на родину. Следуйте их примеру. Вам нечего искать в России. Уходите домой, пока не поздно. Уходите из Орла.

Русские летчики.

Прочти и передай товарищам»<sup>313</sup>.

---

<sup>312</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 165.

<sup>313</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп.114999. Д. 1. Л. 37.

---

Полковых документов, обобщающих итоги транспортной работы личного состава в апреле и мае 1942 года, нет. Частично она нашла отражение в приказе по итогам боевой работы авиаполка за апрель. В нем отмечено: «Особо боевую работу выполнил личный состав полка по обеспечению наземных частей, действующих на Северо-Западном фронте, доставив нашим частям, сдерживающим прорыв окруженной 16-й немецкой армии 140 395 кг спецгруза. Командир отряда капитан Шевченко совершил 14 боевых вылетов, командир корабля лейтенант Лукьянов – 12, командир корабля старший лейтенант Сягов – 11, и штурман младший лейтенант Панфилов – 13 боевых вылетов»<sup>314</sup>.

Как видим, личный состав 3-го авиаполка оказал войскам Северо-Западного фронта, 33-й армии генерала М. Г. Ефремова и конникам генерала П. А. Белова посильную материальную помощь. Бойцам и командирам экипажи доставляли самое необходимое – боеприпасы, продовольствие, горюче-смазочные материалы, некоторые виды тяжелого оружия, в частности «РС», прожектора, обувь, овес для лошадей. Кроме этого, летчики вывезли большое количество раненых. Такую объемную транспортную работу личный состав авиаполка с начала войны выполнил впервые.

### **В. Бомбардировочные удары по объектам отступающего врага**

На завершающем этапе советского контрнаступления под Москвой 3-й тбап свой последний бомбардировочный удар по объектам отступающего врага нанес 4 января 1942 года. После чего в этом виде боевой деятельности наступил более чем месячный перерыв. Затем последовали подряд три ночи, в течение которых авиаполк вернулся к своей бомбардировочной деятельности. После этого короткого периода боевая работа авиаполка была целиком и полностью направлена на выполнение десантных задач. С завершением десантирования личного состава 4-го вдк к более или менее регулярным полетам с целью нанесения бомбардировочных ударов авиаполк приступил с 22 марта. Правда, в промежутке этого периода (с 7 февраля по 22 марта) один экипаж привлекался к бомбардированию. Но только один раз и только один экипаж! Этот общий анализ говорит о том, что в рассматриваемый период бомбардировочная деятельность авиаполка носила эпизодический характер, и по этой причине «привязать» ее к какой-либо конкретной операции наземных войск весьма трудно.

Однако в этом плане кое-что проясняет Н. С. Скрипко. В своей книге «По целям ближним и дальним» он рассказал о своей первой встрече с командующим АДД после назначения на должность первого его заместителя: «На совещании руководящего состава АДД генерал А. Е. Голованов обстоятельно изложил задачи, которые поставил лично Верховный Главнокомандующий... Александр Евгеньевич показал на карте отчеркнутый рукой Сталина участок железной дороги Вязьма – Смоленск – Орша. Ставка получила сведения о том, что немецко-фашистское командование активизировало переброску в район Вязьмы крупных резервов из Франции и других участков советско-германского фронта. И Aviации дальнего действия ставилась задача парализовать работу этой магистрали, сорвать железнодорожные перевозки противника»<sup>315</sup>.

По скоплениям прибывающих войск врага в основном и наносил бомбардировочные удары 3-й ап. Для наглядности сведу все полеты экипажей авиаполка с задачей бомбардирования различных объектов врага в таблицу.

---

<sup>314</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203712. Д. 3. Л. 115.

<sup>315</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 154

Дата	Количество экипажей	Объекты бомбардирования	Количество сброшенных листовок
На 6. 2.	3	Войска в районе Клинцы, Поповка, Карлово, ст. Осуга, г. Сычевка	–
7. 2.	5	Войска в районе Сычевка	46 000
8. 2.	1	Войска в г. Вязьма	–
2. 3.	1	Ж.д.у. Вязьма	25 500
22. 3.	2.	Войска в г. Гжатске	80 000
23. 3.	3	Войска в г. Вязьма	104 400
24. 3.	3	Войска на перед. крае обороны Н. Лука, Староселье, Гобелево, Лупасово, Синяево	78 520
29. 3.	3	Войска в городе Гжатске	120 000
30. 3.	3	Войска в городе Гжатске	58. 000
31. 3.	6	Войска в городе Гжатске	82 000
2. 4.	3	Войска в городе Гжатске	48 700
6. 4.	5	Войска в п. Куземки	–
8. 4.	6	Опорные пункты Мал. Виселево, Жары, Мосеенки	61 200
13. 4.	5	Войска в районе Буслава (40 км с.з. Юхнова).	–

Из содержания таблицы видно, что в рассматриваемый период бомбардировочной активностью авиаполк не отличался. К этому виду боевой деятельности он привлекался по мере необходимости. Да и возможности, главным образом по наличию исправной материальной части, были крайне ограниченными. В боевых донесениях за этот период отмечалось, что исправных самолетов в авиаполку три, пять, шесть. Это из 13 кораблей в наличии. Появился даже термин – «готовых к выполнению задач». Их фиксировалось еще меньше – три, два. В боевых донесениях появилось даже такое выражение: «из-за отсутствия задачи полеты не производились». Трудной оказалась и метеообстановка. По этой причине только в марте экипажи не поднимались в воздух девять раз. Продолжала срывать боевые задания и основательная изношенность материальной части. Так, в ночь на 4 марта для бомбардирования железнодорожных эшелонов на станции Смоленск-сортировочная подготовилось два экипажа. Однако при вырубивании на старт из-за различных отказов уйти на задание они не смогли.

Вообще по документам чувствуется, что то напряжение, которое испытывал личный состав в первые месяцы войны, а также весной 1942 года спало. У командования появились возможности заняться летной и теоретической подготовкой личного состава. Несколько раз в боевых донесениях отмечалось, что в течение дня летный и технический состав занимался командирской учебой. Или: «Летно-технический состав, не имеющий кораблей, занимался командирской подготовкой».

20 марта на двух ТБ-3 производились тренировочные полеты по кругу с целью дать практику ночных полетов группе молодых экипажей. Тренировались В. И. Сягов, Е. Г. Мурашов, А. Л. Хмельницкий, С. А. Лукьянов, С. В. Разбитков, В. В. Сапожников. А летчик Д. И. Милованов совершил самостоятельный полет. На следующий день летчик Г. В. Прыгунов на У-2 оттренировал в самостоятельном полете В. С. Зарецкого и А. И. Глушука. Уровень летной подготовки в ави-

---

аполку был достаточно высокий. Так, на середину марта летающих экипажей ночью было 25. В одном из боевых донесений зафиксировано даже такое мероприятие: «Для командного состава управления авиаполка сделан доклад «Крах плана окружения и взятия Москвы».

Если попробовать обобщить некоторые характерные особенности при нанесении бомбардировочных ударов в этот период, то, прежде всего, следует отметить их эффективность. Так, после бомбардирования 6 февраля станции Осуга образовался большой очаг пожара с последующими взрывами, предположительно был взорван склад боеприпасов или горючего. 22 марта в результате прямого попадания бомб в железнодорожный состав на станции Гжатск произошел сильный взрыв и возник крупный очаг пожара. Почти все вагоны оказались охваченными огнем.

При бомбардировании этого города в ночь на 29 марта в его центре возникло два крупных очага пожара и сильные взрывы. В следующую ночь при бомбардировании центра Гжатска от бомбы ФАБ-250 возникло два огромных очага пожара с последовательными взрывами, которые были видны за 50 километров от цели. Предположительно уничтожен большой склад боеприпасов.

Отмечая особенности в боевой работе при бомбардировании, следует сказать и о том, что в этот период все чаще и чаще стали использоваться авиабомбы крупного калибра ФАБ-250, ФАБ-500 и даже ФАБ-1000. Так 23 марта при бомбардировании скоплений войск противника в городе Вязьма по одной ФАБ-1000 отвезли и сбросили два экипажа – командиров кораблей С. А. Якушкина и Н. М. Васка.

Экипаж Степана Якушкина из-за сильного ослепления прожекторами результатов бомбардирования различить не смог, но мощь взрыва ощутил достаточно четко. При подходе к цели вначале был освещен одним прожектором, после чего мгновенно появилось их еще два десятка, и начался интенсивный огонь зенитной артиллерии кругового заграждения, эшелонированный по высоте. Любопытные сведения об этом полете привел в своих воспоминаниях С. А. Лукьянов. Они касаются налета на железнодорожный узел Вязьма.

«В ночь с 22 на 23 марта бомбометание ночью железнодорожного узла Вязьма (и Геринга тоже) в составе экипажа Якушкина. Взяли бомбы: одну ФАБ-1000 и три ФАБ-250. Погода в районе цели ясно. Высота 2500 метров. Заходим с запада. Были схвачены сразу двадцатью прожекторами. Море огня МЗА. Кругом разрывы. Заглушили шум моторов. Задание выполнили успешно. Но Геринг остался жив. На железнодорожном узле видны несколько взрывов и пожаров. В экипаже капитана Васка убит воздушный стрелок».

Успешно сбросил тонку и экипаж Николая Васка. Силу взрыва летчики ощутили на высоте 1900 метров. На станции возник огромный очаг пожара. Предположительно горел железнодорожный состав. Его экипаж бомбардировал Вязьму на трех моторах, так как правый крайний сдал при подходе к цели. После сброса осветительных бомб корабль был мгновенно схвачен прожекторами в количестве до двадцати штук и обстрелян заградительным огнем зенитной артиллерии. Самолет получил два прямых попадания в Ф-4 и хвостовую лыжу. В результате обстрела получил тяжелое ранение осколком снаряда в левое бедро воздушный стрелок сержант С. И. Мурзалиев. Сильное кровотечение остановить не удалось, и Сабир Иричевич скончался в воздухе<sup>316</sup>.

Это была не единственная потеря. В боевом донесении по результатам бомбардирования скопления войск противника в городе Гжатске в ночь на 30 мая отмечено: «Один корабль командира корабля Прыгунова с задания не возвратился, причина неизвестна». По истечении месячного срока в часть никто не вернулся. Родным ушли сообщения о том, что члены экипажа пропали без вести. В полковом списке потерь в графе «Причина» против каждой фамилии стоит одна и та же фраза: «Судьба неизвестна». Вот сведения о пропавших без вести: командир эскадрильи майор Георгий Васильевич Прыгунов, пилот старшина Василий Севастьянович Зарецкий, штурман эскадрильи капитан Иван Константинович Антипов, штурман отряда лейтенант

---

<sup>316</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 44.

---

Иван Михайлович Янин, борттехник военной техники 1-го ранга Яков Кириллович Фомченко, воздушный стрелок старшина Федор Андреевич Смирнов, воздушный стрелок старшина Валентин Александрович Тюрнин, стрелок-радист сержант Иван Иванович Боровиков, авиамеханик старший сержант Владимир Иванович Зуев. Однако эти сведения из списка потерь частично неверны.

Мне удалось установить, что двое из этого списка все же спаслись. В боевом донесении № 147 от 3 сентября 1942 года зафиксировано: «1 сентября возвратился из состава экипажа майора Прыгунова пилот старшина Зарецкий. Экипаж майора Прыгунова вылетел на боевое задание в ночь с 29 на 30 марта 1942 года с целью разрушения железнодорожной станции Гжатск. Задание выполнено. После бомбардирования были видны очаги пожаров и взрывы, предположительно взорван склад горючего и бензоцистерны, и разрушено железнодорожное полотно. На Гжатск сброшено 4 ФАБ-250, 2 ФАБ-500 общим весом 2000 кг.

На обратном маршруте самолет был обстрелян огнем ЗА противника, в результате чего отбито хвостовое оперение и самолет, потеряв управление, стал падать беспорядочно. Самолет сгорел, личный состав экипажа в составе трех человек – командир корабля майор Прыгунов, штурман капитан Антипов, пилот старшина Зарецкий – выпрыгнули на парашютах. Остальной состав экипажа погиб»<sup>317</sup>.

Из этого документа ясно, что Василий Севастьянович при выполнении боевого задания в ночь на 30 марта остался жив. Отсутствовал он в авиаполку ровно пять месяцев. Вернулся 31 августа 1943 года. Все это время он находился в партизанском отряде и даже исполнял обязанности начальника штаба. Ну, а чтобы никто не сомневался в том, что он партизанил, предстал перед личным составом с бородой.

Остался жив и штурман корабля И. К. Антипов. Судя по всему, в авиаполк он не вернулся. Приказ Главного управления кадров об отмене статьи 74 приказа Главного управления финансов в отношении исключения из списков был подписан 23 сентября 1946 года. В документе указано, что И. К. Антипов проходит службу в Красной Армии.

Прояснилась судьба и командира корабля. 24 декабря 1943 года в Сталинский облвоенкомат ушло сообщение о том, что приказ ГУК о его исключении из списков как пропавшего без вести отменен. При этом сообщалось, что летчик находился на пересылочном пункте 4-й Ударной армии. Мне удалось в архивном деле под заголовком «Переписка по награждению. 1945 год» найти следующий документ.

«Майор Прыгунов Георгий Васильевич при выполнении боевого задания в ночь на 30 марта 1942 года был сбит ЗА противника в районе города Гжатска. Приземлился с парашютом на территории, занятой немцами. Был схвачен и пленен, при этом отобраны ордена Ленина и Красного Знамени. Документы к ним и другие личные документы уничтожил сам. В октябре 1943 года бежал и вернулся на родину. После проверки был послан на фронт в наземные части, где при выполнении боевого задания (2 февраля 1944 года) получил тяжелое ранение. После чего у него была ампутирована правая рука. Майор Прыгунов и до сего времени находится на излечении»<sup>318</sup>.

Вероятно, в поведении летчика в плену было не все, как говорится, без сучка и задоринки, если он, обладая солидным опытом летной работы, занимая в авиаполку высокую должность командира эскадрильи, понес такое суровое наказание. Я уж не говорю, что при принятии этого решения не была учтена его исключительно напряженная боевая работа с начала Великой Отечественной войны. Думается, читатель заметил, что редко какой полковой вылет на задание обходился без экипажа Г. В. Прыгунова. Представляя летчика к награждению орденом Ленина, командир авиаполка в наградном листе употребил такую фразу: «Его отличительной чертой является упорство и настойчивость в выполнении всех боевых заданий». Далеко не каждый летчик удостоивался такой высокой оценки.

---

<sup>317</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203714. ДЗ. 4. Л. 151.

<sup>318</sup> Там же. Ф. 18-й ва. Оп. 7111. Д. 62. Л. 27.

---

После излечения Георгий Васильевич был комиссован, проживал в Киеве, умер в 1983 году. Можно только себе представить, как была обрадована его жена Наталья Васильевна Прыгунова, когда узнала, что он 30 марта не пропал без вести, а попал в плен, из которого смог вырваться и вернуться на Родину. Думается, от мысли, что он жив, даже само наказание мужа не показалось ей столь суровым.

Таким образом, из состава экипажа Г. В. Прыгунова в живых остались трое – он сам, штурман и правый летчик. Остальные члены экипажа погибли.

Говоря об активности Г. В. Прыгунова в боевой работе, следует рассказать о его участии в деле оказания помощи экипажу Т. И. Пожидаева, севшему вынужденно в районе города Гусь-Хрустального после выполнения задания в ночь на 23 марта. В боевом донесении по итогам бомбардирования войск противника в городе Вязьма отмечено: «Корабль старшего лейтенанта Пожидаева при вылете с аэродрома установил связь. В 02.29 радист передал: «Примите телеграмму № 4», после чего связь с кораблем прекратилась. По расчету времени экипаж должен произвести посадку на своем аэродроме в 03.40. Причины невозвращения корабля выясняются».

Через несколько часов после оформления боевого донесения от экипажа пришло сообщение о том, что корабль находится на вынужденной посадке в деревне Перхурово, что в 47 километрах на юго-запад от города Гусь-Хрустальный. Для выяснения обстоятельств вынужденной посадки и оказания технической помощи в Перхурово вылетел на самолете У-2 командир эскадрильи майор Г. В. Прыгунов.

На месте он выяснил следующее. После успешного бомбардирования скопления войск противника в районе города Вязьма, экипаж лег на обратный курс. Однако при возвращении от цели штурман корабля капитан И. И. Боженок уклонился на юг и потерял ориентировку. Израсходовав горючее, произвели вынужденную посадку. Самолет и экипаж оказались невредимыми. Для перегонки корабля на свой аэродром необходимо было заменить колеса лыжами, доставить горючее, масло и воздух. 24 марта Г. В. Прыгунов вновь вылетел на У-2 и доставил экипажу продукты. На следующий день он же, теперь уже на ТБ-3, доставил в Перхурово все необходимое для перелета экипажа Т. И. Пожидаева на свой аэродром. 26 марта в 12 часов 55 минут корабль с бортовым номером 8 приземлился в Ногинске.

К этому периоду боевой работы авиаполка относится и факт, зафиксированный в наградном листе штурмана Г. Н. Гордеева. Георгий Никитович представлялся к награждению орденом Ленина. «Экипаж бомбардировал сильно укрепленный узел Гжатск. Противник встретил самолет ураганным огнем ЗА и десятью прожекторами. Тем не менее, штурман уверенно повел корабль на цель. Осколок ударил в голову. Гордеев не потерял самообладания, несмотря на мучительную боль и кровь, заливавшую лицо, довел корабль до цели, сделал три захода и сбросил весь бомбовый груз. В следующую ночь с забинтованной головой сделал два вылета на эту же цель».

Таким образом, в первой половине 1942 года авиаполк в составе 53-й авиадивизии был изъят из ВВС КА, вошел в состав АДД и без всякой паузы продолжил боевую работу. Основными видами ее, как и прежде, оставались нанесение бомбардировочных ударов по объектам противника в тактической глубине его обороны, а также выполнение транспортных и десантных задач в интересах ряда фронтов. Второй вид в первой половине 1942 года превалировал над первым. С этими задачами авиаполк справился вполне успешно. Первый заместитель командующего АДД генерал Н. С. Скрипко отмечал: «Из-за нехватки современных самолетов в АДД нашли боевое применение и уже снятые с производства четырехмоторные бомбардировщики ТБ-3. На этих кораблях, постепенно заменяемых самолетами Ли-2, совершали эффективные ночные боевые вылеты экипажи 53-й авиадивизии, которой командовал полковник И. В. Георгиев»<sup>319</sup>.

---

<sup>319</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 157.

---

## Г. Не давать врагу покоя

В результате завершившегося весной 1942 года общего наступления Красной Армии наши войска нанесли врагу первое крупное поражение, значительно продвинулись в западном направлении и закрепились на достигнутых рубежах.

Новые рубежи пришлось осваивать и врагу. Любое отступление влечет за собой перегруппировку и усиление войск, необходимость укрепления слабых участков обороны. Всеми видами разведки, в том числе и авиационной, было установлено возросшее движение всех видов транспорта с востока на запад. В донесениях от заброшенных в тыл разведывательных групп и от партизан шла информация о том, что с запада на восточный фронт идет интенсивная переброска наиболее боеспособных частей и соединений германской армии и ее союзников, а также военной техники. Враг укреплялся на новых рубежах, готовился на всем советско-германском фронте к новым наступательным действиям. Не давать врагу покоя на шоссейных и железнодорожных магистралях, аэродромах, в местах скопления его войск и техники – стало основной задачей АДД в мае и июне 1942 года.

Как свидетельствует Н. С. Скрипко, эту задачу ему поставил лично И. В. Сталин. «В двадцатых числах марта 1942 года Голованов был болен, я находился на командном пункте, и вдруг зазвонил кремлевский телефон. Сняв трубку, я назвал свою фамилию и услышал голос Сталина. Он спросил:

– Где Голованов?

Я доложил, что Голованову врачи предписали постельный режим.

– Тогда вы приезжайте ко мне к десяти часам вечера...»

С датой Николай Семенович несколько напутал. Его первая встреча с И. В. Сталиным, в соответствии с записями в Журнале посещений кремлевского кабинета вождя, произошла 4 апреля.<sup>320</sup>

Но я продолжу цитирование: «... Вошли в просторный кабинет. В помещении никого. Остановились у дверей и ждем. С вполне понятным интересом осматриваем кабинет Верховного. Окна закрыты тяжелыми шторами. На стене портреты Маркса и Энгельса, далее хорошо знакомая фотография Ленина, читающего газету «Правда». На противоположной стене портреты выдающихся русских полководцев Суворова, Кутузова и, если память мне не изменяет, Александра Невского.

В одной части кабинета вдоль стены протянулся длинный прямоугольный стол, покрытый зеленым сукном, обставленный стульями. Перпендикулярно ему, в самой глубине, – письменный стол Сталина. Строгая, деловая обстановка. Примерно через минуту раскрылась дверь, расположенная в глубине кабинета, и появился Сталин. Кивком головы он пригласил сесть за большой стол и спросил:

– Что с Головановым?

– По-видимому, простудился, – коротко ответил я.

– Это плохо, что себя не бережет. Мы – люди казенные. Здоровье, следовательно, вещь тоже казенная. – И назидательно заключил. – Казенную вещь беречь надо.

Эти слова Сталин произнес негромко, словно размышляя вслух. Затем, приблизившись к нам (с Н. С. Скрипко к Сталину поехал и начальник штаба АДД М. И. Шевелев. – **А. С.**), он коротко сказал:

– Теперь о деле, по поводу которого я вас вызвал. Немцы перебрасывают войска на Западное и Северо-Западное направления. АДД должна нарушить перевозки. Для этого надо вывести из строя железнодорожные узлы Витебска, Смоленска, Орла и Брянска...

---

<sup>320</sup> На приеме у Сталина. С. 704.

---

На следующую же ночь после нашего визита в Кремль Авиация дальнего действия приступила к выполнению боевой задачи, поставленной Верховным Главнокомандующим»<sup>321</sup>.

И еще об одном событии, которое произошло в освещаемый мной период боевой истории авиаполка. 22 июня 1942 года исполнился год со дня вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз. Черный день в истории нашего государства, в личной жизни подавляющего числа советских людей. Вполне понятно, торжеств в этот день в стране не было, но дата отмечалась. В трудовых коллективах повышенной производительностью труда, в частях и соединениях Красной Армии – новыми ударами по врагу и дальнейшим наращиванием боевой мощи. Отметим этот день и трудящиеся Москвы, они собрали воинам Красной Армии подарки – одеяла, свитера, носовые платки, туалетные принадлежности, папиросы, табак. Для соединений АДД их подготовили два района Москвы – Фрунзенский и Советский.

26 июня начальник политического отдела Авиации дальнего действия бригадный комиссар С. И. Приезжев направил в политотделы всех соединений следующую информацию. «Советские патриоты – рабочие, служащие, домохозяйки и школьники города Москвы посылают свои подарки летно-техническому, командно-начальствующему составу и бойцам Авиации дальнего действия. Своими подарками и письмами они выражают любовь и безграничную преданность нашей любимой родине, ее доблестной Красной Армии и великому полководцу товарищу Сталину. Эти скромные подарки еще больше воодушевляют сталинских соколов на полный разгром гитлеровских мерзавцев в 1942 году.

Предлагаю подарки вручить боевым экипажам, отличившимся в боях за Родину, командно-начальствующему и рядовому составу в торжественной обстановке. Категорически не допускать оседания посылок в штабах и управлениях. Резолюции митингов, коллективные письма-ответы направлять в Фрунзенский и Советский райкомы партии, копии в политотдел АДД»<sup>322</sup>.

В соответствии с разнарядкой 53-й авиадивизии было выделено 250 подарков. 23-му авиаполку из этого количества досталось 100. В авиаполках их вручали в тот же день, 26 июня. Сохранился документ, отразивший это событие.

«26 июня для личного состава соединения были присланы подарки в честь годовщины Великой Отечественной войны. Прилетевшие экипажи после выполнения боевого задания собрались в столовой, где им торжественно были вручены подарки от имени московских трудящихся и интеллигенции. Эта забота воодушевила летный и технический состав на новые достижения в боевой работе. Было подготовлено коллективное благодарственное письмо в Советский райком партии»<sup>323</sup>. К сожалению, ни текста этого письма, ни списка личного состава, получившего подарки, в архиве нет.

Но вернемся к боевым делам. Экипажи 3-го авиаполка к выполнению поставленных задач приступили в июне 1942 года, так как практически весь апрель и май им пришлось заниматься обеспечением по воздуху частей и соединений Красной Армии, ведущих борьбу с врагом в его тылу или попавших в окружение. С 23 мая, на завершающем этапе этой работы, небольшим количеством самолетов авиаполк стал наносить удары по железнодорожным объектам, германским войскам в местах их скопления и выгрузки, по аэродромам, узлам вражеской обороны.

Выполнял эти бомбардировочные задачи личный состав 3-го авиаполка полтора месяца, причем за этот период он ни разу не привлекался к десантированию или транспортным перевозкам. Войска и техника противника, железнодорожные узлы и станции, аэродромы – вот основные объекты бомбардирования в рассматриваемый мною период. Исходя из этого, я и покажу боевую деятельность авиаполка в июне и первой декаде июля 1942 года.

---

<sup>321</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 159, 160.

<sup>322</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11499. Д. 1. Л. 61.

<sup>323</sup> Там же. Д. 14. Л. 69.



29 раз за этот период поднимались ТБ-3 в ночное небо для выполнения этих бомбардировочных задач. 19 раз они бомбардировали войска и технику врага в местах сосредоточения, 5 – наносили удары по аэродромам и 4 раза – по железнодорожным объектам. Еще один раз пришлось выполнять в какой-то степени необычное задание. Сведу все полеты для нанесения бомбардировочных ударов по войскам и технике врага в таблицу. В числителе графы «Количество самолетов» показано число вылетавших экипажей, в знаменателе – число выполнивших задание.

Дата	Количество самолетов	Объекты бомбардирования	Количество сброшенных листовок
28. 5.	2	Войска на разъезде Дебрянский (40 км севернее Милятино)	145 000
5. 6.	2	Войска, склады горючего и боеприпасов в п. им. Фокина	–
11. 6.	3/2	Войска и штабы в центре г. Орел	30 000
12. 6.	4	Войска, танки и штабы в центре г. Орел	–
13. 6.	3	Войска и штабы в центре г. Орел	65 440
23. 6.	5/4	Войска, артиллерию и танки в пункте Писклава (30 км восточнее Курска)	5000 и 500 брошюр
24. 6.	2	Скопления танков в п. Глазуново (6 км северо-западнее Мценска)	–
25. 6.	5	Войска, артиллерию и танки в п. Пахонок (18 км Тим)	20 000
26. 6.	4	Войска, артиллерию и танки в п. Пахонок и в прилегающих лесах	–
27. 6.	5	Войска, танки и артиллерию в п. Косоржа	–
28. 6.	5	Войска в п. Пахонок и прилегающих лесах	–
29. 6.	5	Войска и танки в п. Дубровка (10 км восточнее Щигры)	–
30. 6.	3/2	Войска и техника в п. Мармыжи	–
1. 7.	4/3	Войска и переправы у д. Покровское (20 км юго-восточнее Щигры)	–
2. 7.	4	Войска и танки в п. Покровское	–
3. 7.	3/1	Войска и танки в д. Красная Поляна	–
4. 7.	3	Войска и техника в п. Вышнее-Долгое (50 км северо-западнее Косторное)	–
6. 7.	2	Скопление танков в п. Петино (12 км юго-западнее Воронежа)	–
7. 7.	2	Скопление танков в п. Петино	–

Из сведений, отраженных в таблице, можно сделать несколько выводов. Во-первых, бросается в глаза высокий показатель выполнивших задание экипажей. Показатель просто превосходный. Во-вторых, как никогда низким оказался сброс экипажами листовок. Всего лишь трижды им ставилась эта задача. Если учесть, что количество сброшенных в каждую ночь материалов

---

само по себе невысоко, то можно сделать предположительный вывод о том, что в это время их просто не хватало. Среди новых названий следует отметить листовку с текстом обращения председателя ЦК КПГ и члена Исполкома Коммунистического интернационала Вильгельма Пика к солдатам немецкой армии. И, наконец, в-третьих, объекты, которые подвергались бомбардированию, находились в основном в полосе действия Западного фронта.

Из сведений, отраженных в боевых донесениях авиаполка, также можно сделать несколько выводов.

1. Бомбардирование было эффективным. Приведу несколько примеров. При бомбардировании в ночь на 5 июня пункта Фокино экипаж командира корабля И. Т. Пожидаева (штурман К. Х. Нурмухамедов) создал большой очаг пожара и один сильный взрыв, предположительно были взорваны склады горючего и боеприпасов. По донесению капитана Д. И. Шевченко взрыв, вызванный в результате бомбардирования экипажем Т. И. Пожидаева, продолжался несколько минут. В следующую ночь штурман М. В. Бабушкин (из экипажа Д. И. Шевченко) прицельным бомбардированием создал в центре Орла три крупных пожара. 12 июня, создав крупный очаг пожара, удачно отбомбился по центру Орла штурман Д. П. Волков. 13 июня в Орле возникло 3 больших очага пожара. При бомбардировании пункта Глазуново в результате прямых попадания бомб в артиллерийские позиции на северо-восточной окраине деревни Хвощево, сброшенных штурманом авиаполка майором А. Т. Ковалевым, стрельба была прекращена.

Отличились при бомбардировании пункта Косоржа штурман М. В. Бабушкин (вызвал сильный взрыв) и штурман Д. С. Макаев (создал два крупных очага пожара). Удачно ударили экипажи по пункту Мармыжи: возникло восемь крупных очагов пожара и два сильных взрыва – предположительно взорваны склады горючего или боеприпасов. Два сильных взрыва возникло при бомбардировании деревни Красная Поляна.

В представлении к награждению командира корабля Н. С. Куракина орденом Красного Знамени отмечено: «11, 13 и 14 июня 1942 года при бомбардировании Орла, несмотря на сложные метеоусловия и сильный огонь зенитной артиллерии во взаимодействии с прожекторами, задания выполнил хорошо». В представлении к награждению заместителя командира эскадрильи Е. Г. Мурашова орденом Красного Знамени зафиксировано: «26 июня 1942 года в сложных метеоусловиях выполнял боевое задание по уничтожению живой силы и танков в районе Тим. Корабль был встречен сильным огнем зенитной артиллерии. Но пробились к цели и поразили ее. Возникло четыре взрыва большой силы и один очаг пожара».

2. Причин невыполнения боевых заданий несколько, при этом каждая из них проявлялась минимальное количество раз. В связи с отказом материальной части задание оказалось невыполненным три раза. 30 июня на одном самолете при запуске по причине износа резиновых прокладок обгорели всасывающие патрубки. Пока техники устраняли неисправность, время вылета, которое гарантировало возврат экипажа в ночных условиях, вышло. Решением командира авиаполка корабль на боевое задание не ушел. На другом самолете отказ техники произошел при полете на Мармыжи. В воздухе прогорел клапан левого среднего мотора. Экипаж вернулся с маршрута с бомбами и благополучно сел на своем аэродроме. 1 июля на одном из самолетов, взлетевшем с целью бомбардирования переправы у села Покровское, сорвало турель с пулеметом с Ф-3. Случай, надо сказать, редчайший.

В рассматриваемый период, как и прежде, было много случаев, когда экипажи выполняли задание при серьезных отказах материальной части. Так, в ночь на 12 июня экипажу Г. С. Засыпкина предстояло бомбардировать скопление войск противника, танки и штабы в Орле. Погода на маршруте была сложной. За несколько километров до цели на корабле сдал один мотор. Экипаж выполнение задания не прекратил, на трех моторах вышел на объект, отбомбился и благополучно вернулся на свой аэродром.

---

В этот же период невыполнение боевого задания по вине личного состава произошло всего один раз. 23 июня пять экипажей ушли бомбардировать скопления войск и техники противника в пункте Писклаво. Экипаж командира корабля С. В. Разбиткова не смог отыскать цель. Вина штурмана, а им был опытный В. И. Панфилов.

3. Удачно справлялись экипаж и с непогодой. Она в июне была крайне неустойчивой, а во время некоторых вылетов и достаточно сложной. Так, в ночь на 23 июня пять кораблей ушли на бомбардирование пункта Писклаво при облачности 8 баллов. В районе цели она снизилась до 4 – 6 баллов, а при возвращении в конце маршрута и в районе Ногинска стала сплошной с нижней кромкой до ста метров, при тумане и обильном выпадении осадков. В такой сложной обстановке командир авиаполка принял решение отправить экипажи на запасные аэродромы. Все они с перенацеливанием справились успешно, утром при благоприятных метеоусловиях все пять самолетов вернулись на родной аэродром.

28 июня экипаж командира корабля С. А. Лукьянова отбомбился по войскам противника в пункте Пахонок и лег на обратный курс. В районе Озеры попали в полосу низкой облачности. Особо не мудрствуя, направились на запасной аэродром Раменское, где дозарядились горючим, выждали улучшения погоды и перелетели в Ногинск.

30 июня три экипажа при облачности 6 баллов весьма удачно отбомбились по войскам и технике врага в пункте Мармыжи. К моменту их возвращения в Ногинск аэродром накрыл густой туман. На борт каждого самолета ушла радиogramма с требованием произвести посадку на запасном аэродроме в Монино. Приказание всеми экипажами было выполнено четко. С рассеиванием тумана все корабли перелетели на свой аэродром.

4. Противодействие немецкой авиации оказалось крайне слабым. Так, за весь период не было ни одного нападения истребителя противника на полковой бомбардировщик. Противодействие наземных средств ПВО оказалось более сильным, но особой эффективностью не отличалось и оно. Однако от огня МЗА и МЗП несколько самолетов все же пострадало. 27 июня экипаж командира корабля П. Д. Насикана во время бомбардирования гитлеровских войск и техники в районе Косоржи подвергся сильному обстрелу с земли. Огонь велся практически со всех сторон населенного пункта. В результате обстрела был тяжело ранен воздушный стрелок старший сержант Вязовой, а в планере корабля появилось более десяти осколочных пробоин. Для того, чтобы спасти стрелка, экипаж произвел вынужденную посадку на попутном аэродроме в городе Ефремове. После эвакуации Вязового перелетели в Ногинск.

А вот что произошло при обстреле самолета командира корабля С. В. Разбиткова после бомбардирования населенного пункта Косоржа. В эту ночь кроме него на задание ушло еще четыре экипажа – командиров кораблей А. Л. Хмельницкого, С. А. Лукьянова, С. Д. Криворотченко и П. Д. Насикана. В 23.15 с борта самолета поступило радиосообщение о том, что экипаж прошел пункт Плоское, после чего связь прекратилась. Более суток о судьбе экипажа ничего не было известно. К вечеру 28 июня в авиаполк прибыли командир корабля С. В. Разбитков и штурман П. К. Подоприхин.

Воспроизвожу дословно фрагмент боевого донесения от 27 июня: «Одним заходом в 00.27 с высоты 2000 метров сброшено четыре РРАБ-3, заряженных по восемь АО-25, 50 ЗАБ-1, восемь ФАБ-100, две САБ-25 и один ФОТАБ-35. Общий вес 2085 кг. Разрывы бомб замечены в центре населенного пункта и на опушке леса. При сбросе РРАБов по действующим прожекторам последние действия прекратили. При обстреле зенитных точек и прожекторов из пулеметов израсходовано 400 патронов. В районе цели корабль освещался восьмью прожекторами и обстрелян сильным огнем КЗА и МЗП со всех сторон пункта Косоржа.

На обратном маршруте в районе Копино экипаж был освещен тремя действующими прожекторами и обстрелян заградительным огнем ЗА и ЗП. В результате обстрела возник пожар в левом крайнем моторе. Командиром экипажа была подана команда приготовиться к прыжку.

---

Пилот лейтенант Булкин и стрелок-радист сержант Парымуд, не поняв команду, выпрыгнули на парашютах. Булкин при прыжке завис на стабилизаторе, силами экипажа жизнь ему спасена. Парымуд предположительно приземлился в районе действий наших войск. По причине аварии левого крайнего мотора произведена вынужденная посадка в поле 7 км западнее г. Михайлов. При посадке обломана правая полуось шасси. Ремонт производится на месте»<sup>324</sup>.

И этот случай относится к разряду редчайших. Выяснить, каким образом экипаж спас пилота А. Г. Булкина, не удалось. Неясна и его дальнейшая судьба. А вот И. А. Парымуд благополучно завершил войну.

В этом вылете смело действовал стрелок-радист И. Л. Куценок. При подходе к объекту его самолет взяли в клещи прожектора. По освещенному самолету повела огонь зенитная артиллерия. Кинжальным огнем из пулемета стрелок погасил прожектора. Экипаж сделал несколько заходов на цель и метким бомбардированием создал шесть очагов пожара.

И о потерях в этот период. Погиб в полном составе один экипаж. Это случилось при бомбардировании скопления войск в районе деревни Дубровка в ночь на 29 июня. Залечив раны самолета, полученные двумя днями раньше, экипаж командира корабля П. Д. Насикан ушел на задание. В боевом донесении читаем: «Один ТБ-3, летчик капитан Насикан, штурман младший лейтенант Меркулов к моменту составления донесения на свой аэродром не возвратился. Причины выясняются. Бомбы в донесении не указаны».

Он действительно в авиаполк не вернулся. А вот что случилось с экипажем и самолетом, по архивным документам выяснить не удалось. Причину прояснил С. А. Лукьянов: «Погода в июне 1942 года в большинстве своем была безоблачной, но случались грозы. В одну из ночей в районе Ельца попал в грозовую облачность экипаж капитана Насикана. Крылья самолета отлетели, и экипаж погиб, за исключением летавшего правым летчиком Мурашова, которого выбросило и он в воздухе опомнился, раскрыл парашют и приземлился на своей территории».

В полковом списке потерь указано, что экипаж погиб при выполнении боевого задания. Вот имена восьми человек. Командир отряда капитан Петр Дмитриевич Насикан, летчик старший политрук Константин Григорьевич Арчаков, штурман отряда младший лейтенант Иван Кузьмич Меркулов, воздушный стрелок-радист старшина Яков Павлович Ивашкин, воздушный стрелок старшина Григорий Антонович Михалев, воздушный стрелок старшина Григорий Антонович Марозовский, борттехник старший лейтенант Петр Петрович Ильин, механик бортовой техники лейтенант Иван Прокофьевич Усов.

В рассматриваемый период экипажи 3-го авиаполка наносили бомбардировочные удары по аэродромам врага. Атакам ТБ-3 подверглись четыре аэродрома: Лубинка (10 км южнее Спас-Деменска), Брянск, Орел и Сеща.

В ночь на 24 мая два корабля в десятибалльной облачности отбомбились по аэродрому Лубинка. Первым на цель вышел экипаж С. Д. Криворотченко и в 22.30 с одного захода обрушил на юго-западную часть аэродрома 11 ФАБ-100 и 10 ЗАБ-50. Члены экипажа наблюдали сильный взрыв, перешедший в большой очаг пожара с черным дымом. Сомнений в том, что удалось поразить склад с горючим, у летчиков не было. На обратном курсе после прохождения линии фронта попали в дождь, высота облачности опустилась до 150 метров, а временами доходила до самой земли. Экипаж уклонился от маршрута влево и вынужден был садиться в Кубинке. Утром перелетели на аэродром вылета – в Монино.

Экипаж М. Н. Булин-Соколова сделал два захода. На первом с высоты 1000 метров штурман Панфилов сбросил две ФАБ-250 по восточной окраине аэродрома, а на втором заходе через все летное поле уложил 16 ФАБ-100. Возникло до десяти сильных взрывов с ярко-красным пламенем.

---

<sup>324</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 13. Л. 457.

---

В ночь на 1 июня также двумя кораблями полк бомбардировал аэродром Брянск. В налете участвовали экипажи командиров кораблей Т. И. Пожидаева (штурман капитан К. Х. Нурмухамедов) и Н. С. Куракина (штурман Д. П. Волков). Вместе они сбросили 4 000 кг бомб. В результате прицельного бомбардирования возникло 4 крупных очага пожара.

13 июня командир авиадивизии приказал для бомбардирования аэродрома Орел выделить 4 самолета. Экипажам была поставлена задача – вывести из строя летное поле. Ее выполняли командиры кораблей В. И. Сягов, Н. С. Куракин, Т. И. Пожидаев и Г. С. Засыпкин. Бомбили соответственно штурманы Е. В. Кладько, Д. П. Волков, К. Х. Нурмухамедов и М. В. Бабушкин. По летному полю они сбросили 12 ФАБ-500, 8 ФАБ-250, 5 САБ-25. В период бомбардирования с аэродрома взлетали самолеты. Штурман М. В. Бабушкин прицельным бомбардированием взорвал склад боеприпасов.

В ночь на 19 июня четыре корабля поднялись в небо и взяли курс на аэродром Сеща. Вышли они на цель компактно. В период с 00.52 до 01.13, то есть всего за 21 минуту они освободились от бомбардировочного груза. На летном поле разорвалось 38 бомб общим весом 8 148 килограмм. В центре и северо-восточной части оно было выведено из строя. На пути к цели и обратном маршруте экипажи наблюдали: в районе шести-семи километрах от аэродрома Сеща три выложенных костра, расположенных в линию на расстоянии 200 метров друг от друга; при перелете линии фронта сильная артиллерийская канонада наземных войск с обеих сторон; в районе станции Занозная три действующих прожектора; военный городок аэродрома Сеща охвачен тремя очагами пожара.

Люди старшего поколения хорошо помнят многосерийный фильм «Вызываем огонь на себя». Главная героиня фильма – разведчица-радистка Анна Морозова. По ее радиogramмам вражеский аэродром Сеща неоднократно и весьма эффективно бомбардировали самолеты АДД. За смелую работу в тылу врага Анне Морозовой посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Будем считать, что к этому историческому факту причастны и экипажи 3-го авиаполка. Вот имена командиров кораблей и соответственно их штурманов: Н. С. Куракин, С. А. Лукьянов, С. Д. Криворотченко, Г. С. Засыпкин, Д. П. Волков, Д. С. Макаев, Е. О. Федоров, М. В. Бабушкин.

Успешно бомбардировал в этот период аэродромы врага штурман К. Х. Нурмухамедов. В наградном листе (представлялся к ордену Ленина) отмечена целая серия его удачных ударов. «10 июня при бомбардировании железнодорожного узла и аэродрома Брянск самолет попал в сплошную завесу огня зенитной артиллерии и освещен прожекторами. Умело подавая команды летчику в осуществлении противозенитного маневра, отлично выполнил задание. 14 июня при бомбардировании аэродрома и города Орел самолет также был подвержен сильному обстрелу ЗА, но и здесь Нурмухамедов отлично выполнил задание. 19 июня при бомбардировании аэродрома Сеща самолет также попал под сильный огонь ЗА. Но это не поколебало настойчивости Нурмухамедова. Он сбросил бомбы по цели, вызвав три очага пожара».

И третий объект, по которому работали экипажи авиаполка в этот период – это удары по железнодорожным станциям, путям и скоплениям эшелонов. Таких налетов тоже было четыре.

В ночь на 10 июня три корабля взяли курс на Орджоникидзеград. В их бомболюках находилось 6 ФАБ-500, 9 ФАБ-250 31 АО-10, общим весом 5650 кг. В результате бомбардирования разрушено железнодорожное полотно в районе станции, с северо-западной стороны станционного здания возникло два крупных очага пожара. Эту успешную работу выполнили экипажи командиров кораблей В. И. Сягова (штурман Е. В. Кладько), С. В. Разбиткова (штурман М. В. Бабушкин) и Н. С. Куракина (штурман Д. П. Волков).

Дважды авиаполк бомбардировал железнодорожный узел Орел. Первый раз, в ночь с 14 на 15 июня на этот важный для врага объект повели свои корабли четыре экипажа. Неудача постигла самолет Т. И. Пожидаева. Приблизительно на полпути к цели на правом среднем моторе потек радиатор. Пришлось разворачивать бомбардировщик и лечь на обратный курс. До своего аэродрома дотянули благополучно и сели с бомбами.

---

Остальные три экипажа цели достигли и отбомбились по ней практически одновременно, в период 23.06 – 23.18. При подходе к объекту самолеты полковой группы подверглись сильному обстрелу ЗА и ЗП, однако применяя противозенитный маневр и бортовое оружие, летчики ушли от поражений. По скоплениям эшелонов и самому железнодорожному узлу было сброшено 17 бомб (8 ФАБ-500, 8 ФАБ-250 и одна САБ-25), общим весом 6025 кг. Бомбардирование производилось при четырехбалльной облачности и видимости до пяти километров. Бомбы рвались среди эшелонов, на железнодорожном полотне и в пределах станции. Несколько бомб попали в близлежащие городские строения. Бомбардирование выполнили экипажи командиров кораблей В. И. Сягова, С. В. Разбиткова и Г. С. Засыпкина.

Второй вылет на железнодорожный узел Орел (4 июля) оказался менее удачным. Командование авиаполка смогло направить на объект всего лишь два самолета. Один из них (командир корабля Г. С. Засыпкин) из-за прогара клапанов с маршрута вернулся и сел на своем аэродроме с бомбами. Экипаж В. И. Сягова, несмотря на то, что в районе цели была ясная погода, применил светящиеся авиабомбы, которые обеспечили штурману М. В. Бабушкину прицельную работу. В 23.58 с высоты 3000 метров к объекту потянулись две ФАБ-500 и две ФАБ-250. Бомбы разорвались вдоль железнодорожного полотна, а в юго-восточной части вокзала произошел сильный взрыв.

В полночь с 15 на 16 июня над железнодорожной станцией Карачев появились четыре самолета авиаполка. Их привели экипажи С. В. Разбиткова, Н. С. Куракина, Т. И. Пожидаева и В. И. Сягова. Им предстояло ударить по эшелонам и складам станции. В бомболюках ТБ-3 находилось 8 ФАБ-500, 16 ФАБ-250 и 2 САБ-25. Осветил цель в 23.41 экипаж С. В. Разбиткова. Отбомбившись, он уступил место другим самолетам. Экипажи В. И. Сягова и Н. С. Куракина бомбили при хорошей видимости. После них на цель зашел экипаж Т. И. Пожидаева. Штурманом у него в этом вылете был штурман авиаполка А. Т. Ковалев.

Только он успел сбросить четыре ФАБ-250, как сверху к бомбардировщику потянулись огненные трассы. Предположив, что это стрельба с самолета противника, командир корабля резко вывел ТБ-3 в сторону и повел его на станцию Самороково, которая находилась в тринадцати километрах восточнее Карачева, где сбросом оставшихся четырех ФАБ-250 завершил свое бомбардировочное дело. Бомбардирование основной цели было удачным: отмечены прямые попадания в железнодорожное полотно, в районе станции возникли один сильный взрыв и один крупный очаг пожара.

При налетах на аэродромы и железнодорожные объекты экипажи авиаполка, как и прежде, сбрасывали листовки. Таких заданий было восемь. В тылу противника разбросано 518 000 экземпляров. Среди них преобладали листовки с такими названиями: «Жизнь военнопленных в СССР», «Довольно умирать ради немецких плутократов», «Заявление Международного Красного Креста», «Приказ товарища Сталина № 130», «Архимиллионер Геринг проповедует социализм».

Каким-то особняком в рассматриваемый период стоит еще один полковой вылет. Утром 5 июня командир авиаполка получил боевое распоряжение: всеми исправными кораблями нанести бомбардировочный удар по электростанции и бывшему заводу «Профинтерн». Подобного рода задача ставилась авиаполку впервые. Исправных самолетов к моменту поступления боевого распоряжения набралось всего лишь три. Как только аэродром окутала ночь, все они поднялись в воздух. Не повезло экипажу В. И. Сягова – из-за течи радиатора левого крайнего мотора он вернулся с маршрута. Два корабля (командиры кораблей С. А. Якушкин и Д. И. Шевченко) благополучно достигли цели и с разрывом в пять минут приступили к бомбардированию.

Штурманы К. Х. Нурмухамедов и М. В. Бабушкин сбросили на объект 6 ФАБ-500, 2 ФАБ-250 и 26 АО-8. Бомбили они в ясную погоду и добились хороших результатов: отмечено несколько прямых попаданий в завод, в результате которых возникло три больших очага пожара. ПВО объекта была настолько сильной, что экипажи еле унесли крылья.

---

Самолету Д. И. Шевченко досталось, как говорится, по полной. Еще на подходе к цели его в световой плен плотненько взяли прожектора. По бомбардировщику открыла огонь зенитная артиллерия. Тоже плотненько. С южной окраины завода к нему потянулись тучи зенитных снарядов и пуль. Некоторые из них достигли цели: на самолете вышел из строя правый средний мотор, пробит бензобак, нарушена проводка к левому крайнему мотору, прямым попаданием выведен из строя пулемет. Никто из членов экипажа не пострадал. Вернулись в Ногинск на трех моторах. В планере самолета техники насчитали более 200 пробоин. Машина на несколько дней перешла в разряд неисправных.

Трудно пришлось и экипажу С. А. Якушкина. По самолету, освещенному не менее чем десятью прожекторами, открыла огонь зенитная артиллерия. А тут еще с высоты 5000 метров с большой дистанции на корабль повел атаку Me-110. Немецкий летчик дважды освещал бомбардировщик фарами. Стрелки ТБ-3 тоже оцетинились всем своим бортовым оружием. Но экипажу удалось избежать серьезных повреждений своей машины и выполнить задание<sup>325</sup>.

Дополнительные сведения имеются в наградном листе, которым воздушный стрелок В. Д. Самохвалов был представлен к награждению медалью «За отвагу»: «5 июня 1942 года экипаж бомбардировал электростанцию и завод «Профинтерн». Огнем зенитной артиллерии были выведены из строя мотор и бензобак. Во время противозенитного маневра корабль потерял высоту до 900 метров, а к линии фронта она еще уменьшилась. Над линией фронта по поврежденному кораблю с восьми точек открыли огонь зенитные пулеметы. Экипажу угрожала опасность. Самохвалов меткими очередями заставил замолчать три зенитные точки. Экипаж благополучно вернулся на свой аэродром».

В этом месте «просит» воспроизведения одно из мнений генерала Н. С. Скрипко: «В боевых вылетах на многочисленные цели успешно действовали не только новые для того времени боевые машины Ил-4, но и устаревшие четырехмоторные ТБ-3. В светлые ночи они часто подвергались атакам немецких истребителей. Хорошо подготовленные и натренированные воздушные стрелки в большинстве случаев опережали неприятеля метким огнем, заставляя фашистских летчиков преждевременно выходить из атаки»<sup>326</sup>.

Фамилии штурманов этих двух экипажей, которые я привел, указаны в боевом донесении. А вот сведения из наградного листа на штурмана корабля П. К. Подоприхина, представленного к награждению орденом Красного Знамени: «5 июня 1942 года экипаж бомбардировал завод «Профинтерн» в городе Орджоникидзеграде. В районе цели самолет попал в сферу освещения десяти прожекторов и был обстрелян ЗА и ЗП противника. Экипаж к цели пробился, штурман умело сбросил бомбы, задание выполнено отлично». Здесь одно из двух: или это ошибка, или в каком-то одном экипаже находилось два штурмана.

В рассматриваемый период наибольшую активность в боевой работе проявил экипаж командира корабля В. И. Сягова. Это видно из сведений, отраженных в наградном листе, на основании которого Василий Иванович получил орден Красного Знамени. «9 июня 1942 года бомбардировал железнодорожный узел Брянск. При подходе к цели корабль был обстрелян зенитной артиллерией. Умело применив противозенитный маневр, задание выполнил успешно. При налетах на аэродромы Орел, Брянск, Смоленск, Орша, попадая в сферу сильного зенитного огня и лучи прожекторов, задание выполнял отлично».

Так не давал врагу покоя личный состав 3-го авиаполка в мае и июне 1942 года. Бомбовые удары по аэродромам, железнодорожным объектам и скоплениям немецких войск хотя и не отличались массовостью, но были достаточно эффективными и наносили противнику ощутимый урон.

---

<sup>325</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203713. Д. 4. Л. 112.

<sup>326</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 184.

---

## 5. Авиаполк меняет крылья

Активно участвуя в боевой работе в течение первого года войны, авиаполк понес значительные потери. Возможностей их восполнять не было – еще до начала войны выпуск ТБ-3 прекратился. Залечивать многочисленные ранения, которые постоянно наносила бомбардировщикам немецкая ПВО, становилось все труднее и труднее – запасные части, отдельные узлы и агрегаты таяли с каждым днем и не восполнялись.

По этим причинам боеспособность авиаполков, вооруженных ТБ-3, в том числе и 3-го, снизилась до предела. Чтобы ее восстановить и довести до необходимого уровня требовались кардинальные меры – дать дальнебомбардировочным авиаполкам новые крылья. В истории 53-й авиадивизии записано: «Лето 1942 года. В дивизии 28 самолетов. Наши заводы такой техники не выпускали, остро чувствовалась нехватка самолетов, поэтому был поставлен вопрос о перевооружении дивизии на новую материальную часть»<sup>327</sup>.

Такая возможность в ВВС Красной Армии появилась в середине 1942 года. К этому времени завершилась подготовка к серийному производству созданного на базе пассажирского самолета ПС-84 бомбардировщика Ли-2. История создания этого широко известного самолета распадается на два периода – зарубежный и отечественный. В связи с этим мы вправе сказать, что он имеет двойное гражданство.



### КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

*В начале тридцатых годов американский авиаконструктор Д. Дуглас предложил фирме «Норт Америкэн» проект транспортного самолета. Фирма дала согласие на его реализацию. Машина получила обозначение ДС-1 (Дуглас Коммерческий первый).*

*Машина оказалась настолько эффективной, что за два года завоевала почти весь мир. Лицензию на его производство приобрело большинство европейских стран. ДС-3 привлек внимание и советских авиаконструкторов.*

*В августе 1935 года через корпорацию, выполнявшую в США функции советского торгового представительства («Амторг») был приобретен один серийный ДС-2. Затем Советский Союз приобрел еще несколько таких машин. 6 мая 1936 года ДС-2 совершил успешный рейс по маршруту Москва – Тбилиси – Москва. Внимательно изучили американский самолет, дав ему высо-*

---

<sup>327</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 19.



---

кую оценку, и специалисты НИИ ВВС. Для более детального знакомства с производством ДС-2 в США отправилась делегация советских самолетостроителей. Возглавил ее А. Н. Туполев.

Параллельно в ЦАГИ шли всесторонние испытания приобретенного самолета. После их успешного завершения Совет труда и обороны принял в апреле 1936 года решение о приобретении лицензии на его производство в СССР. С этой целью летом того же года в США прибыла специальная комиссия под руководством начальника ЦАГИ Н. М. Харламова. Она пришла к выводу, что следует закупить не ДС-2, а более совершенный ДС-3. 15 июля было подписано соглашение о лицензии на производство самолета в СССР. Так прототип Ли-2 появился в Советском Союзе. Следует отметить, что в 1936 году США посетили многие советские авиаспециалисты, в том числе В. М. Мясищев, Б. П. Лисунов, А. А. Сеньков, М. И. Гуревич.

После этого начался процесс обдумывания, какому из авиационных заводов поручить освоение американской машины. Он завершился 26 декабря 1936 года. В этот день СТО своим постановлением поручил это важное дело авиазаводу № 84 в подмосковных Химках. Возглавили эту работу главный конструктор А. А. Сеньков и главный инженер Б. П. Лисунов.

Производство, а точнее сборка из привезенных из США деталей и блоков, нового самолета осуществлялась почти два года. Было много трудностей, но коллективу завода удалось благополучно их преодолеть и организовать серийное производство ДС-3. Его первый отечественный вариант с советскими моторами в 1000 л.с. был построен к 7 ноября 1938 года. Самолет прошел успешные государственные испытания и рекомендован к выпуску. Машина получила обозначение ПС-84 (пассажирский самолет завода № 84). В 1940 году началось строительство завода в Ташкенте.

Так советский гражданский воздушный флот получил современный на тот период пассажирский самолет. Особых нареканий со стороны обслуживающих авиалинии летчиков не было. Еще бы: помимо всех его достоинств самолет мог лететь на одном моторе.

Как только первый ДС-3 появился в СССР, в ВВС РККА стали думать, как его приспособить к военным нуждам. Требования к военному варианту в НИИ ВВС были выработаны к концу 1937 года. Их суть сводилась к тому, что армии нужны транспортные и санитарные варианты этих самолетов. Как приспособить ПС-84 к военным целям стали думать и некоторые конструкторы.

В июне 1939 года А. А. Сеньков представил проект военного варианта ПС-84. 29 июля 1939 года Комитет обороны принял постановление «О постройке самолета ДС-3 в санитарном, транспортном и десантном вариантах». Директору завода № 84 А. М. Ярунину и главному конструктору этого завода А. А. Сенькову поручалось построить и предъявить на государственные испытания в декабре 1939 года один экземпляр ДС-3 одновременно в трех вариантах – санитарном, транспортном и десантном.

Одну из первых серийных машин 84-й авиазавод выпустил в транспортно-десантном варианте. Самолет получил обозначение ПС-84К. От пассажирского ПС-84 его отличала сделанная в левом борту довольно оригинальная десантно-грузовая дверь размерами 1500х1620 мм. Открывалась она наружу и вверх. В нее была врезана запасная дверь, которая использовалась для десантных целей.

Для погрузки-выгрузки тяжелых грузов машина могла оборудоваться подъемным краном. Грузоподъемность самолета составила 1600 – 2000 кг. Кроме этого была разработана и система внешней подвески, которая позволяла перевозить грузы общим весом до 2 тонн. Этот же самолет легко превращался в десантный. Для этого вдоль бортов в грузовой кабине устанавливались сиденья для 25 – 27 парашютистов с полным снаряжением и вооружением. Он мог использоваться и как санитарный. При этом в грузовой кабине по каждому борту устанавливались в три яруса по девять носилок. Еще на трех откидных сиденьях могли разместиться один медработник и два легкораненых.

Государственные испытания ПС-84 во всех трех вариантах завершились успешно, и он был рекомендован к принятию на вооружение ВВС. 31 мая 1940 года на Центральном аэродроме

---

самолет продемонстрировали наркому обороны К. Е. Ворошилову. А 17 – 18 июня машина прошла войсковые испытания на аэродроме Рельбицы (под Ленинградом). С ПС-84К произвели десантирование группы бойцов 201-й воздушно-десантной бригады. Результаты оказались впечатляющими: если посадка парашютистов заняла около полутора минут, то само покидание самолета через две двери парашютисты осуществили за 12 – 14 секунд. В выводах комиссии было записано: «Самолет ПС-84К в десантном варианте значительно лучше самолета ТБ-3». Эта же комиссия рекомендовала принять ПС-84К на вооружение, но до начала войны ни один серийный экземпляр так и не был выпущен. Также не была реализована и идея главного конструктора А. А. Сенькова о создании на базе ПС-84 бомбардировщика.

Начавшаяся война Германии против Советского Союза немедленно перевела идеи приспособления ПС-84 к потребностям войны в практическую плоскость. Занимались этим в НИИ ВВС и ГВФ. Автор книги «Мы летали на Ли-2» Н. М. Горностаев писал: «В научно-исследовательском институте Гражданского воздушного флота, где я работал техником с середины тридцатых годов, тоже начались перемены... Тематика испытаний быстро менялась. Наши машины, предназначенные для сугубо мирных целей – ПС-84, ПС-40, ПС-43 и другие – предстояло «перековать» на военный лад, научить их быть полезными фронту».

Уже с июля 1941 года завод № 84 перешел на выпуск машин, приспособленных для грузовых и десантных нужд, а с осени – и для транспортировки раненых. Работы завершились к декабрю 1941 года. ПС-84 в военном исполнении получил обозначение ПС-84ВП (военного применения). Было создано несколько вариантов этого типа самолета, в том числе санитарный, транспортный и десантный. Стрелковое вооружение ПС-2ВП первоначально состояло из четырех пулеметов ШКАС, которые размещались в носовой и верхней, а также двух шкворневых установках, находившихся в хвостовой части фюзеляжа с обоих бортов в специальных окнах. Впоследствии на самолете установили турель с 12,7-мм пулеметом УБТ. Обслуживал ее бортовой стрелок. Защиту самолета из шкворневых пулеметов осуществляли радист и борттехник. Для этого они покидали свои рабочие места и переходили в хвостовую часть самолета. Из курсового пулемета огонь вел командир экипажа.

Поздней осенью 1941 г., когда немецкие войска подступали к Москве, началась эвакуация 84-го завода в Ташкент. Однако процесс выпуска самолетов продолжался до конца года. Было построено более 230 ПС-84ВП. Одновременно начался выпуск этих машин в Ташкенте, на территории авиазавода № 34. Со второй половины 1942 года производственный процесс вошел в необходимый ритм и выпуск ПС-84ВП стал неуклонно нарастать.

С января 1942 года на базе ПС-84ВП, оснащая его бомбардировочным вооружением, стали создавать ночной бомбардировщик. Задание на переоборудование ПС-84 в ночной бомбардировщик дал Председатель ГКО И. В. Сталин. В. Перов и О. Растренин в статье «Ли-2 – «воздушная лошадка» приводят такие подробности. «Но реализовать серийный выпуск этого варианта удалось в разгар войны, причем задание на переоборудование ПС-84 в ночной бомбардировщик подписал сам Иосиф Виссарионович. История вышла следующая.

23 апреля 1942 года А. А. Шахурин в письме Сталину докладывал, что один экземпляр транспортного ПС-84 оснащен бомбардировочным вооружением и испытан в полку АДД. Бомбовая установка самолета имеет четыре блочных держателя, обеспечивающих наружную подвеску четырех ФАБ-500 или ФАБ-250 или РРАБ-3 или ВАП-500 (возможно и сочетание двух разных калибров). Подвеска бомб осуществляется вручную.

После окончания летных испытаний, следуя положительным отзывам и рекомендациям специалистов АДД, Шахурин дал заводу указание оснащать бомбардировочным вооружением серийные самолеты... В целях ускорения перевооружения авиационных частей на ПС-84НБ, Шахурин предлагал обязать командующего АДД А. Е. Голованова выделить десять транспортных самолетов АДД заводу № 89 для переоборудования их в ночные бомбардировщики...

---

Наркомату вооружения предлагалось организовать производство прицелов НКПБ-3 для обеспечения завода № 84, который, начиная с 32-й серии (июль 1942 года), приступил к выпуску самолетов ПС-84 в бомбардировочном варианте».

Проект превращения транспортного ПС-84 в бомбардировщик разработало ОКБ-43. В кабине по левому борту за креслом командира экипажа приспособили рабочее место штурмана. Снаружи правого окна пилотской кабины установили бомбовый прицел НКПБ-3 (ночной). Чтобы произвести прицельное бомбометание, штурману приходилось пересаживаться в кресло правого летчика и высовывать голову за борт.

Бомбы подвешивались снаружи. Под центропланом поместили мост с четырьмя держателями Дер-19 с электросбрасывателем ЭСБР-3П. Нормальная бомбовая нагрузка на внешней подвеске составляла 1000 кг. Экипаж бомбардировщика состоял из шести человек: два летчика, штурман, борттехник, радист и стрелок.

Тот же Н. М. Горностаев так описал превращенный в бомбардировщик ПС-84: «Под фюзеляжем установили бомбодержатели, в кабине пилотов – прицел и электросбрасыватель. За командирским креслом отведено место штурману. Дополнительные бензобаки увеличивают продолжительность полета до 12 часов. Приборная доска имеет освещение для ночных полетов. И еще – самолет стал похож на ежа, только вместо колючек – пулеметы. Три из них – ШКАСЫ (Шпитального – Комарицкого авиационный скоростной). Два боковых стоят в заднем грузовом отсеке, один – в носовой части: для стрельбы из пилотской кабины. Турельный – пулемет Березина. В хвостовом отсеке застыл зачехленный дистанционный авиационный гранатомет ДАГ-2».

После проведения войсковых испытаний бомбардировочного варианта ПС-84 ВП ГКО принял решение о переоборудовании соответствующим образом уже произведенных ПС-84 и о внедрении такого варианта в серийное производство. Сдача заводом № 84 полностью переоборудованных ПС-84ВП в бомбардировщик началась с июля 1942 года. Нарастивая их производство, авиационная промышленность стала давать по 40 самолетов в месяц.

Следует сказать и о том, что превращением ПС-84 в бомбардировщик независимо от КБ и заводов занимались и в строевых частях. Впервые этим трудным делом занялись в 102-м авиаполку, который входил в созданную в апреле 1942 года 1-ю транспортную авиадивизию АДД. Об этой работе рассказал Н. Г. Богданов в своей книге «В небе – гвардейский Гатчинский».

«Пополнялись старые и формировались новые соединения Aviации дальнего действия, и если летчиков и специалистов технических служб было достаточно, то боевых самолетов не доставало. И тогда командование АДД приняло смелое решение: использовать в качестве бомбардировщика многоместный почтово-пассажирский самолет ПС-84, который в начале войны был переоборудован в военно-транспортный и переименован в Ли-2.

В апреле 1942 года на таких самолетах в подвижных авиаремонтных мастерских было установлено бомбардировочное вооружение. Командиру 102-го авиаполка капитану Борису Осипчуку было поручено испытать его. Нашлось много скептиков, которые не верили в то, что на бывшем пассажирском самолете, обвешанном бомбами, можно будет летать на бомбардировку вражеских объектов. Испытательные полеты и бомбометание на полигоне, произведенные Борисом Осипчуком, показали, что хотя аэронавигационные качества самолета несколько ухудшились, летать на нем можно. Упрощенное бомбардировочное вооружение хоть и не обеспечивало высокой точности прицеливания, но позволяло использовать машину для поражения бомбами больших объектов и бомбометания по площадям.

И вот такими самолетами командующий Aviацией дальнего действия приказал вооружить полки нашей дивизии.

По мере поступления самолетов с завода на них устанавливались бомбодержатели под фюзеляжем для подвески бомб, прицел и электросбрасыватель. После этого каждый самолет испытывался с бомбовой нагрузкой на земле и в воздухе... При бомбометании и прицеливании

---

от летчика и штурмана Ли-2 требовались исключительное мастерство и натренированность в боковой наводке и в прицеливании на дальность. В первом боевом варианте самолета прицел устанавливался снаружи самолета, за бортом пилотской кабины. Ни один штурман, летавший на типовых бомбардировщиках, не может даже представить себе тех неудобств в определении навигационных данных и особенно в работе с прицелом, какие испытывали мы на Ли-2.

Чтобы вести прицельное бомбометание, штурман занимал место второго летчика, открывал боковую форточку, высовывал в нее голову и, обдуваемый воздушным потоком, ловил цель. Впоследствии рационализаторы перенесли прицел ниже, в специальный вырез, и установили козырек, который в какой-то степени защищал голову штурмана от потоков воздуха. В мае 1942 года этот вариант самолета был отправлен на завод, где приступили к его серийному производству».

В истории 1-й транспортной авиадивизии АДД отмечено: «К этому времени завод № 34 стал переоборудовать самолет ПС-84 в ночной бомбардировщик Ли-2, и командир 102-го авиаполка, в прошлом инженеру-летчику испытателю НИИ ГВФ капитану Осипчуку было поручено произвести его испытание. В период с 13 по 19 апреля 1942 года испытание самолета Ли-2 как бомбардировщика было успешно закончено, и самолет вступил в боевую семью ночных бомбардировщиков Красной Армии».

Следует отметить, что перевод соединения из разряда транспортного в бомбардировочное был оформлен приказом НКО. Вот его текст.

«Приказ НКО СССР № 0577 от 28 июля 1942 года «О переименовании 1-й транспортной авиадивизии в 1-ю авиадивизию дальнего действия».

1-я транспортная авиадивизия успешно начала систематически применять ПС-84 в качестве бомбардировщика.

Приказываю:

1. Перевести 1-ю транспортную авиадивизию на выполнение бомбардировочных задач.
2. 1-ю транспортную авиадивизию переименовать в 1-ю авиадивизию дальнего действия.
3. 101, 102 и 103 транспортные авиаполки переименовать в 101-й, 102-й и 103-й авиаполки дальнего действия».

Нелишне привести мнение заместителя командующего АДД генерала Н. С. Скрипка в отношении самолета Ли-2 как бомбардировщика: «Острая нужда в бомбардировщиках заставила нас применять Ли-2 для выполнения боевых заданий. Они поднимали по четыре авиабомбы ФАБ-250. Прицел, вернее визир, установленный на правом борту корабля, был очень неудобен для прицеливания. При работе с ним штурман испытывал немалые трудности. Естественно, и меткость бомбометания с самолетов Ли-2 была слабее, чем с боевых кораблей Ил-4, ТБ-3, Пе-8 и Ер-2. Но что делать, приходилось мириться с этим. Транспортные самолеты Ли-2, переоборудованные в бомбардировщики, все же увеличивали наш боевой состав. При хорошей видимости цели натренированные штурманы успешно выполняли бомбардировочные задачи».

На основании приказа ВВС КА № 0174 от 8 сентября 1942 года самолет ПС-84 стал именоваться Ли-2 (Лисунов-2). 17 сентября аналогичный приказ подписал начальник ГУ ГВФ генерал-лейтенант авиации Ф. А. Астахов.

В дальнейшем бомбардировщик Ли-2 совершенствовался, авиаконструкторы постоянно вносили различные новшества. В частности, был увеличен максимальный запас горючего, усилили планер, в бензобаки стали подаваться охлажденные и осушенные выхлопные газы, что существенно снизило пожароопасность, установили антиобледенители.

Серьезная работа в этом направлении проводилась в частях. Вот как этот процесс проходил в главной сфере – совершенствовании бомбардировочного вооружения и рабочего места штурмана. В истории 1-й транспортной авиадивизии записано: «На борт самолета у правого сиденья были поставлены прицел НКПБ-3 и ЭСБР-3П. Его испытание было поручено командиру 102-го авиаполка капитану Осипчуку и штурману майору Соколову на полигоне Ногинск с 25 по 30 апреля. Испытания

---

показали вполне удовлетворительные результаты, но имелся ряд существенных недостатков. Чтобы прицеливаться, штурману необходимо было открывать форточку и вылезать из нее наполовину, но она была мала и штурман просовывал только голову и правую руку и производил прицеливание по дальности. Совершенно невозможно было производить боковую наводку.

С целью усовершенствования оборудования прицела была создана комиссия из инженеров, летчиков и штурманов. На ней было решено прицел НКПБ-3 поставить в специальный вырез ниже правой форточки с поворотом его при надобности во внешнюю сторону, на угол 30 – 40 градусов. Для удобства в прицеливании с наружной стороны был поставлен из плексигласа козырек, который избавлял от встречной струи воздуха.

После практического выполнения этого предложения инженерно-техническим составом авиаполка, данный самолет был отправлен на завод в Ташкент и пущен в серийное производство. В конце мая 1942 года прибыла первая партия самолетов, а 24 июня было произведено первое массовое бомбардирование самолетами Ли-2 по железнодорожной станции Щигры.

В дальнейшем каждый штурман усовершенствовал свое рабочее место по своему усмотрению. Так как штурман летал на правом сиденье за правого летчика, то ведение ориентировки, уточнение навигационных данных не представляло особых трудностей.

После того, как встал вопрос о введении в состав экипажа правого летчика, штурман во время полета на боевое задание должен был находиться между левым и правым летчиками, что снова затрудняло вести детальную ориентировку. Вследствие этого особо остро встал вопрос об усовершенствовании рабочего места штурмана.

Для решения этой задачи была создана группа штурманов 101-го авиаполка в составе Колесникова, Зайцева, Покачалова, Козлова. Они выдвинули предложение: сзади левого летчика сделать специальный вырез на левом боку фюзеляжа, застекленным выпуклым плексигласом. Также было предложено перенести от правого летчика приборную доску (указатель скорости, высотомер, компас) и перенести РПК. Под руководством заместителя штурмана АДД Соколова и штурмана эскадрильи Колесникова был переделан и испытан один самолет. В июле 1944 года он был отогнан на завод в Ташкент. В августе стали приходить первые самолеты.

В 1943 году было изготовлено несколько специализированных машин. Для доставки в глубокий тыл противника разведывательно-диверсионных групп и для полетов к партизанам в фюзеляжах десяти Ли-2 установили дополнительные баки. Эти самолеты предназначались для авиаполка под командованием В. С. Гризодубовой. Для доставки горючего на передовые аэродромы пять Ли-2 превратили в танкеры. Все они предназначались для АДД. Пять Ли-2 с улучшенным салоном подготовили для полета советской делегации в Тегеран. Еще один самолет готовился специально для И. В. Сталина. Его готовили в подмосковном Быково в мастерских 1-го авиаполка НКВД. Однако И. В. Сталин полетел на встречу с Ф. Рузвельтом и У. Черчиллем на Си-47 под управлением генерал-майора авиации В. Г. Грачева.

В 1942—1945 годах на ташкентском авиазаводе было произведено 2258 самолетов Ли-2. А за период с 1939 по 1945 год отечественные самолетостроители построили 2419 самолетов ПС-84 и Ли-2. Наряду с основным бомбардировщиком АДД ДБ-3, эти самолеты стояли на вооружении дальнебомбардировочных авиаполков и широко использовались в качестве ночных бомбардировщиков. В апреле 1942 года в АДД было сформировано первое соединение, полностью вооруженное самолетами этого типа – 1-я транспортная авиадивизия. По мере увеличения производства самолетов Ли-2 они стали поступать и в другие части Авиации дальнего действия, прежде всего в те, что воевали на ТБ-3. После их перевооружения, на основе Ли-2 стали создавать новые авиаполки. К концу 1944 года в системе АДД их стало 10, а один авиакорпус из восьми (5-й) был полностью вооружен самолетами Ли-2.

Ли-2 оказался неплохим бомбардировщиком. Этому способствовали его хорошие летно-технические качества – устойчивость и неприхотливость в полете. Несмотря на некоторую

---

неповоротливость и тихоходность, он прекрасно справлялся с поставленными бомбардировочными задачами, доставляя за 250 – 300 километров за линию фронта 1000 кг бомб. Обычно это были четыре ФАБ-250, реже – две ФАБ-500. Летчики полюбили Ли-2 за его надежность и простоту пилотирования, от них часто можно было услышать: «...Этой машине не надо только мешать лететь». Прозвали его самым распространенным мужским русским именем – Иваном. Техническому составу Ли-2 нравился за упрощенность и неприхотливость наземного обслуживания. Пожалуй, только штурманы из-за сложности работы с прицелом при бомбардировании, не выражали к этой специфической особенности самолета особого восторга.

Надо сказать, что Ли-2 стал и основным десантным самолетом. Его десантная нагрузка составляла 2000 – 2200 кг. Как правило, он брал от 14 до 20 парашютистов. Для десантирования применялось специальное оборудование: трос для карабинчиков вытяжных фал, звуковая и световая сигнализация из кабины летчиков в грузовую кабину десанта. Для быстрого десантирования использовались двери-люки, расположенные по бортам фюзеляжа.

В целом машина оказалась удачной. Даже элегантные формы его внешнего вида вызывают в памяти шукшинское слово – красавец! Из Ли-2 получился отличный боец. Служил он верой и правдой для личного состава АДД до конца Великой Отечественной войны.

#### Литература:

1. Самолеты страны Советов. М., 1974.
2. **Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.** Воздушный флот страны Советов. М., 1958.
3. **Шавров В. Б.** История конструкций самолетов в СССР 1939-1950 гг. М., 1994
4. **Богданов Н. Г.** В небе гвардейский Гатчинский. Ленинград, 1980.
5. **Горностаев Н. М.** Мы воевали на Ли-2. М., 1990.
6. **Соболев Д. А.** История самолетов 1919-1945. М., 1997.
7. **Верхоzin А. М.** Самолеты летят к партизанам. М., 1964.
8. **Яковлев А. С.** Советские самолеты. М., 1975.
9. Авиация и космонавтика: 1997, №№ 2, 8,9; 1999, № 1.
10. Самолеты мира: 1998, №№ 4-6; 2000, №№ 1, 2.
11. Авиация и время: 1997, № 4; 1999, № 5.
12. Дальняя авиация. Первые 90 лет. М., 2004.
13. Крылья Родины: 1996, №12; 1997, № 3.
14. Вестник воздушного флота. 1996, № 5.

Когда же 3-й авиаполк приступил к перевооружению? Эти сведения отражены в представлении авиаполка к гвардейскому званию: «С 22 июня 1941 года по 10 июня 1942 года полк выполнял задания на самолетах ТБ-3. С 10 июня года по 16 июля 1942 года личный состав переучивался на новую материальную часть»<sup>328</sup>. Эти сведения следует считать ошибочными. Попробую это доказать.

Весь июнь вплоть до 7 июля авиаполк почти ежедневно участвовал в боевой работе на самолетах ТБ-3. Об этом говорят боевые донесения. Донесение № 138 по итогам бомбардирования двумя ТБ-3 скопления немецких танков в районе населенного пункта Петино близ Воронежа составлено 7 июля 1942 года. Это был последний вылет полковых ТБ-3 с целью нанесения бомбардировочного удара. Первое донесение № 139, отражающее выполнение заданий на самолетах ПС-84, датировано 20 августа. Из этого факта вытекают два вывода. Во-первых, с 7 июля по 20 августа авиаполк боевой работы не вел в связи с переучиванием на новую материальную часть. Во-вторых, на освоение личным составом авиаполка самолета Ли-2 затрачено всего лишь 44 дня.

---

<sup>328</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 271. Л. 10.

---

В связи с этим следует признать ошибочной и следующую запись в историческом формуляре авиаполка: «В 1942 году, наряду с выполнением боевой работы, полк одновременно перевооружился на новую материальную часть с самолетов ТБ-3 на самолеты Ли-2». Нет, в период переучивания боевая работа авиаполка была прекращена. Относительно самого переучивания в формуляре отмечено: «В июле 1942 года полк приступил к переучиванию личного состава на аэродроме Ногинск и закончил переучивание с переходом на новую материальную часть в октябре 1942 года. При этом полком кроме боевых вылетов произведено по переучиванию 2948 полетов с общим налетом 620 часов. Из них 848 полетов с налетом 220 часов ночью. В ноябре полк всем составом вел боевую работу на самолетах Ли-2 и продолжал совершенствовать летно-технический состав в знании материальной части и умении ее эксплуатировать»<sup>329</sup>.

В истории 53-й авиадивизии отражены несколько иные сведения: «3-й авиаполк передал самолеты другим авиаполкам и стал переучиваться на Ли-2 на аэродроме Добринское»<sup>330</sup>. Вероятно переучивание началось в Ногинске, а затем продолжалось на аэродроме Добринское.

Приблизительно такие сроки переучивания отражены и в воспоминаниях С. А. Лукьянова: «С 14 июля по 18 сентября 1942 года наш 3-й полк проходил перевооружение с ТБ-3 на Ли-2. Дневные и ночные тренировки проходили в районе Владимира (аэродром Добринское)».

Таким образом, в период с 7 июля по 20 августа личный состав 3-го авиаполка целиком и полностью занимался освоением нового самолета. С 20 августа часть летного состава, освоившая Ли-2, приступила к выполнению первых заданий на новом самолете. Другая часть продолжала переучивание. Полностью оно завершилось в октябре. С ноября все экипажи авиаполка были способны выполнять различного рода задания на самолете Ли-2.

В составе 53-й авиадивизии 3-й авиаполк освоил новый самолет первым. Так, в братском 7-м бап к переучиванию с августа приступила 3-я авиаэскадрилья. Остальные две начали осваивать Ли-2 только с 1943 года. Судя по всему, процесс переучивания сдерживала нехватка самолетов. В книге «1941 год. Документы» помещена выписка из диспетчерского журнала наркомата авиационной промышленности СССР «Динамика производства самолетов». Вот сведения по Ли-2: 1939 год – 6 самолетов, 1940 – 61, 1941 – 237, 1942 – 423, 1943 – 618 и 1944 – 626 самолетов<sup>331</sup>. Если учесть, что определенная доля ПС-84 (Ли-2) поступала в части ГВФ, причем немалая, то, вполне очевидно, что на начальном этапе перевооружения авиаполков АДД этих самолетов не хватало. К началу полетов на Ли-2 в самом 3-м авиаполку имелось всего 20 единиц самолетов этого типа.

Работа по освоению Ли-2 была напряженной и проходила строго по плану. В соответствии с ним, к теоретическому изучению приступили все категории личного состава – руководство авиаполка, эскадрилий, летный и технический состав. Изучив новое оборудование, перешли к тренировкам в воздухе. Все экипажи произвели по несколько дневных бомбометаний на полигоне. Для тренировочного бомбометания использовались цементные бомбы небольшого калибра. После этого приступили к ночным тренировкам.

Первыми, кто освоил новую материальную часть, был заместитель командира авиаполка. На эту должность в апреле 1942 года, как я уже упоминал, пришел майор И. С. Аграновский – первоклассный летчик, с отличной техникой пилотирования. До прихода в авиаполк Иосиф Семенович совершил 47 боевых вылетов. Именно на него легла основная нагрузка в деле переучивания летного состава на новую материальную часть. В одном из документов сказано, что, переучившись на Ли-2, он вывез 20 летчиков. Среди тех, кто с его помощью освоил новую машину, были командиры эскадрилий и их заместители.

Представляя к званию Героя Советского Союза С. Д. Криворотченко, командир авиаполка отмечал: «За исключительно короткий срок в один месяц переучился на новую материальную

---

<sup>329</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 7.

<sup>330</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 19.

<sup>331</sup> 1941 год. Документы. Кн. 2. С. 491.

---

часть самолета Ли-2, на котором с 25 августа громит врага – зарвавшихся фашистов под Сталинградом». В наградном листе, возбуждавшем ходатайство о присвоении звания Героя Советского Союза заместителю командира эскадрильи В. В. Сапожникову, отмечалось: «Когда в мае месяце 1942 года командование поставило задачу переучить в короткий срок летный и технический состав с самолета на ТБ-3 на самолет Ли-2, капитан Сапожников настойчиво приступил к изучению новой материальной части, в совершенстве овладел техникой пилотирования и одним из первых начал выполнять боевые задания в интересах Сталинградского фронта»<sup>332</sup>. На командиров эскадрилий и их заместителей легла и задача переучивания экипажей.

А вот как о порядке переучивания вспоминал С. А. Лукьяненко. «Вывозкой, тренировкой и контролем за производством самостоятельных полетов в 1-й эскадрилье занимались командир майор Красиев, командиры отрядов капитаны Засыпкин и Якушкин. 21 июля я выпущен днем самостоятельно, а 28 августа и ночью».

Летчики, инженерно-технический состав, стрелки и стрелки-радисты при освоении нового самолета особых трудностей не испытывали. Сложнее дело шло у штурманов. Освоение бомбометания при расположении прицела за бортом самолета давалось с трудом. Понадобилось значительное время для того, чтобы в непривычной обстановке освоить прицеливание по дальности и научиться попадать в цель сравнительно небольших размеров.

Летчик В. И. Кривонос писал мне: «Весь летный состав с большим желанием сел за изучение материальной части самолета Ли-2. Каждый старался как можно быстрее и качественнее изучить и освоить новую машину с тем, чтобы приступить к полетам. Среди экипажей чувствовалось негласное, никем не объявленное соревнование. Особенно это проявилось при сдаче зачетов – каждый боролся за высокую оценку. Всем хотелось как можно быстрее освоить новый самолет и приступить к боевой работе. А сколько радостных минут пережил каждый летчик в минуты первого взлета! Маневренность, управляемость, скорость, всевозможные удобства по сравнению с ТБ-3, без преувеличения, приводили нас в восторг».

После завершения переучивания, уже в процессе выполнения различных заданий, пополнение самолетного парка было продолжено. Из Ташкента к месту базирования, а это аэродром Добрынское, Ли-2 перегоняли полковые экипажи. При этом пустыми из Ташкента они не шли. Так, 24 августа по приказанию командира 27-й запасной авиабригады АДД полковника В. А. Картакова экипаж старшего лейтенанта В. И. Кривоноса перевез из Бузулука в Ногинск 12 человек летного состава. Это было пополнение для авиаполка. На следующий день экипаж капитана А. М. Халанского при транспортировке из Ташкента нового самолета сел в Куйбышеве, принял на борт два авиационных мотора М-38 и доставил их на станцию Эльтон. 27 августа на эту же станцию из Уфы экипаж старшего лейтенанта С. В. Разбиткова перебросил один мотор.

30 августа самолет командира корабля Д. И. Шевченко взлетел с аэродрома Ногинск и взял курс на Ташкент. На борту его самолета находился летный и технический состав четырех экипажей – подполковника Сабурова, старшего лейтенанта С. А. Лукьянова, лейтенантов А. М. Сизова и Д. Д. Евсеенко. Приняв на заводе новые самолеты, они 10 сентября перелетели в Добрынское. Два из них перевезли для Первого управления НКВД по 1000 кг фруктов. 30 сентября перегнали самолеты из Ташкента экипажи командиров кораблей Т. Е. Пинчука и Н. И. Татаринцева. 15 октября авиапарк 3-го бап пополнился еще пятью новыми Ли-2. Их перегнали Суконкин, Т. Е. Пинчук, Костюков, М. С. Копытков и Нимеленцев. Все они, за исключением одного, доставили из Ташкента людей и различного рода грузы.

31 августа Д. И. Шевченко вылетел из Ташкента в Ногинск. По приказанию представителя штаба АДД, принимавшего от завода самолеты Ли-2, экипаж доставил на Центральный аэродром Москвы шесть человек начальствующего состава ПВО страны и 800 кг груза. Перелет

---

<sup>332</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 42. Л. 189.



---

оказался не совсем удачным. Экипажу пришлось совершить две вынужденные посадки. Одна произошла по причине неисправности мотора, а вторая из-за халатности бортового техника А. С. Быкова. После устранения дефекта он не залил в мотор масло<sup>333</sup>.

С. А. Лукьянов вспоминал: «6 августа принял самолет в Ташкенте и перегнал на аэродром Добринское. 7 – 10 сентября перегонка пяти самолетов из Ташкента в Добринское. Старшим был подполковник Сабуров. Когда прилетели за самолетами в Ташкент, нам с Сабуровым для отдыха отвели одну комнату. Я в ней оказался один. Вдруг дверь открывается, входит высокий генерал-майор, Герой Советского Союза. Я встал. Поздоровались с генералом за руку. Я отрекомендовался: «Капитан Лукьянов». Он, генерал Беляков, спрашивает, где Сабуров. Говорю, он вышел, сейчас будет. И, правда, через пять минут он явился. Я не стал им мешать и попросил разрешения удалиться.

Приняли мы пять самолетов, проверили, облетали. Надо лететь домой, а горючего нет. Начальник школы Беляков предлагает: «Полетайте, я вас заправлю и в бочках с собой увезете». Сабуров что-то воспротивился. Однако на другой день вопрос был решен. И мы полетели. Друзья нашли выход так же, как его находили Беляков с Чкаловым при перелете через Северный полюс в Америку».

Таким образом, с 24 августа по 15 октября в авиаполк из Ташкента экипажи перегнали 13 Ли-2. 3-й бап был полностью оснащен новой материальной частью.

После завершения переучивания первой группы экипажей авиаполк приступил к выполнению первых заданий на самолете Ли-2. В целях обеспечения безопасности все они были проведены над неоккупированной территорией страны и были связаны только с выполнением транспортных задач. Первые полеты авиаполк совершил в период с 17 по 20 августа 1942 года.

В тетради воспоминаний С. А. Лукьянова помечено: «17 – 19 августа днем с аэродрома Щелково выполняли задание по переброске боеприпасов с аэродрома Монино в Житкур (около озера Эльтон). Летали два самолета – мой и Степана Якушкина. После выполнения задания сели к нам пехотные командиры, приблизительно десять человек. Полетели в Монино. Летели по левой низменной стороне Волги. Степан впереди, я – за ним. Высота 50 метров. Проходили над каким-то озером. Якушкин распугал птиц. Поднялись они над озером. Наш самолет врезался в гущу стаи. Я подумал, что это немецкий истребитель нас атаковал. Одна большая птица ударилась прямо в нос фюзеляжа. Разорвало его на две части. Если бы чуть повыше, то кто-то из нас (а мы сидели так: я справа, штурман Кузьмин слева, посередине борттехник Зубелев) был бы убит. Прилетели в Саратов. Я показал Якушкину разорванный нос фюзеляжа. Проводили его, а сами остались ремонтировать самолет».

В период 17 – 20 августа шесть экипажей транспортировали боеприпасы, вооружение, спецгрузы и технический состав с аэродромов: Ахтуба (25 км восточнее Сталинграда), Туношное (18 км юго-восточнее Ярославля), Монино, Мигалово (Калинин), Астрахань, Якушево (Рыбинск) и Махачкала. Всего транспортировано: боеприпасов 4500 кг, спецгрузов – 2100 кг и технического состава 145 человек. 20 августа три экипажа транспортировали в разные точки 1900 кг запасных частей к самолетам и 156 человек технического состава. 22 августа два экипажа перебросили с аэродрома Уфа на аэродром Эльтон четыре авиадвигателя.

До первого бомбардировочного вылета состоялся еще один транспортный полет. Самолет командира корабля И. М. Иванова 24 августа загрузился в Монино средствами ЗОС (700 кг) и, взлетев, взял курс на Андринополь. С этого аэродрома подскока бомбардировщики АДД осуществляли налеты на военно-промышленные объекты врага. Уже в воздухе на борт самолета поступила радиограмма от командира 3-й авиадивизии АДД генерал-майора авиации Н. И. Новодранова с требованием вернуться с маршрута. Что экипажем и было исполнено.

---

<sup>333</sup> ЦАМО. Ф. 3-го бап. Оп. 203714. Д. 4. Лл. 142 – 143, 156, 203, 211.

---

27 августа, когда часть экипажей авиаполка уже приступила к выполнению бомбардировочных задач, в Андриополь слетали еще два самолета – командиров кораблей В. И. Кривоноса и Г. Ш. Качарава. Они доставили 2300 кг средств ЗОС и 2000 кг других грузов, а также 142 человека технического состава. После завершения разгрузки аэродром подвергся бомбардировке авиацией противника. Налетевшие в 15 часов 29 минут 24 Ю-88 вывели аэродром Андриополь из строя. Самолет В. И. Кривоноса получил до десяти осколочных и пулевых пробоин. Однако летчикам удалось взлететь и без потерь выйти из-под удара.

На родном аэродроме экипаж и самолет ожидал авиационный механик А. В. Кузнецов. Он немедленно приступил к ремонту израненной машины. Его самоотверженный труд отражен в наградном листе, на основании которого механик был представлен к ордену Красной Звезды: «7 августа самолет вернулся с задания с поврежденным мотором. Нужно было в кратчайший срок ввести его в строй. Благодаря настойчивости и хорошему знанию своего дела мотор Кузнецовым был смонтирован в рекордно короткий срок и самолет вовремя вступил в боевой строй».

К выполнению транспортных задач авиаполк привлекался и в период начавшейся интенсивной бомбардировочной деятельности на самолетах Ли-2. Чтобы не разрывать эту важную полковую работу, продолжу ее описание. Вся она была выполнена в основном в сентябре.

1 сентября в авиаполк возвратился экипаж Н. С. Куракина. Из Монино он вылетел в Адлер, доставив туда 1500 кг боеприпасов. Из Адлера слетал в Кутаиси и перевез 25 человек летного состава. С аэродрома Кировабад в Грозный доставил 1400 кг боеприпасов. При возвращении домой на борту его Ли-2 находились какой-то старший лейтенант и жена контр-адмирала, фамилия которого в боевом донесении не указана.

3 сентября возвратились в Добрынское три экипажа. В течение нескольких дней они выполнили объемную транспортную работу: перевезли 2500 кг боеприпасов, 3800 кг специального груза, 302 человека летно-технического состава и девять членов семей начсостава. Вот персональные сведения.

Экипаж Г. С. Засыпкина с аэродрома Монино транспортировал на аэродром Адлер 1500 кг боеприпасов, перелетел в Кировабад и оттуда доставил в Грозный 1000 кг груза. Вернулся в Адлер и повез в Кутаиси 22 человека с личными вещами. Вернулся в Ногинск с четырьмя пассажирами. Затем вылетел в Астрахань и доставил в Саратов одного человека.

Экипаж командира корабля Г. Ш. Качарава с Центрального аэродрома Москвы транспортировал в Свердловск 25 человек летно-технического состава. Затем перелетел со спецгрузом в 1500 кг в Уфу. Выгрузившись и приняв новый груз (1900 кг) вылетел в Куйбышев. Отсюда по личному приказанию полковника В. И. Сталина принял на борт девять человек семей начсостава и 1400 кг груза, вернулся на Центральный аэродром. Экипаж командира корабля В. И. Кривоноса несколькими рейсами с Монино в Андриополь перевез 3000 кг и 250 человек летно-технического состава.

5 сентября экипаж С. В. Разбиткова транспортировал с аэродрома Ярославль в Рыбинск пеленгатор с командой, а оттуда в Калинин авиационный мотор и запасные части к нему. 6 сентября возвратился в Добрынское экипаж командира корабля Г. Ш. Качарава. В течение нескольких дней покрутились летчики основательно. Из Серпухова на аэродром Луги доставили 16 человек летно-технического состава и 900 кг груза. Обратным рейсом перевезли 25 человек технического состава с парашютами. Вторым рейсом в Луги отвезли 1000 кг самолетных запасных частей и 14 человек летно-технического состава. Приняв на борт 27 человек летно-технического состава и 500 кг груза, вернулись в Серпухов.

При перелете с аэродрома Серпухов на аэродром Луги штурман корабля Тишинкин неправильно снял с карты угол путевой скорости, в результате чего корабль отклонился от маршрута и вышел в район города Ржева. Эта ошибка едва не стоила жизни всем членам экипажа. Ли-2 попал под интенсивный огонь ЗА и атакован истребителем. Еле унесли крылья. Домой пришли с поврежденной лопастью винта левого мотора и с пробоинами на руле высоты. Этот же эки-

---

паж 8 и 9 сентября тремя рейсами транспортировал с Внуково на аэродромы Липицы, Елец и обратно 75 человек летно-технического состава и 2500 кг груза.

В это же время экипаж командира корабля Д. И. Шевченко продолжил перебрасывать в Андринополь летный и технический состав авиаполков АДД для нанесения бомбардировочных ударов по дальним целям. На его самолете с Центрального аэродрома было доставлено 32 человека. Колоссальную работу выполнил экипаж В. И. Кривоноса. С аэродрома Монино, совершив 25 рейсов, он доставил на аэродромы Андринополь, Хвойное, Елец и Раменское 20 000 кг груза и 200 человек летно-технического состава истребительных частей. Продолжая транспортную работу, этот же экипаж с Монино доставил на аэродромы Кирсанов, Платоновка, Андринополь и Калинин еще 200 человек летно-технического состава и 3 500 кг различных грузов.

21 сентября возвратился в Добрынское экипаж командира корабля Кулаковского. С Монино он транспортировал в Тамбов 30 человек техников с личными вещами (150 кг), один мотор М-62, пять баллонов кислорода и два баллона водорода. С 18 по 25 сентября экипаж командира корабля Суконкина доставил в Платоновку и Кирсанов 200 человек летного и технического состава и 10 000 кг груза. А с 27 по 30 сентября он же перевез в Казань семь человек и 2500 кг груза.

До конца 1942 года еще четыре экипажа (командиров кораблей С. А. Якушкина, А. Л. Хмельницкого, Н. С. Куракина и Костюкова) выполнили следующую транспортную работу. С аэродрома Торжок на аэродром Житкури доставили 44 человека и 4300 кг технического имущества. С аэродрома Житкури в Москву – пять человек. С Центрального аэродрома в Житкури: восемь человек и 1000 кг технического имущества. Отсюда на аэродром Разбойщина 15 человек раненых. С этого же аэродрома в Энгельс восемь раненых<sup>334</sup>.

К этому разделу следует отнести и непроясненный мной до конца один любопытный факт. О нем в школьной «Анкете ветерана Великой Отечественной войны» написал штурман Г. И. Молчанов: «Принимал непосредственное участие в осуществлении командиром корабля М. Н. Булин-Соколовым вывоза с тыла врага группы партизан во главе с командиром партизанского отряда С. А. Ковпаком в Кремль и вывоз обратно в тыл врага с аэродрома Кубинка». Заинтересовавшись этим фактом, я попытался найти дополнительные сведения, подтверждающие этот факт.

Об этом случае, при встрече в августе 1988 года в Белгороде, сам Михаил Николаевич мне не рассказывал. Возможно, позабыл, возможно, нам не хватило времени. Посмотрел книгу С. А. Ковпака «От Путивля до Карпат». Да, в Москву летел он на «Дугласе». Садился самолет не в Кубинке, а в Тамбове, уже оттуда машинами добирались до Москвы. Посмотрел книгу «Ковпак», изданную в серии «ЖЗЛ». В ней, при полете в Москву, описана посадка в Ельне. При обратном полете сидели в Тамбове, встречались с командующим Брянским фронтом К. К. Рокоссовским. И вновь никакой Кубинки. Вполне естественно, в этих книгах фамилия командира самолета не приводится.

Полистал книжечку А. М. Верховина «Самолеты летят к партизанам» и там нашел такое место: «Задания Центрального штаба партизанского движения выполняли с подмосковного аэродрома экипажи Виталия Масленникова, Степана Васильченко и Виталия Бибикова. В конце августа эта группа и летчики Гражданского воздушного флота доставили в Москву командиров партизанских отрядов и соединений на совещание в Кремль»<sup>335</sup>. Далее идет перечисление фамилий, среди них упоминается и С. А. Ковпак.

Ко всему этому следует добавить, что в боевых донесениях на конец августа 1942 года о таком полете не упоминается. А потом трудно даже предположить, что авиаполку только что перешедшему на новую материальную часть было поручено такое ответственное задание. Ведь к этому времени и в АДД и в ГВФ были экипажи, которые успешно освоили маршруты к партизанам. Все это подводит к выводу: что-то в этом факте Г. И. Молчанов напутал.

---

<sup>334</sup> ЦАМО. Ф. 3-го бап. Оп. 203714. Д. 4. ЛЛ. 138 – 141, 144, 149, 151, 153, 154, 156, 157, 159, 203, 230.

<sup>335</sup> Верховин А. М. Самолеты летят к партизанам. М. 1984. С. 46.

---

Объемную и полезную транспортную работу выполнил авиаполк в августе и сентябре 1942 года. Больше всех поработали экипажи командиров кораблей В. И. Кривоноса, Г. Ш. Качарава, Н. С. Куракина и Д. И. Шевченко. Как видно из приведенных сведений, эта работа исполнена в основном в интересах неотложных потребностей в переброске летного и технического состава частей АДД и частично ВВС. Главным образом эти потребности возникли в связи с организацией по указанию Верховного Главнокомандующего массовых налетов Aviации дальнего действия на военно-промышленные объекты фашистской Германии и ее союзников.

Из воспоминаний Главного маршала авиации А. Е. Голованова известно, что И. В. Сталин планировал осуществить эти полеты в июне. Вероятно, он таким образом хотел отметить годовщину начала Великой Отечественной войны. Однако командующему АДД удалось убедить его перенести их на более поздний срок, когда удлинится темное время суток. К ним АДД приступила с 21 июля.

Эта работа была продолжена в августе и сентябре. Бомбардировке подверглись Кенигсберг, Мемель, Гумбинен, Тильзит, Данциг, Варшава, Берлин, Будапешт, Бухарест. При полетах на дальние цели остро стоял вопрос расстояния от аэродромов вылета до объекта. Чтобы его максимально сократить, использовались аэродромы подскока. Одним из них и был Андринополь. В связи с тем, что полеты в глубокий тыл врага носили массовый характер, на подскок требовалось перебрасывать штабной и инженерно-технический состав авиаполков и массу различного рода грузов. К этой работе привлекались части АДД, вооруженные самолетами Ли-2. Экипажи 3-го бап не остались в стороне от этой важной работы.

В воздушных перевозках нуждались и многие фронты, особенно те, которые вели боевую деятельность на юге страны. Да и сам авиаполк постоянно испытывал потребности в материально-техническом обеспечении. Так что транспортной работы было предостаточно. В меру своих возможностей авиаполк эту задачу выполнил, причем без каких-либо серьезных происшествий. Так в относительно безопасных полетах полтора десятка экипажей освоили новый для себя самолет.

Переучивание личного состава авиаполка проходило в условиях ухудшения обстановки на советско-германском фронте. Особенно она осложнилась на юге страны, куда немецко-фашистское командование стало переносить свои главные удары. Учебный процесс, сменивший повседневную боевую работу, создал более благоприятные условия для активизации партийно-политической работы. Как раз в это время, 28 июля, вышел приказ народного комиссара обороны И. В. Сталина № 227. Он-то и стал основным документом в деле мобилизации личного состава на более качественное освоение новой материальной части, укрепление воинской дисциплины и организованности.

Летный и технический состав с пониманием воспринял требования этого откровенного и сурового приказа. Это показал полковой митинг, проведенный 30 июля. Все выступающие одобрили этот приказ и заверяли командование в том, что в кратчайший срок завершат освоение нового самолета с тем, чтобы продолжить наносить врагу ощутимые бомбовые удары. В историческом формуляре отмечено: «Приказ НКО № 227 воодушевил личный состав полка на повышение эффективности боевой работы, укрепление дисциплины, организованности и порядка».

Также с пониманием требования приказа были восприняты и в других частях и соединениях АДД. Заместитель командующего Aviацией дальнего действия Н. С. Скрипко писал: «Летом 1942 года на фронте создалось тревожное положение. Партия откровенно говорила армии и народу суровую правду о нависшей над Родиной опасности. Приказ наркома обороны № 227, требовавший обеспечить резкий перелом в ходе вооруженной борьбы, гласил: «Ни шагу назад!» И личный состав Aviации дальнего действия ответил на этот приказ боевыми делами»<sup>336</sup>.

Завершив переучивание, боевыми делами ответил на этот приказ и личный состав 3-го авиаполка.

---

<sup>336</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С 211.

---

## 6. В небе Сталинграда

Летом 1942 года обстановка на некоторых участках советско-германского фронта стала складываться не в нашу пользу. В результате неудачного для советских войск исхода военных действий в конце весны и начале лета 1942 года в Крыму, Донбассе и на воронежском направлении врагу удалось перехватить стратегическую инициативу.

Исходя из сложившейся обстановки немецко-фашистское командование поставило на летний период перед своими войсками задачу разгромить советские армии на юге страны, овладеть богатыми сельскохозяйственными и нефтяными районами Дона, Кубани и Кавказа. Выполнение этих задач, как считали в Берлине, обеспечит взятие Москвы с юга и создаст условия для победоносного завершения войны. Важное значение гитлеровское командование придавало захвату самого Сталинграда, как стратегическому пункту юга Советского Союза. Овладев этим городом, находящимся на перекрестке важнейших железнодорожных, шоссейных и водных путей, противник мог бы отрезать центр от Кавказа, Закавказья, Поволжья и восточных районов страны.

Таким образом, летом 1942 года германское командование перенесло главный удар на юго-восточную часть Советского Союза, с общим направлением на Сталинград, которому в планах немецкого командования по захвату Москвы с востока придавалось стратегическое значение.

К середине июня передовым частям немецкой армии удалось выйти к излучине Дона, в район населенных пунктов Боковская, Морозовский, Миллерово, Кантемировка. Продолжая наступление, враг прорвал оборону Брянского, Воронежского, Юго-Западного и Южного фронтов и к середине июля оттеснил советские войска за Дон от Воронежа до Клетской и от Суrowsикино до Ростова. 6-я армия под командованием генерал-полковника Ф. Паулюса нацелилась непосредственно на Сталинград.

В этой обстановке Ставка Верховного Главнокомандования приняла срочные меры по организации обороны на сталинградском направлении. 12 июля на базе управления Юго-Западного фронта было создано управление нового Сталинградского фронта в составе 62-й, 63, 64, 21, 28, 38 и 57-й общевойсковых армий и 8-й воздушной армии. Уже 17 июля передовые отряды 62-й и 64-й армий вошли в боевое соприкосновение с противником, а 23 июля войска 6-й армии начали наступление с задачей захватить Сталинград. Завязались упорные бои. После ожесточенных сражений с 17 по 20 августа врагу удалось форсировать Дон, а 23 августа прорваться в район Вертячего и выйти к Волге.

Обстановка на этом участке советско-германского фронта осложнилась до предела. По своей напряженности ее можно сравнить только с положением в октябре 1941 года, когда фашистские армии упорно рвались к Москве. О напряженности момента говорит приказ НКО № 227 от 28 июля 1942 года. Его главное требование воплотилось в лозунг «Ни шагу назад!» Подобного приказа ни до, ни после Сталинградской битвы не было. Только тяжелое положение рождает такие жесткие приказы.

Вместе с наземными войсками Красной Армии борьбу за Сталинград вели советские ВВС. Им предстояло вступить в сражение с лучшими авиационными силами врага. К боевым действиям по разгрому немецких войск под Сталинградом решением Главного командования Красной Армии была привлечена и Авиация дальнего действия с задачей содействовать операциям Юго-Западного, а затем Сталинградского и Донского фронтов.

АДД втягивалась в сражение в этом районе постепенно. С 13 июля экипажи 50-й авиадивизии, которая по месту дислокации занимала южный фланг размещения авиационных соединений дальнего действия, стали наносить удары по войскам противника, наступавшим в направлении Сталинграда. Основные же силы АДД продолжали работать в интересах Калининского

---

и Западного фронтов. 9 августа 1942 года вышла директива Ставки, в которой отмечалось, что оборона Сталинграда имеет решающее значение для всего советско-германского фронта.

24 августа А. Е. Голованов вызвали в Кремль. Вернувшись оттуда, он пригласил к себе Н. С. Скрипко и сказал: «Под Сталинградом дела осложняются. Верховный дал указание: не отменяя прежних задач в наших действиях в интересах Западного и Калининского фронтов, быстро и эффективно перенацелить соединения АДД на поддержку войск, обороняющихся на сталинградском направлении»<sup>337</sup>.

Решением командующего АДД Н. С. Скрипко немедленно вылетел в район Сталинграда для руководства боевой работой частей и соединений Авиации дальнего действия. Остановился он на КП командующего Юго-Восточным фронтом генерала А. И. Еременко.

На бомбардирование объектов врага в районе Сталинграда были нацелены практически все соединения АДД, в том числе и 53-я авиадивизия. Всем им предстояло наносить систематические бомбардировочные удары по скоплениям немецких войск в городах, населенных пунктах и на дорогах, бомбить железнодорожные объекты и переправы, выводить из строя материальную часть самолетов и взлетно-посадочные полосы аэродромов.

В первый период оборонительного сражения за Сталинград АДД обеспечивала боевые действия наших войск со своих основных аэродромов Московского, Рязанского, Серпуховского, Кирсановского и Мичуринского аэроузлов. Однако позже, когда напряжение на сталинградском направлении возросло, Ставка ВГК потребовала от АДД усилить боевую активность. Выполнить это требование в условиях, когда почти все соединения работали на сталинградском направлении, можно было только за счет удвоения количества боевых вылетов, а, следовательно, за счет сокращений пребывания экипажей в воздухе. Максимальное приближение рабочих аэродромов к объектам бомбардирования стало настоящей необходимостью.

По плану перебазирования соединений АДД ближе к боевым действиям наземных войск на сталинградском направлении, 53-й авиадивизии был определен Мичуринский аэроузел. Переселение из Ногинска происходило в августе. Штаб соединения разместился в Мичуринске, 1-й и 3-й авиаполки – в Никифоровке, а 7-й – в деревне Топинка. На аэродроме, да и с размещением личного состава было туговато, так как на этом аэроузле размещалось хозяйство 62-й авиадивизии АДД.

В ночь на 24 августа к 50-й авиадивизии для бомбардирования объектов в районе Сталинграда подключилось еще несколько соединений АДД. А через сутки к ним присоединилась и 53-я авиадивизия. В истории соединения очерчены основные боевые задачи, которые пришлось решать экипажам в ходе Сталинградской битвы: «В задачу дивизии входило: бомбардирование скоплений войск, танков и мотомехчастей в районах населенных пунктов Хлебный, Зимовское, Песковатка, Плодовитое, Кузьмичи... в поселках Красный Октябрь, Баррикада, Спартаковка. Бомбардирование железнодорожных эшелонов, складов с боеприпасами и горючим на станциях Песчаный Карьер, Карповская, Лихая, Миллерово, Россоска, Морозовский, Сталинград. Уничтожение переправ через реку Дон западнее Сталинграда в районах Хлебный, Песковатка, Лученский, Калач. Уничтожение самолетов на аэродромах Сысойкин, Суровикино, Тузов, Морозовский, Тацинский, Каменск»<sup>338</sup>.

Н. С. Скрипко свидетельствовал: «В ночь на 25 августа в боевые действия на сталинградском направлении включились 53-я и 62-я авиадивизии, поднявшие 143 корабля ТБ-3 и Ли-2. Соединения нанесли удары по моторизованным колоннам гитлеровцев в районе переправ через Дон, в 55 – 60 километрах северо-западнее Сталинграда. Экипажи отчетливо наблюдали попадания двух бомб в одну из основных переправ у Песковатки. Кроме того, вторично разрушили восста-

---

<sup>337</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 214

<sup>338</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 22.

новленную немцами переправу у Трехостровской. Прямые попадания бомб в переправы были зафиксированы также у населенных пунктов Н. Акатовка, Вертячий и Казачкин.

В этой первой бомбовой атаке 53-й авиадивизии на врага в районе Сталинграда приняли участие и экипажи 3-го авиаполка. Уже утром 25 августа они получили первое боевое задание – нанести бомбардировочный удар по скоплениям немецких войск и танкам в пункте Песковатка. С этого дня почти на полгода небо над Сталинградом стало для летного состава полем боя. С того момента, когда летчики на самолетах ТБ-3 последний раз отбомбились по танкам врага в районе Петино близ Воронежа, прошло 50 суток. И вот первый вылет на бомбардирование на Ли-2.

В период бомбардировочной деятельности 3-го бап в интересах наземных войск в районе Сталинграда экипажи наносили удары по трем вражеским объектам – скоплениям живой силы и техники, аэродромам, железнодорожным узлам и станциям. Сведу всю эту работу в таблицу. При этом сделаю несколько оговорок.

Боевые вылеты на бомбардирование будут сконцентрированы в соответствии с теми объектами, которые только что мной перечислены. В разделах они будут следовать один за другим во временной последовательности. Таблица завершится сведениями за 30 декабря 1942 года. Показать поденную боевую работу экипажей за январь 1943 года, то есть до окончания Сталинградской битвы, не предоставляется возможным, так как боевые донесения авиаполка за этот год не сохранились. И последнее: все вылеты на бомбардирование производились с новых мест базирования: аэродрома Никифоровка, а с 1 декабря – с аэродрома Мичуринск.

Дата	Количество сам. вылетов	Количество выполнивших	Объекты бомбардирования
По войскам и технике			
На 25. 8.	3	3	войска и танки в р-не Песковатка
26. 8.	3	3	переправы и войска в р-не Нижн. Герасимов, Акимовский
27. 8.	6	6	переправы через р. Дон и войска в п. Вертячий, Песковатка
28. 8.	6	6	переправы через р. Дон и войска в п. Акимовский, Лученский
29. 8.	4	3	войска в городе и ж/д станции Острогожск
30. 8.	7	5	войска и танки в р-не балки Сухая (10 км зап. Дубовой овраг)
31. 8.	9	9	войска на дорогах и п. Нариман, высота 150
2. 9.	6	6	танки и мотомехвойска в р-не совх. «Опытное поле»
3. 9.	7	7	войска в п. Кузьмичи, Опытное поле и Острогожск
4. 9.	8	8	войска на дорогах в районе п. Гумрак и г. Острогожск
5. 9.	8	8	войска в п. Гумрак, Новая Надежда, Гончара и г. Острогожск
6. 9.	6	6	войска в п. Латошинка и дачи 3 км зап. этого пункта
8. 9.	10	10	скопления артиллерии и танков в п. Винновка и г. Острогожск

11. 9.	4	4	войска и техника в р-не ж/д ст. Новый Рогачик
12. 9.	9	9	танки и мотомехвойска в п. Городище
13. 9	10	10	войска п. Верх. Ольшанка, Воропоново, Песчанка
14. 9.	11	10	танки и мотомехвойска в п. Зеленая Поляна, Верх. Ельшанка
14. 9 (повторно)	11	11	войска, танки и мотомехв. в п. Верх. Ольшанка, г. Острогожск
15. 9.	13	11	войска в р-не 4-5 км запад. Сталинграда и г. Острогожск
16. 9.	15	15	мотомехчасти в р-не отм. 147,5, ст. Садовая и г. Острогожске
17. 9	12	12	танки и мотомехчасти в р-не отм. 147,5 и г. Острогожск
20. 9.	8	8	войска п. Новая Надежда, Гумрак, Городище
21. 9.	14	14	войска в р-не п. Бородрин
22. 9.	11	11	войска совх. «Опытное поле», Кулистан
23. 9.	13	13	войска в п. Гумрак, Городище, Опытное поле
24. 9.	15	15	войска и танки в с.з. части Сталинграда
24. 9. (повторно)	15	15	войска и танки в с.з. части Сталинграда
25. 9.	14	14	войска и танки в п. Винновка
25. 9 (повторно)	14	14	войска в п. Ерзовка, Спартаковец, Латошинка
26. 9.	13	13	войска и танки в п. Сталинградский (4 км ю.з. Городище)
26. 9. (повторно)	11	11	войска в п. Винновка
27. 9.	26	26	войска п. Б. Россошка
28. 9.	24	24	войска п. Гумрак, Городище
29. 9.	24	24	войска и танки п. Красный Октябрь
30. 9.	23	22	войска и танки в п. Баррикады
1. 10.	9	9	войска в балке и оврагах 2 км сев. Городище
4. 10.	15	15	войска п. Красный Октябрь
5. 10.	11	10	войска и танки п. Баррикады, Мокрая Мечетка
6. 10.	7	7	войска и танки п. Мокрая Мечетка
8. 10.	5	5	войска и танки п. Силикат, Баррикады
9. 10.	10	10	войска и танки п. Силикат, Баррикады
10. 10.	13	12	войска и танки в районе слияния рек Орловка и Мокрая Мечетка
11. 10.	11	11	войска и штабы в р-не отм. 125,3 и 126,3
14. 10.	13	13	войска, танки и огневые позиции в г. Сталинграде
15. 10.	11	11	войска и танки п. Мокрая Мечетка, Баррикады
16. 10.	10	10	войска и танки п. Спартаковец
24. 10.	19	19	войска и танки п. Песчанка



25. 10.	9	9	войска и танки п. Песчанка
26. 10.	19	17	войска и танки п. Песчанка
27. 10.	13	12	войска и мотомехчасти п. Верх. Ельшанка
31. 10.	20	20	скоплен. пех. полков и танковой дивизии п. Красный Октябрь
2. 11.	17	16	войска, танки и огневые средства в г. Сталинграде
3. 11.	11	10	войска, танки и огневые средства п. Красный Октябрь
4. 11.	8	8	войска, танки и огневые средства п. Красный Октябрь
9. 11.	7	7	войска, танки и огневые средства п. Красный Октябрь
10. 11.	8	8	войска, танки и огневые средства г. Сталинград
2. 12.	7	0	войска и огневые средства п. Гумрак
11. 12.	12	4	войска и танки п. Городище
17. 12.	9	8	войска п. Дубининский
28. 12.	19	19	войска и танки п. Гончара
29. 12.	4	2	войска п. Новый Рогачик
По аэродромам			
9. 9.	9	9	самолеты и действующие прожектора аэродрома Сысойкин
10. 9.	8	8	самолеты и летное поле аэродрома Сысойкин
18. 9.	10	10	самолеты на аэродроме Зарянский
19. 9.	5	5	самолеты на аэродроме Зарянский
20. 9.	8	7	самолеты на аэродромах Зрянский, Тузов
2. 10.	11	11	самолеты и летное поле на аэродроме Морозовский
3. 10.	18	16	самолеты и летное поле на аэродроме Морозовский
29. 10.	12	10	самолеты и летное поле на аэродроме Морозовский и Тацинская
30. 10.	13	13	самолеты на аэродроме Морозовский
11. 11.	7	7	самолеты и летное поле на аэродроме Обливская
19. 12.	7	2	самолеты на аэродроме Морозовский
По железнодорожным объектам			
10. 9.	1	1	войска в городе и на железнодорожной станции Острогожск
13. 9.	2	2	войска в городе и на железнодорожной станции Острогожск
16. 9.	3	3	войска в городе и на железнодорожной станции Острогожск
12. 10.	9	7	станция Лихая
1. 11.	12	12	эшелоны и склады боеприпасов на ст. пункта Советский

12. 11.	5	5	эшелоны и железнодорожные пути ст. Лихая
13. 11.	9	8	эшелоны на ст. Миллерово
17. 11.	7	0	эшелоны и железнодорожные пути ст. Лихая
26. 12.	18	17	эшелоны и железнодорожные пути ст. Лихая
27. 12.	7	5	эшелоны и железнодорожные пути ст. Лихая
30. 12.	4	2	войска на ст. Карповская

Вероятно, внимательный читатель заметил, что в таблице нет графы, отражающей сброс листовок. Да, ее в действительности там нет в связи с тем, что за весь период, с начала боевой работы авиаполка в районе Сталинграда и до окончания 1942 года, их сброс производился только один раз – в ночь на 27 декабря. Экипаж А. Л. Хмельницкого сбросил в районе Бутурлиновки 25 000 экземпляров «Вести с нашей Родины» на русском языке и над железнодорожной станцией Лихая 57 000 «Наступление советских войск в районе Среднего Дона» на немецком языке. Возможно, в январе, до окончания Сталинградской битвы, сброс листовок продолжался, но такими сведениями из-за отсутствия боевых донесений я не располагаю. Объяснить, почему в течение четырех месяцев экипажи авиаполка к такому виду боевой деятельности не привлекались, также нет возможности, тем более, что ранее этой работе придавалось большое значение.

Только один общий взгляд на таблицу говорит о том, что личный состав 3-го авиаполка дальнего действия в период боев за Сталинград выполнил объемную бомбардировочную работу. Особенно интенсивной она была в оборонительный период Сталинградской битвы. Так, в сентябре боевые вылеты для бомбардирования различных объектов следовали практически ежедневно, были пропущены всего лишь две ночи. Это было трудное время. В середине сентября передовые части немецкой армии вышли к городскому оборонительному обводу и захватили важные высоты. Во второй половине месяца ожесточенные бои шли уже в южной и центральной части Сталинграда. Интенсивно в этот период работала вся Авиация дальнего действия. В Сталинградском небе самолетам было тесно. Они приходили к объектам бомбардирования волнами практически с вечера до утра. Разные типы самолетов, из разных частей привозили разного калибра и назначения бомбы. И бросали, бросали, бросали.

Чуть менее напряженным оказался октябрь – только девять ночей экипажи не появлялись в небе Сталинграда. В последующие два месяца произошел резкий спад в бомбардировочной работе. Так, в ноябре было 10 боевых ночей, а в декабре и того меньше – 9. Все это говорит о том, что в начальный период Сталинградской битвы, когда враг, имея преимущество, теснил наши войска к Волге, обстановка на этом участке советско-германского фронта для нас была чрезвычайно сложной. А когда трудно на земле, возрастает активность в воздухе.

И еще один очевидный факт, который вытекает из анализа таблицы: после перехода Красной Армии под Сталинградом в контрнаступление, боевая активность 3-го авиаполка резко сократилась. Пытаясь прояснить причину, я заглянул в тетрадь, в которой отражена ежедневная боевая работа АДД за весь период Великой Отечественной войны. И причина сразу стала ясной: во второй половине ноября и почти весь декабрь по погодным условиям вся АДД боевой работы не производила. Мощные циклоны, принося обильные снегопады, беспрерывно накрывали приволжские степи. Почти каждую ночь аэродромы затягивало туманами, а облачность так опускалась низко, что в ней тонули такие строения, как элеватор. И если в эти дни на задание уходили самые опытные экипажи, то летели они в таких плотных облаках, что не было видно концов крыльев.

О неблагоприятном состоянии погоды в период контрнаступления советских войск в районе Сталинграда писал и Н. С. Скрипко: «Авиация дальнего действия готовилась в ночь на 19 ноября 1942 года нанести всеми имеющимися силами массированный удар по вражеской обороне, опе-

---

ративным тылам противника с применением бомб крупного калибра и тем возвестить начало исторического контрнаступления Красной Армии под Сталинградом.

Но погода испортила нам все дело. В дни, предшествовавшие операции «Уран», усилились снегопады. Севернее Сталинграда повсеместно стояла сплошная низкая облачность, исключавшая боевое применение авиации. Летчики очень переживали вынужденное бездействие, но не от нас это зависело. Даже 1-я и 17-я авиадивизии АДД, базировавшиеся недалеко от Сталинграда, не могли подняться со своих аэродромов. 50-я авиадивизия сумела взлететь, однако не смогла обнаружить целей из-за сплошных облаков и обильного снегопада»<sup>339</sup>

Большая часть бомбардировочной деятельности в период Сталинградской битвы пришлось на удары по скоплениям вражеских войск в населенных пунктах, лесах, оврагах, а также в движении на шоссейных и проселочных дорогах. Помимо прямых потерь от бомбардирования, экипажи авиаполка держали группировки немецких войск под постоянным напряжением, лишали нормального отдыха в ночных условиях, заставляли их рассредоточиваться и замедлять темпы продвижения. Серьезные потери нес враг и от бомбовых ударов по технике – танкам и артиллерии.

Как правило на боевое задание командование авиаполка отправляло порядка 10 – 12 экипажей. Когда это максимальное количество превышалось, то это значит, что несколько экипажей совершали по два вылета за ночь. Благо, расстояние от места базирования авиаполка до объектов бомбардирования позволяло в течение темного времени суток дважды сходить на задание.

Сведения таблицы наглядно демонстрируют качество боевой работы. Редко какой полковой вылет завершался относительно большим количеством невыполненных заданий. В большинстве случаев количество самолетовылетов, как видно из таблицы, совпадает с количеством выполненных заданий или разница между этими показателями минимальная.

Высокой была и эффективность бомбардирования. Приведу несколько выдержек из боевых донесений. «№ 146: Цель № 3 (хутор Акимовский) бомбардировалась пятью ПС-84. Разрывы бомб наблюдались на западной, северо-западной частях и в центре населенного пункта Акимовский. В результате бомбардирования пункт Акимовский зажжен, возникло два крупных очага пожара». «№ 147: В результате бомбардирования замечен сильный взрыв в центре города Острогожск и вызвано два очага пожара».

«№ 152: Разрывы наблюдались в северной роще и юго-западной части города Острогожск. В результате бомбардирования замечен один сильный взрыв и два крупных очага пожара». «№ 154: В пункте Гумрак вызвано три крупных очага пожара, сопровождавшиеся сильными взрывами – предположительно уничтожен склад горючего». «№ 155: Бомбы разорвались в населенном пункте Латошино и по оврагам, расположенным в этом районе. В результате бомбардирования замечено два сильных взрыва, превратившиеся в крупные очаги пожаров».

«№ 157: На развилке дорог, что 3 км западнее Винновка, между пунктами Ерзовка и Серповка наблюдался сильный взрыв с ярко-красным пламенем, впоследствии превратившийся в крупный пожар – предположительно взорван склад боеприпасов или горючего. В районе балки отмечено три взрыва и западнее пункта Винновка два крупных очага пожара». «№ 159: В результате бомбардирования на северной и северо-западной окраине аэродрома замечено четыре сильных взрыва и семь очагов пожаров крупного размера – предположительно взорван склад боеприпасов».

«№ 161: Разрывы бомб наблюдались на северо-западной окраине, северной и южной частях пункта, в результате в пункте Городище замечено два сильных взрыва и семь пожаров крупного размера – предположительно взорваны склад боеприпасов». «№ 162: Разрывы бомб наблюдались в районе железнодорожной станции и в северной части Воропаново. Замечены прямые попадания в железнодорожное полотно западнее станции, вызвано шесть взрывов, в резуль-

---

<sup>339</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 243.

---

тате которых возникло три пожара крупного размера...Разрывы бомб наблюдались на северной, южной окраинах и в центре Песчанки, в результате возникло три пожара крупных размеров».

«№ 163: Разрывы бомб замечены в западной, северо-западной и южной части пункта Ельшанка. Наблюдались прямые попадания в железнодорожное полотно, в пункте замечен сильный взрыв, превратившийся в пожар крупного размера. Что взорвано, установить не удалось».

«№ 166: Разрывы бомб наблюдались в районе цели, в результате замечено четыре взрыва большой силы и шесть очагов пожаров, из них один крупных размеров с ярко-красным пламенем и густым черным дымом – предположительно уничтожен склад горючего».

«№ 171: Разрывы бомб наблюдались в районе цели, в результате бомбардирования замечено четыре взрыва, из которых один продолжался в течение пяти-шести минут. Предположительно уничтожен склад боеприпасов». «№ 172: В результате бомбардирования отмечено четыре взрыва и один пожар крупного размера. Один взрыв наблюдался в расположении артиллерийской батареи, которая вела огонь по нашим войскам. Предположительно артиллерийская батарея уничтожена».

«№ 174: Замечено три взрыва, из которых один с большим ярким пламенем в населенном пункте, где сходится исторический вал с шоссейной дорогой – предположительно взорван склад боеприпасов». «№ 175: В результате бомбардирования вызвано девять очагов пожаров, из которых четыре крупных размеров – горели жилые здания. Кроме того, отмечены четыре с густым черным дымом и ярко-красным пламенем – предположительно рвались боеприпасы и горючее».

«№ 176: В результате бомбардирования вызвано вновь шесть пожаров на северо-западной окраине Сталинграда и отмечено пять взрывов, из которых один крупного размера, превратившийся в пожар. Предположительно уничтожен склад боеприпасов и несколько танков». «№ 177: В результате бомбардирования отмечено три взрыва и вызвано два крупных очага пожара в лесном массиве. Предположительно рвались цистерны с горючим или боеприпасы на передвижных средствах».

На извлечениях двух последних боевых донесений следует остановиться более подробно. Это был крупный массовый налет АДД по войскам противника на поле боя, проведенный в ночь на 25 сентября 1942 года. Он описан в разработке «Боевые действия Aviации дальнего действия в операции по разгрому немецких войск под Сталинградом». Приведу некоторые подробности из этого документа.

«Линия фронта в районе боевых действий АДД проходила от берега Волги (пункт Томилино) за запад до пересечения с шоссе Спартаковка – Ерзовка и далее на северо-запад вдоль проселочной дороги. Южный участок линии фронта начинался от северной окраины пункта Рынок, шел на северную опушку рощи, что примыкает к западной окраине поселка Спартаковка и далее параллельно железной дороге в полутора километрах южнее ее.

Задачей АДД являлось уничтожение живой силы и техники, расположенной в направлении главного удара наших войск, в районе МТФ, высота 111,2 и линии железной дороги между двумя дорогами, идущими от п. Спартаковец и п. Орловка, а также беспокоящими ударами в течение всей ночи изматывать противника, понижая его боеспособность. Эту часть задачи выполняли самолеты ТБ-3.

Для достижения наибольшего эффекта бомбардирования была разработана система светонаведения и светообозначения, переданная в период с 14.00 до 15.00 соединениям АДД для ознакомления с ней экипажей дополнительно к боевому распоряжению, переданному заранее шифром. Система эта состояла в следующем. Два километра северо-западнее П. Пичуга выкладывается «Т» из костров, направленных на высоту 109,3 в балке Татаркина, что южнее Ерзовки – треугольник из костров. Один километр западнее и восточнее этого треугольника – по два костра в ста метрах друг от друга.

---

На восточном берегу Волги с хутора Безбожный параллельно железной дороге – линия из пяти костров. С восточного берега реки Волга – луч прожектора в направлении п. Винновка и высоту 111,2 в период 19.00 – 20.00 и направленный на южную окраину п. Латошанка в период 03.00 – 04.45. Линия фронта обозначена у исходного рубежа линий костров на расстоянии один километр и более от переднего края. Линия фронта на участке Рынок – Орловка обозначается линией из трех костров вдоль линии фронта. Кроме того, линия фронта обозначается красными и зелеными ракетами в сторону противника (при недостатке ракет данного цвета, могут даваться белые). В тылу на расстоянии одного километра от линии соприкосновения может быть выложена электрострела, направленная на противника, обозначающая до 20.00 запрещение бомбардирования северного участка цели и перенос удара на ее южный участок. После 20.00 она показывает достигнутый нашими войсками рубеж.

По заданной цели действовали: 1-я авиадивизия с аэродромов Балашов и Кайсатское, 3-я авиадивизия – с аэродрома Тамбов, 17-я и 24-я авиадивизии – с аэродрома Кирсанов, 53-я и 62-я авиадивизии – с аэродрома Мичуринск, 45-я авиадивизия и 747-й авиаполк – с аэродрома Раменское.

Всего за два вылета произведено 262 самолетовылета, бомбардировало 258 самолетов (четыре Ил-4, Пе-8, Ли-2 и ТБ-3 вернулись с маршрута из-за неисправности материальной части). Когда самолеты были уже на маршруте к цели, было получено приказание командующего АДД не бомбить высоту 111,2, так как она занята нашими наступающими войсками, и главный удар перенести западнее, в район МТФ.

Это приказание было немедленно передано на КП дивизий для передачи экипажам в воздух, что и было выполнено своевременно. Заход на цель для первого удара был установлен с севера, уход от цели левым разворотом на восток, в сторону расположения своих войск. Для второго удара заход на цель с востока, уход от цели – с правым разворотом. Для ТБ-3, которые наносили беспокоящие удары всю ночь, заход с востока.

Высота бомбардирования выдерживалась в пределах 1000 – 3300 метров. Время бомбардирования: 19.27 – 04.49, причем 45-я авиадивизия (Пе-8) и 747-й авиаполк (Ер-2) бомбардировали в период 04.30 – 04.49. Всего сброшено 5176 бомб, что составило 334,3 тонны. Из них 379 крупных бомб и 91 РРАБ.

В результате бомбардирования в районе цели отмечено большое количество пожаров, сопровождавшихся взрывами, из них 22 очага пожара больших размеров. В районе балки Сухая Мечетка отмечено десять больших очагов пожара, сопровождавшихся пятью взрывами. В районе пересечения большака с железной дорогой возникло семь больших очагов пожара, среди которых произошло три крупных взрыва. В южной части цели возникло 16 очагов пожара. Прямым попаданием подавлен огонь батареи полевой артиллерии, в районе позиции которой произошел взрыв большой силы и подавлен огонь двух пулеметных точек.

Цель прикрывалась слабым огнем ЗА до батареи и МЗА. Отмечены истребители. Атакованы пять Ил-4. Все атаки отбиты. Сбит один Ме-110, из которого выбросился один человек. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.

Тактические результаты этого наступления были незначительные, но оно имело большое оперативное значение, так как в результате этой операции противнику были нанесены большие потери, что заставило его стягивать резервы из района Сталинграда и уменьшать удары по городу с воздуха, бросив основные силы своей авиации против наступающих войск Сталинградского фронта. Таким образом, это наступление, не изменив сущности линии фронта, оказало сильное влияние на конечный исход боев за Сталинград»<sup>340</sup>.

Участвуя в этом массовом налете АДД, 3-й авиаполк произвел два вылета за ночь, оба раза в бой уходило по 14 экипажей. Потерь личного состава и материальной части не было.

---

<sup>340</sup> ЦАМО. Ф.18-й ва. Оп. 7106. Д.223. ЛЛ. 131 – 133.

---

Это, несомненно, был один из самых удачных боевых вылетов авиаполка за весь период Сталинградской битвы.

А я продолжу приводить факты из боевых донесений об эффективности бомбардировочных ударов экипажей 3-го авиаполка дальнего действия. «№ 179: Разрывы бомб наблюдались в районе указанной цели с захватом оврага и развилки дорог между пунктами Ерзовка и Орловка, в результате бомбардирования вызвано четыре взрыва и два пожара крупных размеров, предположительно взорваны боеприпасы».

«№ 178: В результате бомбардирования отмечено: при первом налете три очага пожара в юго-западной и южной окраинах пункта Б. Россошка и одиннадцать взрывов в центре и окраинах пункта Б. Россошка. При повторном вылете три очага и четыре мелких взрыва. Предположительно уничтожены транспорт-цистерны с горючим или небольшие склады боеприпасов. Один экипаж с первого захода и два экипажа вторым заходом сбросили по две штуки ФАБ-250 и мелких по зенитным позициям северо-восточной окраины пункта Б. Россошка. После сбрасывания бомб зенитный огонь прекратился, предположительно позиция зенитной батареи у восточной окраины пункта подавлена».

«№ 180: Разрывы бомб наблюдались в первом налете в северо-западной и западной части поселка Красный Октябрь. В результате вызвано шесть пожаров крупного размера и отмечен один сильный взрыв – горели корпуса завода. Предположительно взорван склад горючего. Во втором налете разрывы бомб замечены в юго-западной и западной части поселка Красный Октябрь. В результате вызвано еще два крупных очага пожара и замечено несколько мелких взрывов».

«№ 190: Разрывы наблюдались в западной части поселка Баррикады и в двух километрах юго-западнее этого пункта. В результате бомбардирования замечено прямое попадание в здание на западной окраине поселка Баррикады, наблюдались три взрыва крупного размера с ярким белым пламенем, вызвано два больших пожара – горели жилые здания. Что взорвано, установить не удалось». «№ 201: В результате бомбардирования возникло четыре пожара крупного размера в пункте Песчанка и замечен один взрыв в овраге, предположительно взорван транспорт автомашин с боеприпасами».

«№ 203: Материальную часть самолетов и летное поле на аэродроме Морозовский бомбардировали семь Ли-2... Бомбардированием вызвано два крупных и пять мелких очагов пожара и два взрыва большой силы. После возникновения пожара на северной окраине аэродрома продолжительное время были сильные взрывы. Предположительно взорван склад боеприпасов. Материальную часть самолетов и летное поле на аэродроме Тацинская бомбардировали три Ли-2... В результате бомбардирования в северной и южной части аэродрома вызван один очаг пожара и один взрыв, перешедший в пожар крупного размера, который наблюдался экипажем в течение 20 минут. Предположительно взорван склад горючего».

«№ 206: В результате бомбардирования цель зажжена. Возникло семь крупных очагов пожара и два взрыва с ярко-красным пламенем. Горели здания, предположительно взорвано два склада с горючим». «№ 207: В результате бомбардирования отмечено пять взрывов и четыре пожара, из них два взрыва большой силы, перешедшие в крупные пожары, горевшие продолжительное время и наблюдавшиеся экипажами при отходе от цели. Предположительно уничтожено два склада боеприпасов на железнодорожной станции пункта Советский». «№ 220: В результате бомбардирования на железнодорожной станции Лихая возникло три очага пожара в западной части станции. Отмечено шесть прямых попаданий в железнодорожное полотно и одно прямое попадание в железнодорожный состав».

Приведенные примеры эффективного бомбардирования различных объектов врага в период Сталинградской битвы делают честь штурманскому составу авиаполка. Чувствуется, с неудобствами в своей работе из-за расположения прицела за бортом самолета многие из них справились быстро.

---

Теперь приведу несколько примеров эффективной и самоотверженной боевой работы отдельных членов экипажа. Добыты они мной из наградных листов.

27 августа авиаполк бомбардировал трудную и редкую в боевой практике цель – переправы через реку Дон. Как правило, объекты подобного рода противник защищает максимально. Экипаж, в котором воздушным стрелком был Д. М. Демидов, ощутил это в полной мере. На подходе к переправе его самолет пленили прожектора. По освещенной цели зенитная артиллерия открыла прицельный огонь. Понимая, что все дело в прожекторах, стрелок немедленно открыл по ним огонь из крупнокалиберного пулемета. И удачно. Прожектора погасли, самолет вырвался из светового плена, и экипаж получил возможность в более благоприятной обстановке выполнить задание.

30 августа экипажу командира корабля А. М. Халанского предстояло бомбардировать скопления войск врага в районе высоты 150. К цели добирались в исключительно сложных условиях – низкая облачность, дождь, плохая видимость. Несмотря на это объект бомбардирования был найден и поражен. Два взрыва и три очага пожара больших размеров стали наградой за проявленное упорство при выполнении боевого задания.

2 сентября штурман П. К. Подоприхин бомбардировал войска противника в городе Острогжск. Несмотря на сильное противодействие всех средств ПВО объекта, вывел корабль точно на цель и точным бомбометанием поразил ее.

3 сентября самолет авиационного механика А. Д. Ермизина вернулся с задания с поврежденным цилиндром в моторе. Экипажу предстояло идти на второй вылет. За короткий промежуток времени механик заменил цилиндр, и самолет своевременно ушел на боевое задание.

«Привязываясь» к этой же дате, не могу не привести дословный текст из наградного листа, которым старший авиамеханик А. Б. Басыров был представлен к награждению орденом Красной Звезды. Уж больно оригинально, не по шаблону, исполнен этот документ.

«В ряды РККА товарищ Басыров пришел молодым крестьянским парнем, плохо владеющий русским языком. Ему трудно было овладеть сложной техникой. Но упорство и настойчивость, присущие товарищу Басырову, помогли преодолеть все трудности, и он стал в шеренгу передовых специалистов по знанию техники. Внезапное нападение немецких бандитов на нашу Родину сильно возмутило товарища Басырова, и он, как патриот своей Родины, отлично владеющий сложной техникой, всецело отдается делу скорейшего разгрома вторгнувшихся на нашу Родину немецких бандитов. Его девиз – корабль должен быть ежеминутно готов к боевому вылету.

3 сентября 1942 года самолет, который обслуживал товарищ Басыров, вернулся с боевого задания, имея повреждения на моторе. Но приказ командования части – в кратчайший срок ввести самолет в строй – есть закон. Сочетая свои технические знания, накопленные в прошлом, с практической работой, товарищ Басыров выполнил приказ командования, самолет был вовремя введен в строй, своевременно взлетел, неся на голову фашистов смертоносный груз».

6 сентября заместитель командира эскадрильи Е. Г. Мурашов бомбардировал скопления войск и штаб противника в городе Острогжск. Несмотря на сложные метеоусловия, задание выполнено отлично – возникло два пожара и один сильный взрыв.

7 сентября авиационный механик В. С. Кропачев за несколько часов до боевого вылета обнаружил серьезную неисправность мотора, самолет мог не выйти на боевое задание. Упорным трудом, за рекордно короткий срок механик отремонтировал мотор, и в назначенное время самолет повез смертоносный груз на головы фашистов.

10 и 19 сентября воздушный стрелок-радист А. П. Иванов выполнял боевое задание в сложных метеоусловиях. При возвращении на свой аэродром получил по радио приказание о посадке на запасном аэродроме. Быстро приняв радиogramму, немедленно доложил командиру корабля, экипаж благополучно сел на указанном аэродроме.

---

При бомбардировании мотомехвойск неприятеля 11 сентября отличился начальник связи эскадрильи А. З. Сайфулин. Над целью его корабль поймали шесть прожекторов и цепко взяли в свои объятия. По освещенной цели открыли огонь зенитки и пулеметы. Стрелок-радист не потерялся, находясь у пулемета, он хладнокровно погасил свет прожекторов и дал возможность экипажу в относительно благоприятной обстановке выполнить боевое задание.

Штурман А. Н. Лапушкин 13 сентября бомбардировал скопление войск противника в пункте Воропоново при сильном противодействии зенитной артиллерии. Задание выполнил отлично. 23 сентября при бомбардировании скопления войск и техники в западной части Сталинграда создал несколько очагов пожара.

В. В. Сапожников 14 сентября совершил два вылета за одну ночь, каждый из которых по пять часов. Во время второго вылета, 25 минут не доходя до цели, отказал мотор, самолет пошел на снижение. Проявляя мужество и летное мастерство, а также настойчивость в выполнении поставленной задачи, боевое задание выполнил и благополучно возвратился на свой аэродром. Своими двумя вылетами способствовал срыву наступления противника и обеспечил наступление наших войск, за что ему объявлена благодарность.

В этом полете штурманом в экипаже В. В. Сапожникова был П. Г. Бирюков. Представляя его к ордену Красного Знамени, С. Ф. Осадченко отмечал: «При полете к цели, не доходя 25 минут, отказал один мотор. Несмотря на снижение машины и плохую метеобстановку задание было выполнено. Обратный полет проходил в течение одного часа пятидесяти минут вне видимости земли. Несмотря на это штурман привел самолет на свой аэродром точно. 28 августа и 2 сентября полеты производились в сложных метеорологических условиях. Пробивая фронтальность ливней и облачности, самолет был выведен точно на цель, задание выполнено. За эти два полета в результате точного бомбардирования на цели возникло 5 очагов пожара и 2 взрыва большой силы».

14 сентября самолет, в составе экипажа которого находился начальник связи эскадрильи М. Д. Николаев, был схвачен лучами восьми прожекторов и обстрелян ЗА и ЗП. Метким огнем радист заставил врага погасить прожекторы, что позволило успешно выполнить боевое задание.

14 сентября штурман П. И. Васюков совершил два вылета за ночь. Несмотря на сложные метеоусловия, привел корабль точно на цель, и задание выполнил отлично. Весь экипаж получил благодарность командира авиаполка.

Командир отряда М. И. Очеретьянный семь дней подряд совершал по два вылета, каждый из которых продолжительностью не менее пяти часов. 14 и 19 сентября совершал по два вылета в ночь. В результате точного бомбардирования его экипажем возникло пять очагов пожара и два взрыва большой силы.

16 сентября после возвращения с боевого задания на самолете была обнаружена течь масла – лопнула трубка маслопровода. В течение 35 минут авиационный моторист В. И. Карасев устранил дефект и обеспечил экипажу второй вылет на боевое задание.

19 сентября самолет механика В. А. Калинина вернулся с боевого задания с поврежденным цилиндром. За короткий срок он сумел заменить цилиндр и подготовить корабль к очередному выполнению задания.

19 сентября штурман корабля В. П. Пиляй имел задание поразить материальную часть самолетов немцев на аэродроме Зарянский. Зенитчики, прикрывающие аэродром, не спали. Казалось, все выпущенные ими снаряды предназначены только для самолета, на котором летел штурман. Несмотря на плотный огонь зенитных пулеметов и артиллерии, Владимир Петрович Пиляй отбомбился отлично. Подтверждением его прицельного бомбардирования стали два больших очага пожара.

Экипаж командира корабля В. И. Сягова 20 сентября бомбардировал аэродром Тузов при освещении прожекторов и сильном огне ЗА. Задание выполнил полностью.



---

Экипаж Т. И. Пожидаева 23 сентября двумя вылетами за ночь при сильном противодействии ЗА уничтожал скопление войск и техники врага в северо-западной части Сталинграда. Умело сбросив бомбы, создал несколько очагов пожара и один сильный взрыв.

23 сентября экипаж, штурманом которого был П. К. Подоприхин, получил задание совершить в течение ночи два вылета с целью бомбардирования войск и техники противника в северо-западной части Сталинграда. Несмотря на сильное противодействие зенитной артиллерии, штурман умело сбросил бомбы, создал несколько очагов пожара и один большой силы взрыв. Оба задания выполнены отлично.

Бортмеханик Г. В. Оброков, подготавливая самолет к боевым действиям в ночь с 23 на 24 сентября, с искренним чувством патриота великой социалистической Родины, приложил все свои усилия к бесперебойной работе самолета. Корабль не имел никаких отказов материальной части, экипаж блестяще выполнил задание командования.

Воздушный стрелок А. Л. Зобенко совершил на Сталинградском фронте 19 боевых вылетов по уничтожению живой силы и техники врага. При подходе к цели садится за пулемет и умело уничтожает живую силу, а также прожекторы, тем самым обеспечивает выполнение боевого задания.

На самолете бортового техника Г. С. Пантюхина при бомбардировании города Сталинграда в декабре 1942 года зенитной артиллерией был подбит один мотор, что могло привести к срыву боевого задания. Приложив все свое старание, борттехник все время поддерживал работу подбитого мотора. Задание экипаж выполнил, самолет вернулся на свой аэродром. За боевую работу в районе Сталинграда имеет четыре благодарности. Ко второму вылету подготавливает самолет за 25 минут.

Подобных фактов, отраженных в наградных листах личного состава при работе на Сталинградском фронте, значительно больше. Но и того, что здесь приведено, достаточно, чтобы убедиться, как летчики, штурманы, бортовые техники, стрелки, радисты, наземный инженерно-технический состав стремились наиболее качественно выполнить каждое боевое задание, нанести врагу как можно больший урон.

А вот какой факт в своих воспоминаниях привел С. А. Лукьянов. «В ночь на 30 декабря уничтожали склад боеприпасов в северо-западной части Сталинграда. Благодаря точному бомбометанию Леши Кузьмина склад боеприпасов взорван. Молодец, Леша!»

12 октября 1982 года бывший начальник штаба 53-й авиадивизии полковник Н. Г. Шевчук опубликовал статью «В ночном небе». В ней он привел некоторые сведения, характеризующие успешную боевую работу соединения в Сталинградской битве.

«В ночь на 5 сентября мы успешно бомбили заданные цели на сталинградском направлении. Бомбардировка вражеских позиций продолжалась всю ночь. Выделились экипажи С. Д. Криворотченко, Н. С. Куракина, Я. И. Пляшечника, Ф. Ф. Степанова, командира эскадрильи Г. А. Шамраева.

В период с 27 по 29 октября 1942 года по плану командующего ВВС генерала А. А. Новикова проведена совместная операция 8-й воздушной армией и тремя соединениями Aviации дальнего действия, одним из которых была 53-я авиадивизия. В воздухе мощно рокотали моторы тяжелых бомбардировщиков, несущие на своих крыльях смерть фашистам. Совместным мощным ударам подверглись 13 немецких аэродромов. В ночь на 11 ноября наша авиадивизия повторила удар, уничтожив и повредив на аэродромах Морозовска, Тацинска, Обливска много самолетов врага...

23 ноября 1942 года замкнулось гигантское кольцо вокруг группировки Паулюса. В окружении оказалось 330 тысяч гитлеровских войск. Было получено необыкновенное для тяжелых бомбардировщиков распоряжение: всем боевым составам дивизии днем разрушить немецкие оборонные сооружения на окраине Сталинграда и уничтожить живую силу в пунктах Карповка,

---

Новый Рогачик, Гумрак. День был безоблачный. Наши полки с большим воодушевлением освобождали корабли от бомбового груза. Взрывами тяжелых бомб выворачивали бетон укреплений, уничтожали живую силу в занятых немцами пригородных поселках и районах города.

В Сталинградской операции 53-я авиадивизия осуществила 4286 боевых вылетов, сбросила 4745 тонн бомб. За выдающееся выполнение заданий командования на Сталинградском фронте дивизии приказом Верховного Главнокомандующего присвоено почетное звание «Сталинградская».

Об активности в боевой работе личного состава 3-го авиаполка в период Сталинградской битвы свидетельствует и количество вылетов на задание, совершенных тем или иным членом экипажа. Больше всех бомбардировал различные объекты врага штурман А. И. Никулин – 65 раз. На пять вылетов меньше совершил штурман И. С. Полещук. За ними с убыванием количества боевых вылетов идут: командир корабля С. А. Лукьянов – 54, начальник связи эскадрильи М. Д. Николаев – 40, командир корабля М. И. Очеретьянный – 25, штурман В. А. Михайлов – 24, борттехник Г. С. Пантюхин – 22. По 20 вылетов совершили штурманы А. М. Сизов и А. А. Мизгарев. Такое же количество и у стрелка-радиста А. З. Савельева. А помощник штурмана авиаполка А. Т. Ковалев только за один месяц боевых действий на Сталинградском фронте совершил 29 вылетов. Считаю, каждую ночь.

В трудные сентябрьские дни боев за Сталинград его защитники направили в ЦК ВКП (б) и ГКО письмо, в котором выразили свою непреклонную волю отстоять город на Волге. В письме говорилось: «Здесь, под Сталинградом, решается судьба нашей Родины. Здесь, под Сталинградом, решается вопрос – быть или не быть свободным советскому народу... Посылая это письмо из окопов, мы клянемся, что до последней капли крови, до последнего дыхания, до последнего удара сердца будем отстаивать Сталинград и не допустим врага к Волге!»

Н. С. Скрипко свидетельствует о том, «что под этими проникновенными строками, звучащими как священная клятва патриотов, с душевным волнением подписывались ... и летчики, штурманы и все воины авиадивизий АДД, базировавшихся под Сталинградом и участвовавших в героической обороне славного города на Волге».

И еще об одной особенности боевой работы в этот период. Начиная с первых бомбардировочных вылетов в район Сталинграда, экипажи из крупных авиабомб брали на борт Ли-2 только ФАБ-250. С 26 сентября они стали возить и ФАБ-500. Доставка к целям такого калибра бомб стала регулярной. Ни один полет не обходился без сброса мелких авиабомб. Обычно это были АО-10. В полете они находились в ящиках. При бомбардировании борттехники и радисты переворачивали их прямо на пол у раскрытой двери самолета, и они самостоятельно скатывались за борт.

Однако невыполнение заданий отдельными экипажами имело место. Причин несколько. Главная из них – неблагоприятные погодные условия. Подтверждаю этот вывод конкретными примерами. При этом приведу и факты, в связи с которыми решением командира авиаполка некоторые экипажи из-за сложных погодных условий на боевое задание не выпускались.

В ночь на 11 сентября авиаполку была поставлена задача нанести бомбардировочный удар по скоплениям мотомехчастей и пехоты в районе железнодорожной станции Новый Рогачик (западнее Сталинграда). Командование авиаполка решило послать на задание девять экипажей. Однако уже с обеда возможность вылета всех выделенных экипажей синоптиками была поставлена под сомнение. Ко времени взлета с аэродрома Никифоровка погода на маршруте не улучшилась – облачность до десяти баллов с нижней кромкой до 200 метров, местами дожди при видимости от одного до двух километров. В таких условиях на задание ушло только четыре из подготовленных девяти экипажей.

15 сентября бомбардировочную работу выполняли 13 экипажей. Полет к целям в район пунктов Красный Октябрь и Острогжск проходил в сложных метеоусловиях – трехъярусной десяти-

---

балльной облачности, дожде и тумане с видимостью до одного километра. Два экипажа, причем самые опытные на этот период, попав в полосу низкой облачности с дождем, вынуждены были возвращаться в Никифоровку и производить посадку с бомбами. Не выполнили задание экипажи командиров кораблей С. Д. Криворотченко и В. И. Сягова.

А вот что отмечено в боевом донесении № 169 за 18 сентября: «Два самолета, подготовленные для действия по скоплению войск противника в городе и железнодорожной станции Острогжск моим решением в полет не выпущены из-за плохих метеоусловий. При возвращении с задания по причине плохих метеоусловий в районе аэродрома посадки мною все 10 самолетов посажены по радио на запасном аэродроме Балашов».

5 октября не справился с погодными условиями один экипаж из одиннадцати – командира корабля Г. Ш. Качарава. По погодным условиям вернулся с маршрута 10 октября экипаж Д. И. Шевченко. Не выполнили задание по метеоусловиям в ночь на 26 октября два экипажа: Е. Г. Мурашов произвел посадку на своем аэродроме с бомбами, а В. И. Кривонос сбросил четыре ФАБ-250 за рекой Дон в двенадцати километрах северо-западнее станции Качалино. Он же вернулся по погодным условиям и в следующую ночь. На этот раз садился в Никифоровке с бомбами.

Вообще октябрь по погодным условиям оказался сложным. А. Е. Голованов свидетельствовал: «В октябре 1942 года из тридцати одного дня было лишь семь летных, а двадцать четыре ночи мы летали в сложных плохих метеоусловиях»<sup>341</sup>.

В ночь на 17 ноября с аэродрома Мичуринск в ночное небо поднялись семь самолетов. Экипажам предстояло нанести бомбардировочный удар по эшелонам на железнодорожном узле Лихая. На пути к цели, перед линией фронта, началась десятибалльная облачность, повалил мокрый снег. Все семь экипажей задание не выполнили, некоторые возвратились на свой аэродром с бомбами, другие отбомбились по запасным целям, а кое-кто освободился от бомбового груза прямо над полем.

Вот как это выглядит персонально. Экипаж С. А. Якушкина сел с бомбами в Мичуринске. Д. Д. Евсеенко сбросил бомбы на невзрыв в районе Казанок. В. В. Сапожников бомбардировал запасную цель – железнодорожную станцию Миллерово. Экипаж А. Л. Хмельницкого ударил по автоколонне. Н. С. Куракин сбросил бомбы вдоль грунтовой дороги, идущей к городу Богучар. С. А. Лукьянов освободился от бомб в поле за рекой Дон, в десяти километрах северо-западнее Богучар.

Одиннадцати экипажам в ночь на 2 декабря предстояло ударить по скоплениям войск противника и его огневым средствам в районе населенного пункта Гумрак. Ничего хорошего в погоде синоптики не обещали. Командир авиаполка решил выслать разведчика погоды. Эту задачу он поручил экипажу командира корабля С. А. Якушкина. До Борисоглебска летели в более или менее нормальных условиях. Получив от разведчика сведения о погоде подполковник С. Ф. Осадченко выпустил на боевое задание только семь экипажей. Тем временем экипаж С. А. Якушкина в районе Новохоперска встретил обильный снегопад, облачность уплотнилась до десяти баллов. Получив эту информацию, командир авиаполка вернул все самолеты в Мичуринск. 11 декабря по метеоусловиям задание не выполнили три экипажа – командиров кораблей И. П. Красиева, С. А. Якушкина и С. С. Апухтина.

В ночь на 19 декабря на бомбардирование аэродрома Морозовский вылетело семь экипажей. Встретив в районе цели двухярусную десятибалльную облачность, два экипажа (командиров кораблей Г. С. Засыпкина и Е. Г. Мурашова) успели отбомбиться, а остальные пять получили по радио приказание бомбардировать запасные цели. Что и было выполнено. В ночь на 27 декабря экипаж Н. С. Куракина в группе самолетов должен был бомбить железнодорожную станцию

---

<sup>341</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 257.

---

Лихая. К моменту его прихода на цель станцию накрыла сплошная облачность. Не меняя курса, экипаж пролетел еще 15 минут, вышел на работающий аэродром противника Новочеркасск и произвел бомбометание.

Трудные метеоусловия оказались и при выполнении задания в последнюю ночь 1942 года. Из шести экипажей задание выполнили четыре, два вернулись и сели на своем аэродроме с бомбами. Те же экипажи, которые задание выполнили, садились на запасных аэродромах.

Вот так непогода влияла на качество выполняемых заданий экипажей 3-го бап дальнего действия в период Сталинградской битвы. Но ее негативное воздействие летчики ощущали не только в период полета к заданным для бомбардирования целям, но и при возвращении, уже после выполненного задания. Приведу несколько таких случаев.

28 августа 1942 года после бомбардирования переправы через реку Дон в районе хутора Акимовский одним из последних, выполнивших задание, оказался экипаж В. И. Сягова. С чувством исполненного долга весело возвращались домой. При подходе к Никифоровке попали в полосу низкой облачности с грозовой деятельностью. Получив приказание по радиосвязи идти на запасной аэродром, направился в Платоновку. Там погода была сносной. Посадку произвели благополучно.

А вот как непогода разбросала экипажи после выполнения боевого задания в ночь на 31 августа. Успешно отбомбившись по скоплениям гитлеровских войск на дорогах и в населенных пунктах Нариманов и высота 150, возвращающиеся экипажи застали родной аэродром, плотно укутанный туманом. Начался разлет по запасным аэродромам. Экипажи С. А. Якушкина и В. И. Сягова сели в Аркадаке, С. Д. Криворотченко – в Борисоглебске, Т. И. Пожидаева – в Родничке, В. В. Сапожникова – в Инжавино, И. М. Иванова – в Гримах, И. С. Аграновского – в Платоновке и А. М. Халанского – в Рассказово.

Закрыло Никифоровку туманом и при возвращении последних четырех экипажей из района бомбардирования в ночь на 6 сентября. По радио руководитель полетами перенацелил их на запасной аэродром Борисоглебск. Дождавшись здесь нормальной погоды в районе Никифоровки, летчики благополучно вернулись домой.

До 10 октября, а это полтора месяца с начала Сталинградской битвы, борьба летчиков со всякого рода превратностями погоды завершалась благополучно. На пути к целям и при возвращении на свой аэродром, употребляя все свое умение, они успешно преодолевали грозы, снегопады, дожди и туманы. Когда же обстановка оказывалась крайне тяжелой, командование авиаполка уводило экипажи на запасные аэродромы. Перенацеливание завершалось успешно. В ночь на 11 октября благополучная борьба с непогодой оборвалась.

К полету подготовилось 11 экипажей. Задание у них было что ни на есть ювелирное. Вот как оно сформулировано в боевом донесении: «Произведено 11 самолетовылетов на уничтожение скопления пехоты и штабов противника в районе: отметка 125,3, от нее на восток 2,5 км до оврага; далее на юг на букву «Р» надписи пункта 30; далее на юг до железной дороги; далее по западной части железной дороги до изгиба; далее вдоль железной дороги на юго-запад по северо-западной части до оврага, который строго на север от речки Уарец и далее на север вдоль оврага на высоту 126,3». Вот такие тонкости района бомбардирования. Надеюсь, читатель догадался, что все эти «изгибы», «овраги» и «буквы» изображены на карте.

Задание выполнили все экипажи. Четыре из них успели в относительно нормальных погодных условиях сесть в Никифоровке. Остальные разлетелись по запасным аэродромам: два сели в Тамбове, и по одному – в Кирсанове, Балашове, в районе Тамбова, Моршанска и Рассказово. Не все экипажи сели благополучно. При посадке на болото на берегу реки Ина в районе 1,5 км восточнее Тамбова самолет командира корабля М. В. Чекрыгина потерпел аварию. Сам летчик и штурман получили легкие ранения, а самолет разбит. Потерпел аварию и самолет командира корабля С. В. Разбиткова при посадке в районе севернее Моршанска.

---

А вот экипаж Г. Ш. Качаравы при посадке в районе Рассказово потерпел катастрофу. Случилось это 10 октября. Погибли: командир корабля старший лейтенант Георгий Шамшеевич Качарава, штурман старший лейтенант Михаил Александрович Тишинкин, борттехник техник-лейтенант Николай Трифионович Щербаков, воздушный стрелок-радист сержант Петр Дмитриевич Акинфеев, воздушный стрелок сержант Константин Ильич Антонов.

В 1988 году, работая в Подольском архиве, я в читальном зале познакомился с профессором кафедры грузинского языка Тбилисского ордена Дружбы народов государственного педагогического института имени А. С. Пушкина Георгием Несцеровичем Качаравой. Я спросил, не родственник ли ему летчик из 23-го авиаполка Георгий Шамшеевич Качарава. Оказалось, нет, он однофамилец, но не просто однофамилец, а односельчанин. Узнав, что в белгородской школе № 13 есть музей 23-го авиаполка, попросил адрес. Вот одно из его писем в школу.

«Уважаемая Елена Николаевна, дорогие дети из клуба «Поиск»!

Получил я ваше письмо и пишу ответ. Мне было особенно приятно узнать, что в вашей школе есть музей авиационного полка. Ведь в нем служил для меня близкий человек – старший лейтенант Георгий Шамшеевич Качарава. Мы с ним были почти ровесники, учились в одной школе, но из-за расхождения в возрасте, в разных классах. Так как вы ведете переписку с сестрой Георгия, вероятно, есть какие-то сведения об этом погибшем герое Отечественной войны. Некоторые сведения могу сообщить и я.

Отец Георгия Шамше Качарава был старым большевиком, который до Октябрьской революции вел подпольную работу против самодержавия. После установления советской власти он никуда не выезжал, жил с семьей в родном селе и находился на руководящей хозяйственной работе. Единственный его сын с детства был трудолюбивым и смелым мальчиком. Особенно следует подчеркнуть, что Георгий был один из первых военных летчиков из нашего района. Последний раз мне довелось его видеть перед войной, кажется, в июне 1940 года. Как мне стало известно, Качарава был командиром экипажа тяжелого бомбардировщика ТБ-3...

Вместе с этим письмом высылаю вам книгу бывшего первого секретаря Абашского района КП Грузии, а ныне председателя Государственного комитета сельскохозяйственного производства Грузинской ССР, Героя Социалистического Труда Гурама Давидовича Мгеладзе. Из этой книги вы узнаете много интересного из жизни тружеников Абашского района, откуда был родом Георгий Шамшеевич Качарава, отдавший свою жизнь за счастье, свободу и независимость нашей Родины».

Посадки на запасных аэродромах по причине неблагоприятных погодных условий продолжались и после этого печального случая. Так, в ночь на 16 октября после успешного бомбардирования заданного объекта три экипажа по причине закрытия Никифоровки туманом ушли на аэродром Балашов и благополучно там сели. После выполнения боевого задания в ночь на 4 ноября половина экипажей успела сесть на своем аэродроме, а другая, в связи с низкой облачностью с дождем в районе Борисоглебска, по радио получила приказание идти в Балашов и Платоновку. Происшествий не произошло.

Вот так шла борьба экипажей с непогодой. Она ставила летному составу различного рода препятствия, а они, используя свой опыт и мастерство, героически их преодолевали. В подавляющем числе случаев победа оказывалась на стороне летчиков.

Несколько заданий оказались невыполненными по вине личного состава. Приведу эти факты. В ночь на 14 сентября штурман старший лейтенант Е. В. Кладько из экипажа В. И. Сягова неправильно включил электросбрасыватель и по этой причине не смог сбросить бомбы. Они вернулись на аэродром вылета. 3 ноября штурман старший лейтенант Д. С. Макаев из экипажа подполковника Сабурова не смог сбросить две ФАБ-500.

При взлете на задание в ночь на 17 декабря командир корабля В. И. Кривонос не выдержал направление, машина развернулась вправо и плоскостью вспахала землю. В ночь на 19 декабря

---

после взлета с аэродрома Мичуринск на самолете командира корабля С. А. Якушкина не убрались шасси. После посадки выяснилось, что в гидросистеме отсутствовало масло.

И это все за четыре месяца бомбардировочной работы! Пусть поставленный мной восклицательный знак будет своеобразной оценкой качества боевой деятельности экипажей авиаполка.

А как показала себя в период Сталинградской битвы новая материальная часть? Несколько отказов, повлекших за собой невыполнение заданий, имело место. В ночь на 20 сентября экипаж командира корабля С. А. Лукьянова держал курс на Сталинград. Во время пересечения реки Иловля на самолете стал сдавать мотор. Пришлось разворачиваться на обратный курс и садиться в Никифоровке с бомбами.

При полете в район пункта Баррикады отказал мотор на самолете командира корабля В. И. Кривоноса. Штурману экипажа В. И. Панфилову предстояло проконтролировать результаты бомбардирования полковой группы. Сбросив на невзрыв бомбы в реку Иловля в районе Михайловки, легли на обратный курс.

«Начальный период боевой работы в 3-м авиаполку для меня стал, можно сказать, неудачным. То одно, то другое мешало качественно выполнить боевое задание». Эту самокритичную фразу я услышал от Василия Иосифовича в июле 1988 года во время встречи у него на даче в Подмосковье. День был солнечный и жаркий. Наша беседа протекала в беседке яблоневого сада. Куда ни повернешь голову, везде яблоки: крупные со всеми цветами радуги – зеленые, с желтоватым отливом, краснобокие.

Оказалось, что войну в качестве летчика В. И. Кривонос начал в 1-м авиаполку, в котором совершил 48 успешных вылетов. Некоторое время летал в экипаже сильного командира корабля А. Н. Котелкова, которому командование доверяло самые ответственные задания. Один из таких полетов выпал на осень 1941 года. Полк стоял в Юхнове, ютились в палатках. Пошли дожди, погода затяжелела. И вот в один из дней командованию авиаполка по линии НКГБ подбросили задание: в разных точках в районе Минска десантировать несколько разведывательных групп.

К готовому к вылету ТБ-3 подвезли пассажиров. Их было человек двадцать пять, все молодые, добротнo одетые, а грузами обвешаны до предела. От дождя укрылись под «зонтиками» крыльев. Разрешения на вылет все нет и нет. Коротая время, стали присматриваться друг к другу, обмениваться незначительными фразами. В составе группы был объект всеобщего экипажного внимания – молоденькая, броской красоты девушка. Какой молодой человек, если ему двадцать, откажет себе в удовольствии задержать несколько дольше свой мужской взгляд на красивом девичьем личике! В экипаже евнухов не было. Кто-то из группы пассажиров заметил этот глазной «обстрел» объекта, подошел к авиаторам и без дипломатии спросил:

– Нравится?

За всех ответил летчик Василий Кривонос:

– Зачем рисковать такими красивыми девушками?

– Э-э-э, товарищи летчики, у нас есть такие задания, которые может выполнить только женщина. А ее красота, – разведчик кивнул головой в сторону дивчины, – это своеобразный паспорт. Летит она уж второй раз. Первое задание выполнила успешно, но чуть не погибла. После приземления легализовалась, устроилась к фрицам официанткой в столовую, а когда освоилась, выполнила свое задание – подсыпала в первое отраву. Однако ее заподозрили и взяли. Били несколько дней, но она молчала. В разгар побоев в камеру вошел гестаповец, накричал на «безжалостных палачей» и приказал привести арестованную к нему в кабинет. А там – вино, закуски, фрукты. Начался разговор без криков и брани, без угроз и запугиваний. В конце концов, стало понятно: гестаповец предлагает сотрудничество. Проявила интерес, стала торговаться, а потом, как бы между прочим, попросилась в туалет. В общем, удалось убежать. Несколько часов провела под водой в зарослях речки, дыша через камышинку. Так вот и вырвалась из лап смерти. Вернулась, подлечилась после побоев, а теперь – снова на задание.

---

– Такое же?

– Э-э-э, летчики, в нашей работе я могу рассказывать только о том, что было, до и то далеко не все.

– Она знает немецкий?

– В совершенстве!

После услышанного, интерес у членов экипажа к дивчине еще больше возрос. Правда, чисто мужской интерес уступил место восхищению ее мужеством и смелостью.

Непогода не позволила в этот вечер даже подняться с аэродрома, вылет перенесли. Лишь через сутки задание удалось выполнить. Как старался экипаж! По сути дела, они только после рассказа накануне вечером стали в полной мере осознавать, какие героические люди их пассажиры. Оказалось, что среди них много политэмигрантов – немцев, итальянцев, румын, словаков.

Взлетели затемно, нацарапали 2500 метров и пошли курсом на Минск. Погода – словно по заказу: редкая облачность с прекрасной видимостью. В районе Орши попали под прожектора и зенитный огонь. В кабине – светло, словно днем. Тело самолета стали жалить осколки – вжи-у, вжи-у. Спасла облачность, которой Бабошин умело прикрылся. Прожектористы потеряли бомбардировщик из виду, разрывы снарядов остались позади. Задание экипаж выполнил успешно. Пассажиры, ставшие за эти сутки родными, были доставлены точно по назначению. Об этом стало известно на следующий день после возвращения. А вот пробойн в самолете оказалось 160.

Это был сорок восьмой боевой вылет. Сорок девятый, в ночь на 22 октября 1941 года, в начале немецкого наступления на Москву, оказался трагическим. В эту ночь экипаж бомбил танковые колонны немцев. Снаряд зенитной артиллерии угодил в мотор, машина стала терять высоту. Все попытки удержать самолет в горизонтальном полете оказались безрезультатными. ТБ-3 упал в районе города Бабушкин. Штурман погиб, а остальные члены экипажа получили ранения разной степени.

У Василия Кривоноса, кроме сотрясения мозга, оказались сломанными рука и нога. Лечился в госпитале до конца года, потом восстанавливался в летной работе. Весной 1942 года его перевели в 3-й тбап на должность командира корабля. Переучился на Ли-2 и включился в боевую работу с началом Сталинградской битвы.

И действительно не все в боевой работе пошло гладко – то не выполнил задание по метеоусловиям, то не выдержал направление самолета при взлете, то отказал мотор. Но потом все выправилось. Экипаж В. И. Кривоноса очень скоро стал в авиаполку один из лучших. Итог войны – 276 боевых вылетов, три ордена Красной Звезды, два ордена Красного Знамени, ордена Отечественной войны первой и второй степени. Но я немножко отвлекся от общей канвы повествования.

При полете на боевое задание в ночь на 3 октября из-за отказа мотора задание не выполнили сразу два экипажа – Е. Г. Мурашова, Г. Ш. Качаравы. Так же сразу на двух самолетах отказали моторы при полете на станцию Лихая в ночь на 12 октября. Д. И. Шевченко вернулся на свой аэродром с бомбами, а А. М. Халанский бомбардировал запасную цель – скопление автотранспорта в пункте Тихо-Журавская. Отказали моторы на двух Ли-2 и во время полета на аэродром Морозовский в ночь на 29 октября. И Н. С. Куракин и Д. И. Шевченко отбомбились по запасным целям. Из-за отказа мотора бросал бомбы (две ФАБ-500 и две ФАБ-250) в поле в ночь на 2 ноября экипаж А. Л. Хмельницкого. По этой же причине 9 ноября возвратился в Никифоровку и сел с бомбами экипаж И. М. Иванова.

10 декабря после взлета на боевое задание на двух самолетах не убрались шасси. Командиры кораблей Н. С. Куракин и М. И. Очеретьянный вынуждены были разворачивать свои машины и производить посадку на своем аэродроме. 26 декабря бросал бомбы на невзрыв и штурман П. К. Подоприхин – на самолете лопнул масляный радиатор правого мотора.

Произошло несколько случаев отказа моторов уже после выполнения боевого задания, при полете на обратном маршруте. Успешно отбомбив войска противника в районе Нариманово,

---

командир корабля И. М. Иванов по причине закрытия Никифоровки туманом, взял курс на запасной аэродром. Из-за отказа правого мотора пришлось садиться на одном работающем.

Отбомбившись в ночь на 8 сентября по скоплению войск противника и танкам в районе пункта Гумрак, командир корабля А. М. Халанский почувствовал неполадки в одном из моторов. Пришлось «больного» выключить и идти домой на одном. Однако потеря высоты продолжалась. В 4 часа 45 минут донес по радио, что пошел на посадку в районе Борисоглебска. Сел благополучно в поле. Этот же экипаж в связи с отказом правого мотора садился в поле и после выполнения задания в ночь на 3 октября. 14 октября садился в поле недалеко от Тамбова экипаж С. А. Якушкина. Причина – недостаток масла в моторе.

Как видим, отказов материальной части в период бомбардирования объектов врага в ходе Сталинградской битвы было предостаточно. Почти все они были связаны с неполадками в моторах. Однако ни один из отказов не привел к каким-либо серьезным неприятностям, повлекшим за собой потерю людей или материальной части. Это говорит и об умении летчиков пилотировать Ли-2 на одном моторе, и о живучести самого самолета.

За период Сталинградской битвы произошло, как говорилось на чисто авиационном языке, несколько случаев блудежки. 27 августа после бомбардирования переправ через Дон в районе населенных пунктов Вертячий и Песковатка, три экипажи не смогли выйти на свой аэродром. Благо, что штурманы нашли запасные аэродромы, где благополучно приземлились. Экипаж В. В. Сапожникова сел в Сосновке, И. М. Иванова – в Кирсанове и В. И. Сягова – в Платоновке.

8 сентября штурман из экипажа командира корабля С. В. Разбиткова лейтенант А. В. Кузьмин потерял ориентировку, что привело к вынужденной посадке в районе Добринки. 13 сентября штурман из экипажа командира корабля И. М. Иванова лейтенант В. П. Пиляй не смог найти свой аэродром и после того, как горючее было наисходе, летчики повели Ли-2 на посадку на аэродром Хоботово. 27 октября потерял ориентировку экипаж лейтенанта М. В. Чекрыгина. 29 октября из-за потери ориентировки экипаж Е. Г. Мурашова вынужден был идти аж в Момино.

Выполнению боевых заданий противодействовали все средства вражеской ПВО. Ее активность была исключительно высокой, это отмечено в истории 53-й авиадивизии: «При полетах в районе Сталинграда летные экипажи встречали особо сильное противодействие со стороны средств ПВО – зенитных средств, прожекторов и ночных истребителей. Система прикрытия опорных пунктов была кольцевой, огонь ЗА и МЗА велся заградительным методом, эшелонировался по высотам. С августа по декабрь, несмотря на столь значительное противодействие, потери дивизии были минимальными. Сбит истребителем один самолет и не вернулось с боевого задания (предположительно также сбиты истребителями) два экипажа. Это говорит о возросшем опыте летного состава и умелом применении тактических маневров в зоне зенитного огня и при встрече с истребителями»<sup>342</sup>. Этот вывод полностью подтверждается фактами из боевой практики 3-го авиаполка.

В период боев за Сталинград его экипажам встречаться с немецкими истребителями доводилось. Так, 31 августа при бомбардировании скоплений войск противника в районе населенного пункта Нариманово самолет Ли-2 командира корабля Т. И. Пожидаева безрезультатно атаковал Ю-88. 2 сентября при полете к объекту бомбардирования Опытная станция воздушный стрелок-радист И. А. Парымуд заметил на высоте 3000 метров звено самолетов в строю «клин». Самолеты шли с зажженными фарами на встречном курсе. Экипаж приготовился к бою, но самолеты атаку не производили.

5 сентября при подходе наших экипажей к пункту Гумрак по двум Ли-2 открыл огонь из кинжальной установки немецкий истребитель, но безрезультатно. 15 сентября при возвращении экипажа И. П. Красиева на свой аэродром произошла встреча с немецким истребителем в рай-

---

<sup>342</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 23.



---

оне населенного пункта Шахмань. Обнаружить врага не представляло никакого труда, он шел с включенными фарами. Ли-2 оцетинился своим бортовым оружием. Истребитель ушел в облака.

21 сентября в районе цели (Опытное поле) два наших самолета подверглись атаке со стороны истребителя Ме-110. Нападал он сзади, с хвоста бомбардировщиков. После ответного огня стрелками самолет противника отошел и атак больше не производил. 26 сентября вражеский истребитель предпринял атаку нашего одного самолета при отходе от пункта бомбардирования Винновка. Огня немецкий летчик не открывал. 8 октября при отходе от цели (аэродром Платоновка) один Ли-2 стал преследоваться двумя Ме-110 с зажженными фарами. Летчики немедленно повели бомбардировщик на снижение. У самой земли удалось оторваться от преследователей.

При бомбардировании скопления войск и танков в пункте Песчанка 25 октября экипаж командира корабля В. И. Кривоноса на высоте 2500 метров заметил пять истребителей Ме-110. Укрывшись облаками, смогли уйти от нежеланной встречи. А вот самолет С. В. Разбиткова подвергся атаке со стороны одного Ме-110. Стрелки открыли по врагу огонь, а летчики предприняли противоистребительный маневр. Немецкий летчик потерял Ли-2 из виду. 26 декабря при подходе к станции Лихая один Ли-2 был обстрелян неизвестным самолетом. Вреда бомбардировщику он не нанес.

Приведенные факты говорят о многом. Во-первых, встреч экипажей авиаполка с немецкими истребителями в сталинградском небе было не так уж и много – девять за период сентябрь – декабрь, что в среднем составило две встречи в месяц. Во-вторых, особой активностью немецкие асы не отличались, все их атаки носили вялый характер. Ни одна, и это, в-третьих, из девяти встреч не переросла в воздушный бой.

Не обошлось и без обстрела наших самолетов наземными средствами ПВО. Паршиво стреляли немецкие зенитчики, потерь авиаполк от их усилий не понес, а некоторые повреждения, которых избежать не удалось, были незначительными и быстро устранялись заботливыми руками технического состава. Подтверждаю свои рассуждения фактами, которые выбраны мной из боевых донесений буквально все.

После бомбардирования мотомехчастей и живой силы противника в районе железнодорожной станции Новый Рогачик в правом руле глубины самолета С. А. Якушкина оказалась осколочная пробоина. После бомбардирования в ночь на 14 сентября Ли-2 командира корабля М. И. Очеретьянского попал под обстрел с земли. Левая плоскость самолета поймала три осколка. 16 сентября немецкие зенитчики пробили на бомбардировщике Д. И. Шевченко колесо и заставили экипаж садиться для ремонта в Балашове. И это все! За четыре месяца боевой работы! А ведь редко какой вылет обходился без обстрела с земли. Если бы кто-то другой выявил это ничтожное количество фактов, я, откровенно говоря, не поверил бы.

А теперь прошу простить меня, читатель, за то неэтичное сравнение, которое я сейчас сделаю: наши зенитчики стреляли лучше немецких. Почему неэтичное? Да потому что они убили командира корабля, да еще какого командира! От их меткой стрельбы погиб заместитель командира эскадрильи Тихон Иванович Пожидаев, тот Пожидаев, без которого не обходилось выполнение ни одного сколько-нибудь сложного задания. Командование авиаполка лишилось добротного летчика, смелого, решительного и безотказного в боевой работе. А произошло это вот так.

В ночь на 31 августа девять Ли-2 отбомбились по скоплениям войск противника на дорогах, в населенном пункте Нариманово и в районе высоты 150. После успешного бомбардирования в районе цели самолет Т. И. Пожидаева подвергся атаке Ю-88. Экипаж сумел защитить бомбардировщик и уйти от последующих атак. В связи с тем, что Никифоровку накрыл плотный туман, летчики взяли курс на запасной аэродром Балашов. Далее привожу сведения из боевого донесения.

---

«Корабль капитана Пожидаева при возвращении с задания обстрелян с железнодорожного эшелона своими войсками в 4 часа 30 минут на высоте 100 метров в районе 20 км юго-западнее Балашова (пункт Накашевка). В результате обстрела убит в воздухе командир корабля капитан Пожидаев и ранен штурман корабля». Вот так нелепо погиб один из лучших летчиков авиаполка. Похоронили Тихона Иванович в центре Никифоровки.

Кто же привел самолет на свой аэродром, если командир корабля Т. И. Пожидаев был убит в воздухе? Оказывается, это трудное дело совершил штурман Михаил Дмитриевич Бабушкин. Этот факт отражен в наградном листе, на основании которого он был награжден орденом Ленина: «31 августа 1942 года после выполнения боевого задания на обратном маршруте был убит командир корабля, сам Бабушкин получил тяжелое ранение, но благодаря выдержке и мужеству самостоятельно посадил самолет и спас жизнь членам экипажа».

Это же подвиг! В боевой истории АДД подобное случалось. Чего греха таить, в некоторых экипажах штурманы «подлетывали», то есть тренировались водить самолет. Взлет им не доверяли, а вот в посадке некоторые тренировались. Но, как правило, это делали штурманы, имеющие длительный опыт полетов на однотипном самолете. Можно предположить, что М. Д. Бабушкин смог бы самостоятельно посадить ТБ-3, ведь на нем он отлетал несколько лет, и, вполне возможно, тренировался в этом искусстве. Но ведь 31 августа авиаполк только-только приступил к боевым полетам на новом типе самолетов. Совершенно очевидно, что опыта посадок на Ли-2 штурман не имел. И, тем не менее, спас экипаж и дорогостоящую материальную часть. За этот подвиг можно было представить и к более высокой награде, к званию Героя Советского Союза. Но это с позиций сегодняшнего дня. Тогда же, как говорится, командованию было виднее.

Борттехника экипажа А. Ф. Чучалова в полете в эту ночь не было. Он болел и находился в госпитале. Однако в письме ко мне он описал, как все произошло. Правда, по мнению А. Ф. Чучалова сажал самолет не штурман, а борттехник. «Они возвращались с боевого задания на рассвете. Железную дорогу в районе Борисоглебска пересекали на высоте 400 метров. Как раз в это время под крылом оказался эшелон. С него по самолету открыли огонь. Одна пулеметная очередь прошла Ли-2 в районе кабины. Тело Пожидаева приняло восемь пуль, а штурману Бабушкину разбитым стеклом повредило лицо. Самолет пошел вниз. Борттехник Дерябкин не растерялся, он положил тело командира на левую руку, правой выпустил шасси и посадил машину в поле».

В тактических действиях авиаполка появились некоторые новшества. Одним из них стало взаимодействие с наземными войсками при бомбардировании различного рода объектов. Инициатива в этом деле принадлежала руководству АДД. Н. С. Скрипко вспоминал: «...Если мне память не изменяет, то в ночь на 29 августа под Сталинградом АДД должна была впервые нанести бомбардировочный удар в непосредственной близости от нашего переднего края. Чтобы обеспечить точную бомбардировку, мы организовали целеуказание силами стрелковых дивизий и частей ПВО. Артиллеристы обозначили основные точки прицеливания разрывами снарядов, а ПВО – пересечением лучей зенитных прожекторов. Для войск, оборонявших Сталинград, это дело было новым, но тем не менее все получилось хорошо. Еще до наступления темноты из штаба фронта я получил информацию, что в войсках выложены сигналы и выделенные артиллерийские подразделения и расчеты зенитных прожекторов готовы действовать по плану»<sup>343</sup>.

Пехотинцы старались нехитрыми наземными сигналами обеспечить более точный выход самолетов на цель. Они обозначали передний край обороны кострами, ракетами, стреляли в сторону противника трассирующими снарядами, использовали прожекторы и даже фары автомобилей.

В боевых донесениях все чаще и чаще стали появляться факты такого рода, «В районе Н. Погромное было выложено «Г» из костров и прожектор показывал направление на цель».

---

<sup>343</sup> Скрипко. Н. С. По целям ближним и дальним. С.222 – 223.

---

Или: «При подходе к цели экипажи наблюдали: световое «Т» в указанном районе на восточном берегу реки Волга, в районе пункта В. Ахтуба прожектор, показывающий направление на цель». И еще: «При подходе к цели экипажи наблюдали: артиллерийскую перестрелку наземных войск на западной окраине Сталинграда и по реке Дон южнее Воронежа. В пункте Песчаный на восточном берегу реки Волга выложено световое «Т», в пункте Рыбвод – действующий прожектор, показывающий направление на цель нашим самолетам».

Что и говорить, подобными сигналами пехота в значительной степени облегчала штурманам работу в деле правильно выходить на цели, а главное, в значительной степени исключала возможность удара по своим войскам. И надо сказать, подобного позорного случая экипажи авиаполка в период Сталинградской битвы не допустили.

С целью повышения качества бомбардирования командование авиаполка стало при массовом налете назначать контролеров. В ряде боевых донесений появились специальные разделы об их контрольной работе. В донесении № 161 отмечено: «По наблюдению экипажа контролера (летчик майор Криворотченко, штурман старший лейтенант Васюков) результаты бомбардировочного налета хорошие. Бомбы рвались в районе цели, отчетливо наблюдались взрывы и пожары, вызванные бомбардировкой». В донесении № 185: «Один Ли-2 майора Мосолова летал контролером. Над целью наблюдал в период 21.10 – 22.00 бомбардирование аэродрома самолетами других частей, экипажи выходили на цель точно. Противодействия не было. В районе цели замечен сильный взрыв и несколько очагов пожара. В районе Обливская 16 прожекторов, зенитного огня не замечено».

Контрольные полеты поручались наиболее сильным командирам кораблей. Эти функции выполняли и офицеры из руководящего состава авиаполка или эскадрильи. Только одно сообщение на постановке задач о том, что такой-то экипаж вылетает в район бомбардирования с целью контроля, заставляло остальной летный состав более тщательно готовиться к предстоящему полету, повышало его стремление выполнить задание как можно лучше. Экипаж-контролер уходил на задание с бомбами.

В процессе Сталинградской битвы командование авиаполка ежемесячно определяло лучшие по итогам боевой работы экипажи. Так, в сентябре ими стали три экипажа. Называю должности и фамилии одного из них, а также фамилии (без перечисления должностей) еще двух: командир корабля С. А. Якушкин, штурман В. И. Панфилов, техник бортовой Т. П. Вознов, радист А. З. Сайфуллин, стрелок Н. Е. Якимченко; С. Д. Криворотченко, П. И. Васюков, А. И. Степаненко Л. Г. Шупачинский, И. В. Ермаков; В. В. Сапожников, П. Г. Бирюков, Чернявский, А. М. Куренин, И. С. Белоусов.

В октябре лучшей эскадрилей стала первая под командованием майора А. И. Мосолова, а лучшим отрядом – третий, которым командовал Н. С. Куракин. Перечисляю экипажи этого отряда без указаний должностей: Н. С. Куракин, Д. П. Волков, Д. Г. Цуранов, П. А. Осипов, А. С. Гордиенко; С. А. Лукьянов, К. Х. Нурмухамедов, Жарков, И. А. Парымуд, Кропотков; А. И. Мосолов, Е. О. Федоров, Кочнев, М. С. Гальперин, Г. Г. Андреев.

В ноябре, кроме вышеперечисленных за октябрь, добавился экипаж командира корабля В. И. Кривоноса (П. Д. Просветов, И. В. Быков, А. Н. Безденежных, П. П. Усатов).

В описываемый мной период истории авиаполка произошло несколько неординарных происшествий. В ночь на 14 сентября пять самолетов Ли-2 работали по скоплениям танков и мотомехчастям противника в пункте Зеленая Поляна. В то время, когда штурман экипажа командира корабля С. А. Якушкина с помощью прицела сбрасывал четыре ФАБ-250, бортовой техник И. Я. Неплюев в открытую дверь самолета швырял осколочные бомбы АО-10. Он так увлекся этой работой, что оказался за бортом Ли-2. В боевом донесении написано, что Ивана Яковлевича вытянуло в дверь. В списке потерь это подтверждено: «при выброске бомб из кабины над целью был выброшен из самолета струей воздуха». Скорее всего, И. Я. Неплюев не погиб, а пропал

---

без вести, так как в том же боевом донесении есть такая фраза: «По наблюдению воздушного стрелка бортехник падал с распушенным парашютом».

Среди тех, кто в ночь на 17 сентября бомбардировал скопления мотомехчастей и танков врага в районе станции Садовая, находился и экипаж командира корабля С. Д. Криворотченко. При полете к цели на самолете сорвало замок колпака турели, что могло повлечь срыв самой турели с пулеметом. Благодаря находчивости и правильному решению, принятому бортехником старшим техник-лейтенантом А. И. Степаненко, колпак турели был удержан и в воздухе поставлен на свое место, что обеспечило благополучное выполнение боевого задания.

Серьезное происшествие произошло на аэродроме Никифоровка 2 октября. Один самолет 1-го гвардейского авиаполка на взлете столкнулся с самолетом командира корабля В. В. Сапожникова, который после выполнения боевого задания приземлился на аэродроме и заруливал на свою стоянку. При столкновении оба самолета загорелись. Ли-2 из братского авиаполка сгорел полностью, а у бомбардировщика В. В. Сапожникова основательно сгорела правая сторона. Инженерно-технический состав определил, что самолет подлежит капитальному ремонту.

И еще о потерях. 28 августа на аэродроме Добринское попал под винт работающего мотора бортехник старший техник-лейтенант Ахмет Хуснутдинович Афлятунов. Полученное ранение оказалось смертельным. 7 сентября при подходе к самолету в нетрезвом виде убит моторист сержант Василий Панфилович Бойко. 17 ноября погиб при аварии автомашины мастер по вооружению сержант Арсений Иванович Кузнецов. В этот же день умер в госпитале имени С. П. Боткина после болезни (сепсис горла) один из активнейших летчиков авиаполка – командир корабля старший лейтенант Степан Васильевич Разбитков.

А вот утрата, которая отражена в списке безвозвратных потерь, но не зафиксирована в боевом донесении. Против каждой фамилии стоит одна и та же пометка: «погиб при катастрофе самолета при выполнении боевого задания». И дата: 26 октября 1942 года. Вообще-то, гибель при выполнении боевого задания целого экипажа, не зафиксированная в донесении – это должностное преступление. Вряд ли какой-либо полковой начальник, подписывающий этот официальный и очень строгий документ, рискнул бы пойти на подлог, тем более, что его подписывали трое – командир, комиссар и начальник штаба. И, тем не менее, факт налицо.

Вот имена погибших: командир корабля младший лейтенант Виктор Васильевич Ковалев, штурман эскадрильи капитан Ефим Осипович Федоров, штурман корабля старший сержант Николай Иванович Ваганов, воздушный стрелок-радист старшина Арсений Михайлович Курепин, техник бортовой техник-лейтенант Алексей Владимирович Кочнев, воздушный стрелок старший сержант Григорий Григорьевич Андреев<sup>344</sup>.

И еще об одной потере, при упоминании которой комок подступает к горлу. Обратимся к боевому донесению № 200 от 4 ноября. Оно отразило бомбардировочный удар авиаполка по танкам, пехоте и огневым средствам противника в районе поселка Красный Октябрь. В том месте, где обычно отмечается, что потеря личного состава и материальной части нет, помечено: «Один Ли-2 летчик майор Криворотченко при взлете на боевое задание в 18 часов 20 минут после отрыва от земли на высоте 20 – 25 метров загорелся и потерпел катастрофу». Некоторые дополнительные детали этого происшествия отражены в боевом донесении 53-й авиадивизии: «После отрыва на высоте 15 – 20 метров сдал мотор, сброшенные штурманом две ФАБ-500 взорвались. Погибли три человека, самолет сгорел. При пробе перед вылетом командир корабля обнаружил перебои в моторе, но он этим пренебрег»<sup>345</sup>.

Свидетельство очевидца летчика И. П. Красиева: «Криворотченко – самый грамотный и культурный летчик, особенно хорош при слепом полете. Собранный, самостоятельный. Выделялся

---

<sup>344</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203714. Д. 4. ЛЛ. 145 – 239.

<sup>345</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д.14. Л.640.

---

мастерством и поведением. Погиб на взлете. Отказал мотор. Неправильно действовал штурман. У него две рукоятки: зеленая – это сброс бомб на невзрыв, красная – на взрыв. Вероятно, он перепутал и сбросил бомбы на взрыв. Самолет подорвался, упал и взорвался. К месту падения побежали люди, но что там сделаешь?»

И, действительно, что в таком случае можно сделать? Хотя... Вот интересное место из наградного листа, на основании которого инженер по вооружению авиаполка А. И. Кондратьев был представлен к ордену Красной Звезды: «Неоднократно принимал личное участие в подрыве неразорвавшихся бомб, сброшенных по аэродрому с самолетов противника, а также, не считаясь с опасностью для жизни, очищал горящие корабли от бомб при катастрофах». Значит, даже в таких экстремальных условиях можно было что-то сделать.

При катастрофе погибли три члена экипажа: заместитель командира эскадрильи майор Сергей Данилович Криворотченко, штурман отряда старший лейтенант Петр Иванович Васюков и борттехник техник-лейтенант Гавриил Петрович Фролов. Воздушный стрелок старшина И. В. Ермаков получил тяжелое ранение. После выздоровления вернул в авиаполк и продолжил боевую работу.

Жалко всех, но гибель Сергея Криворотченко имеет свою особенность. Помимо того, что он являлся активным участником советско-финской войны, помимо того, что в большой войне он с 22 июня и к моменту гибели совершил 115 боевых вылетов, а это больше, чем кто-либо, помимо всего этого Сергей Данилович стал в 3-м авиаполку дальнего действия первым Героем Советского Союза. Но смерть опередила это радостное событие, прикрепить к груди самую главную награду Родины летчику не довелось. Знал ли он, что представлен к высшей награде? Обычно командование факт представления к званию Героя Советского Союза скрывало, но разве хорошую весть утаишь?

30 сентября, в разгар Сталинградской битвы, когда там было особенно трудно, командир авиаполка подполковник С. Ф. Осадченко и комиссар авиаполка батальонный комиссар И. М. Трусов подписали наградной лист, в котором резюмировали: заместитель командира эскадрильи 3-го авиационного полка дальнего действия майор Сергей Данилович Криворотченко достоин присвоения звания Герой Советского Союза. В это время летчик был жив и активно летал на боевые задания в район Сталинграда. Через 25 дней представление подписал командир 53-й авиадивизии полковник И. В. Георгиев, и оно ушло в Москву. В это время летчик еще был жив. Командующий Авиацией дальнего действия генерал-лейтенант авиации А. Е. Голованов и член Военного совета АДД дивизионный комиссар Г. Г. Гурьянов пописали документ 30 ноября. Летчика в живых уже не было. 31 декабря 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР С. Д. Криворотченко было присвоено звание Героя Советского Союза, первому в авиаполку.

Как бы кто не летал, какими боевыми или летными качествами не обладал, но выбрать из массы летного состава одного-единственного для представления к высшей награде страны – это значит выбрать лучшего из лучших. 3 ноября авиаполк потерял своего лучшего летчика.

В послевоенное время ретивые «исследователи» темы «Н. Гастелло и гастелловцы» причислили к этой славной когорте ВВС и имя С. Д. Криворотченко. Долгое время считалось, что в годы Великой Отечественной войны подвиг Н. Гастелло повторен 40 раз. В 1969 году журнал «История СССР» опубликовал статью В. Н. Гапонова и А. Д. Зайцева, в которой приводилась новая цифра – огненных таранов более ста. 15 августа 1974 года в «Правде» была опубликована статья генерал-майора авиации Б. А. Васильева. Достаточно привести только ее название, чтобы убедиться, что количество подвигов значительно увеличилось – «Огненных таранов – 327!» В 1985 году в Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина вышло учебное пособие А. Д. Зайцева «Оружие сильных духом». В нем сказано, что гастелловцев в советских ВВС 503. Источником этой ошеломляющей цифры в основном стали газетные статьи республиканского, каевого и областного уровня. Не сверив с архивными документами, А. Д. Зайцев перенес их в книгу.

---

Познакомившись с этим учебным пособием, я решил проверить те факты, которые относятся к ДБА – АДД. Оказалось, что добрая половина из них не имеет под собой документальной основы. Так появилась моя статья под названием «История не любит отмычек». В ней разобран так называемый гастелловский подвиг С. Д. Криворотченко.

Вот что писал А. Д. Зайцев в своем учебном пособии на странице 300: «Во время ожесточенных боев под Сталинградом 3 ноября 1942 года во главе эскадрильи бомбардировал скопление живой силы и техники противника. Встреченные в районе цели большой группой фашистских истребителей, советские летчики вступили с ними в воздушный бой. Самолет ведущего был подбит и загорелся. Майор Криворотченко направил горящую машину на скопление вражеских сил».

Откуда А. Д. Зайцев почерпнул эти надуманные сведения? Он сослался на журнал «Авиация и космонавтика» № 2 за 1981 год, в котором опубликована статья В. Бубнова «Школа патриотизма». В ней приводится письмо однополчанина С. Д. Криворотченко штурмана Героя Советского Союза П. Д. Просветова, участника полета в ночь на 4 ноября. Вот что он писал: «В этом бою совершил бессмертный подвиг майор Криворотченко – он направил подбитый самолет на скопление врага. Посмертно ему присвоено звание Героя Советского Союза».

Во-первых, звание Героя Советского Союза С. Д. Криворотченко присвоено не посмертно, а после гибели. Думаю, что это не одно и то же. Во-вторых, ни в боевом донесении, ни в историческом формуляре о гастелловском подвиге летчика нет ни одного слова. Трудно сказать, откуда однополчанин, да еще участник этого боевого вылета взял эти сведения. Вряд ли кто в авиаполку, даже не имеющий отношения к данному вылету, не знал о том, что случилось в этот вечер при взлете самолетов с аэродрома базирования. Без всякого сомнения, знал об этом и П. Д. Просветов. Подобное невозможно забыть и через десятилетия. Откуда же?

Вполне возможно, он воспользовался страницей 216-й книги «Золотые звезды Днепропетровска» 1967 года издания: «Как рассказывали очевидцы этого боя, экипаж бомбардировщика, который вел Криворотченко, решил повторить подвиг Гастелло. Горящая машина устремилась в сторону вражеской колонны, чтобы обрушится на них с бомбовым грузом. Но выполнить этот замысел не удалось. Машина взорвалась в воздухе».

До какой наивности надо дойти, чтобы написать подобное!? Кто знает, что экипаж думал, какое решение принимал в те критические мгновения за несколько секунд до того, как самолет взорвался в воздухе? В общем, получается так: в книге автор поведал только о замысле экипажа повторить подвиг Гастелло, а П. Д. Просветов довел этот замысел до логического завершения – наземный таран.

Шит этот факт белыми нитками! Но, тем не менее, он перекопал в книгу А. Д. Зайцева. А если бы он усомнился в достоверности сведений штурмана да не поленился поднять в Подольском архиве документы авиаполка, то не прошел бы мимо тех сведений из боевого донесения, которые говорят о том, что С. Д. Криворотченко погиб при взлете на задание со своего аэродрома, до Сталинграда экипаж не долетел, в воздушном бою участия не принимал и наземного тарана не совершал. Да и захоронены погибшие члены экипажа в селе Никифоровка Тамбовской области, то есть на месте катастрофы.

А если бы А. Д. Зайцев заглянул бы в архивное дело по авариям и катастрофам, то обязательно бы познакомился с содержанием следующего документа: «В ночь на 4 ноября 1942 года при взлете на боевое задание после отрыва от земли на высоте 15 – 20 метров на самолете Ли-2, пилотируемом летчиком Криворотченко, загорелся левый мотор. Самолет с бомбами врезался в землю на границе летного поля аэродрома Никифоровка и полностью сгорел. Погибли: заместитель командира эскадрильи Криворотченко, бортовой механик Фролов»<sup>346</sup>. Далее перечислен характер ранений остальных членов экипажа. Значит, штурман В. И. Васюков скончался от полученных ран позже.

---

<sup>346</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 203713. Д. 8. Л. 216.

---

Зачем нужно было так топорно наделять С. Д. Крворотченко и его экипаж подвигом, которого они не совершали? Во имя чего? Ну, куда дело ни шло, если бы экипаж ушел на боевое задание и где-то там подбитый не просто упал, а «ведомый твердой рукой летчика» таранил скопление вражеской техники. Поди, разберись. А тут «гастелловский подвиг» при взлете.

Как видим, в период Сталинградской битвы ни один экипаж, ни один самолет 3-го авиаполка не пострадал от ПВО противника. В связи с этим повторю вывод руководства авиадивизии: «Это говорит о возросшем опыте летного состава и умелом применении тактических маневров в зоне зенитного огня и при встрече с истребителями».

Завершу данный раздел некоторыми конкретными фактами из наградных листов, которые показывают как личный состав 3-го авиаполка, преодолевая всевозможные трудности, стремился качественно выполнить каждое боевое задание и тем самым вносил свой посильный вклад в дело разгрома врага в ходе Сталинградской битвы.

Из наградного листа на звание Героя Советского Союза С. Д. Криворотченко: «14 сентября 1942 года при налете на скопление живой силы и техники в районе Сталинграда в сложных метеоусловиях, низкой облачности и ливня задание выполнено отлично. В результате бомбардирования отмечено четыре очага пожара. Этим вылетом наших самолетов было сорвано наступление противника на этом участке фронта, за что экипажу майора Криворотченко объявлена благодарность командующего Сталинградским фронтом вместе с другими экипажами»<sup>347</sup>.

Из наградного листа на звание Героя Советского Союза Н. С. Куракина: «Активный участник в боевых действиях по разгрому немцев под Сталинградом. Выполняя боевые задания на Сталинградском фронте с августа 1942 года, капитан Куракин со своим экипажем совершал на протяжении целого месяца по два успешно выполненных боевых вылетов в одну ночь, бомбардируя аэродромы, объекты, технику и живую силу противника.

4 октября 1942 года, получив задание бомбардировать скопление войск противника в рабочем поселке Красный Октябрь, несмотря на трудные метеоусловия, дождь и плохую видимость, при сильном обстреле ЗА и ЗП противника и множество прожекторов, задание выполнил отлично. Таких эпизодов при разгроме немецких захватчиков под Сталинградом у товарища Куракина много»<sup>348</sup>.

Из наградного листа на звание Героя Советского Союза В. В. Сапожникова: «В дни напряженных боев под Сталинградом капитан Сапожников совершал по два боевых вылета в ночь с налетом по 12 часов и совершил 65 боевых вылетов на бомбардирование переправ, аэродромов, скоплений войск и техники противника. С переходом наших войск в наступление, командование поставило задачу разрушить пути отхода и аэродромы Тацинская, Миллерово, Абганерово, Котельниково и капитан Сапожников, несмотря на сильное противодействие ПВО противника, успешно выполнял боевые задания, за что получил благодарность и был награжден орденом Красного Знамени.

В ночь с 10 на 11 декабря 1942 года, при бомбардировании скопления войск и танков противника в пункте Городище, командование поставило задачу, несмотря на сложные метеоусловия, выполнить это задание. Капитан Сапожников, вылетев с аэродрома Мичуринск, встретил по маршруту от Борисоглебска до Сталинграда туман и морось с интенсивным обледенением. Более трех часов шел по приборам вне видимости земли и только благодаря настойчивости, мастерства и отваги задание было выполнено успешно. За что командующий объявил благодарность всему экипажу.

В январе 1943 года появилась необходимость в кратчайший срок перебросить наши быстро передвигающиеся мотомехчасти, горючее, боеприпасы, продовольствие, капитан Сапожни-

---

<sup>347</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 24. Л. 226.

<sup>348</sup> Там же Д. 26. Л. 109.

---

ков принимал и здесь активное участие, совершая по три вылета в плохую погоду, и совершил 27 полетов»<sup>349</sup>.

В подготовительном материале к приказу АДД № 097 о награждении личного состава отмечено: «С 28 августа, выполняя боевые задания по разгрому немецких оккупантов под Сталинградом, капитан Сапожников совершил 64 выполненных боевых задания в сложных метеоусловиях ночью. Кроме этого совершил 11 вылетов днем по доставке боеприпасов частям Сталинградского фронта. 14 сентября 1942 года в одну ночь совершил два боевых вылета по пять часов каждый. Во время второго вылета, не доходя до цели 25 минут, отказал мотор. Самолет пошел на снижение. Проявляя мужество и летное мастерство, а также настойчивость, боевое задание выполнил и возвратился на свой аэродром. Своими двумя вылетами способствовал срыву наступления противника и обеспечил наступление наших войск. За что получил благодарность от командующего фронтом. 3 сентября, совершая налет на аэродром противника, пробился сквозь сильный заградительный огонь и прожекторы, создал три очага пожара и два взрыва»<sup>350</sup>.

Из наградного листа борттехника Г. С. Пантюхина из экипажа В. В. Сапожникова, представленного к награждению орденом Красной Звезды: «С 27 августа 1942 года совершил 22 успешно выполненных боевых вылетов ночью, громя фашистские полчища на подступах к Сталинграду. Его самолет не имеет случаев отказа или невыхода в полет. Свою материальную часть всегда содержит в образцовом порядке боевой готовности, в результате чего экипаж систематически совершает по два вылета в ночь с продолжительностью работы материальной части 10 – 11 часов. За боевую работу на сталинградском направлении имеет четыре благодарности».

Из наградного листа на звание Героя Советского Союза Д. П. Волкова: «9 сентября 1942 года бомбардировал скопление войск противника в городе Острогжске. При подходе к цели встретил сильное противодействие противника и плохие метеоусловия. Несмотря на это, цель была поражена отлично, и экипаж вернулся на свой аэродром благополучно»<sup>351</sup>.

В «Справке на штурмана эскадрильи 3-го авиаполка капитана Волкова Дмитрия Петровича» приводятся дополнительные сведения о его боевой работе в период Сталинградской битвы: «4 октября 1942 года бомбардировал скопления войск противника в районе поселка Красный Октябрь в условиях дождя, плохой видимости, множества прожекторов и сильного противодействия зенитной артиллерии. Задание выполнено отлично»<sup>352</sup>.

В аналогичной справке на заместителя командира авиаполка майора И. С. Аграновского отмечено: «С 20 августа 1942 года на новой материальной части совершил 17 успешных боевых вылетов ночью на Сталинград, ведя за собой самолеты полка. Своим мужеством и непреклонной волей заражал весь личный состав. За этот период полк произвел 940 боевых вылетов ночью по бомбардированию объектов и 219 вылетов днем на транспортирование боеприпасов и горючего частям Сталинградского фронта. В полетах проявляет исключительную отвагу»<sup>353</sup>.

Штурман корабля В. И. Вычугжанин пришел в авиаполк в разгар Сталинградской битвы, в ноябре 1942 года. Очень быстро проявил себя как грамотный и вдумчивый специалист в деле самолетовождения. 15 февраля подполковник С. Ф. Осадченко подписал наградной лист, в котором сделал вывод, что молодой штурман достоин награждения орденом Красной Звезды. В документе отмечалось: «В. И. Вычугжанин совершил 13 боевых вылетов на бомбардирование объектов, аэродромов и живой силы противника в районе Сталинграда и 10 дневных вылетов на транспортировку боеприпасов и горючего частям Сталинградского фронта. Не имеет ни одного случая потери ориентировки, всегда точно приводит самолет к цели».

---

<sup>349</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 42. Л. 328.

<sup>350</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11505. Д. 247. Л. 74.

<sup>351</sup> Там же. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 9. Л. 179.

<sup>352</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11505. Д. 189. Л. 193.

<sup>353</sup> Там же. Д. 247. Л. 105.



Воспоминаний ветеранов авиаполка о своих личных полетах в период Сталинградской битвы, за исключением С. А. Лукьянова, практически нет. Пожалуй, можно привести лишь одну оценку, которую я услышал во время встречи в Подольске с командиром корабля И. П. Краси-евым: «На Сталинград я сделал вылетов 25. Был я тогда уже командиром третьей эскадрильи. Другими эскадрильями командовали Мосолов и Васк. Летали практически каждую ночь. Прихо-дишь на цель и видишь – все горит, куда тут еще бросать? Волга и та полосами горела. Бомбили много, больше старались бить по кромке фронтовой линии. Хотя это было и опасно – можно уда-рить по своим. Но таких случаев не было. От Чуйкова благодарственные телеграммы получали».

31 декабря 1942 года незадолго до новогоднего поздравления М. И. Калинина по радио передали Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении наиболее отличившимся ави-аторам АДД звания Героя Советского Союза. Гвардии капитан А. И. Молодчий был награжден второй медалью Золотая Звезда. Александр Игнатьевич стал первым дважды Героем Совет-ского Союза за период Великой Отечественной войны не только в АДД и ВВС, но и во всех Воо-руженных силах. А. Е. Голованов писал в своих мемуарах: «Под утро 1 января 1943 года мне позвонил Верховный и сообщил, что Указы на представленную группу личного состава АДД под-писаны и что он поздравляет первого в АДД дважды Героя Советского Союза А. И. Молодчего и других летчиков, которым в первый раз присвоено это высокое звание». А их было 19 человек. Среди них и представитель 3-го авиаполка С. Д. Криворотченко. Однако чувство радости в связи с награждением столь высокой наградой Сергею Даниловичу испытать не пришлось.

Так сражался личный состав 3-го бомбардировочного авиаполка дальнего действия в ходе Сталинградской битвы. К сожалению, как я уже это отмечал, более подробно описать боевую деятельность экипажей за последний месяц сражения в районе Сталинграда, за январь 1943 года, нет возможности, так как полковые боевые донесения за 1943 и 1944 годы не сохрани-лись. Частично этот пробел можно восстановить через сведения, которые отражены в истории 53-й авиадивизии: «В январе дивизия бомбардировочными ударами содействовала наземным войскам по успешной ликвидации «сталинградского мешка». Части бомбардировали пехоту, артиллерию и танки в районах и пунктах Карповка, Новый Рогачик, Городище, Гумрак, Питомник, Александровская». То есть объекты бомбардирования практически остались прежними, что и в августе – декабре 1942 года.

На основе боевых донесений командования АДД в Ставку составлю таблицу бомбардиро-вочной работы 53-й авиадивизии за январь 1943 года. Она также частично поможет восстано-вить те объекты, по которым работали экипажи 3-го авиаполка в заключительном месяце Ста-линградской битвы. 1, 2 и 3 января из-за плохих погодных условий боевой работы АДД не вела.

Дата	Количество летавших экипажей	Объект бомбардирования
В ночь на 4 января	34	Ж.д. станция Карповская, пункты Рогачик и Карповка
5 января	18	те же
12 января	12	Войска в пп. Городище, Гумрак и К. Буерак
15 января	22	Войска в пп. Гумрак, Опытная станция, Городище и аэродром Питомник
16 января	21	Войска в п. Александровка

17 января	18	Войска в п. Студеная Яблоновка
18 января	22	тот же
24 января	13	Ж.д. узлы Брянск и Орел
25 января	24	Ж.д. Касторное и ж.д. узел Брянск
26 января	36	Ж.д. узел Брянск, ж.д. станция Курбатово, п. Ниж. Ведуга
27 января	25	Ж.д. узел Харьков
28 января	16	тот же
29 января	11	тот же
30 января	8	тот же
31 января	16	тот же
2 февраля	26	Ж.д. узел Курск <sup>354</sup>

Из приведенной таблицы видно, что экипажи 53-й авиадивизии в январе 1943 года продолжали наносить бомбардировочные удары по объектам врага в районе Сталинграда. И когда стало понятно, что песенка немецкой группировки здесь практически спета, ее усилия были направлены на другие объекты западного направления. Нет сомнения в том, что в этой боевой работе активное участие принимали и экипажи 3-го авиаполка.

Из книги Н. С. Скрипко, которую мне частенько пришлось призывать на помощь, удалось установить, что 12 января АДД произвела дневной вылет с целью бомбардирования окруженной немецкой группировки. Это стало возможным в результате того, что у окруженных почти не осталось истребителей. В воздух были подняты экипажи четырех соединений АДД, среди них и 53-й авиадивизии. Николай Семенович отразил и такой факт. Из-за бездорожья и обильных снегопадов, наземный транспорт не справлялся с самыми необходимыми перевозками. В этих условиях АДД все больше и больше приходилось заниматься транспортными делами. «Мы вынуждены были, – писал Н. С. Скрипко, – переключить на это дело и 53-ю авиадивизию, которой командовал полковник И. В. Георгиев. Экипажи ТБ-3 доставили большое количество грузов войскам Южного фронта»<sup>355</sup>.

До января 1943 года в боевых донесениях фактов транспортной работы экипажей авиаполка не отмечалось. То есть этим видом боевой деятельности личный состав не занимался. Подтверждая факт, обозначенный в книге Н. С. Скрипко, приведу сведения о транспортной работе, проведенной в интересах советских войск в районе Сталинграда полками авиасоединения в январе 1943 года. Они взяты из ежедневных боевых донесений штаба АДД в Ставку.

С 6 по 10 января 65 экипажей на самолетах Ли-2 совершили 107 дневных самолетовылетов, доставив войскам Южного и Юго-Западного фронтов 36,82 тонны боеприпасов, 73,7 тонны горючего, 6 тонн медикаментов и 0,5 тонн технического имущества. Обратными рейсами вывезено 809 раненых и 91 человек личного состава. Днем 14 января войскам Южного фронта доставлено 17,9 тонны горючего и продовольствия, вывезены 21 раненый и 2 медработника. 22 января днем доставлено 3,8 тонны различных грузов<sup>356</sup>.

Еще несколько раз (12, 14, 15, 18, 21 и 22 января) экипажи 53-й авиадивизии доставляли войскам Южного фронта боеприпасы, горючее и продовольствие. Всего совершено 113 самолетовылетов. Сведений о весе доставленных грузов нет. Все полеты осуществлены днем и только на самолетах Ли-2.

<sup>354</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 630. ЛЛ. 2 – 74.

<sup>355</sup> Скрипко. Н. С. По целям ближним и дальним. С. 254.

<sup>356</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 630. ЛЛ. 15, 23, 27, 46.

---

Некоторые сведения о транспортной работе авиаполка в этот период оставил в своих воспоминаниях борттехник А. В. Кузнецов: «Мичуринск – полеты на Сталинград. Перелет в Ленинск под Сталинградом. Дневные полеты для подброски боеприпасов, горючего, продовольствия передовым частям наших войск».

Сведения о транспортной работе экипажей 3-го авиаполка отразились и в ряде наградных листов. Приведу некоторые цифры и факты. Для обеспечения наземных войск боеприпасами и некоторыми видами оружия командир корабля Е. И. Мельниченко совершил 31 полет, борттехник Г. С. Пантюхин – 30, стрелок-радист А. П. Иванов – 24, командир корабля Н. Ф. Москаленко – 22, штурман П. Д. Копытков – 20, воздушный стрелок Ф. И. Дорофеев – 18, воздушный стрелок А. Л. Зобенко – 17. Мы вправе сделать вывод о том, в январе 1943 года экипажи авиаполка в интересах Сталинградской битвы в основном выполняли транспортные задачи.

Представляя заместителя командира авиаэскадрильи В. В. Сапожникова к званию Героя Советского Союза, командир авиаполка отмечал: «В январе 1943 года стала необходимость в кратчайший срок перебросить нашим быстро передвигающимся мотомехчастям горючее, боеприпасы, продовольствие, Сапожников принимал и здесь активное участие, совершая по три вылета в плохую погоду, и сделал 27 вылетов».

Боевую работу авиаполка в январе отражают и воспоминания С. А. Лукьянова. «4 января 1943 года. Уничтожение войск и техники противника на железнодорожной станции Карповская. Дневные полеты с аэродрома Ленинск в район Сталинграда к нашим наступающим войскам. Летали с южной стороны окруженной группировки врага с посадкой на передовых аэродромах. 6, 7, 9 января транспортировка бензина для танков в Котельниково. 9 января потерпел аварию на взлете. Бочки при взлете сдвинулись в хвост. Самолет встал вертикально, сделался неуправляемым. Потом с высоты 10 – 12 метров упал. Члены экипажа получили ранения. У меня – ушиб головы. 12, 13, 14 января транспортировка горючего в Семичье на другом самолете (днем и ночью). 10 полетов. 16 января транспортировка горючего в Холодное. Два полета. 17 января перелет из Ленинска в Мичуринск».

Таковы некоторые сведения о транспортной работе 3-го авиаполка в период Сталинградской битвы.

Всего же, участвуя в разгроме немецкой группировки войск в районе Сталинграда, экипажи 3-го авиаполка дальнего действия совершили 1185 боевых вылетов<sup>357</sup>.

Напряженную боевую работу в период Сталинградской битвы с честью выдержал и самолет Ли-2, превращенный из сугубо гражданского самолета в бомбардировщик. За эти трудные месяцы боев совсем недавно новенькие самолеты потеряли свой лоск, свой элегантный вид. На некоторых виднелись следы пожаров, на других поблескивали свежие латки, вмятины от осколков. Их били с земли и в воздухе. Пули и осколки решетили им крылья, фюзеляжи и стабилизаторы. По всем законам аэродинамики они не могли больше держаться в воздухе. Но они держались, верой и правдой продолжали нести свою нелегкую военную службу.

И о тех, кто возвращал к жизни искалеченную в воздухе боевую технику. Сведений о работе инженеров и техников авиаполка в период Сталинградской битвы очень мало. Архивные документы больше отражают работу летных экипажей, действия летчиков да штурманов. А ведь без техника самолет не полетит. Трудились они в период сражения под Сталинградом с великим напряжением. Отдых для летного экипажа – это закон, который соблюдался неукоснительно. Отдых для технического состава – по обстановке. А она была такой, что для сна выпадало только короткое время в промежутках между вылетом и прилетом самолетов. Спал технический состав урывками. А уж когда самолет возвращался с каким-либо отказом или с ранениями, то тогда и поесть по-человечески не было возможности.

---

<sup>357</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 519000. Д. 1. Л. 7.

---

Несколько примеров самоотверженного труда инженерно-технического состава при написании данного раздела я уже приводил. Вот еще несколько. 8 октября 1942 года командир авиаполка подписал наградной лист, на основании которого его помощник по эксплуатации В. И. Кухаренко представлялся к награждению орденом Красной Звезды. В документе отражена не только персональная деятельность самого Владимира Ивановича, но и всего инженерно-технического состава 3-го авиаполка.

«Показал себя работоспособным и волевым командиром-руководителем. Правильно организует работу по подготовке кораблей к боевому вылету. За время пребывания в должности полк совершил 600 вылетов, не имея случаев отказа материальной части по вине технического состава. С января по октябрь 1942 года в полку под руководством товарища Кухаренко восстановлено 16 кораблей, произведен текущий ремонт на 284 кораблях. Силами ПАРМ и технического состава восстановлено два самолета, подлежащих списанию. В условиях боевой обстановки технический и летный состав успешно овладел материальной частью самолета Ли-2».

Вечером 2 февраля 1943 года Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин получил боевое донесение штаба Донского фронта, в котором сообщалось: «Выполняя Ваш приказ, войска Донского фронта в 16.00 2 февраля 1943 г. ЗАКОНЧИЛИ РАЗГРОМ И УНИЧТОЖЕНИЕ ОКРУЖЕННОЙ СТАЛИНГРАДСКОЙ ГРУППИРОВКИ ПРОТИВНИКА... Захвачено свыше 91 000 пленных, из них более 2500 офицеров и 24 генерала, из которых: генерал-фельдмаршал – 1, генерал-полковников – 2, остальные – генерал-лейтенанты и генерал-майоры. В связи с полной ликвидацией окруженных войск противника боевые действия в городе Сталинграде и в районе Сталинграда прекратились».

Победа Красной Армии в ожесточенных боях под Сталинградом осенью и зимой 1942 – 1943 годов стала началом коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны. Здесь, выражаясь словами Верховного Главнокомандующего, начался закат немецко-фашистской армии. В этом достижении есть частичка ратного труда летчиков, штурманов, стрелков-радистов, инженеров, техников, политработников и штабистов 3-го авиаполка АДД.

Несколько обобщающих выводов по работе авиаполка в небе Сталинграда дал в своих воспоминаниях С. А. Лукьянов. «Каждый полет в район Сталинграда – это 500 километров, а в оба конца – 1000. А ведь в некоторые ночи мы делали по два вылета. Значит, за одну ночь 2000 километров. Погода была исключительно сложная, особенно в районе Мичуринска и до Борисоглебска. Туманы, низкая облачность. И лишь при подходе к Сталинграду зачастую было безоблачное небо. С высоты хорошо был виден горящий Сталинград. Это настоящий ад.

После Сталинградской битвы в Мичуринске был собран личный состав нашего полка. Командир 53-й авиадивизии подвел итоги боевой работы. В частности, он сказал следующее: после ночных налетов нашей АДД действия противника были парализованы. Он приходил в себя лишь к двенадцати часам дня. Таков вклад нашего полка в победу под Сталинградом.»

Герой Советского Союза П. Д. Просветов вспоминал: «Три месяца из ночи в ночь наш маршрут лежал в плоскости север – юг. Два боевых вылета длились по 10 – 12 часов. Это было трудно, но не так, как было трудно там, на земле (речь идет о матушке-пехоте). Подойдя к цели на высоте 3000 метров, я увидел ужасную картину: Сталинград горел на всем протяжении. Длинное облако смрада и газа от пожаров поднималось вверх и достигало кабины нашего корабля. Боевые вылеты на Сталинград требовали огромного напряжения физических и моральных сил экипажей и невероятного запаса прочности, надежности материальной части».

Общий итог боевой работы авиаполка в Сталинградской битве подведен в историческом формуляре: «В дни, когда противник своими отборными дивизиями прорвал нашу оборону и двинул многочисленную технику на Сталинград, 3-й авиаполк, входивший в состав 53-й авиадивизии дальнего действия, с высоким темпом продолжал громить врага и на этом участке фронта. В результате проведенного большого количества массированных ударов совместно с другими частями ВВС и АДД подавили мощь противника.

---

Славные подвиги летчиков и техников в период разгрома врага под Сталинградом украсили их грудь боевыми орденами и медалями Советского Союза. Весь личный состав полка удостоился награждения медалями «За оборону Сталинграда». Полк по разгрому противника под Сталинградом совершил 1185 боевых вылетов, сбросил на головы немецких отборных дивизий свыше 1500 тонн бомб. Боевая работа полка в 1942 году закончилась активным участием в разгроме 22 дивизий противника под Сталинградом»<sup>358</sup>.

В январе 1943 года, последнем месяце Сталинградской битвы, генерал-лейтенант авиации А. Е. Голованов обратился к личному составу АДД с предложением начать сбор средств на постройку эскадрильи дальних бомбардировщиков. В связи с этим обращением политотдел 53-й авиадивизии предложил командирам авиаполков и их заместителям по политической части поддержать инициативу командующего. На митинге в 3-м авиаполку выступили летчик Н. С. Куракин, штурман Г. Н. Гордеев и инженер авиаполка В. И. Кухаренко. Они заявили, что вносят на эскадрилью дальних бомбардировщиков по 3000 рублей, и призвали весь личный состав включиться в сбор средств. На 20 января 1943 года в соединении было собрано 386 000 рублей. К сожалению, проследить по архивным документам, как завершилась эта работа в масштабе всей Авиации дальнего действия, не удалось.

## 7. Между двумя битвами

Отгремели залпы и взрывы Сталинградской битвы. Советские Вооруженные силы, весь советский народ с начала Великой Отечественной войны не одерживали столь внушительной победы над врагом, как под Сталинградом. Не испытывали такого сокрушительного поражения в развязанной фашистами Второй мировой войне и германские вооруженные силы. На совещании в ставке вермахта 1 февраля 1943 года А. Гитлер мрачно изрек: «Возможность окончания войны на востоке посредством наступления более не существует. Это мы должны ясно представлять себе»<sup>359</sup>. Трудно сказать, что это было: или проблески реализма, или красивая фраза авантюриста. Если возможности закончить войну на советско-германском фронте посредством наступления нет, то надо искать другой путь, а не готовить новое наступление, пытаясь взять реванш за поражение под Сталинградом. Ведь уже в том же феврале немецко-фашистское командование предприняло контр наступление на юго-западном участке фронта. И хотя в результате ожесточенных боев противник вновь захватил Харьков и Белгород, а также северо-восточные районы Донбасса, Манштейну не удалось прорваться к Курску. А. М. Василевский писал: «Решающей военной победы на востоке не получилось. Смыть «пятно позора» с мундира гитлеровской армии за поражение на Волге фашистские генералы не смогли. «Немецкий Сталинград», на что рассчитывали германские стратеги, не получился»<sup>360</sup>.

Неудачу под Сталинградом сами гитлеровские генералы расценивали как катастрофу. «Поражение под Сталинградом повергло в ужас как немецкий народ, так и его армию, – писал начальник штаба Западного фронта германской армии З. Вестфаль в работе «Роковые решения». – Никогда прежде за всю историю Германии не было случая столь страшной гибели такого количества войск».

Сталинградская битва знаменовала собой начало коренного перелома не только в Великой Отечественной войне, но и в целом в военном противостоянии двух группировок государств

---

<sup>358</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 4.

<sup>359</sup> «Совершенно секретно! Только для командования!» Документы и материалы. М., 1967. С. 458.

<sup>360</sup> Василевский А. М. Стратегическое планирование Курской битвы. В кн. «Курская битва». Сборник. М., 1970. С. 72.

---

планеты. С завершением сражения под Сталинградом перед Красной Армией и советским народом стали новые военные задачи. К их решению привлекался и личный состав 3-го авиаполка дальнего действия.

В историческом формуляре записано: «1943 год ознаменовался особо напряженными боевыми действиями полка на направлениях главного удара Красной Армии. Сильные массированные удары самолетами полка в районах Курска, Орла, Брянска, Белгорода способствовали войскам Красной Армии ликвидировать летнее наступление немцев 1943 года, перейти в контр наступление и развить успехи с наименьшими потерями. Активное участие полка в исторических битвах под Белгородом, на Орловско-Курской дуге, мощные бомбардировочные удары по аэродромам противника в районе Крыма ознаменованы переименованием полка в 23-й гвардейский»<sup>361</sup>.

Следует заметить, что и в наступившем новом 1943 году в частях АДД ощущалась нехватка боевой техники. Так, в 53-й авиадивизии на 1 января 1943 года имелось 24 самолета ТБ-3 и 38 Ли-2. Из них соответственно исправных 16 и 26. И это притом, что боевых экипажей было в достатке и соответствовало штатному расписанию. На ТБ-3 мог летать 41 экипаж (из них 31 летал ночью) и на Ли-2 могли летать 48 экипажей (из них 36 ночью)<sup>362</sup>. Однако темпы поступления новой материальной части все возрастали.

Прежде чем приступить к описанию боевой работы авиаполка в период между двумя историческими битвами на советско-германском фронте, следует рассказать о тех изменениях, которые в этот период произошли в его командном составе, а также в организационно-структурном строении самой Авиации дальнего действия.

В марте 1943 года из авиаполка ушел его командир – С. Ф. Осадченко. Полтора года держал в своих руках Степан Федорович полковой штурвал, держал крепко и уверенно. Как руководителю, ему выпала трудная доля – организовывать боевую работу в период неудач и отступлений Красной Армии, поддерживать ее на необходимом уровне в атмосфере потерь опытного летного состава и хронической нехватки самолетов, перевооружать авиаполк на более совершенную материальную часть. С решением этих задач и проблем он справился успешно. 13 августа 1942 года, через год с начала руководства авиаполком, на завершающем этапе освоения самолета Ли-2, С. Ф. Осадченко был представлен к первому награждению за период войны – к ордену Красного Знамени. Это единственный документ, которым я располагаю и в котором отражены основные результаты его командирской деятельности.

«Непрерывно с первого дня войны в действующей армии и командует 3-м авиаполком ТБ-3. Успешные действия авиаполка получили высокую оценку командования (например, работа под Ленинградом, по аэродрому Сеща и другие). За период боевой деятельности полком выполнено боевых полетов днем 1866, ночью – 992, сброшено бомб 958702 кг, доставлено грузов 221615 кг, десанта – 1355 человек, сброшено листовок 26 000 000 экземпляров, вывезено раненых 573 человека.

Сам товарищ Осадченко имеет два успешно выполненных боевых вылета ночью. Опытный боевой командир времен гражданской войны, за что имеет правительственные награды: орден Красного Знамени, за боевую работу на Хасане награжден знаком «Хасан» и медалью «20 лет РККА».

Усвоивший большой опыт боев за период Отечественной войны, успешно руководит боевой деятельностью полка и воспитывает подчиненных в духе мужества и бесстрашия, точного выполнения приказов командования. В период июля месяца полку поставлена задача переучивать личный состав на ПС-84. Взявшись по-боевому, по-большевистски за выполнение боевого переучивания личного состава, достиг хороших результатов, и в настоящее время уже овладело самолетом ПС-84 днем 23 экипажа и ночью 6 экипажей».

---

<sup>361</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 5.

<sup>362</sup> Там же. Ф. 480. Оп. 7106. Д. 223. Л. 313.

---

На какую новую должность ушел С. Ф. Осадченко, установить не удалось.

Командиром 3-го авиаполка был назначен майор Г. А. Шамраев. Упомянуть о нем в этой книге при описании трудного полета группы самолетов авиадивизии под его руководством зимой 1941 года в район Тулы мне уже приходилось. Шел ему тридцать седьмой год. Уроженец села Самойловка Саратовской области. Образование начальное. В Красной Армии с 1928 года. Окончил военную школу летчиков.

Пришел Григорий Алексеевич на должность командира 3-го авиаполка из братского 1-го гвардейского. В нем, будучи командиром авиаэскадрильи, он начал свою боевую работу. Еще не прошло и месяца с начала войны – 19 июля – Григорий Алексеевич был представлен к награждению орденом Красного Знамени. Командир авиаполка отмечал: «Смелый, дисциплинированный командир эскадрильи. Как правило, в каждом ночном полете летает сам, имея девять ночных боевых вылетов. Эскадрилья под его командованием четко и мужественно выполняет боевые задания. Эскадрилья имеет 70 самолетовылетов ночью. Сам капитан Шамраев в смелости и мужестве служит примером для подчиненных». Командующий ВВС Западного фронта полковник Н. Ф. Науменко понизил степень награды до ордена Красной Звезды.

В декабре 1941 года Григорий Шамраев стал заместителем командира 1-го тбап и за результативную личную боевую работу представлен к ордену Ленина. Но и на этот раз командующий ВВС Западного фронта с выводом командира 1-го тбап не согласился. Г. А. Шамраев получил орден Красного Знамени. Перед приходом в 3-й авиаполк он был награжден орденом Отечественной войны второй степени. Везло Григорию Алексеевичу с этими понижениями в деле награждения. Еще одно пришлось на период командования 3-м авиаполком. Но об этом позже.

В начале 1943 года ушел с повышением заместитель командира эскадрильи по политической части старший политрук Н. Я. Куракин. В авиаполку он с первых дней его создания. В 1938 году за успехи в боевой и политической подготовке награжден орденом «Знак Почета». Участник войны с Финляндией. В Великую Отечественную войну в качестве штурмана летал практически во всех экипажах эскадрильи, летал смело и бесстрашно. Редко в какой боевой вылет он оставался на земле. За постоянное стремление идти в бой он не только в своем подразделении, но и в авиаполку пользовался заслуженным авторитетом.

Еще в 1941 году командир авиаполка, представляя его к награждению орденом Красного Знамени, отмечал: «Выполняя специальные задания высшего командования, его эскадрилья летала в глубокий тыл противника для выброски десанта и листовок. Выброшено 6 миллионов листовок над временно захваченной фашистами территорией... Своим личным примером, стойкостью, мужеством и отвагой мобилизует весь личный состав на отличную работу по выполнению боевых заданий. В эскадрилье все как один младший, средний и высший командный состав готовы в любую минуту во имя победы над врагом отдать каплю за каплей свою кровь, а если потребуется и жизнь».

Жаль было командованию расставаться с таким боевым политработником, но и не отпустить его с повышением было негосте. Ушел Николай Яковлевич Куракин на должность заместителя командира по политической части 455-го авиаполка, вооруженного самолетами Ил-4.

При формировании 54-й авиадивизии с повышением ушел штурман авиаполка А.Т. Ковалев. В авиаполку не только среди штурманов, но и всего летного состава пользовался непререкаемым авторитетом. И это потому, что, как тогда говорили, мог отбомбиться в копеечку. С мая 1943 года он стал старшим штурманом соединения.

Штурманскую службу 3-го авиаполка с июня 1943 года возглавил Владимир Александрович Михайлов. Пришел он на эту должность, будучи штурманом эскадрильи в 1-м авиаполку. В войне с немецко-фашистскими захватчиками с первого дня. В одной из характеристик так оценена его профессиональная деятельность: «Отлично владеет самолетовождением в любых условиях дня и ночи. Показал образцы мужества и отваги, выходя на цель для бомбардирования. Обладает

---

исключительным упорством, всегда точно выводит самолет на цель и поражает ее, несмотря на зенитный огонь и прожекторы, своими бомбовыми ударами». До прихода в 3-й авиаполк на груди тридцатипятилетнего штурмана красовались орден Ленина и два ордена Красного Знамени. Редко кто удостоивался за два года войны таких высоких наград.

Помимо того, что В. А. Михайлов являлся специалистом высокого класса, Владимир Александрович еще был отважным воздушным бойцом. Будучи в составе 1-го гвардейского авиаполка штурманом отряда, он 21 февраля 1942 года участвовал в выброске десанта в район Луги. При возвращении после выполнения боевого задания на ТБ-3 напал немецкий истребитель. Сбить бомбардировщик немецкому летчику не удалось, а вот неприятностей экипажу и машине он принес предостаточно: в результате обстрела погиб стрелок, тяжело ранен помощник бортового техника, разбит один мотор, загорелись бензобаки. Хладнокровно выполняя свои штурманские обязанности, В. А. Михайлов активно участвовал в тушении пожара, помогал борттехнику заматывать бензиновые трубки. Совместными усилиями один бак удалось потушить. Сели в районе деревни Тишино (20 км севернее Медыни) и уже на земле потушили пожар на втором бензобаке.

Приблизительно в это время ушел из авиаполка заместитель командира по летной подготовке майор И. С. Аграновский, ушел с повышением. Он стал командиром 1-го гвардейского авиаполка. Много полезного для улучшения качества боевой работы сделал Иосиф Семенович. 13 февраля 1943 года подполковник С. Ф. Осадченко подписал представление к награждению своего заместителя орденом Отечественной войны первой степени. В этом документе дана оценка работы боевого летчика:

«С апреля 1942 года занимает должность заместителя командира полка. Лично сам совершил 47 боевых вылетов. Волевой и мужественный командир. В боевой работе является истинным заместителем командира полка. Умеет хорошо организовать боевую работу. Отдает все силы и знания на лучшее выполнение поставленных боевых задач. За исключительно короткий срок летный состав полка переучился на новую материальную часть самолета Ли-2, в чем большая заслуга майора Аграновского, который сам один из первых вылетел днем и ночью как инструктор, вывез около 20 летчиков, которые сейчас летают на разгром отступающего врага.

С 20 августа 1942 года на новой материальной части совершил 17 успешно выполненных вылетов ночью по защите Сталинграда, ведя за собой самолеты полка. Своим мужеством и непреклонной волей к выполнению боевых заданий командования заражал весь личный состав, который шел в бой с товарищем Аграновским. За этот период полк совершил 940 вылетов ночью по бомбардированию объектов и живой силы и 219 дневных вылетов на транспортировку боеприпасов и горючего частям Сталинградского фронта.

В полете проявляет исключительную отвагу. Было несколько случаев особо неблагоприятных метеоусловий (низкая облачность, дождь), а также интенсивного огня ЗА и ЗП противника во время полета к цели, все же товарищ Аграновский всегда прорывался к ней и только после ее поражения благополучно возвращался на свой аэродром».

В рассматриваемый период произошли серьезные изменения в структурном строении АДД. Возросшие масштабы боевых действий на всем советско-германском фронте, приобретенный опыт командных кадров в руководстве частями и соединениями, успехи авиационной промышленности, увеличившей выпуск новых самолетов Ил-4 и Ли-2, а также значительное поступление летно-технического состава из школ и училищ создали условия для более крупных формирований в Авиации дальнего действия.

30 апреля 1943 года Государственный Комитет Обороны принял решение о введении в АДД корпусной системы, что должно было улучшить управление частями и повысить эффективность ее использования в стратегических целях.

В соответствии с ним на базе существующих в АДД авиадивизий было развернуто 8 авиационных корпусов дальнего действия. 53 авиадивизия стала базой формирования 5-го авиа-



---

корпуса. Приказ о его создании за номером 008 командующий АДД генерал-лейтенант авиации А. Е. Голованов подписал 1 мая. Из имевшихся трех авиаполков соединения и приданного к моменту формирования 325-го ап были созданы две самостоятельные авиадивизии: 53-я и 54-я. Собственно говоря, 53-я авиадивизия, отдав один из своих авиаполков (7-й) во вновь сформированное соединение, стала двухполковой (1-й гвардейский и 3-й авиаполки). Формировал авиакорпус генерал И. В. Георгиев, ставший его командиром. 53-ю авиадивизию возглавил полковник В. И. Лабудев.

### **А. На Северном Кавказе**

К концу марта началу апреля 1943 года фронт на юге нашей страны стабилизировался. Лишь на Кубани продолжались напряженные бои. Они были продолжением одного из значимых сражений Красной Армии в годы Великой Отечественной войны – битвы за Кавказ. 25 июля 1942 года – немецко-фашистские войска приступили к выполнению плана «Эдельвейс». Его основной целью ставился захват нефтеносных районов Советского Союза – Баку и Грозного. Для советских войск начался оборонительный период битвы за Кавказ. В это же время разгоралось сражение за Сталинград, которое с каждым днем поглощало не только немецкие резервы, но и часть сил, развернутых на Кавказе. Возможности для ведения более решительных действий на этом участке советско-германского фронта у противника были ограничены.

Оборонительный период битвы за Кавказ продолжался пять месяцев, советские войска выдержали удар немецко-фашистской группировки, и хотя часть территории была потеряна, прорваться к Баку и Грозному врагу не удалось. Напряженность боев в районе Сталинграда не позволяла и советскому командованию сконцентрировать на северокавказском направлении достаточное количество материальных и людских сил. Однако еще за месяц до окончания Сталинградской битвы такая возможность открылась.

Операция по освобождению Северного Кавказа развернулась уже в начале января 1943 года. И хотя на различных участках фронта для противоборствующих сторон она развивалась с переменным успехом, в целом войска Северо-Кавказского фронта успешно выполняли план Ставки. Нанеся противнику поражения под Краснодаром, Моздоком и Орджоникидзе, освободив сотни населенных пунктов, они постепенно выдавливали его на Таманский полуостров. Уже 24 января германское верховное командование вынуждено было принять окончательное решение о выводе всей группы армий «А» с Северного Кавказа<sup>363</sup>. Этот вывод сопровождался упорными боями.

Однако, несмотря на то, что к началу апреля кубанская группировка немцев отошла на заранее подготовленный оборонительный рубеж, главную задачу – окружить ее и уничтожить – выполнить не удалось. Враг смог остановить натиск советских войск и закрепиться в низовье Кубани. Он удерживал Новороссийск и Тамань. Наступление войск Северо-Кавказского фронта по приказу Ставки ВГК было приостановлено.

Прекратив эвакуацию своих войск в Крым, немцы перешли к упорной обороне, имея задачей любой ценой удержать низовье Кубани и Таманский полуостров в качестве плацдарма для последующего перехода к наступательным операциям. В задачу же Северо-Кавказского фронта входило: ударом в направлении Крымская, Анапа рассечь фронт обороны противника и наступательными действиями 37-й армии на Киевское, Варениковская и 56-й армии на Анапу последовательно по частям уничтожить группировку противника и овладеть Таманским полуостровом.

С этой целью 56-я армия дважды предпринимала наступление на станицу Крымская, но обе попытки успеха не принесли. Сказались недостаточная подготовленность советских войск и

---

<sup>363</sup> История Второй мировой войны. Т. 6. М. 1976. С. 98.

---

весенняя распутица. Но главная причина заключалась в том, что оперативное господство в воздухе было на стороне врага.

Стремясь во что бы то ни стало сохранить таманский плацдарм, верховное главнокомандование вермахта стало усиливать авиационную группировку на Таманском полуострове и в восточной части Крыма. «С этой целью на аэродромах Крыма и Таманского полуострова было сосредоточено до 1 тысячи боевых самолетов 4-го воздушного флота. Кроме того, для ударов по войскам Северо-Кавказского фронта противник привлек до 200 бомбардировщиков, базировавшихся в Донбассе и на юге Украины. Используя снижение активности союзных войск в Африке в феврале – марте, противник перебросил на Кубань часть пикирующих бомбардировщиков из Туниса, а также несколько групп истребителей из Голландии. Военно-воздушные силы Северо-Кавказского фронта вместе с авиагруппой Черноморского флота и дивизий Авиации дальнего действия в начале апреля имели около 600 самолетов. Добившись численного превосходства, противник в значительной степени локализовал действия советской авиации»<sup>364</sup>.

Стало очевидным, что при таком соотношении авиационных сил, без завоевания господства в воздухе трудно рассчитывать на успех дальнейшего наступления наземных войск. Исходя из создавшегося положения, Ставка ВГК приняла решение об усилении авиационной группировки советских ВВС на Кубани. В начале третьей декады апреля из Резерва Главного Командования на Северо-Кавказский фронт были перебазированы 3-й истребительный, 2-й бомбардировочный и 2-й смешанный авиакорпуса.

Кроме этого, было принято решение направить сюда, в дополнение к действующей на этом участке фронта 50-й авиадивизии дальнего действия (командир полковник С. С. Лебедев), еще и 62-ю авиадивизию (командир полковник Г. Н. Тупиков), а также ряд авиационных групп из других частей и соединений АДД. Это позволило сконцентрировать здесь около 200 дальних бомбардировщиков. Всего к 20 апреля авиационная группировка советских ВВС на Северо-Кавказском фронте составила 800 боевых самолетов. Таким образом, невыгодное для нашей авиации соотношение в силах было ликвидировано.

Для координации действий советских ВВС на Северо-Кавказском фронте прибыл маршал авиации А. А. Новиков. Он утвердил план авиационного наступления военно-воздушных сил фронта. Планом предусматривалось завоевание оперативного господства в воздухе и оказание максимальной поддержки сухопутным войскам.

Работу группы бомбардировщиков АДД возглавил заместитель А. Е. Голованова генерал Н. С. Скрипко. Николай Семенович вспоминал: «В середине апреля 1943 года А. Е. Голованов вернулся из Кремля с важными новостями.

– Во-первых, – сказал он, – скоро, видимо, начнутся активные боевые действия. Дело явно идет к этому, и нам поставлены особые задания. Во-вторых, почти уже решен вопрос о формировании авиационных корпусов АДД.

Александр Евгеньевич сообщил, что поскольку он не может оторваться от организационных мероприятий, связанных с формированием авиакорпусов АДД, мне надо срочно вылететь на Северо-Кавказский фронт. Гитлеровцы сосредоточили на Кубани крупную авиационную группировку – судя по всему, попытаются в ближайшее время предпринять наступательную операцию. И Ставка решила локализовать готовившееся наступление противника. Я поблагодарил за доверие и утром вылетел в Краснодар»<sup>365</sup>.

Как видим, точной даты возвращения командующего АДД из Кремля Н. С. Скрипко не приводит. Но Николай Степанович не ошибся, это действительно было в середине апреля. Обратимся к сведениям Журнала регистрации посетителей кремлевского кабинета И. В. Сталина. 15 апреля в

---

<sup>364</sup> История второй мировой войны. С. 105.

<sup>365</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 271.

---

22 часа 35 минут в кабинет вождя вошли А. А. Новиков и начальник Главного управления формирования и укомплектования ВВС А. В. Никитин. Через 45 минут к ним присоединился Е. А. Голованов. Все трое вышли одновременно – в 23 часа 30 минут. 16 апреля А. А. Новиков и Е. А. Голованов одновременно вошли и вышли из кабинета И. В. Сталина – в 00.20 – 00.50. Очередной вызов командующего АДД в Кремль состоялся 30 апреля. На основе этих фактов мы вправе сделать вывод, что вопрос авиационного усиления Северо-Кавказского фронта решался 15 апреля 1943 года.

Для управления всей авиацией совместно с командным пунктом фронта в районе станции Абинской, примерно в километре от нее, был развернут вспомогательный пункт управления ВВС фронта. Для руководства действиями группы самолетов АДД сюда и прибыл генерал Н. С. Скрипко. В своих мемуарах он отмечал: «Авиагруппа АДД, действовавшая в интересах Северо-Кавказского фронта, насчитывала около 200 дальних бомбардировщиков. На нее возлагалась задача уничтожения фашистских бомбардировщиков, базирующихся на наиболее удаленных аэродромах на Украине, в Крыму. Мне и поручили возглавить эту авиагруппу»<sup>366</sup>.

В группу самолетов Авиации дальнего действия, сосредоточенную на Северо-Кавказском фронте под руководством генерала Н. С. Скрипко, вошли и экипажи 53-й авиадивизии. В истории соединения записано:

«Весна 1943 года застаёт 53-ю авиадивизию на Кубани. Немецкие войска, в основном выброшенные из районов Северного Кавказа, закрепились на плацдарме в устье Кубани. Большое количество самолетов, рассредоточенных на аэродромах Крыма и Кубани, производили систематические налеты на наши железнодорожные узлы Ростов, Батайск, Армавир, Кавказская, Тихорецк, Туапсе. Штаб дивизии почти в полном составе разместился в станции Ново-Александровской (7 км севернее Армавира).

Перед дивизией была поставлена задача: уничтожать самолеты противника на аэродромах Крыма, разрушать летные поля, уничтожать склады с боеприпасами и горючим, воздействовать на живую силу, способствовать наступлению наших войск.

В первую боевую ночь на 18 апреля бомбардированию подвергся аэродром Керчь. Боевое задание было выполнено успешно. Затем экипажи начали наносить удары по аэродромам Саки, Багерово, Сарабуз, Загорск, Капа, Евпатория.

Несколько налетов совершено по скоплению войск в городе Темрюке и мощному опорному пункту станции Крымская. Весьма удачным оказался налет по санаторию Саки, в котором размещался летный состав немцев.

Большие массы вражеской авиации были рассредоточены по многочисленным аэродромам и площадкам. Подвергнуть их все бомбардировочным ударам одновременно не представлялось возможным. Поэтому в ходе боев родилась своеобразная тактическая новинка. Ее суть заключалась в том, что в одну ночь разведке и блокировке одиночными самолетами подвергалось максимальное количество аэродромов врага.

С расчетом длительного пребывания в воздухе разведчик вылетал с полным запасом горючего, имея на борту САБы, фугасные и осколочные бомбы. Экипаж выходил на объект и держал его под напряжением практически всю ночь. В это же самое время основная масса бомбардировщиков наносила мощный удар по одному из аэродромов. Применение такой тактики позволило значительно снизить боевую деятельность немецкой авиации»<sup>367</sup>.

Авиагруппа 53-й авиадивизии формировалась по следующему принципу. На базовых аэродромах 1-го и 7-го авиаполков остались главным образом экипажи, продолжавшие боевую работу на самолетах ТБ-3. К весне 1943 года в 7-м авиаполку боевую работу на Ли-2 выполняла только 3-я авиаэскадрилья. Именно она и вошла в группу самолетов 53-й авиадивизии. 15 апреля

---

<sup>366</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 273.

<sup>367</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 3. Л. 29.

---

эскадрилья совершила перелет к новому месту боевой работы. В 1-м гвардейском авиаполку на Ли-2 летали две эскадрильи. Они подключились к выполнению бомбардировочных задач в мае. Улетели на Кубань и 20 самолетов ТБ-3, но использовались они там редко.

24 сентября 1981 года бывший начальник штаба 53-й авиадивизии полковник в отставке Н. Г. Шевчук опубликовал в газете «Витебский рабочий» статью «Бомбовый удар». В ней Николай Гаврилович рассказал о работе соединения на Северо-Кавказском фронте. Самой статье у меня не было. Уже в процессе работы над рукописью направил письмо в Витебскую областную библиотеку им. В. И. Ленина с просьбой сделать ее ксерокопию. Мою просьбу работники библиотеки выполнили оперативно. Сама статья большая. Это обстоятельство породило вопрос, как с ней поступить – дать ее в сокращении или полностью? Стремление сохранить этот материал для истории в первоизданном виде взяло верх.

Однако возникла трудность. Не владея белорусским языком (прости меня, родная Белоруссия, синеокая сестра!), столкнулся с проблемой незнания отдельных слов. И хотя по смыслу предложения они вроде бы становились понятными, но сомнения были, и не хотелось допустить ошибок. Начал искать человека, который владеет белорусским. Дело это оказалось не таким уж и простым. Выручил профессор, доктор исторических наук А. И. Молчанов. Он посоветовал обратиться к преподавателю кафедры информационного менеджмента, одному из ведущих специалистов факультета управления и предпринимательства БелГУ, кандидату социологических наук, доценту Е. В. Ивановой.

Выслушав мою просьбу, она согласилась сделать перевод статьи. Оказалось, что Елена Владимировна не только владеет белорусским языком, не только когда-то проживала в Витебске, но в свое время окончила Харьковский авиационный институт. Так что перевод сделан не холодной и равнодушной рукой, а во всех отношениях квалифицированным человеком. И когда она принесла работу, трудно было понять, кто кого благодарит. Я ее за перевод, а она меня за то, что «окунулась» в авиационную тему, пообщалась с родным языком и мысленно побывала в незабываемом Витебске.

А теперь слово Николаю Гавриловичу: «Уже в темноте на аэродроме станицы Ново-Александровской сел последний самолет 53-й Сталинградской авиационной дивизии дальнего действия. 16 апреля 1943 года за несколько часов дивизия оказалась почти за тысячи километров от места раннего базирования.

Утром, когда еще большая часть самолетов возвращалась с задания по уничтожению эшелонов противника на железнодорожных вокзалах Бахмач и Конотоп, штаб дивизии получил шифровку от командующего Авиацией дальнего действия. До конца дня, в соответствии с приказом, боевой состав надо было перекинуть в Ново-Александровскую, в ста километрах от Ставрополя. Уже на следующий день мы должны были быть готовыми к боевым действиям. Дивизия – это 1-й гвардейский, 3-й и 7-й авиаполки. А всего около 90 тяжелых бомбардировщиков Ли-2, около 540 человек летного состава, не говоря о наземных службах.

Командованию и штабу дивизии была известна сложность обстановки на Кубани. Немецкие войска после отступления укрепились тут, прочно удерживали Таманский полуостров и готовились к контрнаступлению. Потеряв перевес на земле, гитлеровцы решили добиться его в воздухе. С этой целью на аэродромах Кубани они сконцентрировали более 1000 самолетов 4-го воздушного флота. Советские летчики должны были нанести удар по этим аэродромам.

Вечером, после перебазирования, штабы нашей дивизии и полков начали готовиться к завтрашнему боевому вылету. В то время, когда летчики отдыхали, подготовка самолетов легла на плечи авиационных техников и специалистов. Вот кому надо поклониться низко и не раз. Чего стоило только подвесить 250-килограммовые бомбы, заправить самолеты горючим! Офицеры штаба готовили все данные для летчиков и штурманов.

К утру было обеспечено все для боевых действий. Наладили фальшивый аэродром, организовали зенитное прикрытие действующего. И вот в ночь на 18 апреля наши дивизии нанесли

---

первый на Кубани удар по артиллерийским позициям врага, а еще через двое суток – по аэродромам противника в районе Анапы. Однако дивно было то, что несмотря на все это немецкие бомбардировщики продолжали буквально висеть над нашими войсками. Откуда у них такие возможности после наших налетов?

Все высветила разведка. Оказалось, что с наступлением темноты гитлеровские бомбовозы с фронтовых аэродромов Кубани перелетали дальше – в Крым, на Украину. Там, в довольно-таки глубоком тылу, их ночью никто не беспокоил, а утром они прилетали снова на прифронтовые площадки и откуда взлетали для бомбежек.

Рано утром 22 апреля из оперативного штаба дальней авиации было поручено шифрованное распоряжение. В ночь на 22 апреля 1943 года всему боевому составу дивизии нанести сконцентрированный удар по аэродрому Саки в западной части Крыма. Высота бомбардирования 250 – 300 метров. В тоже время другие соединения должны были бомбить аэродромы в Джанкое и Бахчисарае. В конце шифровки была фраза: «Безотлагательно в оперативную группу на самолете вышлите офицера с фотоснимком аэродрома Саки».

Началась сложная работа штаба дивизии и всех служб по подготовке вылета. Командир дивизии генерал-майор Георгиев сказал мне: «Распорядитесь о доставке фотоснимка. Особенно продумайте построение боевого порядка на этот вылет и взаимодействие самолетов в районе цели. Задача весьма ответственная. Необходимо полностью накрыть хищников этой ночью».

В то время, когда в полках шла напряженная работа, я ставил задачи перед офицерами штаба, отделами. Начальник разведотдела майор Шибяев должен был проанализировать возможности встречи с ночными истребителями врага, уточнить маршрут со штурманом дивизии, размножить фотоснимок цели и вручить его каждому командиру эскадрильи, постоянно запрашивать разведданные, особенно о зенитном прикрытии вражеского аэродрома.

Начальнику оперативного отдела майору Напольскому было приказано подготовить схему боевого порядка, уточнить вопросы маневра со штурманом дивизии. Начальник связи подполковник Яковлев должен был учесть, что полет до цели проходит в условиях радиомолчания. Конкретные задачи были поставлены перед старшим штурманом дивизии Сбытовым, начальником метеослужбы инженер-капитаном Блажко. На аэродроме, на который я потом поехал, уже давно делала свою работу инженерная служба дивизии во главе с инженер-полковником Борискиным.

Сконцентрированный бомбовый удар требовалось нанести за максимально короткое время всеми силами дивизии. В бомбардировочном эшелоне выделялась группа наведения на цель, в которую назначались лучшие командиры самолетов и штурманы. Основная масса самолетов составила бомбардировочный эшелон и группы осветителей, которые бросали на цели осветительные бомбы. Особая группа самолетов подавляла зенитки врага и прожектора. Образовывалась и небольшая группа фотоконтроля. Ее задача – определить эффективность удара. Для этого сбрасывались специальные фотобомбы. Яркая вспышка, и фотоаппарат, установленный в нижней части фюзеляжа самолета, объективно фиксировал все, что происходило на цели. Действовал и самолет-контролер с лучшим экипажем, в состав которого включался ответственный офицер штаба полка или дивизии. В его задачу входила проверка эффективности действий боевого порядка.

В помещении – ответственные офицеры штаба дивизии, командиры авиаполков – гвардии полковник Чирсков, майор Шамраев, подполковник Щелкин, их заместители по политчасти, начальники штабов и штурманы. В 13 часов командир дивизии поставил боевую задачу каждому полку, определил группу наведения во главе с командиром Героем Советского Союза капитаном Степановым и штурманом Героем Советского Союза капитаном Чистяковым. Отпустив всех, генерал Георгиев обратился ко мне:

– На сегодняшний вылет самолета-контролера надо назначить офицера штаба.

---

– Я, товарищ генерал, решил лететь сам с командиром самолета капитаном Тимшиным и штурманом капитаном Кулаковым.

– Одобряю, – ответил он. – Обратите внимание на то, что нового можно внести при организации и проведении следующих бомбовых ударов.

Аэродром встретил гулом моторов. Солнце краем диска дотрагивалось до горизонта. Через несколько минут оно спрячется. Экипажи надевают непотопляемое обмундирование. Придется все-таки пересекать Азовское море. Время на исходе. Занимаем места в самолете. Впереди пошел на взлет первый – это Степанов, за ним – второй. Они отвечают за обнаружение цели и наведение на нее бомбардировочного эшелона. Третьим взлетает самолет-фотограф и, наконец, наша очередь.

Тимшин чуть заметно берет штурвал на себя. Машина, будто нехотя отрывается от грунта, кажется, на некоторый момент зависает, а потом направляется с набором высоты вперед, над мелькающими внизу домиками, садами станицы. Тяжело взлетают и остальные самолеты – чувствуется вес бомб и полная заправка горючим. На высоте снова встречаемся с солнцем.

Идет время. Уже набрали 3000 метров. Заметно стемнело. Тимшин передал управление правому летчику, сам как будто отдыхает, однако это только кажется. Интуитивно чувствуя обстановку, внимательно за всем следит. В полку про него ходили легенды. Уже до апреля 1943 года на его счету было около 300 боевых вылетов. Одним из первых летчиков он был награжден орденом Ленина. Штурман ведет расчеты. Отрываясь от них, сверяет показания компаса, наблюдает земные ориентиры, сравнивает их с картой. У него тоже около 250 боевых вылетов и награды. Борттехник Саенко следит за приборами. Временами встает и через окна фюзеляжа наблюдает за работающими моторами. Воздушный стрелок Лебединский – за турельным пулеметом. Заняты своей работой и остальные члены экипажа.

Под нами, резко выделяясь, проплыла западная береговая линия Азовского моря. Вот мы уже и над Крымом. Прошли 450 километров, значит до цели еще 200. Это – 45 минут полета. Скоро и разворот на цель. Штурман занят расчетами. Не упустить бы небольшое озеро – пункт разворота. Эта местность бедна ориентирами и днем! Что же говорить про ночь? Однако вот, наконец, и чуть приметное пятно озера.

– Курс 135, – дает команду штурман.

Тяжелый самолет послушно делает левый разворот. Все ближе цель. На земле все тихо. Впереди, на расстоянии одной минуты полета, идет самолет наведения. Как там у него? Штурман проверяет установку угла прицеливания. Склонился над прицелом. И вдруг... Врезаясь в темноту ночи, прошли небо прожекторы. Их жала сначала беспорядочно закачались, затем приобрели определенную организованность, приближаясь к бомбардировщикам. Вот-вот схватят они в свои слепящие объятия самолет. Тогда ситуация станет тяжелой...

Впереди густо стали вспыхивать дымовые клубы с зарницами огня. Их догоняли с земли десятки огненных трасс. Количество взрывов возросло. Значит уже на подходе к цели самолеты встретили мощный заградительный огонь зениток. Одновременно с открытием зенитного огня прозвучал голос нашего штурмана Кулакова: «Боевой!» Все в самолете подчинилось этому приказу. Штурман припал к окуляру бомбоприцела. Надо поймать цель и своевременно нажать на кнопку бомбосбрасывателя. После слова-приказа «боевой» малейшее отклонение от курса, изменение скорости и высоты – и бомбы в цель не попадут. Потому теперь ни атаки вражеских истребителей, ни зенитный огонь, ни попадание в прожекторы не заставят командира корабля изменить курс полета до того времени, пока бомбы не будут сброшены.

Впереди вспыхнула осветительная бомба, затем еще пять. И вот на земле, как на экране кино, из окружающей темноты возник аэродром с хорошо видной взлетно-посадочной полосой и густо расставленными самолетами. Молодцы Степанов и Чистяков! Тут же над аэродромом возникла на миг яркая вспышка. Понятно. Это работает самолет-фотограф. Воздушная обста-

---

новка накаляется. От близких разрывов наша машина напряженно вздрагивает. А с земли, в дополнение к разрывам мощных снарядов, неслись сплошные огненные трассы малокалиберных зениток. Каждая, казалось, целила в твой самолет.

Тимшин спокоен. Ни один мускул не дрогнул на его лице. Прожекторы продолжают ощупывать пространство. И неожиданно в световом поле возник самолет. Сразу два прожектора соединили свои лучи, взяли его в перекрестие. Каким беззащитным выглядел в этот момент один из наших бомбардировщиков! Летчик пробует вырваться из ослепительной точки, однако пока напрасно. Разрывов вокруг него стало больше. Где же наша группа подавления зениток?

Но вот один из трех лучей потух. Его попробовал заменить новый, однако потух тоже. На земле, в районе работы прожекторов, четко обозначились взрывы бомб. Огненные вспышки немецкой зенитной батареи тоже оказались подавленными. Прошли секунды, и в лучах прожекторов самолета уже нет. Вырвался или сбит? Об этом узнаем только дома.

Резкий толчок. И сразу голос штурмана: «Бомбы сброшены». Все ясно. Самолет освободился сразу от тысячи килограммов груза. Тимшин резко бросает машину вправо и вниз. Выйдя из зоны зенитного огня, набираем высоту 3100 метров. Однако из района цели не уходим, наблюдаем за нею. Цель в ярком свете бомб, порции которых все подкидывают идущие в боевом порядке осветители. Но уже можно обойтись без них. Цель сама себя освещает. Вот это требуется в будущем учесть.

На взлетно-посадочной полосе видны воронки. Однако бомбежка продолжается. В начале полосы – два немецких самолета. Наверное, пробовали убежать с аэродрома. На летном поле – костры самолетов, однако бомбы еще рвутся в гуще стоянок. На краю аэродрома взметнулся столб бушующего огня. Наверное, кто-то попал в склад горючего. Зенитное противодействие заметно ослабло. Один только прожектор ощупывает небо. Зенитчикам это, известно, мало. Да к тому же их активно бомбят наши.

Смотрю на часы: 00.55. До конца бомбового удара – 5 минут. Сейчас должен сработать самолет-фотограф. Его завершающий снимок сегодня проявят. Он покажет, что сделали воздушные бойцы. Этот документ я должен буду подтвердить своим рассказом.

От цели наша машина уходит последней. Сзади чернели воронки, догорали самолеты, безнадежно постреливали зенитки. На окраине разгоралось пламя большого пожара. Мы шли на восход, навстречу розовеющему горизонту.

Через три дня после этого вылета из оперативной группы штаба дальней авиации сообщили, что в результате бомбардировки аэродрома Саки в ночь на 23 апреля было уничтожено и повреждено до ста самолетов противника. Эти сто машин вошли в число 1100 вражеских самолетов, уничтоженных в результате Кубанской воздушной битвы».

Что же касается 3-го авиаполка, то к этому времени все его экипажи овладели новой материальной частью, и, в связи с этим, он практически в полном составе подключился к боевой работе в интересах Северо-Кавказского фронта. Перелетели экипажи на аэродром Ново-Александровская 16 апреля. И уже на следующий день после прилета они поднялись в ночное кубанское небо и взяли курс на аэродром Керчь. Это подтверждается и записями в тетради воспоминаний С. А. Лукьянова. «16 апреля 1943 года. Дневной перелет на Северный Кавказ – аэродром Ново-Александровская. 17 апреля. Уничтожение самолетов противника на аэродроме Керчь-2».

Проплывающая в дневных условиях под крылом Кубань ласкала глаз. Зеленели залитые солнцем поля, белели, словно пеной облитые, сады. Совсем иная рисовалась картина при пролете помеченных черной меткой населенных пунктов. Разрушенные дома, опустошение, безлюдье. Вскоре первые самолеты пошли на посадку. Запылил, принимая тяжелые корабли, аэродром. Для такого количества самолетов он был не приспособлен. На стоянках пришлось ужиматься до максимума. Еще хуже обстояло дело с жильем и подсобным хозяйством. Летный

---

состав разместился в бараке, а техникам пришлось оборудовать землянки. Но отдыхать в них почти не пришлось. Уже на следующий день после прилета предстоял первый боевой вылет.

Удары по аэродромам врага в Крыму и по сосредоточениям его войск в населенных пунктах на Кубани стали главной задачей экипажей авиаполка в период их пребывания на Северном Кавказе. Летный состав справился с ней весьма успешно. Воспользовавшись прекрасными погодными условиями, экипажи каждую ночь наносили бомбовые удары по аэродромам Багерovo, Евпатория, Заморск, Кача, Керчь, Саки, Сарабуз, а также по его войскам в станице Крымская и в населенных пунктах близ Анапы и Новороссийска. А прикрывались все эти объекты, особенно аэродромы, достаточно мощными средствами ПВО. Так, например, аэродром Багерovo прикрывался 20 батареями во взаимодействии с 50 прожекторами.

Особо крупный ущерб был нанесен противнику на аэродромах Саки и Сарабуз. Авиагруппа АДД в период с 17 по 27 апреля на Сарабузском аэродроме уничтожила 70 самолетов, а на Сакском 100 самолетов. При этом погибло много солдат и офицеров противника. На станции Каракупчик дальние бомбардировщики уничтожили штаб авиационного соединения. Без всякого сомнения, этот результат стал одним из ярких достижений в боевой работе АДД за весь период Великой Отечественной войны. Он отражен во многих архивных документах, о нем писали многие ветераны и исследователи. Не могли об этом не написать и главные руководители Aviации дальнего действия – А. Е. Голованов, как командующий, и Н. С. Скрипко, как его заместитель и непосредственный исполнитель этой важной боевой задачи.

А. Е. Голованов: «В период только с 17 по 24 апреля на аэродроме Сарабуз уничтожено 70 самолетов и много солдат и офицеров. На аэродроме Саки уничтожено 100 самолетов и 36 летчиков. На аэродроме Багерovo уничтожено 10 самолетов. По показаниям летчиков немецкой 55-й бомбардировочной эскадры, сбитых 4 мая 1943 года, стало известно, что авиация, действовавшая с аэродромов Крыма, ввиду интенсивных налетов нашей авиации покинула Крым и перебазировалась в Донбасс на аэродром Сталино и оттуда стала действовать по Северному Кавказу. Кроме аэродромов Саки, Сарабуз и Багерovo, наша авиация действовала также и по аэродромам Керчь-2, Тамань, Анапа, но данных по результатам действий по этим аэродромам, ввиду отсутствия там наших людей, не получено. По аэродромам сделан 1141 самолетовылет и по сообщениям командования Северо-Кавказским фронтом деятельность авиации противника в результате наших налетов сократилась в два раза»<sup>368</sup>.

Н. С. Скрипко: «В борьбе за господство в воздухе на Кубани группа АДД принимала самое активное участие, совершая ночные налеты на аэродромы врага, действуя по плану авиационного наступления ВВС Северо-Кавказского фронта. Воздушная операция, в ходе которой подверглись ударам немецкие аэродромы на Тамани, в Крыму и на юге Украины, была успешной. Противник потерял 260 самолетов, из них 170 уничтожила Aviация дальнего действия – преимущественно на аэродромах Саки и Сарабуз, где базировалась 55-я немецкая бомбардировочная эскадра»<sup>369</sup>.

В бомбардировании аэродромов врага экипажи 3-го авиаполка приняли самое активное участие. Я лишен возможности показать это, опираясь на сведения из боевых донесений, но данные из наградных листов, на основании которых личный состав был представлен к различного рода наградам, а также воспоминания ветеранов, совершенно четко отражают эту успешную боевую работу авиаполка. Приведу наиболее яркие примеры. Но прежде сведу боевую работу 53-й авиадивизии на Кубани в таблицу. Она составлена на основании ежедневных донесений штаба АДД в Ставку и в какой-то степени дает возможность представить боевую работу 3-го авиаполка в этот период.

---

<sup>368</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 309.

<sup>369</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 274.



Дата	Количество экипажей	Объект бомбардирования
17 апреля	5	аэродром Керчь*
18	22	аэродром Сарабуз*
	2	войска в Темрюке
20	26	аэродром Саки*
	5	санаторий Саки
	2	войска в Темрюке
21	15	аэродром Саки**
	1	войска в Темрюке
	1	аэродром Сарабуз
22	20	аэродром Саки*
23	20	аэродром Заморск
	1	аэродром Сарабуз
24	17	аэродром Сарабуз ложный*
25	18	аэродром Заморск*
26	1	аэродром Заморск*
	1	аэродром Сарабуз
28	44	войска в станице Крымская
	5	разведка аэродромов Крыма
29	26	войска в станице Крымская**
30	54	войска в станице Крымская
2 мая	42	войска в пункте Верх. Адагун*
	7	разведка аэродромов Крыма
3	52	войска в пункте Верх. Адагун**
4	51	войска в пункте Варениковская
	1	войска в пункте Киевское
5	66	войска в пункте Нижняя Баканская*
6	69	войска в пункте Нижняя Баканская*
7	59	войска в пункте Нижняя Баканская*
8	54	войска в пункте Молдаванское*
9	31	войска в пункте Варениковская
10	34	аэродром Сарабуз*
	2	войска в пункте Варениковская
11	36	войска в пункте Киевское*
12	74	войска в пункте Киевское*
13	33	войска в пункте Гладковская*
14	43	войска в пункте Русское
15	51	войска в пункте Нижняя Баканская
16	9	войска в пункте Русское

	1	войска в пункте Киевское
17	21	войска в пункте Нижняя Баканская
	13	войска в пункте Глубокий Яр*
	1	войска в пункте Молдаванское
18	38	войска в пункте Варениковская
19	1	войска в пункте Гладковская
20	2	войска в пункте Молдаванское
21	13	войска в пункте Молдаванское
22	40	войска в пункте Адагун

Звездочками обозначены вылеты штурмана А. А. Кисиля. Сведения взяты из его летной книжки. Двумя звездочками обозначены два вылета в ночь. По этим сведениям можно, пусть и не совсем полно, судить о боевой работе 3-го авиаполка на Кубани. А теперь примеры из наградных листов и воспоминаний ветеранов.

Относительно полную картину боевой работы авиаполка на Северном Кавказе дают сведения о полетах в кубанском небе экипажа командира корабля С. А. Лукьянова, отраженные в его воспоминаниях. Приведу их полностью. «17 апреля. Уничтожение самолетов противника на аэродроме Керчь-2. Я взлетел за Андреем Хмельницким. Темная звездная ночь. Высота 5200 метров. Над Керчью аэростаты заграждения, много прожекторов, МЗА, ночных истребителей. «Второй Берлин», – говорили летчики. Заход со стороны Азовского моря.

Захожу на цель и вижу: один наш самолет схвачен мощными прожекторами со всего Керченского полуострова. Держат. Радист Петров докладывает: «Сбит наш самолет, он горит». Со штурманом уточняем курс, он сбрасывает бомбы. Разрывы снарядов. Уходим со снижением влево. Схвачены прожекторами. Держат. С маневром резко снижаюсь. На высоте 400 метров самолет над Азовским морем. Гаснут прожектора, у немцев не вышло. У нас вышло – задание успешно выполнено. Не вернулся с задания экипаж Андрея Хмельницкого. Его горящий самолет упал в Азовское море. Штурманом у него был штурман эскадрильи Нурмухамедов.

19 апреля. Уничтожение самолетов противника на аэродроме Керчь-2. Задание выполнено. От цели уходим с правым разворотом, без особого сопротивления.

20, 21, 22 апреля. Уничтожение самолетов противника на аэродроме Саки. Три полета. Выполнены успешно. Были взрывы и пожары на аэродроме. При возвращении, а маршрут проходил мимо железнодорожной станции Джанкой, схватили прожектора и била МЗА. Вывели из строя гидросистему. Шасси выпустились. Перед посадкой борттехник Зубелев залил в гидросистему керосин, и мы благополучно сели на колеса.

24 апреля. Уничтожение самолетов противника на аэродроме Сарабуз. Успешный полет, без происшествий.

28, 29, 30 апреля. Уничтожение скоплений войск и основных средств противника в станице Крымская. Три полета. В одном из них летал начальник штаба полка Далакишвили. Задание выполнено.

30 апреля вечером. Бомбардирование аэродрома Керчь-2. Темная ночь. После отрыва от земли на высоте шесть – восемь метров отказал левый мотор. Произвел вынужденную посадку за границей аэродрома Новоалександровск в темноте. Приказал экипажу срочно покинуть самолет. Сам выпрыгнул с пятиметровой высоты из астролюка. Была опасность взрыва бомб. Но не взорвались. Экипаж невредим. Я потревожил спину. На аварию приехал на автомашине генерал Скрипко и увез меня в санитарную часть. После некоторого лечения снова полеты.

---

3, 4 мая. Уничтожение скоплений войск и огневых средств противника в пункте В. Адагум. Два полета. Экипаж: борттехник Жарков, радист Сайфулин, стрелок Самохвалов, штурман Кузьмин.

7, 8 мая. Бомбардирование скопления войск и огневых средств противника в пункте Н. Баканская. Два полета. Задание выполнено.

11 мая. Бомбардирование и фотографирование скоплений войск и техники противника в пункте Киевская. Экипаж: штурман Кузьмин, борттехник Колодко, радист Швец. Летали с аэродрома Армавир.

11 мая. Бомбардирование и фотографирование скоплений войск и техники противника в пункте Киевская.

13, 14 мая. Уничтожение войск и техники противника в пункте Гладковская. Два полета. Задания выполнены.

15, 16, 18 мая. Уничтожение противника в пункте Н. Баканская. Три полета. Задания выполнены.

22 мая. Полет в пункт Молдаванское.

22 мая. Полет в пункт Адагум.

23 мая. Перелет из Армавира в Мичуринск со своим постоянным экипажем».

Таковы сведения из тетради воспоминаний летчика С. А. Лукьянова. На одной из встреч ветеранов авиаполка в Белгороде в беседе со мной Сергей Александрович дополнил эти сведения таким рассказом: «Эффективность бомбардирования вражеских аэродромов в Крыму была высокой. Дело в том, что некоторые летчики, которые входили в группу генерала Скрипка, в довоенное время базировались на этих аэродромах и знали там все досконально. Этими сведениями мы пользовались в полной мере. Кроме этого, все было тщательно разведано специально выделенными экипажами. Один из наших налетов совпал с полнолунием. Мы воспользовались этим даром природы, правильно выбрали точки прицеливания. В одном из налетов моему экипажу было поручено поджечь цель. Зашли мы со стороны моря, уточнили расчеты и сбросили несколько зажигательных бомб. Экипажи работали как на полигоне».

После всего этого мне остается только «оснастить» инициалами фамилии членов основного экипажа С. А. Лукьянова. Штурман А. В. Кузьмин, борттехник А. Г. Зубелев, воздушный радист В. П. Петров, воздушный стрелок Ф. С. Лемешев. Кстати, в одном из наградных листов на штурмана отражен такой факт. 21 апреля экипаж, в котором штурманом был А. В. Кузьмин, получил задание бомбардировать аэродром Саки. Синоптики информировали: по всему маршруту будет десятибалльная облачность с дождем. В своем прогнозе они не ошиблись. Несмотря на сложные условия полета и трудности при бомбардировании, благодаря хорошей подготовки штурмана, экипаж задание выполнил успешно и благополучно вернулся на свой аэродром.

Привожу некоторые сведения из наградных листов тех авиаторов, которые выполняли задания в кубанском небе весной 1943 года.

Командир эскадрильи майор А. И. Мосолов. «Его эскадрилья во главе с ним, выполняя боевые задания в интересах Северо-Кавказского фронта, добилась стопроцентного выхода материальной части на боевое задание и только в мае совершила 225 боевых вылетов ночью в глубокий тыл противника по аэродромам: Керчь, Сарабуз, Саки и др. без летных происшествий. Сам он за это время совершил 34 боевых вылета ночью с успешным их выполнением. 10 мая 1943 года при бомбардировании им аэродрома Саки задание было выполнено отлично, в результате было сожжено и уничтожено много самолетов противника».

Заместитель командира эскадрильи майор В. В. Сапожников: «В апреле и мае месяце 1943 года, работая в интересах Северо-Кавказского фронта по изгнанию немцев с Кубани и Таманского полуострова, Сапожников, делая по три боевых вылета в ночь, совершил 40 вылетов на бомбардирование аэродромов Саки, Сарабуз, Керчь-2, Заморский и по узлам сопротивления

---

немцев на переднем крае обороны. Несмотря на усиленную ночную истребительную авиацию, задания выполнялись успешно. 11 мая 1943 года при внезапном ночном вылете на аэродром Сарабуз было уничтожено до 20 самолетов противника, разрушено летное поле, после чего прекратилась работа с этого аэродрома».

После завершения службы В. В. Сапожников жил в городе Куйбышеве. Областной ДОСААФ выпустил посвященную ему листовку, в которой есть дополнительные сведения относительно боевой деятельности Героя на Северном Кавказе. «В ночь на 11 мая 1943 года В. В. Сапожников вылетел на бомбежку вражеского аэродрома в Крыму, который особенно усиленно охранялся. Казалось, не только нанести удар, но и подойти к цели было невероятно трудно. И тогда В. Сапожников пошел на хитрость. Он пролетел на большой высоте в стороне от вражеского аэродрома в глубь крымской земли, а затем повернул назад. Фашистские зенитчики открыли огонь, когда бомбы Сапожникова уже накрыли цель. В результате его бомбардировочного удара враг потерял до 20 бомбардировщиков, а взлетная полоса была разрушена».

Это преувеличение. Враг потерял 20 самолетов не только в результате бомбардирования экипажа В. В. Сапожникова, а в результате совместного удара всех бомбардировщиков группы.

Командир корабля Г. С. Засыпкин. «На Северо-Кавказском фронте совершал ежедневно по два боевых вылета в ночь по глубоким тылам противника. Перелетая через Азовское море, бомбардировал аэродромы Саки, Керчь, Сарабуз, где был причинен большой ущерб врагу в технике и живой силе». Воздушный стрелок из его экипажа С. И. Графов: «При выполнении боевого задания в районе Новороссийска корабль был атакован вражеским истребителем, огнем своего пулемета заставил его уйти».

Штурман А. И. Никулин. «В одном из полетов на аэродром противника из-за плохих метеословий производил бомбардирование с высоты 700 метров. По заданию нужно было бомбить с высоты 2000 метров. На первом заходе был встречен ураганным огнем зенитной артиллерии во взаимодействии с прожекторами. Несмотря на это экипаж сделал еще три захода и отлично выполнил задание». Штурман А. И. Никулин в период пребывания на Северо-Кавказском фронте делал по два боевых вылета в ночь. Всего совершил 32 боевых вылета. Отлично выполнял свои штурманские обязанности при бомбардировании аэродромов врага Саки, Керчь, Сарабуз».

Штурман эскадрильи капитан Д. П. Волков. «24 апреля 1943 года бомбардировал аэродром Сарабуз по уничтожению матчасти и разрушению летного поля. Несмотря на трудные условия маршрута (перелет через Азовское море) и плохие метеословия, задание было выполнено отлично, и экипаж благополучно вернулся на свою базу. При бомбометании всегда делает по три-четыре захода, бомбит только прицельно».

За 30 вылетов на Северо-Кавказском фронте на самолете борттехника Г. С. Пантюхина не произошло ни одного отказа.

Воздушный стрелок радист А. Д. Аникин на Северо-Кавказском фронте сделал 25 вылетов. При полетах через Азовское море неоднократно вступал в бой с истребителями врага, надежно охраняя свой самолет в воздухе.

Штурман А. А. Кисиль рассказывал, как при возвращении после бомбардирования В. Адагума зенитная артиллерия врубил под хвост их самолета три снаряда. «Один приличный осколок пробил фюзеляж, пол и попал в узел, в котором тросы управления – глубины, поворота, триммерами. Падали почти в пикировании полтора километра. Но Апухтин сумел вывести самолет в нормальное положение. Когда в столовой командиру отряда Васку рассказали о наших злоключениях, он ненадолго отлучился, вернулся и набулькал в наши стаканы сверх наркомовской нормы. А этот осколок я долго возил с собой. Потом выбросил».

В письме ко мне уполномоченный особого отдела авиаполка А. А. Дорощук высказал такую просьбу: «Весной 1943 года наша авиадивизия участвовала в подавлении фашистской авиации в Крыму и на юге Украины. Мы базировались в станице Ново-Александровская. Помню удачный

---

налет на санаторий Саки, где под утро уничтожили немецких летчиков, возвратившихся после налета на наши войска. Об этом было подтверждение от партизан Крыма. В результате действия АДД фашисты убрали свою авиацию из Крыма и юга Украины. Были у нас потери. Сбит экипаж командира корабля Хмельницкого, и они упали в пролив. Погиб еще один экипаж, фамилию командира забыл. Он при возвращении сбился с курса, залетел в горы, на корабле закончилось горючее, и он упал неизвестно где. Вы живете в тех местах, возможно, что знаете или узнаете о падении самолета Ли-2. Прошу сообщить».

Ничего конкретного сообщить Ануфрию Архиповичу я, конечно, не мог, а вот дополняя его сведения, а также сведения, отраженные в воспоминаниях С. А. Лукьянова о потере экипажа, который был сбит и упал в Азовское море, привожу имена погибших. Это: командир корабля старший лейтенант Андрей Логвинович Хмельницкий, штурман эскадрильи капитан Курбан Харисович Нурмухамедов, штурман корабля сержант Иван Никифорович Каманский, бортехник техник-лейтенант Петр Павлович Любимов, воздушный стрелок-радист сержант Григорий Петрович Данчак, воздушный стрелок старший сержант Аркадий Игнатьевич Крепетов.

Андрея Хмельницкого в авиаполку звали Богданом в честь знаменитого украинского гетмана. Сергей Лукьянов, друг погибшего, посвятил ему стихотворение, в котором есть такое четверостишие:

Погиб он над Керчью,  
В Азовское море горящий упал самолет.  
А позже? Все вижу его я на взгорье –  
Мой друг, мой товарищ, пилот.

Эффективность каждого удара по аэродромам противника на юге Украины и в Крыму, в конце концов, привели к запланированному результату. Его отметил Н. С. Скрипко: «Захваченные в плен летчики показали, что ночные налеты русских дальних бомбардировщиков вынудили немецкое командование перебросить с аэродромов Саки и Сарабуз 55-ю бомбардировочную эскадру за пределы Крыма. На более дальние аэродромы перекочевали и немецкие авиасоединения, базировавшиеся в районах Донбасса и юга Украины. Это, несомненно, ослабило 4-й германский воздушный флот и облегчило положение героических защитников Малой земли и войск Северо-Кавказского фронта»<sup>370</sup>.

Но не только по аэродромам действовали экипажи 3-го авиаполка в составе специальной оперативной группы АДД. Ее возможности командование Северо-Кавказским фронтом использовало в полной мере. А. Е. Голованов отмечал: «Наши экипажи наносили удары также и по узлам сопротивления и войскам противника в районе населенных пунктов Крымская, Гладневская, совхоз «Красный», Русское, Нижне-Грачевский, Молот, Ленинское (все пункты в 8 – 22 километрах северо-западнее и западнее Крымской). Сюда произведено 1108 самолетовылетов. По скоплению войск и техники противника в районах поселков Верхний Адагун, Нижняя Баканская, Верхняя Баканская, Гайдук (8–28 километров юго-западнее Крымской) сделано 765 самолетовылетов. Бомбардировались и другие места скопления войск и узлы сопротивления противника на Кубани. По крупным скоплениям войск и техники в районе Темрюка было сделано 812 самолетовылетов. Наносились также удары по портам Севастополь, Феодосия, Ялта, Евпатория, Керчь, Сенная, Тамань»<sup>371</sup>.

В бомбардировании многих объектов, перечисленных командующим АДД, принимал участие и 3-й авиаполк. Удары его экипажей всегда отличались большой эффективностью. Особенно когда применялись фугасные бомбы большого калибра. А. А. Кисиль рассказывал: «Когда

---

<sup>370</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 274.

<sup>371</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 309.

---

авиаполк получил задание ударить по войскам противника и его технике в пунктах Киевское и Нижняя Баканская, отобрали несколько сильных экипажей и приказали бомбить только ФАБ-500 с двойным взрывателем. Красиво рвались полутоннки!»

Особенно активно работал авиаполк в районе станицы Крымской. В архиве сохранился документ под названием «Действия АДД по переднему краю обороны противника (из опыта боевой работы 23-го гвардейского авиаполка)». Привожу его содержание.

«Проведенная операция массовых налетов АДД в конце апреля и в течение мая 1943 года по переднему краю обороны противника в интересах Северо-Кавказского фронта в район станицы Крымская дала исключительно положительные результаты. Большое количество войск и с множеством техники и огневых средств с большим запасом боеприпасов бомбардировались ночной Авиацией дальнего действия, в которой принимал участие 23-й гв. авиаполк.

Из личных наблюдений офицеров штаба, контролирующих боевые вылеты полка, следует утвердительно сказать, что удары АДД по станице Крымская и станицам, расположенных вблизи ее, были высококачественными. Эффективность этих налетов подтверждается множеством сильных взрывов и большим количеством пожаров крупных размеров, возникших в районе цели.

В результате правильного взаимодействия ночных налетов АДД с наземными войсками и фронтовой авиацией успех был обеспечен – станица Крымская была взята нашими войсками. Большое количество техники, подбитой бомбардировкой, изрытые взрывами бомб дзоты и другие сооружения в районах действия АДД умножили успехи наземных войск. Мощность удара на отдельных участках доходила до 15 – 20 самолетов в минуту»<sup>372</sup>.

Содействуя наступлению 56-й армии, экипажи авиаполка уже в последних числах третьей декады апреля начали систематически бомбардировать узлы обороны противника в районе станицы Крымская. Особенно они помогли наземным войскам своими бомбовыми ударами по огневым позициям немецкой артиллерии на юго-западной окраине станицы. Через Н. С. Скрипко командование авиаполка попросило наземные войска обозначить кострами начало боевого пути. Это помогло экипажам прицельно отбомбиться. Войскам 56-й армии удалось прорвать первую полосу обороны врага, и он начал отход в направлении Нижнебаканской, Красного, Варениковской и Гастагаевской. Экипажи перенесли свои удары по местам скопления живой силы и техники гитлеровцев в районах этих станиц.

Именно здесь, на Северо-Кавказском фронте, командование авиаполка серьезное внимание стало уделять обеспечению точного выхода экипажей на заданную цель. Для этого впереди основной массы бомбардировщиков высылались наиболее опытные экипажи. Они первыми выходили на цель, уточняли ее положение, обозначали объект зажигательными бомбами. Стали выделяться экипажи-осветители. Помогали точно выходить на цель и наземные войска.

Все это сказалось на эффективности боевой работы. Утром 5 мая Н. С. Скрипко приехал в только что освобожденную станицу. Он хотел убедиться, точно ли бомбили наши экипажи. «Осмотрев немецкие позиции, подвергнутые нашей бомбардировке, убедился, что били мы точно и эффективно. На подступах к населенному пункту, на узлах обороны и в немецких траншеях виднелись воронки большого диаметра. Видел я и разбитые дзоты, заваленные окопы. Отчего, признаться, в станицу въезжал не со спокойной душой. Особенно волновало состояние юго-западной окраины Крымской, по которой мы наносили удар. Точно ли бомбили наши экипажи в ночных условиях? Оказалось, точно! Огневые позиции противника, расположенным на этой окраине, досталось основательно. А дома мирных жителей, можно сказать, уцелели»<sup>373</sup>.

После освобождения Крымской из-за недостатка сил и средств боевые действия на Северо-Кавказском фронте стали затухать. По указанию Ставки наступательные действия фронта были

---

<sup>372</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 32. Л. 18.

<sup>373</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 278.

---

прекращены. Ему предписывалось закрепиться на достигнутых рубежах и готовиться к новой наступательной операции по ликвидации таманского плацдарма противника.

За несколько дней до возвращения в Мичуринск большая группа личного состава 53-й авиадивизии за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками была награждена орденами и медалями Советского Союза. Вручал их командир соединения И. В. Георгиев. Орден Красного Знамени получили капитан В. В. Сапожников и старший техник-лейтенант А. Степаненко. Ордена Отечественной войны первой степени удостоились майоры Г. А. Шамраев и Н. М. Васьков. И. В. Георгиев сердечно поздравил всех награжденных и пожелал им дальнейших успехов в борьбе с немецкими захватчиками.

23 мая 1943 года авиаполки 53-й авиадивизии вернулись на свои основные аэродромы Мичуринского аэроузла. За месяц с небольшим пребывания на Северо-Кавказском фронте они совершили 1498 самолетовылетов. Почти треть из них приходится на экипажи 3-го авиаполка.

Воздушное сражение на Кубани, став началом перелома в борьбе за стратегическое господство в воздухе, завершилось крупной победой наших ВВС. Советская авиация, разгромив лучшие фашистские эскадры и уничтожив в воздухе и на аэродромах 1100 самолетов, в значительной степени подорвала воздушную мощь врага. В достижение этой выдающейся победы советских ВВС достойный вклад внес личный состав 3-го авиаполка дальнего действия.

### **Б. В преддверии Курской битвы**

Завершив разгром крупной немецко-фашистской группировки в районе Сталинграда, Красная Армия перешла в решительное наступление и на других участках обширного советско-германского фронта. Так, войскам Брянского и Воронежского фронтов в результате наступательных действий удалось освободить значительную часть территории страны, в том числе такие крупные города как Курск, Белгород и Харьков.

Однако противник, стараясь не допустить дальнейшего ухудшения обстановки на этом участке фронта, предпринял ответные меры и в начале марта нанес из района Люботина сильный контрудар по войскам левого крыла Воронежского фронта. 16 марта советские войска вновь оставили Харьков, а через два дня и Белгород. К концу марта боевые действия стали затухать, обе стороны перешли к обороне, на фронтах наступило затишье.

В районе Курска, Орла и Белгорода сложилась своеобразная оперативно-стратегическая обстановка. Ее своеобразие заключалось в том, что для военного руководства СССР и Германии стало вполне очевидным – именно здесь произойдет очередное масштабное столкновение противоборствующих сторон.

К этому выводу обе стороны пришли практически одновременно, с разницей всего в одну неделю. Изучение обстановки в районе Курского выступа И. В. Сталин поручил представителю Ставки Маршалу Советского Союза Г. К. Жукову. Проанализировав сложившуюся обстановку на западном направлении, свои соображения он изложил 8 апреля 1943 года в «Докладе Верховному Главнокомандующему о возможных действиях противника и советских войск весной и летом 1943 года». В этом документе Георгий Константинович сделал следующий главный вывод: «Переход наших войск в наступление в ближайшие дни с целью упреждения противника считаю нецелесообразным. Лучше будет, если мы измотаем противника на нашей стороне, выбьем ему танки, а затем, введя свежие резервы, переходом в общее наступление окончательно добьем основную группировку противника»<sup>374</sup>.

---

<sup>374</sup> Великая Отечественная. Книга 15. Т. 4(4). М., 1997. С. 18.

---

Получив доклад Г. К. Жукова, И. В. Сталин дал задание Генеральному штабу запросить мнение командующих фронтами и подготовить специальное совещание в Ставке. Оно состоялось 12 апреля 1943 года. Здесь и были приняты основные решения по ведению боевых действий в районе Курска.

Через три дня, 15 апреля, в Берлине Гитлер подписал оперативный приказ Ставки № 6 на проведение наступательной операции, получившей наименование «Цитадель». Этот документ начинался так: «Я решил, как только позволят условия погоды, провести наступление «Цитадель» – первое наступление в этом году». И далее раскрывалась его цель: «Сосредоточенным ударом, проведенным решительно и быстро силами одной ударной армии из района Белгорода и другой – из района южнее Орла, путем концентрического наступления окружить находящиеся в районе Курска войска противника и уничтожить их»<sup>375</sup>.

Итак, решения в Москве и Берлине были приняты. За принятым решением следует подготовка к его осуществлению.

Трехмесячная пауза в активных действиях в полной мере использовалась всеми видами наших Вооруженных сил для непосредственной подготовки к главному сражению 1943 года. Если в эти весенние месяцы на полях сражений господствовало относительное затишье, велись, так сказать, бои местного значения, то небо продолжало оставаться полем жарких схваток. Продолжая борьбу за господство в воздухе, советская авиация наносила удары по резервам противника, вела воздушную разведку, прикрывала свои войска.

В период подготовки к предстоящему сражению не прекращала боевых действий и Авиация дальнего действия. Главными, поставленными перед ней задачами, являлись: боевая работа по срыву железнодорожных перевозок войск и техники врага; уничтожение материальной части самолетов на аэродромах базирования; максимальное обеспечение партизан оружием, боеприпасами и медикаментами; заброска в оперативный тыл германских войск разведывательно-диверсионных групп.

Как видим, на первое место выдвигалась задача нарушения железнодорожных перевозок врага. Эта необходимость вытекала из сложившейся после завершения Сталинградской битвы обстановки на советско-германском фронте. К предстоящим боям готовилась не только советская сторона, но и противник. Подготовка к сражению – это усиленная переброска резервов и передислокация войск. Подготовка к сражению – это возросший объем перевозок людей, техники и военных грузов по железным дорогам. Противоборствующая сторона не может не принимать мер по срыву этих перевозок, ибо это один из решающих факторов в достижении победы в предстоящем сражении.

А. Е. Голованов, касаясь рассматриваемого периода, отмечал: «В первой половине 1943 года одной из главных задач, поставленных перед Авиацией дальнего действия, являлась боевая работа по срыву железнодорожных перевозок войск и техники противника, а также нарушения снабжения войск, находящихся на фронте. Эта боевая деятельность АДД проходила по специальному плану, составленному Верховным Главнокомандованием. Особое внимание было обращено на западное и юго-западное направления»<sup>376</sup>.

Следует сказать, что в деле бомбардирования силами АДД железнодорожных объектов в годы Великой Отечественной войны, именно этот период, период первой половины 1943 года, стал самым значимым.

Активно в это время занимались бомбардировкой железнодорожных объектов, аэродромов, скоплений войск врага в городах и населенных пунктах и авиаполки 53-й авиадивизии. Кроме этого, отдельные экипажи летали к партизанам, выбрасывали в глубоком тылу разведывательно-диверсионные группы. Не прекращалась эта работа и в те дни, когда ее основные

---

<sup>375</sup> Дашичев В. И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М., 1973. С. 410.

<sup>376</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 301.



силы были брошены на Кубань. В это время летали на задания, главным образом, оставшиеся на аэродромах основного базирования экипажи на самолетах ТБ-3, а также те на Ли-2, которые по различным причинам не убыли в командировку. С возвращением основных сил соединения с Северо-Кавказского фронта эта боевая деятельность была усилена.

В связи с тем, что боевых донесений 3-го авиаполка за этот период нет, приведу таблицу, отражающую различные объекты бомбардирования, по которым работали авиаполки 53-й авиадивизии. Составлена она на основе боевых донесений штаба АДД в Ставку Верховного Главнокомандования и охватывает период от окончания Сталинградской битвы до начала сражения под Курском. Привожу эти сведения за указанный период полностью, в том числе и за те дни (с 18 апреля по 23 мая), когда экипажи 3-го авиаполка работали на Северо-Кавказском фронте.

Дата	Количество самолетов	Объект бомбардирования
В ночь на		
3 февраля	5	Ж.д.у. Курск
4 февраля	35	Ж.д.у. Курск
5 февраля	47	Ж.д.у. Курск
6 февраля	36	Ж.д.у. Курск
7 февраля	19	Ж.д.у. Харьков
8 февраля вследствие плохих метеоусловий АДД боевой работы не производила		
9 февраля	29	Ж.д.у. Ворожба
	2	Ж.д.у. Сумы
10 февраля	27	Ж.д.у. Ворожба
	1	Ж.д.у. Льгов
11 февраля	27	Ж.д.у. Ворожба
	1	Ж.д.у. Льгов
12 февраля	18	Ж.д.у. Ворожба
	5	Ж.д.у. Льгов
	1	Ст. Сумы
13 – 19 февраля вследствие плохих метеоусловий АДД боевой работы не производила		
23 февраля	16	Ж.д.у. Сумы
	1	Ст. Виры
24 февраля	15	Ж.д.у. Конотоп
4 марта	19	Аэродром Орел
14 марта	27	Ж.д.ст. Жуковка
15 марта	16	Ж.д.у. Бахмач
17 марта	14	Ж.д.у. Бахмач
18 марта	22	Ж.д.у. Бахмач
	1	Ж.д.у. Ворожба
19 марта	29	Ж.д.у. Бахмач

20 марта	21	Ж.д.у. Бахмач
	8	Войска в Белгороде
	1	Ст. Глухов
21 марта	34	Войска в Белгороде
22 марта	24	Войска в Белгороде
23 марта	27	Войска в Белгороде
26 марта	54	Ж.д.у. Орел
27 марта	59	Ж.д.у. Орел
28 марта	1	Ж.д.у. Орел
29 марта	51	Ж.д.у. Орел
31 марта – 3 апр. вследствие плохих метеоусловий АДД боевой работы не производила		
5 апреля	26	Ж.д.у. Орел
6 апреля	29	Ж.д.у. Орел
7 апреля	12	Ж.д.у. Орел
11 апреля	36	Ж.д.у. Орел
12 апреля	28	Ж.д.у. Орел
13 апреля	25	Ж.д.у. Брянск
	1	Ст. Карачев
	1	Ст. Отрада
14 апреля	42	Ж.д.у. Брянск
	1	Ст. Карачев
15 апреля	17	Ж.д.у. Унеча
	3	Ж.д.у. Орел
22 апреля	10	Ж.д.у. Орел
23 апреля	11	Аэродром Брянск
	1	Ст. Снежетьская
24 апреля	11	Аэродром Сеца
25 апреля	11	Аэродром Сталино
	1	Ст. Константиново
26 апреля	11	Аэродром Запорожье
	1	Ж.д.у. Лозовая
	1	Ж.д.у. Павлоград
28 апреля	12	Ж.д.у. Брянск
3 мая	14	Ж.д.у. Брянск
	1	Аэродром Оптуха
4 мая	15	Ж.д.у. Брянск
5 мая	12	Ж.д.у. Брянск
	1	Ж.д.у. Орел
7 мая	11	Ж.д.у. Полтава

	1	Войска в Белгороде
	1	Ж.д.у. Харьков
9 мая	10	Ж.д.у. Брянск
	1	Ж.д.у. Орел
	1	Ст. Становой Колодезь
10 мая	7	Ж.д.у. Унеча
	2	Ж.д.у. Орел
	1	Ст. Карачев
11 мая	9	Ж.д.у. Брянск
12 мая	9	Пункт Супонево
	2	Пер. край обор. в р-не Дмитровск-Орловский
13 мая	14	Ст. Снежетьская
14 мая	14	Ж.д.у. Орел
	2	Ст. Моховая
15 мая	13	Ж.д.у. Брянск
	1	Ж.д.у. Орел
16 мая	1	Ст. Змиевка
	1	Пункт Кромы
23 мая	27	Войска в городе Спас-Деменск
24 мая	1	Разведка погоды и бомб ж.д.у. Орел
27 мая	34	Ст. Карачев
	1	Ж.д.у. Орел
28 мая	1	Пункт Отрада
	1	Ж.д.у. Орел
29 мая	49	Ст. Карачев
	5	Ж.д.у Орел
	1	Ст. Змеевка
31 мая	8	Ст. Орджоникидзеград
	4	Ст. Карачев
	4	Ж.д.у. Орел
	1	Пункт Дубчино
1 июня	59	Ст. Карачев
	1	Пункт Никольский
2 июня	58	Ж.д.у. Рославль
	1	Пункт Галичи
	1	Ст. Гобики
3 июня	56	Ст. Становой Колодезь
	39	Ст. Оптуха

4 июня	57	Ст. Карачев
	1	Ст. Куракино
6 июня	43	Ж.д.у. Унеча
	3	Ж.д.у. Брянск
	1	Ж.д.у. Орел
С этого дня сведения даются за 5-й авиакорпус дальнего действия		
7 июня	32	Аэродром Сеща
	2	Ст. Жуковка
	2	Ж.д.у. Рославль
	1	Ст. Змеевка
	1	Войска в городе Мценске
8 июня	30	Аэродром Сеща
	1	Ст. Людиново
9 июня	31	Аэродром Сеща
10 июня	43	Аэродром Сеща
	1	Аэродром Никитинка
	1	Ст. Жиздра
	1	Ст. Отрада
11 июня	49	Аэродром Сеща
12 июня	47	Ст. Карачев
15 июня	47	Ж.д.у. Унеча
	1	Ж.д.у. Орел
	1	Ж.д.у. Орел
16 июня	49	Аэродром Карачев
18 июня	16	Ст. Карачев
19 июня	51	Аэродром Карачев
20 июня	37	Войска и технику в городе Почеп
21 июня	49	Аэродром Олсуфьево
22 июня	52	Аэродром Олсуфьево
23 июня Во всех частях АДД день материальной части		
24 июня	47	Аэродром Карачев
	1	Ст. Становой Колодезь
25 июня	27	Аэродром Олсуфьево
	9	Ст. Навля
28 июня	29	Ст. Карачев
4 июля	34	Ж.д.у. Унеча

Проанализируем сведения, отраженные в таблице. Первое, о чем следует сказать, так это о том, что малые цифры в графе «количество самолетов», это не что иное, как бомбардирование вынужденное, а не заданное. Скажем, попутное при разведке погоды, при возникших неполадках в работе материальной части, при обнаружении основной цели.

---

Второе. С убитием авиаполка на Кубань удары его экипажей по вражеским объектам, отраженным в таблице, на центральном участке советско-германского фронта прекратились. Они возобновились сразу же, как только авиаполк вернулся в Мичуринск. Это видно из воспоминаний все того же С. А. Лукьянова.

«27 мая. Бомбардирование железнодорожного узла Карачев. Задание выполнено.

28 мая. Разведка погоды. Задание выполнено.

29, 30 мая, 1 июня. Бомбардирование железнодорожного узла Карачев. Три полета. Задание выполнено.

2 июня. Бомбардирование железнодорожного узла Рославль. Задание выполнено.

3 июня. Бомбардирование железнодорожного узла Становой Колодезь. Задание выполнено.

6 июня. Бомбардирование железнодорожного узла Унеча. Задание выполнено.

7 июня. Бомбардирование аэродрома противника Сеща. Задание выполнено.

8 июня. Разведка погоды. Задание выполнено. Противник бомбит Кочетовку. Она горит.

10, 11 июня. Бомбардирование аэродрома Сеща. Два вылета. Задания выполнены».

О чем говорят эти сведения из воспоминаний С. А. Лукьянова? О том, что экипажи 3-го авиаполка во всех вылетах 53-й авиадивизии на объекты врага, отраженных в приведенной таблице, принимали участие. А это, при отсутствии полковых боевых донесений, немаловажно. К большому сожалению, по причине болезни Сергей Александрович не смог продолжить перечисление вылетов своего экипажа в этот период. А произошло следующее. Цитирую эту часть воспоминаний:

«29 января 1943 года поехали мы со штурманом Мишей Кузьминым на аэродром для пробы самолета в воздухе. На полutorке (так прозвали машину ГАЗ-АА Горьковского автозавода. Она была рассчитана на перевозку груза в полторы тонны. Отсюда и такое название. – А. С.) В кабине с шофером сидел инженер полка по ремонту Хахалев. Мы сидим на передних углах полutorки. О чем-то думали. Потом – трах мне по голове бревном. Без памяти привезли меня в санчасть. Опомился через два часа. Оказывается, в наше отсутствие какая-то воинская часть поставила на шоссе деревянный шлагбаум, и он находился в полуопущенном состоянии. Вечером в сопровождении медицинской сестры меня посадили в вагон, и мы поехали в Москву в Центральный авиационный госпиталь. Сотрясение мозга. Два месяца я там лечился».

А потом, читатель должен помнить, С. А. Лукьянову пришлось 30 апреля после неудачного взлета с аэродрома Ново-Александровская, прыгать с аварийного самолета. Приземление было неудачным.

Судя по всему после интенсивных полетов на Кубани и не менее интенсивных после возвращения в Мичуринск здоровье Сергея Александровича пошатнулось. И он снова оказался в госпитале. Он вспоминал: «С 1 июля по 22 августа 1943 года по распоряжению командира полка и главного врача находился на лечении в Москве в Центральном авиационном госпитале. 23 августа врачебная комиссия отстранила от летной работы на два месяца с нахождением в части с тем, чтобы 23 октября вновь прошел обследование».

Так что участвовать в боевой работе авиаполка в период Курской битвы Сергею Александровичу не пришлось.

И третье, на что следует обратить внимание, глядя на таблицу: какие в этот период объекты бомбардирования и почему стали приоритетными. Наибольшее количество бомбардировочных налетов 53-й авиадивизии (5-го авиакорпуса) приходится на железнодорожные объекты – 69. И этот факт имеет свое обоснование.

Из Центральной Европы, с запада на восток по железнодорожным магистралям шли воинские эшелоны к Сумам, Харькову, Орлу, Брянску, доставляя на фронт сотни тысяч солдат и офицеров вермахта, тысячи танков, орудий и самолетов. Германия и ее вольные и невольные европей-

---

ские сообщники напрягали все силы, чтобы восполнить людские и материальные потери, дать Восточному фронту все необходимое для всесторонней подготовки к решающему сражению.

Из общего числа бомбардировочных налетов на железнодорожные объекты 50 раз ударам подвергались железнодорожные узлы и 19 раз – станции. Что касается конкретных объектов, то первенство за Орлом. 19 раз экипажи бомбардировали этот железнодорожный узел. Чтобы убедиться, что это значительно больше, чем налеты на другие аналогичные объекты, то достаточно сказать, что узлы Брянск и Бахмач подвергались налетам по пять раз, Курск, Ворожба и Унеча по 4 четыре раза, а остальные и того меньше.

Почему железнодорожный узел Орел так интенсивно бомбардировался не только экипажами 53-й авиадивизии, но и другими частями и соединениями АДД? Из трех немецко-фашистских группировок на советско-германском фронте самой сильной, как и раньше, оставалась группа армий «Центр». снабжение северного крыла этой группировки осуществлялось по железной дороге Дно – Невель – Витебск. В центральной части главной магистрали была железная дорога Брест – Минск – Смоленск – Вязьма.

Что касается южного крыла группы армий «Центр», то основной магистралью здесь являлась железная дорога Мозырь – Гомель – Брянск – Орел. По ней ежедневно к линии фронта проходило от 25 до 40 вражеских эшелонов с живой силой и техникой. Особенно интенсивность перевозок по этой магистрали возросла в марте. А с учетом того, что эта магистраль имела ряд ответвлений, нетрудно понять, что она связывала эту группировку со всеми фронтами противника на западном направлении и его глубоким тылом.

Именно поэтому в первой половине 1943 года она стала центральной железнодорожной линией, по которой шло бесконечное количество составов с людьми, техникой и другими военными грузами. Конечным пунктом этого потока и был узел Орел, которому в соответствии с планом операции «Цитадель», как и Белгороду, отводилась главная роль. Именно здесь разгружались эшелоны с людьми и техникой, именно здесь концентрировались основные силы вермахта для удара по советским войскам в районе курского выступа.

19 раз экипажи 53-й авиадивизии (5-го авиакорпуса) бомбардировали аэродромы противника. При этом шесть раз подвергался атакам аэродром Сеща, по три раза Карачев и Олсуфьево. Остальные по одному разу. Если на земле в этот период германское командование никаких сколько-нибудь значимых операций не проводило, то его авиация не бездействовала. Она бомбила тылы, коммуникации и боевые порядки советских войск, железнодорожные объекты в районах Курска, Валук, Касторной. Она осуществляла налеты на важные промышленные центры страны – Ярославль, Саратов, Горький. Все этому надо было противодействовать. В связи с этим одновременно с воздушным сражением на Кубани по решению Ставки ВГК были подготовлены и проведены две воздушные операции по разгрому авиационной группировки противника.

В первой (с 6 по 8 мая 1943 года) АДД участия не принимала. Через месяц (с 8 по 10 июня) была проведена вторая воздушная операция. Ее главная цель – ударить по аэродромам немецкой бомбардировочной авиации, с которых осуществлялись налеты на крупные промышленные города Советского Союза. В этой операции приняла участие и Авиация дальнего действия. Именно в этот период 53-я авиадивизия, а в ее составе и 3-й авиаполк, четыре ночи подряд бомбардировали аэродром Сеща.

Войска противника экипажами 53-й авиадивизии бомбардировались 13 раз, при этом только три из них были целевыми, с привлечением достаточного количества самолетов: Белгород – пять раз, Спас-Деменск и Почеп по одному разу. Все остальные удары произведены по вынужденным причинам.

В связи с тем, что в данной книге речь идет о боевой работе Белгородского авиаполка, почетное наименование которому присвоено за активное участие в освобождении Белгорода в

---

ходе Курской битвы, следует особо выделить бомбардирование немецких войск в этом городе в процессе подготовки к сражению на Огненной дуге. Покажу эту работу 53-й авиадивизии на фоне всей Авиации дальнего действия.

Экипажи АДД бомбардировали войска противника в Белгороде четыре ночи подряд – 20, 21, 22 и 23 марта. В первую ночь сюда на различных самолетах пришли 48 экипажей. От 53-й авиадивизии в налете участвовало 8 Ли-2. Противодействие противника оказалось слабым. Из крупных бомб было применено 11 ФАБ-500 и 55 ФАБ-250. В результате бомбардирования на территории всего города возникло 15 очагов пожара, из них три крупных размеров.

Во вторую ночь от различных соединений по войскам противника в Белгороде отбомбились 53 экипажа. Большая часть из них от 53-й авиадивизии: 19 Ли-2 и 15 ТБ-3. По расположениям войск противника штурманы сбросили 56 бомб крупного калибра (22 ФАБ-500 и 34 ФАБ-250). Возникло 14 больших очагов пожара и шесть взрывов.

В третью ночь над Белгородом разгрузилось 29 самолетов, 24 из них от 53-й авиадивизии (12 Ли-2 и 12 ТБ-3). Из бомб крупного калибра по войскам противника сброшено 20 ФАБ-500 и 9 ФАБ-250. В результате бомбардирования возникло восемь крупных очагов пожара и один сильный взрыв с ярко-красным пламенем.

И, наконец, в ночь на 23 марта по немецко-фашистским войскам, расположенным в различных районах Белгорода, работали только экипажи 53-й авиадивизии. Их было 27 (12 Ли-2 и 15 ТБ-3). Из крупных авиабомб экипажи доставили и сбросили на головы врага 18 ФАБ-500 и 8 ФАБ-250. Возникло 12 очагов пожара, из них шесть крупных и один сильный взрыв с густым белым дымом.

Таким образом, за четыре ночи над Белгородом побывало 140 самолетов Ил-4, Ли-2 и ТБ-3. Из них по войскам противника отбомбились 93 экипажа от 53-й авиадивизии. Это 66% от общего количества. Следовательно, наибольшее количество бомбардировочных ударов по войскам противника в городе Белгороде в марте 1943 года совершили экипажи 53-й авиадивизии, в том числе и 3-го авиаполка. Не здесь ли закладывались предпосылки для принятия решения о присвоении ему почетного наименования **БЕЛГОРОДСКИЙ**?

26 марта 1943 года в газете АДД «Красный сокол» появилась статья «В районе Белгорода». Она раскрывает суть мартовских событий на этом участке фронта и помощь советским наземным войскам со стороны экипажей Авиации дальнего действия:

«В районе Белгорода идут ожесточенные бои. Противник сосредоточил здесь и бросил в бой крупные силы танков и пехоты. Немецко-фашистские войска то на одном, то на другом направлении пытаются прорваться в глубину нашей обороны, для чего на узком участке фронта введены в бой по несколько десятков танков и значительное число пехоты.

В тесном взаимодействии с нашими наземными войсками работает авиация, которая наносит мощные удары по боевым порядкам вражеских войск. Ночным бомбардировщикам способствует погода: на маршруте и в районе цели стоят ясные лунные ночи. Экипажи умело отыскивают скопления танков, огневых средств и живой силы противника и наносят по ним сокрушительные бомбардировочные удары.

На бомбардирование переднего края обороны противника вылетают самолеты разных типов. Среди них – четырехмоторные ТБ-3, которых фашисты называют «черной смертью». Они обрушивают на головы фашистских головорезов тонны смертоносного металла. 20 марта один из первых вылетел на задание Герой Советского Союза Степанов, штурман Корунов отыскал скопление танков...» Далее идет перечисление еще нескольких фамилий летчиков из 1-го гвардейского авиаполка. По всей вероятности корреспондент газеты в мартовские дни побывал только в этом авиаполку.

Интересен и такой факт. В ЦАМО сохранились две шифротелеграммы А. Е. Голованова, направленные на имя Г. К. Жукова с информацией о результатах бомбардирования некоторых

---

пунктов противника в марте 1943 года. Написаны они рукой командующего АДД. Вот полное содержание одной из них. «Константинову. В ночь на 21 марта 1943 года совершено 112 самолетовылетов. Из них 64 на Томаровку и 48 на Белгород. При бомбардировании Томаровки возникло 16 очагов пожара и несколько взрывов. После одного взрыва образовался большой пожар, который в течение всей ночи освещал цель. В Белгороде возникло 15 пожаров, из них три большой силы. Большое скопление войск и техники отмечено в Томаровке. В ночь на 22 марта действуем по этим же объектам». Во второй телеграмме приводится количество боевых вылетов: на Томаровку – 32, на Белгород – 29<sup>377</sup>.

Ко всему сказанному следует добавить, что именно в эти четыре дня экипажи АДД бомбардировали войска противника и в Томаровке, причем по количеству самолетовылетов их оказалось больше, чем по Белгороду – 162. В налетах на Томаровку экипажи 53-й авиадивизии участия не принимали.

О бомбардировании войск противника в Белгороде в марте 1943 года из ветеранов авиаполка оставили свои воспоминания только двое. Штурман У. М. Месаутов, пришедший в 3-й авиаполк из ГВФ в августе 1942 года, в письме в школу сообщил, что он летал в составе экипажа командира корабля М. В. Чекрыгина. Усман Мингажединович сделал выписку из своей летной книжки, где указано, что 23 марта он бомбардировал войска противника в Белгороде. Никаких подробностей штурман не сообщил.

Эту же дату своего вылета на бомбардирование войск противника в Белгороде указывает и командир корабля В. И. Кривонос. Вот несколько строк из его письма в школу: «23 марта 1943 года я летал со своим экипажем на бомбометание скопления войск и техники врага в Белгороде. В этом полете мой самолет был атакован немецким истребителем, но, применяя противоистребительный маневр, нам удалось оторваться от противника». И это все, о чем поведал Василий Иосифович.

Итоги бомбардирования авиаполков 53-й авиадивизии в период между двумя битвами были всякие, – от хороших до плохих, удачных и неудачных. Как пример эффективной работы соединения можно привести удар по железнодорожному узлу Курск в ночь на 6 февраля. В бой ушло 36 кораблей. В результате бомбардирования на объекте возникло 12 очагов пожара, 11 взрывов, из них два больших с пламенем черного дыма, после чего последовал ряд мелких взрывов. Предположительно горели и взрывались эшелоны с горючим и боеприпасами. Горело несколько станционных построек, отмечены прямые попадания в железнодорожное полотно. Контролеры сделали вывод, что бомбардирование было весьма успешным<sup>378</sup>.

Были и неудачи. 26 апреля 1943 года начальник оперативного управления штаба ВВС генерал-майор авиации Н. А. Журавлев направил на имя начальника штаба АДД М. И. Шевелева следующую информацию: «По сведениям, полученным от партизан, наша авиация при ночных налетах на Сещу бомбардировала ложный аэродром, на котором немцы имитировали очаги пожаров и взрывов. Одновременно с этим посылаю вам схему района Сещи, на которой среди прочих объектов показано местоположение ложного аэродрома противника и огневые точки ПВО»<sup>379</sup>.

Познакомившись с этим документом, генерал М. И. Шевелев поручил начальнику разведотдела полковнику В. П. Четверикову произвести сверку схемы района, присланной из штаба ВВС, с имеющимся в штабе АДД описанием. А работник оперативного управления штаба АДД подполковник М. И. Таланин получил задание схему размножить, подготовить соответствующую справку к ней и все это разослать в части. Через несколько дней эти документы стали предметом изучения среди штурманского состава авиаполка.

<sup>377</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 8. Л. 129.

<sup>378</sup> Там же. Оп. 11519. Д. 317. Л. 35.

<sup>379</sup> Там же. Ф. 5-го ак. Оп. 11498. Д. 67. Л. 80.



---

Несколько конкретных фактов бомбардирования экипажами 3-го авиаполка различных объектов противника в рассматриваемый период, удалось найти в наградных листах, на основании которых личный состав представлялся к правительственным наградам. Приведу эти примеры.

14 марта экипаж командира корабля С. А. Якушкина в составе группы самолетов авиаполка ушел на задание первым. Предстояло ударить по скоплению эшелонов врага на станции Жуковка. Перед штурманом экипажа В. И. Панфиловым стояла сложная задача – пробиться к цели через все превратности непогоды. А метеоусловия в эту ночь выдались что ни на есть самые скверные – облачность доходила до десяти баллов, местами смотровые окна самолета заваливало снегом так, что в кабине становилось темно. Однако отличная подготовка и долгая практика лучшего штурмана авиаполка сделали свое дело – выход на цель был точным, а ее поражение прицельным. В одном из документов, характеризующих профессиональные качества В. И. Панфилова, есть такая фраза: «Один из лучших штурманов полка, не имеет ни одного случая потери ориентировки». Что ж, и на этот раз Владислав Илларионович ориентировки в полете на объект в скверных метеоусловиях не потерял, и еще раз доказал, что он действительно является одним из лучших штурманов авиаполка.

18 марта экипаж В. В. Сапожникова в группе четырнадцати самолетов Ли-2 вылетел для бомбардирования железнодорожного узла Бахмач. Приблизительно на середине маршрута к цели загорелся левый мотор самолета. Приказав борттехнику Г. С. Пантюхину принять меры к тушению пожара, Владимир Васильевич ввел машину в правый разворот и лег на обратный курс. В тушении пожара борттехнику помогли штурман А. И. Никулин и стрелок-радист А. Л. Зобенко. Совместными усилиями пожар был ликвидирован. Теперь все зависело от летчика. Спокойно и хладнокровно В. В. Сапожников дотянул до своего аэродрома, и также свокоино и хладнокровно посадил бомбардировщик с одним работающим мотором на своем аэродроме.

26 марта 1943 года в составе группы авиаполка экипаж командира корабля Н. С. Куракина принял участие в бомбардировании железнодорожного узла Орел. Противник прикрывал этот важный узел мощной системой ПВО во взаимодействии с прожекторами. Метеообстановка по маршруту не благоприятствовала полету. Ненависть к врагу и воля к победе, как сказано в документе, двигали товарища Куракина вперед. Отлично выполнив боевое задание, создав несколько очагов пожаров, благополучно вернулся на свой аэродром. Совершая по два вылета в одну ночь, произвел пять боевых вылетов на железнодорожный узел Орел с успешным выполнением.

28 марта 1943 года отличился штурман авиаполка капитан А. Т. Ковалев. Экипажу, в котором он летел, предстояло отбомбиться по железнодорожному узлу Орел. ПВО объекта свирепствовала как никогда. Зенитчики снарядов не жалели. Несмотря на такое противодействие, штурман точно вывел самолет на цель и с ходу отбомбился. Удар получился на славу – среди эшелонов возник большой очаг пожара. Этот факт подтвердили все члены экипажа.

12 апреля 1943 года экипаж А. И. Мосолова, выполняя задание по бомбардированию железнодорожного узла Орел, при подходе к цели был встречен сильной зенитной артиллерией противника, в результате чего были пробиты два бензобака и самолет получил ряд других повреждений. Задание было выполнено успешно, летчик привел самолет на свой аэродром и произвел благополучную посадку.

13 апреля вновь отличился штурман авиаполка А. Т. Ковалев. В этот раз он бомбардировал железнодорожный узел Брянск. В результате прицельного бомбардирования на узле произошел большой силы взрыв. Этот факт в своих донесениях подтвердили другие экипажи.

Со многими ветеранами мне приходилось встречаться, задавать им вопросы, слушать и записывать их рассказы, писать письма и получать ответы. И если попробовать определить, а с кем из них больше всего довелось встречаться, то ответ будет однозначным – с Анатолием Андреевичем Кисилем, штурманом из экипажа С. С. Апухтина. Милейший и добрейший был человек, а

---

какой обладал памятью! Он рассказывал о событии полувековой давности так, словно это было вчера. И из славной когорты ветеранов Белгородского авиаполка он последним покинул сей мир. Все, что в дальнейшем своем повествовании я буду писать о нем, все это с его слов и на основе архивных документов.

Вот что рассказал он мне о полете в эту же ночь на Брянск: «Погода ясная, но темно. Севернее Орла спокойно прошли линию фронта. Но мы все начеку, так как уже давно все в полку знали, что именно в этом месте происходят встречи с немецкими истребителями. Летим дальше, делаем свое дело, но про истребителей не забываем. И вот перед Апухтиным загорелись две лампочки – это радист сигналил, что истребитель справа. Летчик моментально делает с небольшим снижением разворот вправо. Озираемся, но истребителя не видим. Застрекотал УБТ. Это стрелок-радист Витя Мясников. Значит враг близко. Но где он?

Обычно фашисты атаквали снизу сзади, ориентируясь по выхлопным трубам бомбардировщика. Только стали на боевой курс, как справа к нам потянулся снап огня и промелькнуло осиное тело истребителя, да так близко, что были видны выхлопные газы от его мотора. Мы развернулись вправо градусов на 30. Смотрим во все глаза. Стрелок сигналил – истребитель слева. И мы налево со снижением. Еще снап огня. И снова застучал УБТ. Через некоторое время новая атака справа и взаимная перестрелка. Так продолжалось минут тридцать. Фашист произвел шесть атак, загнал нас вниз и, в конце концов, потерял на фоне леса. И вовремя, так как наш стрелок расстрелял все патроны. Пробоин немецкий летчик нам наделал, но зажечь Ли-2 не смог. Толковым летчиком был Степан Апухтин! А две пятисотки пришлось сбрасывать на невзрыв».

В ночь на 23 мая группа самолетов 3-го авиаполка бомбардировала войска противника в городе Спас-Деменск. Среди тех, кто ушел на задание, находился экипаж командира корабля В. И. Кривоноса. Работа его штурмана И. Г. Иванова привлекла внимание корреспондента «Красного сокола» И. Бердиковича. Через несколько дней, 30 мая, в газете АДД появилась его небольшая заметка:

«Командир корабля старший лейтенант Василий Кривонос мастерски поднял в воздух тяжелогруженную бомбами машину и взял курс к переднему краю обороны противника. Небо усеяно звездами, но горизонт прикрыт густой дымкой. Двадцатилетний штурман Иосиф Иванов точно выводит корабль на цель. Под крылом поле боя. Видны артиллерийские вспышки, трассы пуль, разноцветные ракеты, костры на линии фронта. Пора! Вниз летят фугаски. Вслед за всплесками разрывов возникают пожары: один, второй. Задание выполнено, экипаж возвращается на свой аэродром. Боевые друзья поздравляют Иванова с отличным выполнением задания. Это двадцатый ночной боевой вылет. Оружейники быстро подвешивают бомбы, и самолет в ту же ночь отправляется во второй боевой вылет. Он также выполнен на отлично».

В ночь на 12 июня экипаж командира корабля Е. Р. Усачева (штурман К. И. Тарасенко, техник бортовой А. А. Мусиенко, бортрадист Л. С. Бутроменко, стрелок К. Ф. Маенков) вылетел на бомбардирование железнодорожной станции Карачев. Задание выполнили и взяли курс на свой аэродром. В районе Людиново на высоте 2500 метров на Ли-2 напало звено фашистских истребителей. Воздушный бой был жестоким. Немецкие летчики, используя свое превосходство и предчувствуя легкую добычу, действовали нагло, за что один из них и поплатился – выбрав удачный момент, Константин Маенков прицельной очередью отправил его к земле.

Два остальных продолжали атаки. Стрелок только и успевал поворачивать свой пулемет то в одну, то в другую сторону. Ему удалось отбить восемь атак. При отражении девятой отважный боец был смертельно ранен. Через несколько минут он скончался на руках штурмана. За пулемет стал стрелок-радист Л. С. Бутроменко и продолжал отражать атаки двух оставшихся истребителей. Умелыми действиями он помог летчику оторваться от нападающих и не только добраться до своего аэродрома, но и благополучно посадить израненную машину. На бомбардировщике были пробиты бензобак, гидросистема, колесо, а планер принял около пятидесяти пуль.

---

Константина Федоровича Маенкова похоронили на городском кладбище Мичуринска. За мужество, проявленное в бою, воздушный стрелок-радист был посмертно награжден орденом Отечественной войны первой степени.

Сбить экипажем бомбардировщика истребитель противника, да еще такого бомбардировщика, каким являлся Ли-2, где стрелок и радист в единственном числе, – это успех, которым гордились. Останься К. Ф. Маенков в живых – долго ходил бы в героях. Но не меньшим подвигом считалось привести на свой аэродром изрядно избитый самолет. Такой подвиг в этом полете совершил летчик Е. Р. Усачев. Причем не первый раз.

Ефим Романович Усачев пришел в авиаполк в середине 1942 года, пришел из особой прибалтийской авиагруппы ГВФ Северо-Западного фронта. Летая на маленьких самолетах, делал большие дела. 21 января 1942 года по заданию командования СЗФ произвел разведку площадки в тылу противника, где в тяжелых условиях сражался личный состав 645-го стрелкового полка. Летчик задание выполнил: площадку подыскал, произвел на ней посадку и установил с командованием полка связь. 22 января привел сюда звено санитарных самолетов для эвакуации раненых. Не выходя из кабины самолета, сам сделал пять рейсов, эвакуировал 10 раненых, доставил 1440 кг боеприпасов и продовольствия. Своими успешными боевыми действиями дал возможность стрелковому полку начать наступление на врага.

В 3-м авиаполку очень быстро завоевал авторитет первоклассного летчика. За активное участие в боевой работе и качественное выполнение заданий был представлен к ордену Ленина. В наградном листе отмечалось: «Вылетев на боевое задание на один из важных объектов противника, который был сильно защищен, за тридцать минут до цели заметил, что мотор от выбрасывания масла на глушитель горит. А цель уже видна. И он решил идти на одном моторе. Отлично выполнив боевое задание, благополучно произвел посадку на своем аэродроме». Жаль, что составитель наградного листа не указал, какую цель бомбардировал экипаж. Но судя по дате подписания документа командиром авиаполка, это произошло в один из дней рассматриваемого мною периода.

Техническим хозяином самолета в экипаже Е. Р. Усачева являлся борттехник А. А. Мусиенко. По итогам боевой работы за этот период он был представлен к ордену Отечественной войны первой степени. В документе командование отмечало: «Его самолет держит первое место в эскадрилье по готовности материальной части к боевому заданию. Экипаж не знает невыходов и опозданий по его вине. Обладает хорошими рационализаторскими способностями, что помогает ему в выполнении той или иной работы. На моторе полетели шпильки цилиндра, работники ПАРМа не смогли в полевых и зимних условиях сделать эту работу. Приложив способности и упорство, Мусиенко в течение ночи ввел самолет в строй. Вместо установленной нормы постановки моторов 50 – 60 рабочих часов, правильно расставив силы, выполняет эту работу за 30 – 40 часов».

А вот что зафиксировано в боевом донесении авиадивизии за 12 июня. 27 Ли-2 бомбардировали основную цель – аэродром противника Сещи. Самолет летчика 3-го авиаполка лейтенанта Апухтина (69 боевых вылетов) задание не выполнил по причине нападения истребителя в районе Жиздры. Противник, совершив восемь атак, преследовал бомбардировщик до Мосальска. Экипаж сбросил бомбы на невзрыв, две ФАБ-250 взорвались, две – не взорвались. Оторвавшись от истребителя, вернулись на свой аэродром»<sup>380</sup>.

Буквально через три дня этот же экипаж отличился вновь. Об этом мне рассказывал штурман корабля А. А. Кисиль. 15 июня они в тяжелейших погодных условиях бомбили железнодорожный узел Унеча. Вот как выполнялось это боевое задание:

«Перед вылетом из вышестоящего штаба пришло сообщение, что по сведениям, поступившим от партизан, на станции Унеча скопилось много эшелонов, идет разгрузка людей и тех-

---

<sup>380</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. Л. 26.

---

ники. И хотя синоптики дали плохой прогноз, вылет состоялся. Через некоторое время после взлета облачность стала сгущаться. Контролирую полет по пеленгаторам. Пробили облачность на высоте 2700 метров. Рассчитываю время и вертикальную скорость снижения с тем, чтобы до цели заранее выйти под облака. А облачность все уплотняется, в кабине становится все темнее и темнее, болтанка усилилась. Начали постепенное снижение.

Вышли на 1500 метров. Земли нет, вокруг облака. А расчетное время истекает. Даю команду летчику увеличить вертикальную скорость снижения. Вновь уточняю свои расчеты, отталкиваясь от высоты 1200 метров. Это та минимальная высота, с которой можно производить бомбардирование. Вышли на эту высоту, но земли все нет. Снижаемся дальше. Нервы на пределе. Снижаемся дальше. Неужели не пробьемся? Затяжелели секунды, медленно уходят метры высоты. И вот...

Я скорее почувствовал, чем увидел, что облачность кончается. Взгляд на высотомер – там 900 метров. Высота для бомбардирования опасная, тем более, что на борту четыре ФАБ-250. Взгляд вниз – там, на темном фоне земли, просматривается небольшая освещенная полоска километра на полтора. Это эшелоны. А станция вся освещена. Идет разгрузка: снуют машины, передвигаются люди. И все это прямо на носу самолета. А высота уже 750 метров. Что делать? И бомбить опасно и упустить такой момент не хочется. Надо бомбить! Даю команду летчику.

Бомбили с ходу, из-под самых облаков. Сбросил с интервалом в одну секунду. Как только ушла последняя бомба, Апухтин дал по газам, и мы тут же оказались в облаках. А с земли уже слышится: бум – бум – бум – бум. Самолет зашатался. А мы выше, выше. Моторы режут от максимального напряжения. Минут восемь шли по прямой с тем, чтобы поскорее набрать высоту. Потом развернулись влево, очухались и начали разговаривать друг с другом. Борттехник Борис Склеимов спрашивает меня: «Ты и дальше так собираешься воевать?» Я ответил: «А что, такой случай пропустить надо было? Мы ж не зря сюда столько топали». А командир корабля молчал.

При налете авиакорпуса на аэродром Олсуфьево в ночь на 23 июня экипажи 3-го авиаполка, как равно и других частей соединения, столкнулись с новым тактическим приемом, примененным противником впервые. Эффективность этого новшества была настолько очевидной, что начальник штаба 53-й авиадивизии полковник Н. Г. Шевчук вынужден был подробно описать его в специальном донесении на имя начальника штаба авиакорпуса полковника В. К. Богданова.

«В ночь на 23 июня 1943 года в период с 23.30 до 23.40 во время бомбардирования нашими самолетами аэродрома Олсуфьево экипажи были освещены САБами в количестве десяти штук, которые взрывались на высоте 4000 метров. Сбрасывание САБов с такой высоты экипажами других соединений, бомбардировавших эту цель, исключено, так как все имели заданную высоту 3300 метров, и бомбардирование производилось только самолетами Ли-2.

В результате такого освещения в районе цели и над целью на нашей рабочей высоте каждый самолет был ясно виден как с земли, так и в воздухе. Противником, по-видимому, это было использовано для обнаружения наших бомбардировщиков истребителями-охотниками. Об эффективности такого подсвечивания можно судить по количеству произведенных атак по нашим бомбардировщикам и боевой потере, которую дивизия имеет в эту ночь, происшедшей в результате атаки истребителя в период этого подсвечивания.

Вывод: по предположению контролеров и экипажей, выполнявших боевое задание, это новое в тактике германских ВВС, которое, вероятно, будет и в дальнейшем применяться немецким командованием для создания благоприятных условий ночным истребителям в темные ночи с целью отыскания и атак ночных бомбардировщиков, особенно в тех случаях, когда налеты на цель будут производиться систематически»<sup>381</sup>.

В ночь на 24 июня 5-й авиакорпус получил из штаба АДД задание бомбардировать аэродром Карачев. В ночное небо поднялись 37 самолетов Ли-2 и 10 ТБ-3. Среди этой армады бом-

---

<sup>381</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 2. Л.14.

---

бардировщиков был экипаж 3-го авиаполка И. А. Казакевича. Трудностей в поиске цели штурман В. А. Боргуль не испытывал, так как объект впереди идущими экипажами уже достаточно основательно был обработан. В общее дело бомбардирования спокойно внесли и свой бомбовый вклад. Порадовались отменной работе и легли на обратный курс.

Не успели остыть от пережитого, как вновь пришлось взвинчивать нервы. Me-110 появился внезапно и решительно пошел в атаку. Стрелок И. С. Буримов короткой очередью дал понять врагу, что он находится на своем рабочем месте. Нападающий на некоторое время исчез с поля зрения, затем вновь появился, но уже с другой стороны. Командир корабля сделал противостребительный маневр, а стрелок несколькими очередями не подпустил «мессера» на близкое расстояние. Сомнения в том, что последует еще одна атака, ни у кого из членов экипажа не было. Все, стараясь своевременно заметить противника, были начеку. Третий заход стал для немецкого аса последним. Иван Буримов меткой очередью зажег нападающего, и тот, оставляя в ночи огненно-дымный след, пошел к земле.

За мужество, проявленное в воздушном бою, умелые действия по защите экипажа и корабля, командование авиаполка представило Ивана Степановича Буримова к ордену Красной Звезды. И сделано это было через два дня после воздушного боя. Приказом командира 5-го авиакорпуса от 22 июля 1943 года представление было реализовано.

То, что произошло с экипажем И. А. Казакевича в ночном небе 24 июня 1943 года – событие весьма редкое. Запомнилось оно, вполне естественно, всем членам экипажа. Вот что через много лет после случившегося написал командир корабля в школьной анкете, отвечая на вопрос «Какое событие из периода войны вам больше всего запомнилось?»: «В памяти остался воздушный бой с Me-110 после бомбардирования железнодорожного узла Карачев. Истребитель был сбит стрелком Иваном Буримовым».

Кроме этого, Иосиф Александрович Казакевич в своем письме в 13-ю белгородскую школу описал этот воздушный бой и коротко рассказал о себе. Привожу текст письма:

«Родился я в 1921 году в Белоруссии. В 1938 году поступил в аэроклуб в Минске, который окончил в 1938 году. Через два года поступил в военную школу летчиков с ускоренным курсом. Окончил ее и был направлен в 3-й тбап, в котором пробыл до 1956 года.

Война застала в Белоруссии. С этих дней началась боевая работа нашего полка. Защищали Белоруссию, участвовали в сражении под Смоленском, в битве за Москву, за Сталинград. И вот с весны 1943 года началась наша боевая работа на центральном участке фронта, вернее, длительное время мы летали на бомбежку аэродромов, скоплений войск и боевой техники в районе Орла и Брянска.

Вот здесь я хочу описать бой тяжелого бомбардировщика с немецким истребителем, который пришлось вести нашему экипажу. Это было во время бомбардирования скопления эшелонов на станции Карачев. Отбомбились при сильном зенитном огне противника, взяли обратный курс, казалось уже все, бомбы сброшены на цель и можно лететь домой. Вдруг над нашим самолетом пролетел снап огня от истребителя, я начал делать маневр, чтобы уйти, и вдруг слышу, как стрелок дал три очереди из пулемета и немецкий истребитель загорелся, о чем мне доложил стрелок Буримов. Нам всем стало легче. Мы с боя вышли победителями».

А в письме ко мне Иосиф Александрович описал этот полет более подробно: «Из этого периода у меня остался в памяти вылет на бомбардировку железнодорожной станции Карачев 13 июня 1943 года. Это был мой пятый самостоятельный вылет в качестве командира корабля.

Подходим к цели. Огонь был очень сильным. Если над целью стреляют зенитки, то истребителей противника нет. Это нам легче. Мы вышли на цель. Отбомбившись, штурман доложил, что бомбы сброшены. Можно с маневром быстро уходить от цели. Штурман дал курс на обратный полет. Все вроде спокойно. Но, увы! Через минуту-две, как только отошли от цели, над самолетом пронесся снап огня. Атаковал истребитель. Мгновенно бросаю бомбардировщик в разворот

---

со снижением. В это время слышу, что стрелок Буримов из турельного пулемета дал три очереди. Штурман докладывает, что истребитель ищет фарами. Мы знали, что у немцев была такая тактика, когда они освещали цель фарами, чтобы бить наверняка.

Опять был предпринят маневр самолетом. На это ушло несколько секунд. Но все обошлось благополучно. Это оказывается стрелок поджег немецкий самолет Me-110. Когда все успокоилось, штурман дал курс на выход к линии фронта. Подходит бортмеханик и говорит: радист Сайфулин убит, а у стрелка заклинило пулемет. Но все страшное позади. Во время полета за линией фронта бортмеханик и радист уходили в хвост самолета, где находились два бортовых пулемета ШКАС, и исполняли обязанности бортовых стрелков. Как бы там ни было, но надо добираться домой, самолет меня слушался, моторы работали нормально. Оказалось, что во время моего резкого бросания самолета радист сильно ушибся и потерял сознание. Все обошлось благополучно, и мы вернулись на свою базу. Другие экипажи подтвердили этот воздушный бой, и стрелок был награжден орденом Отечественной войны второй степени, а нам выдана денежная премия. Фамилию штурмана не помню».

Нетрудно обнаружить некоторые неточности в письмах И. А. Казакевича в школу и ко мне, а именно: полет состоялся не 13 июня, а в ночь с 24 на 25. Бомбардированию подвергалась не станция Карачев, а аэродром, Буримов награжден не орденом Отечественной войны второй степени, а орденом Красной Звезды.

Хорошо воевал И. А. Казакевич, умно, расчетливо и инициативно. Еще в самом начале войны 13 августа 1941 года, будучи правым летчиком, вместе с командиром корабля ловко перехитрил хваленых немецких асов. Экипажу предстояло отбомбиться по аэродрому Каменка. Вышли на цель и обнаружили, что аэродром действует – работает старт, и садятся самолеты. Зашли со стороны прилета немецких самолетов, вписались в общую карусель и без помех отбомбились по стоянкам. Все было сделано так грамотно и четко, что противник не заметил, как пришел и ушел от цели тяжелый бомбардировщик<sup>382</sup>.

16 июля в газете АДД «Красный сокол» появилась небольшая заметка «Воздушные стрелки сбили три вражеских истребителя». Ее автор – начальник оперативного отдела авиаполка майор Г. Т. Новиков. Григорий Тимофеевич рассказал: «За последнее время наши воздушные стрелки и стрелки-радисты, бдительно охраняющие боевые корабли от ночных пиратов, сбили в воздушных боях три вражеских истребителя.

Экипаж младшего лейтенанта Казакевича, успешно выполнив задание, возвращался на свой аэродром. Недалеко от цели корабль был атакован ночным истребителем противника, открывшим по нему огонь с четырех точек. Стрелок-радист Сайфулин был ранен. Воздушный бой продолжал стрелок сержант Буримов. Когда Me-110 с разворотом влево и с набором высоты начал заходить для повторной атаки, Буримов дал по нему три короткие очереди. Истребитель, объятый пламенем, упал на землю.

По одному Me-109 сбили воздушные стрелки младший сержант Анищенко из экипажа майора Васка и старший сержант Маенков из экипажа лейтенанта Усачева».

В описываемый мной период к награждению орденом Красного Знамени командование авиаполка представило летчика В. И. Кривоноса. Того командира корабля, у которого, как помнит читатель, не все гладко складывалось после прихода из 1-го гвардейского авиаполка. Вот содержание наградного листа: «Способный волевой летчик. Летает ночью в сложных метеоусловиях. В полете проявляет мужество и инициативу. Несмотря на плохие погодные условия, сильное противодействие ЗА и ЗП противника, товарищ Кривонос не теряется, соблюдает спокойствие, продолжает идти к цели и только после успешного выполнения задания возвращается на свой аэродром. Своим мужеством воодушевляет экипаж на лучшее выполнение боевых заданий».

---

<sup>382</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 564. Л. 195.

---

В июне вновь отличился экипаж В. В. Сапожникова. Задание авиаторы получили ответственное, от его выполнения зависел успех всего авиаполка. Несмотря на трудности, с которыми им пришлось встретиться в этом полете, задание авиаторы выполнили весьма успешно. Этот вылет экипажа описан в наградном листе, на основании которого В. В. Сапожников был представлен к званию Героя Советского Союза.

«С июня по август 1943 года, когда противник готовил наступление на орловско-курско-белгородском направлении, была поставлена командованием задача разрушать железнодорожные узлы и аэродромы и уничтожать на них технику и живую силу. Капитану Сапожникову давались самые ответственные задания по освещению, зажиганию и наведению своих самолетов на цель, и всегда задания выполнялись успешно, несмотря на сильное ПВО противника и ночную истребительную авиацию. Выполняя боевые задания по аэродромам и железнодорожным узлам Орел, Олсуфьево, Брянск, Карачев, Унеча, Рославль, Сеща, совершил 110 боевых вылетов на бомбардирование, из них 45 вылетов на освещение и зажигание цели.

25 июня 1943 года капитан Сапожников получил задание осветить и зажечь аэродром Олсуфьево. При подходе к линии фронта был встречен истребителем противника «Фокке-Вульф-190», который произвел несколько атак и сопровождал его до самой цели, но благодаря настойчивости и мужеству задание было выполнено успешно, цель освещена и подожжена своевременно. Все наши самолеты успешно бомбардировали заданную цель, за что экипажу командованием была объявлена благодарность».

А вот запись в тетради воспоминаний командира корабля С. А. Лукьянова: «29 марта 1943 года бомбардировали железнодорожный узел Орел. В это время в мой экипаж входили: штурман Нурмухамедов, борттехник Цуранов, радист Швец, стрелок Лемешев. Лунная ночь. Заходим на цель со стороны станции Отрада. Беру боевой курс на железнодорожный узел. И тут взял нас один мощный прожектор. Штурман уточняет боевой курс. К первому прожектору присоединились еще штук двадцать. Высота 3000 метров. Бьют крупнокалиберные зенитки. Снаряды рвутся впереди.

Нурмухамедов сбросил бомбы. Дал команду на отворот влево. Выполняю его команду и с резким снижением отворачиваю влево. Мелкие прожекторы гаснут, а три мощных нас продолжают держать. Что это значит? Вдруг Нурмухамедов кричит и показывает: «Истребитель! Истребитель! Истребитель!» Я взглянул вперед, затем вниз. Вижу метрах в ста впереди снизу истребитель противника. Штурвал от себя и пошел на него, как Талалихин, на таран. Он выскочил из-под правой плоскости. Взмыл вверх и дал неприцельную очередь. На этом все и кончилось».

И еще об одном факте, который относится к рассматриваемому периоду. В разделе «Авиаполк меняет крылья» я привел выдержку из истории 53-й авиадивизии о том, что при переучивании личного состава на новый самолет Ли-2 3-й авиаполк передал свои корабли ТБ-3 в другие авиаполки соединения. А вот в боевом донесении авиадивизии за 9 июня 1943 года приводится такой факт:

«24 Ли-2 и 5 ТБ-3 в ночь на 9 июня бомбардировали аэродром Сеща. Один ТБ-3 командира корабля капитана Е. И. Мельниченко из 3-го авиаполка из-за отказа материальной части (обрыв клапанов) бомбардировал железнодорожную станцию Людиново (70 км севернее Брянска). Остальные экипажи бомбардировали основную цель»<sup>383</sup>. Значит, несколько самолетов ТБ-3 в авиаполку после перехода на Ли-2 все-таки оставалось. А «зацепился» я за этот факт в связи с тем, что это был последний боевой вылет на ТБ-3. Отработал старичок свое предназначение и отработал неплохо!

Теперь об эффективности нанесения в этот период бомбардировочных ударов по различным объектам. Конкретных примеров за 3-й авиаполк привести нет возможности. А вот одним

---

<sup>383</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д.8. Л.19.

---

документом, который характеризует эффективную работу 53-й авиадивизии, в том числе и 3-го авиаполка, я располагаю.

5 февраля соединение бомбардировало железнодорожный узел Курск. Результаты удара контролировал экипаж 1-го гвардейского авиаполка Героя Советского Союза Ф. Ф. Степанова. В донесении Федор Федорович отметил: создано 11 взрывов (два большой силы) с пламенем и черным дымом, после чего последовал ряд мелких взрывов. Возникло 12 очагов пожара. Предположительно горели и взрывались эшелоны с горючим и боеприпасами. Горело несколько стационарных построек, отмечены прямые попадания в железнодорожное полотно<sup>384</sup>.

Из приведенных примеров видно, что в рассматриваемый период основные усилия авиаполка были направлены на бомбардирование железнодорожных объектов. Эта боевая работа стала частичкой того огромного дела, которое выполнила Авиация дальнего действия в преддверии Курской битвы. А именно: своими систематическими бомбардировочными ударами она не только сократила объем железнодорожных перевозок, но и нанесла ему большой урон в живой силе и технике.

Результаты операции по срыву железнодорожных перевозок врага сказались на сроках начала немецкого наступления в районе Орла и Белгорода. Германским командованием они переносились несколько раз. Наши войска получили два месяца для совершенствования обороны. Личный состав 3-го авиаполка внес в это дело свой посильный вклад.

И о потерях в этот период. 15 апреля не возвратился с боевого задания экипаж командира отряда капитана Михаила Ивановича Очеретянного. В эту ночь авиаполк наносил удары по железнодорожным объектам – станции Унеча и узлу Орел. При бомбардировании какого из них погиб экипаж установить не удалось. Кроме М. И. Очеретянного погибли командир корабля младший лейтенант Алексей Павлович Костюков, штурман старший лейтенант Даниил Федорович Михеев, воздушный радист сержант Михаил Семенович Гальперин, воздушный стрелок старшина Михаил Иванович Балахин.

13 июня не возвратился с боевого задания экипаж командира корабля капитана Суконкина Александра Ивановича. Кроме него погибли: штурман отряда старший лейтенант Павел Кузьмич Подоприхин, штурман корабля лейтенант Яков Федорович Коношенко, борттехник техник-лейтенант Павел Иванович Смирнов, воздушный радист сержант Николай Васильевич Блудов.

Я привел сведения из полкового списка безвозвратных потерь. После этого решил посмотреть в Интернете наградные листы на членов не вернувшегося с боевого задания экипажа. И правильно сделал! Оказалось, что штурман П. К. Подоприхин 10 мая 1945 года, исполняя должность штурмана-инструктора по воздушной радионавигации Летного центра 18-й воздушной армии (бывшая АДД), был представлен к награждению орденом Красной Звезды. В наградном листе указано, что он имел тяжелое ранение в правое плечо. Когда удивление прошло, я снова нырнул в Интернет. И снова удивился. В одном из документов указано, что Павел Кузьмич Подоприхин пропал без вести, во втором – не вернулся с боевого задания, в третьем – остался жив.

На основе этих фактов прихожу к такому выводу. Самолет командира корабля А. И. Суконкина был сбит, тяжелораненому штурману удалось покинуть машину, приземлиться и через некоторое время вернуться в авиаполк. Учитывая состояние здоровья капитана, командование обеспечило ему менее безопасную должность в Летном центре. Не скрою: я был рад, что еще на одну боевую потерю стало меньше. Затем я проследил в интернетовском Мемориале судьбу остальных членов экипажа и пришел к окончательному выводу: остальные авиаторы пропали без вести.

17 июня при катастрофе самолета погибли четыре человека: командир корабля младший лейтенант Иван Гаврилович Игнатов, командир корабля младший лейтенант Марк Моисеевич

---

<sup>384</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 317. Л. 35.



Новиков, борттехник техник-лейтенант Алексей Никифорович Глубецкий, механик по радио старшина Борис Петрович Назаров.

25 июня пропали без вести члены экипажа лейтенанта Иона Федоровича Новожилова. Не вернулись в авиаполк он сам, штурман младший лейтенант Владимир Алексеевич Дианов, летчик младший лейтенант Василий Иванович Карнов, борттехник техник-лейтенант Филипп Иванович Кусков, воздушный радист сержант Николай Михайлович Бурлаков, воздушный стрелок старший сержант Аркадий Данилович Аникин.

В следующую ночь в авиаполку остались пустыми койки еще четверых человек из экипажа командира корабля лейтенанта Александра Максимовича Сизова. Не вернулся он сам, а также штурман младший лейтенант Алексей Александрович Мизгиров, борттехник техник-лейтенант Иван Дмитриевич Козлов, воздушный радист сержант Николай Макарович Дворядкин.

Как удалось выяснить, А. М. Сизов после приземления попал в плен, содержался в штаблге Люфтваффе-2. Дальнейшая судьба невыяснена. Но зато удалось установить весьма интересный факт. За девять дней до случившегося командир авиаполка представил летчика к награждению орденом Красного Знамени. В наградном листе он отметил: «Все боевые задания выполняет только на отлично, не имея при этом случаев потери ориентировки или невыполнения задания. В полете держит себя спокойно, уверенно и смело и тем самым показывает своим подчиненным образец мужества, храбрости и отваги». Через два дня представление подписал командир авиадивизии В. И. Лабудев. А 25 июня свой автограф на документе оставил командир авиакорпуса И. В. Георгиев. И сделал он это за несколько часов до ухода летчика в полет, из которого он не вернулся. Более того, ровно через месяц приказом командующего АДД томившийся в плену А. М. Сизов был награжден орденом Красного Знамени.

Остальные из перечисленных членов экипажа считаются пропавшими без вести. Среди них фамилии воздушного стрелка нет. Возможно, он вернулся в авиаполк.

Да, печальной для авиаполка оказалась вторая половина июня, личный состав лишился 14 своих членов.

В рассматриваемый период авиаполку приходилось выполнять и транспортные задачи. Эта работа исполнена в марте 1943 года и была вызвана потребностями перегруппировки советских войск после завершения Сталинградской битвы. Сведу транспортную деятельность 53-й авиадивизии в таблицу.

Дата	Количество самолетов-вылетов	В чьих интересах выполнена работа	Что доставлено и вес
4 марта	11	С.-З. фронт	39,4 т горючего
8 марта	13	Ю.-З. фронт	не выполнено из-за несоответствия сигналов
9 марта	2	Центр. фронт	1,5 тонны б/п и 4 человек
10 марта	14	Центр. фронт	6,5 тонны б/п и 5 человек
11 марта	14	Центр. фронт	10,15 тонны б/п и 6 человек
12 марта	15	Центр. фронт	15,66 тонны б/п
13 марта	6	Центр. фронт	7,85 тонны б/п, 2 т гор., 3,8 т мед. тов., 1,5 т продов., 1,8 т топогр. карт, 2 тонны почты, 7,6 т. проч. груза и 67 человек

21 марта	14	Центр. фронт	18,25 тонны б/п
22 марта	17	Центр. фронт	26,32 б/п
23 марта	19	Центр. фронт	28,45 т б/п

Следует отметить, что из всех соединений АДД перевозками, которые отражены в таблице, занималась только 53-я авиадивизия. Чем объяснить, что все ее усилия в этой работе осуществлялись в интересах Центрального фронта? В конце зимы 1943 года Ставка ВГК спланировала проведение двух крупных наступательных операций на западном и северо-западном направлениях. Важная роль в операции против группы армий «Центр» отводилась только что созданному Центральному фронту под командованием К. К. Рокоссовского. Войска фронта перешли в наступление 25 февраля. Вначале наступление развивалось успешно. Но затем...

Вот как оценивал обстановку тех дней командующий Центральным фронтом: «Все войска, которые у нас имелись, был втянуты в бой на образовавшемся к этому времени широком фронте. Противник явно опережал нас в сосредоточении и развертывании сил. Наша 21-я армия только начала выгружаться в районе Ельца. Тылы застряли под Сталинградом. В войсках ощущался острый недостаток всего – продовольствия, фуража, горючего, боеприпасов... Пришлось доложить в Ставку, что наше положение не улучшается, отход войск и тылов фронта затягивается, снабжение войск материальными средствами наладить не удастся... Мой доклад возымел действие. Во второй половине марта Ставка приняла решение о нецелесообразности продолжать наступление на Орел»<sup>385</sup>.

В рассматриваемый период в частях и соединениях АДД в практику их боевой работы все чаще и чаще стало вводиться ночное фотографирование результатов бомбардирования вражеских объектов. Этот вид боевой работы стал внедряться и в 3-м авиаполку. По рекомендации Г. А. Шамраева 26 июня приказом командира 53-й авиадивизии фотографами были определены три экипажа – Н. С. Куракина (штурман Д. П. Волков), М. В. Чекрыгина (штурман М. Т. Стоколос) и Г. С. Засыпкина (штурман М. В. Бабушкин).

Была продолжена практика определения лучших частей в соединении и лучших подразделений в части. Командир 53-й авиадивизии решил, что в июне лучшим авиаполком соединения является 3-й авиаполк. Майор Г. А. Шамраев своим приказом определил: лучшая эскадрилья майора Н. М. Васка, лучшие экипажи – В. В. Сапожникова, Е. Р. Усачева, С. А. Белевского и Д. Д. Евсеенко. Таким образом, в преддверии Курской битвы 3-й авиаполк дальней авиации занял в соединении передовые позиции, стал более сплоченным боевым армейским коллективом.

В это достижение каждый внес свой посильный вклад. Но, пожалуй, никто не сделал больше, чем начальник штаба К. Е. Далакишвили. В авиаполку нет более хлопотной должности, чем та, которую занимал Калистрат Елизбарович. Он работал, как ткацкий челнок. Многие удивлялись, когда он отдыхает. Отработка боевой документации, постановка задач, организация вылета, руководство экипажами в воздухе, прием самолетов после выполнения боевого задания, оформление боевого донесения и десятки других дел. И караулы надо проверить и на контроль бомбардирования надо слетать. И везде он, и везде чувствовалась его рука.

16 июня майор Г. А. Шамраев подписал наградной лист, которым начальник штаба представлялся к награждению орденом Отечественной войны первой степени. Командир авиаполка отмечал: «За период войны руководит оперативной и штабной работой, где приложил максимум энергии и любви к этой работе. Большую работу провел и проводит по подготовке штабных командиров. Благодаря хорошей организации и руководству штабом обеспечил хорошую боевую работу полка... Сам совершил в качестве контролера более десяти боевых вылетов ночью. За успешное выполнение боевых заданий более четырехсот человек личного состава награж-

<sup>385</sup> Рокоссовский К. К. Солдатский долг. М., 1968. С. 198 – 201.

---

дены орденами и медалями Союза ССР. Правильно организовал работу штаба на выполнение поставленных командованием боевых задач и сам штаб сделал главным органом управления боевыми действиями личного состава».

В этот же день командир авиаполка подписал еще несколько наградных листов. Два из них на командира эскадрильи майора А. И. Мосолова и штурмана эскадрильи капитана Д. П. Волкова. Они оба были представлены к званию Героя Советского Союза. Через четыре дня представление подписал командир авиадивизии полковник В. И. Лабудев, а еще через пять – командир авиакорпуса генерал-майор авиации И. В. Георгиев. После этого документы пошли в штаб АДД.

17 июня 1943 года командующий АДД А. Е. Голованов подписал приказ № 0296/н, которым от имени Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество наградил орденом Красного Знамени большую группу личного состава 3-го авиаполка. Среди них: С. С. Апухтин, А. А. Кисиль, В. И. Кислюк, П. Е. Лебедев, А. И. Никулин, Д. П. Петров, А. М. Степанищев, М. Т. Стоколос, Н. И. Татаринцев, Е. Р. Усачев.

### **В. Маршрутами специальных заданий**

В рассматриваемый период, наряду с нанесением бомбардировочных ударов, командование авиаполка все чаще и чаще стало получать задания, которые в боевой документации обозначались как специальные. Это полеты отдельных экипажей на партизанские точки как с посадкой, так и на сброс людей и грузов, а также с разведывательно-диверсионными группами. Подобные задания авиаполк выполнял и раньше. В первой половине 1943 года и особенно накануне Курской битвы потребность в таких полетах резко возросла.

К этому времени партизанское движение в тылу врага набрало такую силу, с которой вермахт не мог не считаться. 27 апреля 1943 Гитлер подписал приказ «О противопартизанской войне». Любопытный это документ. Несмотря на такой заголовок в тексте самого приказа слова «партизан», «партизаны», «партизанские отряды» не употребляются, они заменены на... Но пусть говорит сам документ:

«Русские все интенсивнее развертывают борьбу посредством бандитизма. Они назначают командирами банд генералов, организовали систематическую связь и снабжение с помощью курьеров, радио и авиации; члены банд даже вывозятся самолетами в отпуск... В последнее время банды причинили серьезный вред железнодорожному транспорту и сельскому хозяйству, нарушили сплав леса по рекам и т. д. Исходя из этого, мы должны вести борьбу против бандитизма еще более интенсивно и продуманно, тем более, что в районах боевых действий для этих целей выделены крупные силы...

Я приказываю:

1. Считать борьбу с бандитизмом равнозначной боевым действиям на фронтах. Ею должны руководить оперативные отделы штабов армий и групп армий. Эта борьба должна вестись систематически...»

Пожалуй, на этом можно прервать цитирование приказа главного бандита минувшего века. Вообще-то нет, следует обратить внимание читателя, на пункт 8 этого документа: «В ходе борьбы с бандитизмом необходимо беспощадно карать его пособников. Бандитизм – это такой враг, который применяет в борьбе любые средства и только такими же средствами при равнозначной ожесточенности он может быть разгромлен»<sup>386</sup>. Какое извращенное понятие причинно-следственных

---

<sup>386</sup> Дашичев В. И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. М., 1973. С. 446 – 447.

---

способов и методов борьбы! Здесь все с точностью до наоборот. Бандит залез в чужой дом и жалуеться на то, что хозяин, хорошенько его там отделав, применил к нему слишком жесткие меры.

На борьбу с партизанами гитлеровцы вынуждены были выделять значительные силы. «В марте 1943 года карательные и полицейские силы ведомства Гимmlера на центральном участке фронта объединились под единым руководством «штаба по борьбе с партизанами» при ставке Гитлера. Штаб возглавил генерал полиции Бах-Зелевски. По состоянию на 28 апреля 1943 года в его распоряжении находились кавалерийская дивизия СС, особый батальон Дирлевангера, авиатруппа особого назначения, 7-я, 8-я оперативные команды, пять полицейских полков, 19 полицейских батальонов, команды жандармерии, охранной полиции и другие специальные части и подразделения»<sup>387</sup>.

Да, партизанское движение к середине 1943 года переживало свой высший подъем, оно стало мощным фактором в борьбе советского народа против немецко-фашистских бандитов, вторгнувшихся в нашу страну для захвата земель и материальных ценностей, убийств, разорений и насилий. Многочисленные большие и малые партизанские отряды действовали в оккупированной западной части России, в Белоруссии и на Украине, на Северном Кавказе и в Прибалтике.

Для руководства партизанской борьбой был создан Центральный штаб партизанского движения, республиканские, краевые и областные штабы, а для взаимодействия партизанских сил с прилегающими фронтами при Военных советах – созданы фронтовые штабы. Как правило, начальники сопредельных штабов партизанского движения являлись членами этих ВС. Сфера деятельности фронтовых штабов определялась полосой того фронта, при Военном совете которого он был создан. С их созданием улучшилась связь партизан с тылом.

На активизацию партизанской борьбы в тылу врага нацеливала газета «Правда». 5 февраля 1943 года в передовой статье «Партизаны Отечественной войны» она призывала: «Разносить пламя вооруженной борьбы по всей округе, захваченной врагом. Пусть он не знает ни покоя, ни отдыха. Пусть он мечется под ударами Красной Армии с фронта и под ударами партизан с тыла. Нападайте на его штабы, узлы связи. Возьмите под контроль важнейшие коммуникации. Не пропускайте поездов по железным дорогам, всячески мешайте движению по шоссейным дорогам и грейдерам, срывайте переброски войск противника с участка на участок. Не давайте врагу подвозить боеприпасы, горючее, обмундирование и продовольствие. Седлайте пути отступления врага, препятствуйте всюду его эвакуации. Захватывайте вражескую технику, обращайтесь ее против захватчиков».

Основные задачи перед партизанским движением на 1943 год были определены в ряде постановлений ЦК ВКП (б) и Государственного Комитета Оборона, а также в приказах народного комиссара обороны и Ставки ВГК, посвященных советским праздникам. Так, в приказе Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина № 95 от 23 февраля 1943 года: «Шире раздуть пламя партизанской борьбы в тылу врага, разрушать коммуникации врага, взрывать железнодорожные мосты, срывать переброску неприятельских войск, подвоз оружия и боеприпасов, взрывать и поджигать воинские склады, нападать на неприятельские гарнизоны, не давать отступающему врагу сжигать наши села и города, помогать всеми силами, всеми средствами наступающей Красной Армии»<sup>388</sup>.

В майском приказе НКО № 195 задачи советских партизан, наряду с прежними, были дополнены новыми: всемерно усиливать помощь наступающей Красной Армии; спасти советских людей от истребления и угона их в немецкое рабство, мстить захватчикам за кровь и слезы жен и матерей и отцов, братьев и сестер<sup>389</sup>.

---

<sup>387</sup> Азяский Н., Князьков А. Плечом к плечу. Воронеж. 1988. С. 16.

<sup>388</sup> И. Сталин. О Великой Отечественной войне Советского Союза. М., 2010. С. 85.

<sup>389</sup> Там же. С.93.

---

Как видим, главной задачей партизанского движения на 1943 год считалась задача разрушения коммуникаций. Дезорганизация путей сообщений противника всегда была основным и наиболее эффективным способом боевой деятельности партизан. Особенно уязвимым местом вражеского тыла являлся железнодорожный транспорт. Его дезорганизация в преддверии Курской битвы, когда интенсивность перевозок этим видом транспорта значительно возросла, имела огромное военное значение.

Понимая, что партизанское движение является частью Вооруженных сил, ведущей боевые действия в тылу врага и что от эффективности этих действий зависит успех той или иной операции, Верховный Главнокомандующий заботился об обеспечении партизанских отрядов всем необходимым. А. Е. Голованов вспоминал: «Как-то И. В. Сталин сказал мне, что Авиации дальнего действия нужно взять на себя планомерное обеспечение боевых действий партизан и что этот вопрос нужно включить в повседневную боевую деятельность АДД.

– Потребности партизан в помощи авиации будут большие, – продолжил он, – но полностью обеспечить все эти потребности, конечно, невозможно, ибо в ущерб основной деятельности АДД это делать нельзя. Держите нас все время в курсе партизанских вопросов и, если будут возникать трудности, советуйтесь. Связь по всем делам держите с Ворошиловым и Пономаренко»<sup>390</sup>.

Весной 1943 года наибольшую активность в центральной части советско-германского фронта проявили партизанские отряды в полосе действия Брянского и Центрального фронтов. С целью более оперативного руководства штабы партизанских движений этих областей были объединены в единый штаб при Военном совете Центрального фронта.

В период подготовки к сражению под Курском Центральный штаб партизанского движения получил задачу усилить удары по коммуникациям противника, организовать в его тылу массовые диверсии, активизировать разведывательную деятельность. 5 июня было проведено совещание командиров партизанских отрядов Украины. Выступая на нем, начальник Украинского штаба партизанского движения Т. А. Строкач ориентировал командиров партизанских отрядов: «Одной из главных задач Красной Армии этим летом будет битва за Харьков, Донбасс, Левобережную Украину и Днепр. Главная задача партизан – перекрыть железнодорожные и шоссейные дороги. Непосредственно выполнять ее будут минеры, подрывники. Только сегодня на нашем аэродроме приземлилось десять самолетов. Столько же их должно прилететь и завтра, и послезавтра, пока партизанские отряды не получат достаточное количество минно-подрывного снаряжения, некоторую часть оружия»<sup>391</sup>.

В преддверии Курской битвы особое внимание обращалось на усиление партизанской борьбы в Брянской, Орловской и Харьковской областях. В тылу немецкой группы армий «Центр» и «Юг» в период их подготовки к операции «Цитадель» развернулась настоящая партизанская война. Особенно эффективно действовали партизаны в районах Орла, Брянска, Карачева, Трубчевска, Навли, Почепа, Унечи. В результате действий партизанских сил весь оперативный и тактический тыл групп армий «Центр» и «Юг» оказался под их непосредственным воздействием. Кроме этого, держа под напряжением тылы немецкой армии, дезорганизуя работу важнейших коммуникаций врага, партизаны создавали фронтам возможность более тщательно осуществлять оборонительные мероприятия. В соответствии с замыслом Ставки ВГК на преднамеренную оборону эту деятельность партизанских отрядов, в определенном смысле слова, можно считать началом Курской битвы.

Боевая деятельность партизан в тылу врага нуждалась в помощи. Партизанским отрядам не хватало оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, медикаментов, средств связи, они нуждались в специалистах подрывного дела. Единственным способом доставки партизанским

---

<sup>390</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 242.

<sup>391</sup> Автомонов П. Отчизны выполняя приказанье. Венок славы. Т. 8. М., 1985. С. 409 – 410.

---

отрядам людей и военных грузов был воздушный. Он был единственным и в деле эвакуации на Большую землю раненых, больных и детей. Основная тяжесть этой трудной, но совершенно необходимой работы, легла на части и соединения АДД, вооруженные самолетами ТБ-3 и Ли-2.

Вполне естественно, что разработку своих стратегических замыслов на весну и лето 1943 года противоборствующие стороны вели в глубочайшей тайне. В связи с этим важная роль в период подготовки к сражению в районе Курска отводилась разведке. «Где и когда противник начнет главное наступление года?» – так стоял вопрос в период затишья на фронтах перед советскими разведывательными органами всех уровней. Директива Ставки Верховного Главнокомандования требовала: «Постоянно следить за всеми изменениями в группировках противника и своевременно определять направления, на которых противник производит сосредоточение войск и особенно танковых частей».

В полосе соприкосновения с неприятельскими войсками активно работала войсковая разведка. Но сведения, добытые ею, необходимо было дополнить данными из оперативного тыла противника. Ставка ВГК, Генеральный штаб, штабы фронтов крайне нуждались в сведениях о дислокации, численности личного состава и техники тыловых частей и соединений вермахта, расположении и наличии техники на аэродромах, пропускной способности железнодорожных узлов и станций, расположении баз снабжения, оборонительных сооружений.

Все крупницы сведений ручейками стекались в РУГШ, НКГБ, ЦШПД. Здесь из массы фактов отбирались те, которые заслуживали внимания, и на их основе проявлялся замысел врага в районе Курска.

В этот период Разведывательное управление Генерального штаба (РУГШ), 4-е управление НКГБ, возглавляемое генералом П. А. Судоплатовым, разведотделы фронтов подготовили к заброске в оперативный тыл врага десятки разведывательно-диверсионных групп. Так, РО штаба Брянского фронта под руководством полковника А. А. Хлебова подготовил двадцать таких групп. РО Центрального фронта (генерал-майор П. Н. Чекмазов) подготовил более двадцати групп и создал разведывательно-диверсионный центр во главе с подполковником И. К. Смирновым. РО Воронежского фронта (генерал-майор И. В. Виноградов) подготовил до тридцати разведывательно-диверсионных групп.

Каждой подготовленной группе нужны были крылья. Основным перевозчиком их к месту назначения стала АДД. Часть этой работы выполнили авиаполки 53-й авиадивизии. Следует сказать, что основная тяжесть полетов в тыл врага с разведывательно-диверсионными группами легла на экипажи 1-го гвардейского авиаполка. Так было не только в рассматриваемый мною период, но и до него, и после него. И объясняется этот факт только одним – большинство экипажей этого славного коллектива были в своем летном мастерстве чуточку выше, чем в других авиаполках соединения. Не зря же в АДД этот авиаполк первым получил гвардейское звание.

Следует сказать и о том, что описывать эту трудную и ответственную работу экипажей 3-го авиаполка весьма трудно. Причин здесь несколько. Главная из них в том, что боевые донесения составлялись по такому принципу. Если во время полета с разведчиками на борту все проходило гладко, то фамилия командира экипажа не указывалась, она заменялась словами «один Ли-2». Если же при выполнении задания в воздухе что-то происходило, то фамилия командира работниками оперативного отделения рисовалась. Такое оформление боевых донесений исповедовалось во всех авиаполках соединения, в том числе и в 3-м.

Следующая причина. В том же боевом донесении пассажир или пассажиры самолета обозначались словами «агент» или «агенты». Из соображений секретности людей и их заданий на тот период это было правильно. Но когда об этом полете пишешь через 70 лет, уж очень хочется указать фамилии разведчиков, какие задачи они решали в тылу врага и как их выполнили. Для того чтобы восстановить все это, требуется работа в архивах тех ведомств, которые их готовили. А это Главное разведывательное управление, разведывательные отделы фронтов, народные комиссари-

аты государственной безопасности или внутренних дел, Центральный штаб партизанского движения, Коминтерн, наконец. Именно в архивах этих ведомств осели сведения о людях, оказавшихся на борту самолета того или иного экипажа. К сожалению, эта емкая и трудная работа мной только начата. Она требует продолжения. Все, что удалось найти, будет мной использовано при описании не только данного раздела, но и последующей аналогичной работы экипажей авиаполка.

И третья причина, о которой я уже говорил и которую приходится повторить. Это отсутствие боевых донесений авиаполка за 1943 и 1944 годы. Уже в который раз мне придется «прикрываться» аналогичными сведениями, отражающими эту работу всего соединения.

В рассматриваемый период к выполнению специальных заданий 53-я авиадивизия, а в ней и 3-й авиаполк, приступила после возвращения с Кубани. Первое такое задание соединение получило от штаба АДД 29 мая. До начала сражения в районе Курска полеты отдельных экипажей к партизанам и с разведывательно-диверсионными группами стали систематическими. Об этом красноречиво говорит составленная мной на основе боевых донесений 53-й авиадивизии в штаб АДД и из штаба АДД в Ставку таблица.

Дата	Сколько самолетов	Сколько выполнило	Место доставки	Что
29 мая	7	6	Осиновка (р-н Гомеля)	50 человек, 2130 кг б/п и продовольствия, 30 000 экз. листовок
30 мая	6	2	туда же	17 человек, 830 кг б/п и продовольствия, 50 000 экз. листовок
		1	Мальцево (р-н Трубчевска)	1380 кг б/п и прод.
1 июня	3	3	туда же	4550 кг б/п и прод.
2 июня	6	5	туда же	2 человека и 6620 кг б/п
3 июня	6	6	Промысово (в р-не Брянска), Новозыбков, Трубчевск	2 человека и 6660 кг б/п
5 июня	6	5	в р-не Трубчевска, Новозыбкова и Пропойска	9 человек и 6090 кг б/п и продовольствия
7 июня	6	2	Новозыбков	2880 кг боеприпасов
8 июня	6	6	не выполнены по метеоусловиям	
9 июня	6	5	в р-не Новозыбкова и Петрушково	5 человек и 4565 кг б/п
10 июня	6	6	в р-не Брянска,	8180 кг б/п
11 июня	6	6	Новозыбкова и Трубчевска	8030 кг боеприпасов
12 июня	6	5	в р-не Трубчевска	4 человека и 6550 б/п
13 июня	6	6	в р-н Трубчевска	7500 кг боеприпасов
17 июня	6	6	в р-н Трубчевска	7745 кг боеприпасов
20 июня	6	6	в р-н Трубчевска	6920 кг боеприпасов
21 июня	6	6	в р-н Трубчевска и Мглина	8100 кг боеприпасов
22 июня	6	6	в р-н Трубчевска и Новозыбкова	4 человека и 7580 кг б/п
23 июня	6	6	в р-н Трубчевска	7700 кг боеприпасов

24 июня	6	6	в р-н Трубчевска	7800 кг боеприпасов
25 июня	5	5	в р-н Трубчевска	6350 кг боеприпасов
26 июня	6	6	в р-н Трубчевска	7700 кг боеприпасов
27 июня	6	6	в р-н Трубчевска и Барки	2 человека и 7590 кг б/п
29 июня	6	6	в р-н Трубчевска и Красная Слобода	8350 кг боеприпасов
30 июня	6	6	в р-н Трубчевска	5400 кг боеприпасов
			в р-н Почепа	1300 кг боеприпасов и 250 экз. газет
			в р-н Клетни	1300 кг боеприпасов и 5000 экз. листовок
Итого:				95 человек, 149 800 кг грузов и и 85 000 листовок <sup>392</sup>

Проанализирую сведения, отраженные в таблице. Соберу воедино те пункты, в которые экипажи соединения доставляли людей и грузы.

В июне 1943 года они держали курс на точки: Трубчевск, Новозыбков, Почеп, Промысово (45 км юго-западнее Брянска), Осиновка (10 км южнее Пропойска), Мальцево (30 км южнее Трубчевска), Петрушково (32 км юго-восточнее Кричева), Ровны (35 км южнее Брянска), Мглин. В основном все эти населенные пункты находятся на территории Брянской и сопредельной с нею Гомельской областей. А штаб партизанского движения Брянской области, как я уже отмечал, с весны 1943 года находился в ведении Военного совета Центрального фронта. Следовательно, в преддверии Курской битвы 53-я авиадивизия, доставляя людей и грузы в указанные точки, работала в основном на партизан Брянщины и в интересах Центрального фронта. Для усиления воздушного снабжения партизаны Брянщины подготовили более десяти аэродромов и посадочных площадок.

Даже беглого взгляда на таблицу достаточно для того, чтобы убедиться: на спецзадания летало в основном одно и то же количество самолетов. О чем это говорит? О том, что к партизанам летали одни и те же экипажи. Делалось это главным образом для более успешного и надежного выполнения боевого задания. Во-первых, для этой ответственной работы подбирались наиболее сильные экипажи. Во-вторых, осуществив несколько полетов по спецзаданиям, экипаж приобретал определенный опыт, который становился гарантией успешного выполнения последующих аналогичных заданий.

Собственно говоря, это подтверждается количеством экипажей, успешно выполнивших полет. Всего к партизанам был осуществлен 141 самолетовылет, из них 17 раз задание не было выполнено, что составило немногим более 10 %. Это высокий показатель. Если цифру невыполненных заданий рассмотреть с точки зрения причин, то получается такая картина. Семь раз экипажи не выполнили порученное им дело по причине отсутствия сигналов на точках сброса, еще семь раз им помешали сложные погодные условия, и по одному разу задание не выполнялось из-за отсутствия грузов на оперативном аэродроме, отказа материальной части и ненахождения точки сброса. Таким образом, по вине личного состава задание не было выполнено только один раз. Показатель не то что высокий, а высочайший!

Основная масса полетов к партизанам осуществлялась с аэродрома Елец и только несколько – с базовых аэродромов Мичуринского аэроузла. В Ельце находилась основная материально-техническая база, которая снабжала партизан не только Брянской области. К тому же это был своеобразный подскок.

<sup>392</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. ЛЛ. 4 – 52.



---

К полетам на партизанские костры привлекались только экипажи, летавшие на самолетах Ли-2. И не потому, что старичку ТБ-3 такие полеты не доверяли, нет. Просто в 1-м гвардейском и 3-м авиаполках 53-й авиадивизии к июню 1943 года этих самолетов практически уже не было. А вот в братской 54-й авиадивизии их было еще достаточно много и при полетах на спецзадание они использовались в полной мере, но только позже, в ходе Курской битвы. В период же подготовки к ней 54-я авиадивизия к полетам на спецзадание не привлекалась.

Доставка людей и грузов партизанам Брянщины осуществлялась только одним способом – десантированием на парашютах. С посадкой не было ни одного полета.

Всего экипажи 53-й авиадивизии в период подготовки к сражению под Курском доставили партизанским отрядам, взаимодействующим с войсками Центрального фронта, 95 человек и 149800 кг различных грузов. В основном это было боеприпасы. Кроме этого, они разбросали 85 000 листовок.

И еще два вывода, которые вытекают из анализа сведений, отраженных в таблице. Первое. Она не показывает экипажи каких авиаполков соединения летали в тот или иной день на спецзадание. В связи с этим выделить работу 3-го авиаполка не предоставляется возможным. И второе. Из ее данных невозможно определить, исполнялся тот или иной полет к партизанам или на борту находились разведывательно-диверсионные группы.

Таковы некоторые выводы, вытекающие из анализа сведений таблицы, отражающей работу экипажей при выполнении специальных заданий.

В рассматриваемый период для заброски разведывательно-диверсионных групп командование АДД стало выделять в распоряжение руководства того или иного разведывательного органа или экипаж, или группу экипажей. Чаще всего с такими просьбами обращались штабы фронтов. Заявки с указанием количества самолетов, мест и дат выброски поступали на имя А. Е. Голованова. Как правило, эти просьбы удовлетворялись. И, как правило, командующий АДД определял исполнителя на уровне командира авиакорпуса.

От него заявка опускалась вниз: командиру авиадивизии, командиру авиаполка, который и определял тот или иной экипаж. Техники тщательно готовили машину к ответственной работе, и в намеченный срок выделенный экипаж перелетал на указанный фронтовой аэродром, где вступал в подчинение начальника штаба фронта. Отправкой разведчиков к месту их десантирования руководил офицер разведывательного отдела штаба фронта. По завершении работы экипаж возвращался в авиаполк.

В середине июня 1943 года командование Юго-Западного фронта обратилось к А. Е. Голованову с просьбой выделить на несколько дней один экипаж для доставки в немецкий тыл разведывательно-диверсионных групп. По схеме: авиакорпус – авиадивизия – авиаполк – заявка докаталась до экипажа командира корабля 3-го авиаполка Д. Д. Евсеенко.

Правый летчик Дмитрий Данилович Евсеенко в авиаполку с начала войны. Было ему в то время всего двадцать лет. После успешного освоения самолета Ли-2 стал командиром корабля. В различного рода характеристиках отмечалось, что он быстрорастущий командир-летчик, в воздухе при выполнении боевых заданий бесстрашен, проявляет исключительную напористость и выдержку при бомбардировании объектов врага.

Штурманом в экипаже был А. И. Вычугжанин. Он тоже участник войны с первого ее дня. В авиаполк попал в ноябре 1942 года, в разгар Сталинградской битвы, и сразу же приступил к боевой работе. Летал грамотно и смело. Уже 15 февраля 1943 года подполковник С. Ф. Осадченко представил Алексея Ивановича к награждению орденом Красной Звезды. В наградном листе есть такая фраза: «Не имеет ни одного случая потери ориентировки». Для штурмана эта фраза многого стоит.

Потеря или наоборот непотеря штурманом ориентировки в воздухе – это главный критерий при оценке его профессиональной подготовки. И если с тем или иным штурманом подобный

---

казус все-таки происходит, то можно представить что творится в его душе и как он переживает случившееся. До 29 мая 1943 года испытывать по этому поводу угрызения совести В. И. Вычугжанину не доводилось. Что же случилось в эту ночь?

В группе самолетов авиаполка экипаж вылетел на бомбардирование железнодорожной станции Карачев. Успешно выполнив задание, легли на обратный курс. В 00.15 донесли о прохождении пункта Ефремов, а к моменту составления боевого донесения на свой аэродром не вернулись. Через несколько часов командир корабля вышел на связь и доложил, что экипаж по ошибке принял аэродром Липецк за свой и произвел на нем посадку. В этом вылете сам Д. Д. Евсеенко совершал свой восемьдесят третий боевой вылет, а В. И. Вычугжанин – семьдесят шестой<sup>393</sup>.

Если кто-то из членов экипажа и виновен в этом происшествии, то штурман – в первую очередь. Чувствуется, переживал Алексей Иванович это нелицеприятное для него дело основательно. Это мое предположение основано на том, что после случившегося прошло всего полмесяца, а ответственное задание командир авиаполка поручил именно экипажу Д. Д. Евсеенко. Если мое предположение верное, то следует отдать должное подполковнику Г. А. Шамраеву за этот педагогический прием. Ничто так не влияет на исправление ошибок того или иного человека как доверие.

16 июня экипаж в составе командира корабля Д. Д. Евсеенко, штурмана А. И. Вычугжанина, борттехника А. В. Кузнецова, воздушного стрелка-радиста И. Л. Куценка и воздушного стрелка М. М. Берешполова прибыли в распоряжение командования Юго-Западного фронта. Командира корабля и штурмана принял начальник штаба фронта генерал Ф. К. Корженевич. После короткого знакомства он сообщил, что их работой будет руководить его заместитель он же начальник разведотдела фронта полковник А. С. Рогов.

Получив на следующий день задание, экипаж сел за подготовку. Первый полет предстояло осуществить на две точки Днепропетровской области – Павлоград и Новомосковск. Конечно же, вся основная работа ложилась на плечи штурмана. Вместе с радистом он проложил на карте маршрут, произвел необходимые расчеты. После усвоения задачи доложили свои соображения командиру корабля. Учитывая фактор коротких июньских ночей, решили перенести вылет на более раннее время. К обеду подготовка завершилась. Закончили осмотр самолета и его заправку борттехник вместе со стрелком. Готовый к полету запломбированный Ли-2 одиноко стоял у кромки леса на окраине аэродрома.

К самолету пассажиров и груз подвезли на машине. Их было пятеро. Представитель разведотдела объяснил, что на заданную точку в районе Павлограда надо десантировать двоих, а остальных троих в районе Новомосковска. Приняв пассажиров и груз, запустили моторы и покатали на взлет. Облегченный Ли-2 резво взлетел в ночное небо. Набрали 3000 метров. На этой высоте перешли линию фронта. Все было спокойно – ни истребителей, ни обстрела с земли. Через несколько минут полета стали терять высоту. На точку сброса в районе Павлограда вышли на восьмистах метрах. Было 00.17, когда первые два пассажира ушли за борт. Выбросив два грузовых мешка, техник и радист закрыли дверь.

Ровно через 18 минут в районе Новомосковска десантировалась вторая группа. Вслед за ними к земле стали опускаться два парашютно-десантных мешка. Убедившись в том, что все парашюты раскрылись и что спуск людей и грузов идет нормально, экипаж лег на обратный курс. Встретивший летчиков представитель разведотдела фронта проинформировал, что десантирование обеих групп завершилось успешно.

Через сутки вновь поднялись в ночное небо. Как и в предыдущем полете надо было произвести сброс людей и грузов на две точки, отстоящие друг от друга на приличном расстоянии – в

---

<sup>393</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. Л. 1.

---

районе Лозовой и Краматорска. Теперь в качестве пассажиров летели четыре человека, по два в группе. Обе они десантировались с высоты 800 метров. Первая покинула самолет в 00.55, а вторая через один час двадцать пять минут. Без происшествий вернулись на базу.

В ночь на 21 июня стартовали в третий раз. Предстоял полет на одну точку – в район Славянска. В период 00.35 – 00.40 с высоты 800 метров дружно и кучно выпрыгнули шесть человек. Сделав второй заход, экипаж сбросил парашютистам их груз (450 килограммов). В самую короткую ночь года слетали в район Павлограда. Разгрузились за семь минут, выбросив шесть человек и 300 килограммов груза.

Заключительный полет произвели в следующую ночь. Вновь курс держали на Новомосковск. Это была самая большая группа – семь человек. Да и груза у десантников набралось прилично – 840 килограммов. Им явно что-то надо было взорвать. Чтобы кучнее сбросить людей и грузы, на этот раз работали на высоте 700 метров.

Всего в период с 18 по 23 июня экипаж Д. Д. Евсеенко совершил с десанниками в тыл врага пять рейсов. К местам разведывательно-диверсионной работы было доставлено 28 человек и 2190 кг груза. Командование фронтом осталось довольно результатами работы экипажа. Начальник разведотдела фронта полковник А. С. Рогов в своей справке на имя командующего АДД отметил, что все задания выполнены успешно<sup>394</sup>.

Исполненная работа экипажа в интересах разведывательного отдела Юго-Западного фронта не могла быть незамеченной командованием авиаполка. Уже после завершения Курской битвы командир корабля и штурман были представлены к наградам одинакового достоинства – ордену Красного Знамени. В наградном листе А. И. Вычугжанина вновь появилась оценочная фраза его профессиональной деятельности – «не имеет ни одной потери ориентировки». Случай, происшедший 29 мая, командование авиаполка постаралось «забыть».

А с наградой командира корабля Д. Д. Евсеенко вообще произошел редчайший случай. Обычно на дистанции от представления до награждения наградной лист оказывается в руках нескольких начальников. Иногда некоторые ретивые отцы-командиры считали своим долгом понизить степень награды. Мол, ему виднее. Дмитрия Даниловича, как уже отмечалось, командир авиаполка Г. А. Шамраев представил к ордену Красного Знамени. Его вывод командир соединения В. И. Лабудев поддержал. А вот командир авиакорпуса И. В. Георгиев с их мнением не согласился и начертал: «Достоин ордена Ленина». Эту награду Д. Д. Евсеенко и получил. Так что успешной боевой работой в течение трех месяцев экипаж себя реабилитировал.

Итак, экипаж командира корабля 3-го авиаполка свою задачу выполнил. Нет сомнения, что свои задания выполнили и доставленные им разведывательно-диверсионные группы. Жаль, что нет возможности рассказать об их работе в тылу врага более конкретно, жаль, что люди, оказавшиеся на борту их самолета, до сих пор остаются безымянными. Однако тема полетов экипажей авиаполка будет продолжена в последующих главах. То, что ими сделано в этой сфере накануне сражения под Курском – это начало сложной и трудной работы. Полеты к партизанам и с разведчиками на борту были продолжены в ходе Курской битвы, осуществлялись и после ее завершения вплоть до окончания войны.

Приходится сожалеть и о том, что, восстановив работу авиаполка в такой важной сфере боевой работы, как полеты на спецзадания, нет возможности наполнить этот раздел книги конкретикой. И, тем не менее, можно сказать, что в дело оказания помощи брянским партизанам, в дело сбора разведывательных сведений о противнике в полосе Центрального фронта личный состав 3-го авиаполка внес свой достойный вклад. В преддверии Курской битвы разведывательный отдел фронта с помощью партизан и заброшенных разведывательно-диверсионных групп смог в июне 1943 года собрать такие сведения, которые помогли ВГК Красной Армии разгадать

---

<sup>394</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. Л. 50.

---

замыслы врага в районе Курского выступа, определить места сосредоточения его наступательных группировок и направления готовящихся ударов. Они выявили дислокацию многих штабов, соединений, аэродромов, баз снабжения, объектов строительства оборонительных рубежей.

Хотя наземные войска в преддверии Курской битвы особой активности не проявляли, для АДД, в том числе и для 3-го авиаполка, работы в небе войны хватало. После завершения Сталинградской битвы и вплоть до начала июля 1943 года его экипажи бомбардировали железнодорожные объекты врага, укрепленные позиции, уничтожали оперативные резервы и материальную часть самолетов на аэродромах. Кроме этого, занимались различного рода перевозками, летали к партизанам, выбрасывали разведывательно-диверсионные группы. Вся эта боевая работа в определенной степени ослабляла ударную мощь вермахта накануне главного сражения 1943 года.

## 8. Над Огненной дугой

Моя работа при освещении данного раздела боевой деятельности личного состава авиаполка в период Великой Отечественной войны в значительной степени облегчается следующим обстоятельством. В 2007 году в Белгородском издательстве «КОНСТАНТА» вышла моя книга «Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой». В 2009 году она переиздана издательством «Яуза» под названием «Огненные ночи Курской битвы». В них боевая работа АДД в этом эпохальном сражении отражена достаточно подробно, за каждую ночь. А их, как известно, было 50. Все, чем я располагал в то время относительно участия в этом сражении 3-го авиаполка, вошло в эти книги. Что-либо новое, за исключением некоторых незначительных нюансов, добавить я не могу. Поэтому переношу фактуру боевой работы авиаполка из книги «Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой» в данный раздел. Думаю, использование собственного материала из уже изданной работы не является плагиатом. А вот переделывать на новый лад тот или иной факт из прежней книги было бы антиисторично.

Каждое сражение, большое или малое, имеет свои особенности. Характерна своими особенностями и Курская битва. Что же отличает ее от подобных по масштабности? Частично этот вопрос я затрагивал в разделе «В преддверии Курской битвы». Здесь же сконцентрирую внимание читателей на трех особенностях, относящихся к подготовительному периоду этого сражения.

Прежде всего, следует сказать о выстраданном коллективном решении Ставки Верховного Главнокомандования, Генерального штаба и командующих фронтами на преднамеренную оборону. Именно: **на преднамеренную**, а не вынужденную. Подобного в процессе подготовки к другим сражениям не было. На этой главной особенности я позже остановлюсь более подробно. Это первое.

Второе. Битва под Курском отличается от других повышенной ролью разведки. Никогда ранее в подготовительный период ей не уделялось столь высокого внимания. В тайну замыслов врага и установления сроков начала его наступления старались проникнуть буквально все разведывательные ведомства Советского Союза и органы Красной Армии. В том, что военное руководство страны знало о нескольких сроках немецкого наступления и их переносе, в том, что, в конце концов, последний срок был установлен с точностью до часа, – в этом несомненная заслуга советской разведки всех уровней.

И третье. Это весьма неординарное решение командующих фронтами об упредительном ударе по позициям немецко-фашистских войск за сорок минут до их перехода в атаку.

Следует далее ответить и на такой вопрос: как получилось, что с весны 1943 года Курск стал центром внимания высшего военного командования Германии и СССР?

---

Застывшее положение советских и германских войск после боев в районе Белгорода оперативники перенесли на карты различных масштабов. На той, что охватывала все направления советско-германского фронта, так называемой мелкомасштабной, линия соприкосновения проходила от Мурманска к Ладого, поворачивала к Ленинграду, затем уходила на юг и через озеро Ильмень доходила до Великих Лук. Отсюда в ней обозначался резкий поворот на юго-восток до Новосила. Именно здесь, между Орлом и Белгородом, занятыми врагом, линия фронта делала крутой выступ на запад от Курска и, извиваясь вдоль Северского Донца и Миуса, опускалась к Азовскому морю.

С весны 1943 года нанесенная на карту линия советско-германского фронта стала предметом пристального внимания и тщательного анализа оперативниками всех уровней. На нее смотрели в генеральных штабах и ставках в Москве и Берлине. По ее конфигурации сотни самых крупных военачальников вермахта и Советских Вооруженных сил старались определить ближайший замысел противоположной стороны, продумать и противопоставить свой план.

Вполне естественно, все внимание было приковано к так называемой дуге, которая выступала на запад между Орлом и Белгородом, прикрывая Курск. От этого города своей выпуклой частью она на двести километров вклинивалась в контролируемую немецкими войсками территорию. Внутри этой гигантской дуги находилась крупная группировка советских армий. Войска же противника севернее Курска, в районе Орла, и южнее, в районе Белгорода, вдавались в расположение наших войск. Основанием Курского выступа стала магистраль Белгород – Курск, а его вершиной – дорога Рыльск – Севск. Чтобы представить себе, как огромна площадь этого выступа, достаточно сказать, что его основание равно ста семидесяти километрам.

Дугообразное начертание линии фронта в районе Курска у немецко-фашистского командования породило соблазн провести здесь крупную наступательную операцию, окружить и уничтожить в мешке значительные силы советских войск, взять реванш за Сталинград и вновь повернуть ход войны в свою пользу. Курский выступ, по словам Манштейна, «сам просился быть отрезанным». Соблазн и породил план нового немецкого наступления, получившего весьма выразительное наименование – «Цитадель».

Большой хитростью план наступательной операции не отличался, он был прост и незамысловат: двумя одновременными встречными ударами срезать Курский выступ. Нашу оборону должны были пробивать два мощных клина: с севера группа армий «Центр» под командованием генерал-фельдмаршала Г. Клюге, с юга – группа «Юг» под руководством генерала-фельдмаршала Э. Манштейна. На операцию «Цитадель» гитлеровское командование возлагало большие надежды.

Выгоды этого плана для врага были очевидны: в случае удачи можно было начать новый поход на Москву; русские потеряли бы стартовую площадку для наступления в глубь Украины; победа должна была поднять моральный дух немецкого воинства и у союзников Германии.

Курский выступ стал «головной болью» и для советского командования. Возможные боевые действия противника были очевидны. Что в этих условиях предпринять? Начать наступление первыми? Шансы на победу у советской стороны были, но наступление привело бы к затяжным боям и, что самое главное, к большим людским потерям. А может быть, начать летнюю кампанию оборонительными действиями, измотать и обескровить врага, а затем самим перейти в наступление? Раздумья, борьба мнений, анализ возможностей, сопоставления. Цифры, карты, разведсведения, бессонные ночи.

Когда в Генеральном штабе Красной Армии стал в общих чертах вырисовываться немецкий план действий в районе Курского выступа, идея преднамеренной обороны начала брать верх. Сошлюсь на самые высокие военные авторитеты.

Маршал Советского Союза Г. К. Жуков: «Таким образом, уже в середине апреля Ставкой было принято предварительное решение о преднамеренной обороне... Мы хотели встретить ожидаемое наступление немецких войск мощными средствами обороны, нанести им поражение и в

---

первую очередь разбить танковые группировки противника, а затем, перейдя в контрнаступление, окончательно его разгромить... Таким образом, оборона наших войск была, безусловно, не вынужденной, а сугубо преднамеренной...»<sup>395</sup>.

Маршал Советского Союза А. М. Василевский: «Анализируя многочисленные разведывательные данные о характере предстоящих действий врага и о его подготовке к наступлению, фронты, Генеральный штаб и Ставка все больше склонялись к идее перехода к преднамеренной обороне. Об этом, в частности, состоялся неоднократный обмен мнениями между мною и заместителем Верховного Главнокомандующего в конце марта – в начале апреля»<sup>396</sup>.

Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский: «Характер действия противника и данные всех видов разведки все больше убеждали нас, что если немецко-фашистские армии вообще в состоянии в ближайшее время предпринять наступление с решительными целями, то это будет в районе Курской дуги. Конфигурация этого района способствовала применению излюбленного приема немецкого командования – нанесению ударов под основание выступа по сходящимся направлениям (в данном случае на Курск)»<sup>397</sup>.

Генерал армии С. М. Штеменко: «...Было решено основные наши усилия сосредоточить в районе Курска, обескровить здесь противника в оборонительной операции, а затем перейти в контрнаступление и окончательно довершить его разгром»<sup>398</sup>.

Маршал Советского Союза К. С. Москаленко: «Произошел редчайший в истории случай: сильнейшая сторона преднамеренно перешла к обороне. Это – выдающийся пример творческого подхода Ставки ВГК и ГШ к решению стратегических задач войны. Переход в контрнаступление после того, как противник будет обескровлен и измотан в ходе беспощадных атак, позволял советским войскам достичь больших успехов с гораздо меньшими потерями»<sup>399</sup>.

И еще раз Г. К. Жуков: «В результате многократного обсуждения и наших доказательств Верховный Главнокомандующий, наконец, твердо согласился встретить наступление немцев огнем всех видов глубокоэшелонированной обороны, мощными ударами авиации и контрударами оперативных и стратегических резервов. Затем, измотав и обескровив врага, добить его мощным контрнаступлением на белгородско-харьковском и орловском направлениях, после чего провести глубокие наступательные операции на важнейших направлениях»<sup>400</sup>.

Таким образом, Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение на преднамеренную оборону в районе Курской дуги. Советское командование располагало достаточными силами для наступления, имело крупные резервы, но надо было избежать тяжелых затяжных боев и обеспечить победу с наименьшими людскими потерями.

К концу июня обстановка окончательно прояснилась. Стало очевидным, что именно здесь, в районе Курской дуги в ближайшие дни немецко-фашистское командование перейдет в наступление. Понятно это было лишь весьма ограниченному кругу лиц из военного руководства страны. Основная же масса личного состава Красной Армии жила в эти дни предчувствием. И хотя в сводках Совинформбюро ничего тревожного не сообщалось, по всему чувствовалось, что крупное сражение назревает.

Заканчивался период раздумий и сомнений, анализа и поиска решений, титанической работы по материально-техническому обеспечению предстоящего сражения. Настало время проверки жизненности разработанных планов. Настало время сверить часы.

---

<sup>395</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. С. 148-149.

<sup>396</sup> Правда. 1968, 4 июля.

<sup>397</sup> Рокоссовский К. К. Солдатский долг. С. 204.

<sup>398</sup> Штеменко С. М. Генеральный штаб в годы войны. М., 1968. С. 193.

<sup>399</sup> Москаленко К. С. Историческое значение разгрома немецко-фашистских войск на Курской дуге. В сб.: «Курская битва». М., 1975. С. 15.

<sup>400</sup> Военно-исторический журнал. 1967, № 8.

---

То военное лето 43-го было жарким. Волнующим запахом цветов и пением птиц пришло оно на Орловщину и Белгородчину. Особенно здесь прекрасен июль. Дни стоят преимущественно ясные, с бездонным голубым небом. Ночи тихие, теплые, с яркими звездами и пением птиц. Такой она выдалась и 4 июля. По обе стороны Курской дуги все замерло. Миллионы людей, армады различной техники застыли в томительном ожидании. Одна сторона изготовилась для нападения, вторая – для обороны. Поступили последние разведывательные сведения – да, враг в три часа должен перейти в наступление. Им надо верить. Прочь сомнения! Пора давать команду. В 2 часа 20 минут прозвучало долгожданное – «Буря»!

По изготовившимся для броска войскам противника артиллерия Центрального и Воронежского фронтов нанесла неожиданный и мощный удар. «Земля тряслась, как наши груди... и залпы тысячи орудий слились в протяжный вой». Внезапность, которой немцы до этого ошеломили других, теперь обернулась против них.

Отгремел шквал артиллерийского огня, осела поднятая пыль. И вновь сомнения. Начнет ли враг наступление? Не напрасны ли такие огромные затраты? И снова ожидание.

Заалел рассвет. Над землей струилась сизоватая дымка. Взошло солнце. В его теплых лучах она стала таять. Тысячи биноклей и сотни стереотруб нацелились на немецкую сторону. Там тихо. А солнце поднимается все выше и выше. Бегут стрелки часов. Трудно сказать, сколько людей смотрит сейчас на их циферблат. На часы, потом в бинокль. И снова на часы. 5 часов 30 минут. Час икс настал. И грянул бой.

К боевым действиям на Курской дуге Ставка привлекла все части и соединения АДД. Из-за специфики своей деятельности, связанной с ночной работой, Авиация дальнего действия подключилась к боевым действиям в районе Курской дуги на двадцать часов позже, чем наземные войска. Уже в первую ночь начавшегося сражения все способные подняться в воздух самолеты взяли курс в район Орла и Белгорода.

7 июля газета АДД «Красный сокол» писала: «В ночь на 6 июля 1943 года большая группа наших самолетов дальнего действия наносила удары по войскам и технике противника на орловско-курском и белгородском направлениях. Советские летчики сбросили на скопления немецких войск большое количество бомб. В результате бомбардирования уничтожено и повреждено много танков, автомашин, артиллерийских батарей, взорвано несколько складов боеприпасов и нанесен значительный урон живой силе противника. Два наших самолета не вернулись с боевого задания».

В то время, когда немцы утром 5 июля перешли в наступление, генерал А. Е. Голованов находился у И. В. Сталина на даче и стал свидетелем доклада по телефону командующего Центральным фронтом К. К. Рокоссовского о начале немецкого наступления. После завершения телефонного разговора И. В. Сталин сказал: «Отправляйтесь, пожалуйста, на Курскую дугу, свяжитесь с Жуковым и помогите им там. О том, что вы вылетаете, я Жукову сообщу». Распрощавшись, я вернулся в штаб, оттуда выехал прямо на аэродром и – снова на фронт»<sup>401</sup>. Руководство работой АДД на белгородском направлении А. Е. Голованов поручил своему заместителю генералу Н. С. Скрипко.

В первый день боев на Курской дуге решением Н. С. Скрипко сюда были направлены все наличные экипажи 5-го авиакорпуса. Почему именно это соединение? Ответ прост: по своей дислокации (район Мичуринска) оно находилось ближе к объектам бомбардирования в районе Белгорода, чем другие.

Боевое распоряжение штаба АДД предусматривало: «В ночь на 6 июля 1943 года вести эшелонированные удары в течение всей ночи по скоплениям войск и танкам противника. Самолетами Ли-2 по пункту Томаровка, ТБ-3 – по пункту Пушкарное»<sup>402</sup>.

---

<sup>401</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 318.

<sup>402</sup> ЦАМО, Ф. 39, Оп. 11519, Д. 457, Л. 37.

---

На основе поставленной задачи начальник штаба 5-го авиакорпуса полковник В. К. Богданов подписал подготовленное оперативным отделом боевое распоряжение:

«1. Командирам 53-й и 54-й авиадивизий в ночь на 6 июля 1943 года всеми исправными самолетами Ли-2 вести эшелонированные удары в течение всей ночи по скоплениям войск и техники противника в пункте Томаровка (двадцать четыре километра северо-западнее Белгорода).

2. Командиру 54-й авиадивизии всеми исправными самолетами ТБ-3 вести эшелонированные удары по скоплениям войск и техники противника в пункте Пушкарное (двадцать пять километров северо-западнее Белгорода).

3. Боевая зарядка: на внутренней подвеске – ФАБ и ЗАБ-100 цк, на внешней – 50% фугасные крупного калибра и 50% РРАБ с зарядкой осколочными бомбами от АО-8 до АО-25.

4. Высота бомбардирования – две тысячи пятьсот – три тысячи метров.

5. Ось маршрута: аэродром – ИПМ (Нов. Торбеево) – ст. Долгое (пятьдесят километров северо-западнее Старого Оскола) – КПМ (Нов. Торбеево) – аэродром.

6. Время удара. 53-я авиадивизия: 22.40 – 24.00; 54-я авиадивизия: 24.00 – 02.00. Командирам дивизий в заданное время произвести бомбардирование двумя эшелонами, действуя одиночными самолетами на изматывание. Средства ЗОС: приводные радиостанции – Ново. Торбеево, Липецк, Курск, Алексеевка; светомаяки – Ново. Торбеево, Спасское, Ст. Оскол, Алексеевка.

7. Во главе каждого эшелона иметь наиболее опытные экипажи–осветители.

8. Ввиду близости линии фронта предупредить экипажи внимательно следить за наземной и воздушной обстановкой»<sup>403</sup>.

От 3-го авиаполка в бой ушло 18 экипажей. Полет к цели протекал в сложных метеорологических условиях. Практически по всему маршруту до траверза Обояни экипажи шли в десятибалльной облачности. Ее нижняя кромка достигала трехсот метров, сильный дождь заливал смотровые окна, видимость не превышала одного километра. Однако после Обояни облачность начала редеть, появились «окна». «Заглядывая» в них, штурманы начали устанавливать детальную ориентировку. А в районе цели погода оказалась совсем идеальной – три-пять баллов: и бомбить можно визуально и, на случай неприятности, есть возможность уйти от греха подальше в облака.

С трудным по погодным условиям участкам маршрута справились далеко не все. Встретив низкую облачность с дождем в районе Стетоловки (30 км юго-западнее Ельца) и Долгое, 8 экипажей из 18 ушедших самолетов от 3-го авиаполка вынуждены были вернуться на свой аэродром. Не выполнили задание экипажи М. В. Чекрыгина (штурман М. Т. Стоколос), А. П. Нестерова (А. И. Никulin), И. М. Иванова (В. И. Кислюк), Е. Р. Усачева (К. И. Тарасенко), Н. И. Татаринцева (С. Ф. Галкин), С. С. Апухтина (А. А. Кисиль), Е. Г. Мурашова (А. В. Кузьмин), И. А. Казакевича (В. А. Боргуль).

Остальные десять задачу выполнили отлично. При подходе к объекту летчики наблюдали: на линии фронта наземные бои, особенно сильная обоюдная перестрелка происходила севернее Томаровки; в районе Белгорода множество пожаров; по дорогам с севера и северо-востока в направлении Обояни интенсивное движение наших войск. Прорываясь через огонь зенитной артиллерии, экипажи своим бомбардированием держали объект под напряжением более часа.

Хорошую штурманскую работу обеспечил эффективный подсвет цели. Его обеспечил экипаж С. А. Якушкина (штурман Д. П. Волков). С высоты 2900 метров они сбросили три светящиеся бомбы в связке, а затем зажигательными бомбами подожгли некоторые объекты в районе цели. Однако три САБ-100 в связке по причине зависания оказались несброшенными. По этой причине непрерывного подсвета на протяжении всего периода бомбардирования не получилось. Но, как отмечали экипажи, в этом большой нужды и не было, так как пожары от сброшенных РРАБ облегчили штурманам ориентировку.

---

<sup>403</sup> ЦАМО, Ф. 5-го ак, Оп. 1, Д. 3, Л. 69.



---

Работу экипажей контролировали несколько экипажей. От 3-го авиаполка эту задачу выполнял начальник химической службы В. И. Налязик, летавший на борту самолета командира эскадрильи А. М. Халанского<sup>404</sup>.

Все контролеры находились над целью в общей сложности всего двадцать минут. По их сведениям, а также по результатам опроса экипажей, командование авиакорпуса установило, что среди скоплений войск противника и танков в самом населенном пункте и на железнодорожной станции Томаровка возникло четыре крупных пожара и ряд мелких. В южной части Томаровки – три сильных взрыва.

В первую боевую ночь авиакорпус недосчитался двух самолетов. 3-й авиаполк самолетов не терял, а вот первую потерю личного состава понес.

При пролете линии фронта по самолету, на правом сиденье которого находился летчик П. П. Мальцев, ударили с земли. Серьезных повреждений Ли-2 не получил, а вот летчик серьезно пострадал. Младший лейтенант получил повреждение тазобедренного сустава. На борту ему оказали посильную помощь, но кровотечение полностью остановить не удалось. После посадки его в бессознательном состоянии отправили в мичуринский госпиталь. Там, спустя три дня, он скончался. Похоронили Петра Павловича на кладбище города Мичуринска.

Итак, сражение на Курской дуге, которое ожидалось и к которому обе стороны готовились тщательнейшим образом, началось: 5 июля, с разницей в тридцать минут, вражеские группировки «Центр» и «Юг» перешли в наступление.

Первые же часы боев вскрыли основной замысел врага: действуя одновременно с севера и юга под основание Курского выступа по двум сходящимся направлениям, кратчайшим путем выйти к Курску, окружить и уничтожить крупную группировку советских войск. Обозначились и основные направления ударов: из района Орла на Ольховатку и из района Белгорода на Обоянь.

Создавая на отдельных участках высокие плотности в танках, артиллерии и живой силе, поддерживая их массированными налетами авиации, противник стремился с ходу прорвать оборону Центрального и Воронежского фронтов. Командующие немецкими группировками фельдмаршалы Клюге и Манштейн были уверены в успехе. Главную надежду они, да и все верховное командование нацистской Германии, возлагали на танковые клинья и кулаки.

Позже историк из ГДР Вильгельм Адам напишет: «Семнадцать немецких танковых дивизий, усиленных 60-тонными танками «Тигр» и 70-тонными самоходными артиллерийскими установками «Фердинанд», повели наступление на участке фронта в 70 км. Значит одна танковая дивизия приходилась на четыре километра фронта! Еще никогда вермахт не сосредоточивал на ограниченном пространстве столько наступательной мощи!»<sup>405</sup>

Особенно большое количество танков в первый день своего наступления враг бросил на южном участке курского сражения.

Советский историк И.В. Тимохович отмечал: «5 июля на обоих направлениях шли упорные бои. Однако наиболее ожесточенные бои были на главном, обоянском направлении. Сосредоточив здесь свыше 700 тяжелых и средних танков, а также основные силы артиллерии и мотопехоты, противник рассчитывал прорвать оборону советских войск на двух узких участках фронта (Коровино, Черкасское и Задельное, Гремучий)».<sup>406</sup>

Но с самого начала наступления события в районе Курской дуги стали разворачиваться совсем не так, как планировало, предполагало и хотело немецко-фашистское командование. На главных направлениях противник сумел продвинуться на весьма незначительное расстояние. Его планы уже в первый день боев нарушило предвидение высшего командования Красной

---

<sup>404</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Л.376.

<sup>405</sup> Адам В. Трудное решение. М., 1967. С. 398.

<sup>406</sup> Тимохович И. В. Советская авиация в битве под Курском. М., 1959. С. 55.

---

Армии и на его основе заблаговременно проделанная титаническая подготовительная работа войск и тыла страны. Его планы уже с первых минут сражения нарушили стойкость и мужество советских войск, в том числе и личного состава 3-го авиаполка дальнего действия.

Все это следует расценить как неудачу. Она явилась полной неожиданностью для гитлеровского командования. Для него прозвенел первый колокольчик. Но вряд ли оно могло тогда до конца понять все роковое значение этого звона. Не приходилось сомневаться в том, что на следующее утро противник с новой силой возобновит свои атаки.

Как я уже отмечал, руководство ее соединениями непосредственно над полем боя на орловском и белгородском участках фронта взяли на себя командующий АДД и его заместитель. Контактируя с представителями Ставки, командующими фронтами, генералами и офицерами войсковых и авиационных объединений и соединений, они проанализировали положение дел на месте и на этой основе определили объекты для бомбардировочных ударов.

Обстановка первого дня привела и А. Е. Голованова и Н. С. Скрипко к выводу: общевойсковым армиям крайне необходима ночная поддержка с воздуха, поддержка не вообще, а на главных направлениях немецкого наступления, надо бить по скоплениям войск и техники противника непосредственно у линии фронта, наносить удары по вражеским резервам, выдвигавшимся из мест сосредоточения.

Вместе с тем А. Е. Голованов и Н. С. Скрипко видели, в каких весьма трудных условиях прошла первая ночь боевой работы АДД. Впервые за все время Великой Отечественной войны ей пришлось осуществлять массированный удар по войскам противника на поле боя в обстановке, когда наши наземные части вели оборонительные бои, сопровождавшиеся отходом. Линия фронта носила неустойчивый характер, точного положения своих войск соединения АДД не знали, никакого специального светонаведения на цели, за исключением отдельных участков, не было. Наши войска в основном обозначали себя только ракетами, а выходу на объекты способствовала лишь артиллерия, которая при подходе бомбардировщиков к линии фронта открывала по району цели сосредоточенный огонь. Многие неприятности породили сложные метеословия, но погоду, как говорится, не закажешь.

Анализируя итоги действий экипажей по живой силе и технике врага, А. Е. Голованов и Н. С. Скрипко приходили к выводу, что главным недостатком первого дня боевой работы стало слабое взаимодействие с наземными частями в деле организации светонаведения на цели. Недоработка здесь могла стать причиной большой трагедии. Но ее не должно быть! Надо особо тщательно, до скрупулезности точно обозначать линию боевого соприкосновения, надо до мелочей продумывать с общевойсковыми штабами сигналы наведения. Надо! Надо эту работу срочно налаживать.

Какая великая ответственность лежала на плечах А. Е. Голованова и Н. С. Скрипко! Да разве только они чувствовали ее? Все экипажи, побывавшие в эту ночь в орловском и белгородском небе, сделали все, чтобы выполнить главное требование боевого распоряжения штаба АДД – не ударить по своим войскам.

В этом плане командование АДД, командиры и начальники всех степеней имели все основания быть довольными, ибо результаты первого дня, за небольшим исключением, оказались не такими уж плохими. И решающим фактором в успешном выполнении боевого задания в столь сложной обстановке явилась высокая выучка большинства экипажей и прежде всего штурманского состава – ни одного случая удара по своим войскам они не допустили. Этот вывод отнесется и к штурманам 3-го авиаполка.

Сделав свое дело, экипажи, многие из которых совершили за ночь по два боевых вылета и вернулись на свой аэродром под утро, ушли на отдых. Через несколько часов им предстояло вновь подниматься в воздух и брать курс в район Курской дуги. А там войска обеих сторон, как только забрезжил рассвет, продолжили начатое накануне дело: немецко-фашистские брониро-

---

ванные полчища повели новые атаки на позиции советских войск, а те, отбиваясь, старались во что бы то ни стало не сдать их. Стальной таран врага продолжал вдавливаться в нашу оборону.

С утра после повторной артиллерийской и авиационной подготовки противник продолжил свое продвижение на главном направлении. На участке от Белгорода до Томаровки широким фронтом устремились на Обоянь сотни танков и штурмовых орудий. Над холмами на запад и северо-запад от Белгорода поднялись тучи огня и дыма.

Несмотря на хорошо подготовленную за ночь оборону, стойкость и массовый героизм бойцов и командиров наземных войск, гитлеровцам ценой больших потерь удалось все же продвигнуться вперед до десяти километров.

Но танковые и механизированные дивизии врага, наступавшие на Обоянь, сумели прорвать вторую полосу обороны только на одном участке – в районе Яковлево и Лучки. На корочанском же направлении хотя расширить прорыв им и удалось, но ко второй полосе обороны они смогли лишь подойти. Прорвать тактическую оборону Воронежского фронта на всю ее глубину враг так и не смог.

Весь второй день сражения под Курском прошел в ожесточенных боях. Вечером на помощь наземным советским войскам поднялись летчики Aviации дальнего действия. Среди них ушло и 20 экипажей 3-го авиаполка. Как и в прежнюю ночь, они держали курс на Белгород.

В ходе дневных боев всеми видами разведки было установлено, что из Борисовки через Томаровку в район пунктов Бутово и Стрелецкое движется большое количество вражеской техники, в самом Бутово находится от ста до трехсот танков, а в Стрелецком – более четырехсот. 5-му авиакорпусу предстояло бомбардировать войска и технику противника в населенном пункте Бутово (тридцать два километра северо-западнее Белгорода).

Боевым распоряжением предписывалось поднять в воздух все исправные самолеты, удар нанести эшелонировано с растяжкой по времени в три часа – с 23.00 до 02.00. Вначале работает 53-я авиадивизия, ее сменяет 54-я, завершая удар кораблями ТБ-3.

К этому времени населенный пункт Бутово фактически находился на линии фронта, поэтому штаб АДД предупредил экипажи внимательно следить за наземной обстановкой, а в том случае, если цель окажется прикрытой низкой облачностью, бомбить только из-под нижней ее кромки. Эти указания на постановке задач командир авиаполка Г. А. Шамраев подчеркнул особо. Ни при каких обстоятельствах не допустить удара по своим войскам!

Точный выход экипажей на объект обеспечило светонаведение, организованное наземными войсками: приблизительно в тридцати километрах севернее горела хорошо просматриваемая стрела, и, помимо этого, направление на цель обозначал луч прожектора. В районе Ячнево шла сильная ружейно-пулеметная перестрелка, ее же наблюдали экипажи и при проходе над Яковлево.

Хорошо в эту ночь отработали все 20 экипажей 3-го авиаполка. Вновь отлично подсветил и поджег цель экипаж С. А. Якушкина (штурман Д. П. Волков). На этот раз в трудном деле подсвета ему помогал экипаж С. С. Апухтина (штурман А. А. Кисиль). Каждый из них выполнял свое дело в строго отведенное время. Бомбы рвались на высоте тысяча пятьсот – восемьсот метров, освещая пространство в радиусе в два-три километра. Хорошо просматривались контуры пункта, шоссе, дороги, можно было различить даже разрушенные здания.

Над Бутовым господствовала десятибалльная облачность с нижней кромкой в две тысячи метров. Экипажи опускались ниже, определяли себе объект и в условиях хорошего подсвета и слабого противодействия малокалиберной артиллерии бомбили прицельно.

Разрывы бомб, как установили контролеры заместитель командира авиаполка по политической части майор И. М. Трусов, штурман авиаполка майор В. А. Михайлов, покрыли все Бутово. Часть бомб пришлось на идущую через поселок с юга на север дорогу, по которой передвигались колонны войск и техники. Фотоконтроль результатов бомбардирования Бутово осуществил

---

экипаж командира корабля М. В. Чекрыгина (штурман М. Т. Стоколос). Всего в результате удара на объекте возникло шесть очагов пожара, из них два крупных в восточной и три в западной части Бутово и один взрыв<sup>407</sup>.

Так для авиаполка завершился второй день Курской битвы. С высоким качеством и без потерь.

7 июля над полями сражений висела густая тяжелая пыль, израненная земля содрогалась от бесчисленных разрывов бомб и снарядов – авиационных, артиллерийских, минометных. Враг продолжал своими бронированно-механизированными клиньями таранить нашу оборону с тем, чтобы еще дальше как с севера, так и с юга, продвинуться к Курску.

Тяжелая обстановка сложилась на южном участке Курской битвы. Накануне, оценив положение дел, Ставка передала Н. Ф. Ватутину из состава Степного и Юго-Западного фронтов два танковых корпуса (2-й и 10-й) и 5-ю гвардейскую танковую армию.

Предположение о том, что обоянское и корочанское направления будут оставаться главными, подтвердилось. С утра, сконцентрировав до десяти танковых и пехотных дивизий, гитлеровцы начали наступление. Особенно упорные бои разыгрались в районе Яковлево и Сырцово, где четыре танковые дивизии пытались прорваться в направлении Красной Дубровки и Больших Маячков.

Анализ боев, развернувшихся на северном и южном фасах Курской дуги 7 июля показывал, что наибольшее напряжение наши войска испытывают на белгородском направлении. Сюда решением командования АДД и были направлены ее основные усилия.

В этот день разведка Воронежского фронта зафиксировала: в пункте Лучки находится группа танков, в Быковку вошла колонна в пятьсот единиц, а из Быковки в Томаровку и далее на север движется триста танков. Сконцентрировались группы танков также в пунктах Разумное и Крутой Лог. Исходя из этих сведений, представитель Ставки ВГК А. М. Василевский поставил Н. С. Скрипко задачу: в ночь на 8 июля массированной бомбардировкой скоплений фашистских танков ослабить удар противника по советским войскам в районе Белгорода. Заместитель командующего АДД к удару привлек шесть авиакорпусов, в том числе и 5-й. Экипажам этих соединения предстояло эшелонированными ударами в течение всей ночи бомбардировать войска и технику противника в пунктах Лучки, Быковка, Пушкарное, Томаровка, Разумное, Крутой Лог и разрушать переправы через реку Северский Донец.

Третий день подряд продолжал работать всеми своими силами в интересах Воронежского фронта 5-й авиакорпус. Боевым распоряжением штаба АДД он был нацелен на бомбардирование пункта Бутово. Впервые получив задачу рано, в 10.45, командование соединений и частей смогло организовать тщательную, без нервотрепки подготовку экипажей. Однако в 18.30, когда личный состав авиаполков находился на ужине, поступила команда об изменении объекта бомбардирования.

Новое боевое распоряжение предписывало бить по скоплениям немецких танков в пункте Лучки, что тридцать два километра на север от Белгорода. Штаб АДД, как и прежде, предупредил о том, чтобы экипажи тщательнейшим образом следили за наземной обстановкой, так как наши войска находятся в самой непосредственной близости от линии фронта, которая, по ориентировке Москвы, проходила восточнее железной дороги Беленихино – Тетеревино.

Изменение задачи какой-то особой дополнительной работы в подготовку экипажей не внесло, пожалуй, только штурманы вынуждены были в срочном порядке изучать характерные ориентиры нового объекта бомбардирования.

Решением командира корпуса общий замысел сводился к следующему: первой бьет 53-я авиадивизия, ее без какого-либо перерыва по времени сменяет 54-я; наряд самолетов – пятьдесят девять единиц, из них десять ТБ-3; общее время воздействия – 3 часа 20 минут.

---

<sup>407</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп 1. Д. 20. Л. 379.

---

От 3-го авиаполка для бомбардирования скопления танков в пункте Лучки в ночное небо поднялись 19 самолетов Ли-2. Задание на подсвет цели САБ-ми получили С. С. Апухтин и С. А. Якушкин. По докладам экипажей выполнили они свою задачу отлично. Это и способствовало прицельному бомбардированию. Надо сказать, что к этому времени в авиаполку сложилась довольно-таки эффективная практика в работе с осветителями: это ответственное задание получали одни и те же экипажи. Подобная своего рода специализация, без сомнения, принесла положительные плоды.

Ясная погода и хорошая видимость на маршруте и в районе объекта позволили экипажам рассмотреть некоторые детали наземной обстановки в зоне боевых действий: пункты Яковлево, Озеровский и Калинин, окутанные дымом, горели; километрах в восьми на юго-восток от Белгорода и юго-восточнее Гостищево шла интенсивная обоюдная перестрелка из всех видов оружия.

Скопление автомашин и танков экипажи обнаружили в овраге, приблизительно в восьми-стах метрах южнее Лучков. Взяв его за точку прицеливания, многие штурманы, используя хорошую видимость, метко поражали цель, превратив ее к концу бомбардирования в сплошной очаг пожара. Другие били прямо по населенному пункту, преимущественно по его центру.

Контролирующие командир и штурман эскадрильи А. М. Халанский и И. С. Полещук, вернувшись с объекта, доложили майору Г. А. Шамраеву о том, что все экипажи бомбардировали основную цель, создав два сильных взрыва и шесть крупных очагов пожара<sup>408</sup>.

В общем плане работу АДД на белгородском направлении описал Н.С. Скрипко: «А большая часть наших самолетов – 250 экипажей – действовала в интересах Воронежского фронта, бомбардируя скопления немецких танков, пехоты, боевой техники и транспорта противника севернее и северо-западнее Белгорода в районе населенных пунктов Лучки, Быковка, Пушкарное, Томаровка. Особенно интенсивные налеты мы совершали на скопления врага в районе населенных пунктов Разумное и Крутой Лог. Отсюда наступало до 300 фашистских танков».<sup>409</sup>

Надо Николая Семеновича поправить: на Воронежском фронте в эту ночь работало не двести пятьдесят экипажей, а двести семьдесят пять.

8 июля бои в районе Белгорода продолжались с неослабевающей силой. Противник пытался прорвать оборону войск Воронежского фронта вдоль шоссе Белгород – Обоянь, и расширить захваченный участок нашей территории на корочанском направлении. В упорных боях на протяжении всего дня войска Воронежского фронта успешно отразили многочисленные атаки гитлеровцев, преградив путь танковым и моторизованным дивизиям к Обояни. Представитель ставки Маршал Советского Союза А. М. Василевский писал: «На третий день наступления гитлеровцы в районе шоссе, ведущем на Обоянь, сосредоточили всю мощь своей ударной группировки, но смогли вклиниться во вторую полосу обороны лишь на 3 – 8 км... 8 июля напряжение боев не ослабевало. Расширить прорыв в сторону Обояни врагу не удалось».<sup>410</sup>

Однако обстановка на этом участке Курской дуги, по сравнению с орловским направлением, оставалась более сложной. Войска фронта сдерживали мощный натиск врага с большим напряжением. Авиацонная помощь им, в том числе и ночная, была крайне необходима.

Оперативный отдел штаба АДД под руководством генерала М. И. Шевелева распределил силы по обоим направлениям приблизительно одинаково. Но во второй половине дня стало ясно, что на пути к орловскому участку боев преградой становилась метеообстановка. Высланные разведчики погоды подтвердили прогноз. Вылет бомбардировщиков в район Орла был отставлен. На белгородском направлении погодные условия оказались немного лучшими. Все запланированные соединения получили указание на вылет. Н. С. Скрипко вспоминал: «Но погода, к сожалению, ухудшилась. В ночь на 9 июля из-за неблагоприятных метеорологических условий мы смогли под-

---

<sup>408</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Л. 381.

<sup>409</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 296.

<sup>410</sup> Правда. 1968, 4 июля.

---

нять всего 174 самолета. Почти все они переключились на поддержку войск Воронежского фронта, которые с трудом сдерживали сильнейший натиск крупной танковой группировки Манштейна».<sup>411</sup>

Четвертую ночь подряд командование АДД направляло сюда все наличные силы 5-го авиакорпуса. Большинству экипажей этот маршрут стал уже привычным, а для успешного выполнения задания данный фактор имел немаловажное значение.

В предварительном боевом распоряжении, поступившем в Мичуринск еще в 10 часов 15 минут, соединению генерала И. В. Георгиева намечались цели, по которым летчики отрабатывали накануне, однако в 17.00 штаб АДД задание изменил, нацелив авиакорпус на удар по войскам и танкам противника в пунктах Козьмо-Демьяновка и Быковка. По этим объектам, расположенным в двадцати четырех – двадцати восьми километрах от Белгорода, соединение еще не действовало. Боевым распоряжением командира корпуса предусматривалось два вылета с нанесением эшелонированных ударов в период 22.30 – 24.00. Далее в документе оговаривались особые условия выполнения задания: «...Предупредить экипажи внимательно просматривать балки, лощины и рощи в районе цели, при обнаружении войск и танков уничтожить их. Ввиду возможного резкого изменения линии фронта в районе нашей цели строго предупредить экипажи внимательно наблюдать за наземной обстановкой».<sup>412</sup>

С аэродромов мичуринского аэроузла стартовали в сумрачное, неприветливое небо шестьдесят два самолета. Из них восемнадцать из 3-го авиаполка. Понимая, что метеобстановка весьма сложная, командиры дивизий и полков основную ставку сделали на организацию подсвета цели. Эту задачу в 3-м авиаполку, как и в прежние вылеты, получили С. А. Якушкин и С. С. Апухтин.

Погода действительно оказалась сложной. После первой трети маршрута она как набрала все свои десять баллов, так они, эти баллы, остались неизменными до самой цели и над ней. Ливневые дожди снизили видимость до предела.

Контролеры И. М. Трусов и В. А. Михайлов остались довольны работой своих подчиненных. Они отметили: все экипажи бомбардировали основную цель, горят танки и автомашины. Результаты бомбардирования фотографировали экипажи Н. С. Куракина (штурман И. Г. Иванов) и М. В. Чекрыгина (штурман М. Т. Стоколос). Снимки получились хорошие, они наглядно дополнили общую картину итогов боевого вылета авиакорпуса и авиаполка за эту ночь. Надо отметить, что группу экипажей-фотографов в соединении создали буквально накануне Курской битвы, 26 июня, и это были их первые шаги на поприще самого сложного вида боевой работы. По погодным условиям два экипажа задание не выполнили – С. А. Белавского (штурман Н. Н. Панкратов) и Н. Е. Курбатова (штурман Н. И. Масюк).

При отходе от объектов летчики наблюдали интенсивную перестрелку наземных войск в районе Гостищево; по дорогам на Бутово, Дубров, Триречное редкое движение автомашин с включенными фарами; в оврагах, в районе целей, скопление танков и автомашин; над Старым Осколом самолет противника неустановленного типа обстрелял на шоссе нашей автотранспорт в движении.<sup>413</sup>

В боевой работе АДД белгородское направление осталось главным и в ночь на 10 июля. Обстановка здесь продолжала оставаться более сложной, чем на северном участке Курской дуги. А. Е. Голованов писал: «На Воронежском фронте дело обстояло иначе. Здесь противник, сосредоточив силы и средства на узком участке фронта, довольно быстро преодолел нашу оборону и вклинился на глубину до 35 километров. Положение на Воронежском фронте создалось угрожающее».<sup>414</sup>

---

<sup>411</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 297.

<sup>412</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак, Оп. 1, Д. 3, Л. 75.

<sup>413</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20, л. 384.

<sup>414</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 321.

---

С утра 9 июля немецко-фашистское командование предприняло еще одну отчаянную попытку прорваться на Обоянь вдоль шоссе Белгород – Курск. Наступление немецких бронированно-механизированных группировок поддерживала почти вся авиация 4-го воздушного флота.

В многотомной истории Второй мировой войны положение дел на белгородско-курском направлении в этот день оценивается так: «Утром 9 июля на 10-километровом участке фронта наступление развернула крупная группировка, насчитывавшая до 500 танков. Сюда же немецко-фашистское командование бросило значительные силы авиации, которая в течение дня сделала до 1500 самолетовылетов. Бои приняли крайне ожесточенный характер... За этот день гитлеровские войска продвинулись на 6-8 км. Добились они продвижения и на корочанском направлении... Напряжение боев на южном фланге Курской дуги нарастало... К этому времени все резервы Воронежского фронта были введены в сражение».<sup>415</sup>

Пытаясь склонить чашу весов здесь в свою пользу, руководящие органы обеих противоборствующих сторон в этот день усилили свои группировки резервами. И вновь в дыму и мгле сражения померкло солнце. Атаки врага, следовавшие друг за другом, как волны морского прибоя, разбивались об утес нашей обороны. На Обоянь прорваться враг не смог.

С утра 10 июля предварительным боевым распоряжением штаба АДД 5-му авиакорпусу ставилась задача уничтожать узлы сопротивления противника на Брянском фронте в районе Лески (тринадцать километров западнее Новосилия). Однако перед обедом И. В. Георгиев получил радиограмму: «Задачу, поставленную вам на 10 июля, отменить и перенести на другую ночь. В 18.00 9 июля вам будет поставлена новая задача, ориентировочно в тех же районах, где работали в ночь на 9 июля. Шевелев».

И действительно в 18.10 в Мичуринск пришло новое боевое распоряжение. Оно вновь нацеливало бомбардировочную мощь соединения на белгородское направление. Следовательно, не пропустив ни одной боевой ночи, 5-й авиакорпус продолжал оказывать помощь войскам Воронежского фронта. Ему предстояло ударить по скоплениям немецких войск и танков в селе Покровка. Часть этой работы возлагалась на 19 экипажей 3-го авиаполка. По погодным условиям с маршрута вернулся один Ли-2.

Сложную метеообстановку своей четкой работой компенсировали поджигатели и осветители цели. Удачно сброшенные ЗАБы зажгли несколько жилых построек, они стали ориентиром для первых экипажей. А от САБов, сброшенных строго по графику с самолетов С. А. Якушкина и С. С. Апухтина, над целью стало светло, как днем. С воздуха отчетливо просматривались разрушенные постройки, дороги и речка-выручалочка Ворскла. Ну как тут можно промахнуться уважающему себя штурману!

Не промахнулся и штурман К. И. Тарасенко, летавший в экипаже командира корабля Е. Р. Усачева. Его бомбы накрыли цель. При возвращении в Мичуринск на бомбардировщик напал немецкий истребитель. Уйти от него удалось, но во время одной из атак штурман получил ранение. Правда, оказалось оно легким.

Визуальный контроль результатов бомбардирования произвел начальник связи авиаполка капитан С. С. Савинов. Он зафиксировал шесть сильных взрывов. В результате эффективного удара вся северная часть пункта была объята пожарами. Фотоконтроль осуществил экипаж М. В. Чекрыгина. Летчики привезли ценные сведения о наземной обстановке: интенсивная перестрелка наземных войск в районе Крюково – Беломестная; по дороге Черкасское – Дуброва движение автотранспорта в обе стороны; северо-западнее цели в воздухе столкнулись два самолета; на дороге в Покровку длинная полоса пожаров – горели автомашины; в районе Старого Оскола падал горящий самолет. Начальник штаба авиакорпуса полковник В. К. Богданов приказал эти сведения включить в боевое донесение для отправки в штаб АДД<sup>416</sup>.

---

<sup>415</sup> История Второй мировой войны. Т. 7. С. 152.

<sup>416</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Л. 387.

---

В распределении сил АДД по направлениям, выделенных для боевой работы в ночь на 11 июля, произошел явный перекокс: на орловское было направлено пятьсот шестьдесят два самолета, на белгородское – сорок пять. Чем объяснить такое резкое наращивание сил на северном фланге курского сражения?

На какие же цели орловского направления бросило командование АДД такую огромную силу? Ответ на этот вопрос не сложен, он лежит на поверхности, достаточно только просмотреть боевые документы Авиации дальнего действия за эти сутки, – удары были нанесены по разным объектам, расположенным в зоне трех узлов сопротивления врага, а именно: Козельска, Болхова и Новосиля.

О чем это говорит? В ночь на 11 июля АДД на Центральном фронте уже не действовала, она работала в зонах Западного и Брянского фронтов. Но здесь, как известно, гитлеровцы широких наступательных боевых действий не вели, а сами фронты, что также общеизвестно, перешли в наступление 12 июля, положив тем самым начало общего контрнаступления Красной Армии на орловском направлении.

И здесь я подвожу читателя к главному выводу своих рассуждений: удары АДД в ночь 11 июля по узлам сопротивления противника в районах Козельска, Болхова и Новосиля – это начало авиационной подготовки советского контрнаступления на орловском направлении. Именно поэтому все наличные силы, за исключением 6-го авиакорпуса, А. Е. Голованов направил на северный участок Курской дуги.

Итак, Авиация дальнего действия в ночь на 11 июля имела честь начать авиационное контрнаступление советских войск на орловском плацдарме. Погодные условия в целом, и особенно в зоне целей, благоприятствовали выполнению боевого задания. По двум точкам узла сопротивления в районе Новосиля предстояло работать Ли-2 и ТБ-3 5-го авиакорпуса. Это первое участие соединения в боевой работе на орловском направлении.

В то время, когда экипажи начали подготовку к боевому заданию, из мичуринского госпиталя пришло печальное известие – не приходя в сознание, скончался летчик 3-го авиаполка Петр Павлович Мальцев, первая полковая жертва в ходе Курской битвы. Он был ранен в ночь на 6 июля. Его память боевые товарищи почтили минутой молчания. В подмосковную Лобню отцу Павлу Яковлевичу Мальцеву ушло скорбное известие.

Боевой приказ командира корпуса четко определил задачи каждому соединению: «5-й авиакорпус в ночь на 11 июля всеми исправными самолетами в 22.20 – 23.00 и повторным ударом в 02.00 – 02.30 уничтожает узлы сопротивления на Брянском фронте в районе Лески (тринадцать километров западнее Новосиль) и высоте 254,9 (полтора километра северо-восточнее Лески).

Командир 53-й авиадивизии первый удар наносит в 22.20 – 22.40. Сильными экипажами уничтожает узел сопротивления противника на высоте 254,9 и остальными экипажами уничтожает узел сопротивления Лески... Командиру 53-й авиадивизии в 22.17 – 22.20 тремя самолетами осветить цель, для чего выделить лучшие экипажи... Для поддержания освещения иметь в колонне бомбардировщиков осветителей из расчета один экипаж на восемь самолетов».<sup>417</sup>

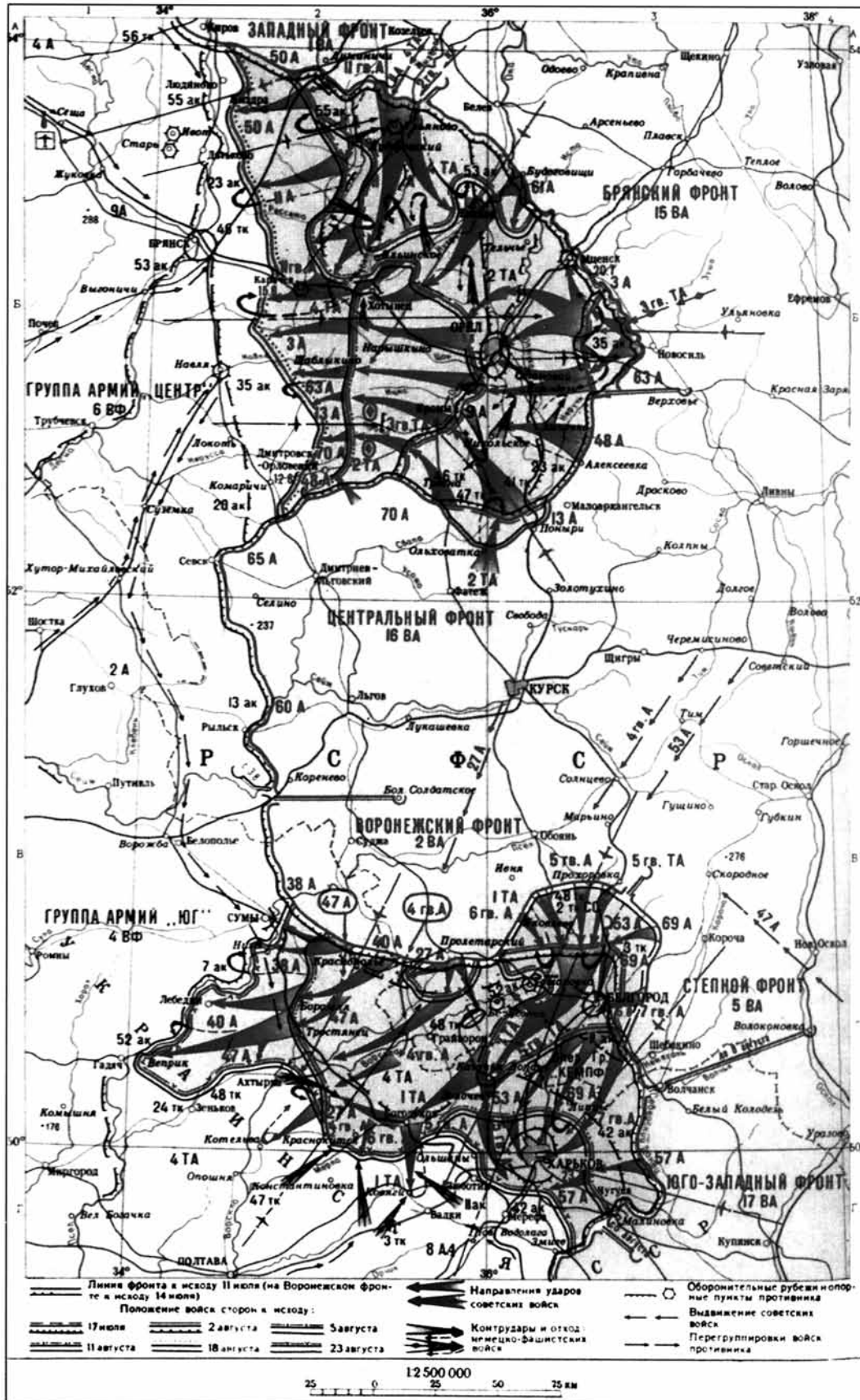
Особое внимание командиры дивизий и полков уделили подбору и подготовке осветителей. Ответственное задание получили три экипажа – С. А. Якушкина, В. В. Сапожникова и И. М. Иванова. Их выходу на цель хорошо помогли два светомаяка. Первый, на удалении сорока восьми километров от цели, клал луч в направлении Б. Малиновец. Второй, в километре на юг от первого, давал своему лучу каждую минуту по пять качаний в направлении от зенита на цель. Эти светомаяки штурманы Д. П. Волков, П. Г. Бирюков и В. И. Кислюк использовали в полной мере.

В эту ночь наземные войска оказали экипажам бомбардировщиков хорошую помощь в отыскании целей. Ближе к линии фронта, на характерном изгибе реки Зуша, они выложили пря-

---

<sup>417</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 3, л. 78.





Курская битва. Контрнаступление советских войск 12 июля – 23 августа 1943 г.

---

мую линию из костров, которая заканчивалась треугольником, его вершина указывала на цель. Передний край обозначался ракетами и трассирующими пулями, выпускаемыми в сторону противника.

Используя все эти целеуказующие сигналы, первыми на объект вышли экипажи-осветители. В строго назначенное время они осветили цели – узлы сопротивления на высоте 254,9 и Лески. Прежде, стремясь не перегружать страницы книги цифрами, я воздерживался от перечисления количества сброшенных бомб. Но то, что в эту ночь было сброшено для освещения и поджога цели впечатляет: восемнадцать САБ-100, шесть ЗАБ-100, шесть АО-25, девять АО-8, сорок АО-2,5, двадцать ЗАБ-2,5. САБы рвались на высоте 1900 метров, освещая пространство в радиусе тридцати километров.

Идеальные условия позволили штурманам работать, как на полигоне. Хороший подсвет облегчил работу и контролеров. Как и прежде, ее выполняли И. М. Трусов и В. А. Михайлов. Они только и успевали фиксировать взрывы и пожары. А их было множество. Все вернувшиеся бомбардирования экипажи единодушно отметили – подсвет цели был организован и исполнен отлично.

При подходе летчики наблюдали перестрелку наземных войск на участке Заречье – Орловка – Измайлово – Юмельнь; скопление танков и автомашин в одном километре северо-восточнее Лески в овраге южнее пункта Матвеевский; бомбардирование Мценска и Сетухи.

При выполнении боевого задания атаке со стороны немецкого истребителя подвергся самолет Н. И. Татаринцева. При обстреле бомбардировщика тяжелое ранение получил борттехник И. В. Швырков. Осколок снаряда вонзился в левую ногу и раздробил кость. В воздухе ему оказали первую помощь, а после благополучной посадки на своем аэродроме немедленно отправили в госпиталь. Подлечился Иван Васильевич, вернулся в часть на костылях и стал исполнять обязанности адъютанта эскадрильи. Летать ему уже не пришлось. На борту его заменил А. М. Еленский<sup>418</sup>.

Еще один фашистский истребитель напал на самолет командира корабля А. М. Халанского. Экипаж возвращался на свой аэродром после успешного выполнения боевого задания. Маневрируя облегченным самолетом, летчик сумел оторваться от пирата, однако штурман К. И. Тарасенко получил легкое ранение.

Перед вылетом в эту ночь на боевое задание из Москвы самолетом в Мичуринск доставили очередной номер «Красной звезды» за 9 июля. Заместитель командира 3-го авиаполка Иосиф Михайлович Трусов пропаганде газетного материала придавал первостепенное значение. Но перед вылетом газету даже не просмотрел. Вернувшись с полета, и подписал очередное политическое донесение и, прихватив с собой один номер газеты, пошел отдыхать. Уже в постели, бегло просмотрев заголовки, подумал: «Этот номер особо и не придется пропагандировать, он пойдет, что говорится, нарасхват».

Вооружившись карандашом и забыв об усталости, Иосиф Михайлович начал читать статью «Страхи Германии», под которой стояло имя советского писателя Ильи Эренбурга, имя давно знакомое и любимое. Замполит, вникая в каждое слово статьи, подчеркивал нужное. «Но теперь врага встречает армия, созревшая для победы... Менее всего мы склонны преуменьшать силы врага... Германия не может ждать. Ее страшит наступательный дух Красной Армии. Она хочет сохранить инициативу. Она еще думает, что война будет протекать по берлинскому календарю... Но лето 1943 года не похоже на лето 1942 – между ними лежит Сталинград. А в «тиграх» сидят не «тигры»... С волнением, но с верой в нашу силу мы ждем очередной оперативной сводки. Мы знаем, что танки, пылающие у Белгорода, – это бреши в стане Германии. Отражая атаки врага, наши доблестные воины прокладывают путь на Запад».

---

<sup>418</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Л. 390.

---

Завершив чтение, И. М. Тусов задумался: «Каждая фраза – в глаз, а не в бровь. А смысл всей статьи, судя по всему, в том, что созревает наше общее наступление. Немчура выдыхается. Вот и сегодняшний перенос наших боевых действий на Брянский фронт, что это? Ведь на этом участке немецкого наступления нет, а мы начали бить по его укрепрайонам. Зачем? Расчищаем путь матушке-пехоте для наступления? Вероятно... Надо с утра организовать короткие беседы по статье Эренбурга». С этими мыслями замполит погрузился в тревожный сон.

В ночь на 11 июля 1943 года Авиация дальнего действия совершила самое большое количество самолетовылетов за весь период Курской битвы. Подавляющее большинство из них произведено на орловском направлении. Почти всей своей боевой мощью АДД ударила по узлам сопротивления противника в полосе предстоящего контрнаступления Западного (Новосиль и Болхов) и Брянского (Козельск) фронтов. До начала операции «Кутузов» оставалось еще полтора суток, а дальние бомбардировщики уже начали авиационную подготовку в ее интересах. В исторической литературе, в воспоминаниях военачальников, в том числе А. Е. Голованова и Н. С. Скрипко, это событие осталось незамеченным.

В ночь на 12 июля орловское направление в боевой работе АДД осталось не только главным, но и единственным. Впервые с начала Курской битвы ни один самолет Авиации дальнего действия в небе ее южного фаса с целью бомбардирования не появился.

Кризис в наступлении гитлеровцев из района Орла на Курск своими первыми признаками проявился уже 8 июля, когда, натолкнувшись на упорное сопротивление войск Центрального фронта, немецко-фашистское командование стало метаться и менять направление главного удара. Однако, сменив его, противник существенных результатов не добился, его натиск стал заметно ослабевать. Вклинившись в нашу оборону на глубину от шести до двенадцати километров, фашистские войска, понеся огромные потери, прекратили наступление. Ударная сила группы армий «Центр», пробивавшаяся на Курск с севера, истратив все свои возможности, была остановлена и к исходу 12 июля перешла к обороне. Войска Центрального фронта свою первую задачу в курском сражении выполнили. Итог подвел командующий фронтом К. К. Рокоссовский:

«Упорным сопротивлением они истощили силы врага и сорвали его наступление. Северной группе немецко-фашистских войск, наступавшей с орловского выступа силами восьми пехотных, шести танковых и одной моторизованной дивизии при поддержке 3500 орудий и свыше 1000 самолетов, не удалось прорваться навстречу своей южной группе, пробивавшейся на южном фесе Курской дуги»<sup>419</sup>.

Эту задачу войска Центрального фронта выполнили за восемь дней. В Ставку Верховного Главнокомандования ушел полный оптимизма и гордости доклад: «Встретив противника стеной разящего металла, русской стойкостью и упорством, войска Центрального фронта измотали в непрерывных ожесточенных восьмидневных боях врага и остановили его натиск. Первый этап сражения закончился»<sup>420</sup>. Героические усилия Центрального фронта перечеркнули планы нацистской Германии в течение одной недели. Свой вклад в дело срыва гитлеровского наступления на Курск с севера внесла и Авиация дальнего действия.

Выполнив свою задачу на первом этапе курского сражения, войска Центрального Фонта незамедлительно стали готовиться ко второму – контрнаступлению против орловской группировки врага. Его план, разработанный Ставкой Верховного Главнокомандования и Генеральным штабом Красной Армии еще до начала Курской битвы, предусматривал проведение двух крупнейших операций: на белгородско-харьковском направлении под условным названием «Румянцев» и на орловском – «Кутузов».

---

<sup>419</sup> Рокоссовский К. К. Солдатский долг. С. 224.

<sup>420</sup> Провал операции «Цитадель». М., 1967. С. 16.

---

Условия для контрнаступления на южном участке Курской дуги к этому времени еще не созрели, наступление немецко-фашистских войск здесь еще продолжалось и для его ликвидации еще нужны были серьезные усилия и время. Остановив продвижение орловской группировки врага на Курск, Центральный фронт такие условия для контрнаступления обеспечил. Операция «Кутузов» незамедлительно стала в повестку дня.

В связи с тем, что Центральному фронту, ослабленному в тяжелых оборонительных боях, нужна была хотя бы короткая передышка для перегруппировки и пополнения, Ставка приняла решение начать операцию «Кутузов» пока силами двух фронтов – Западного и Брянского. Начало наступления намечалось на 12 июля. Для прорыва хорошо подготовленной оборонительной линии в полосе Западного и Брянского фронтов понадобились тяжелые бомбы.

Очень удачно, на мой взгляд, обстановку этих дней охарактеризовал Илья Эренбург. В статье «Их наступление», опубликованной в «Красной звезде» за 11 июля, он писал: «Гитлер торопится. Он хочет, чтобы немцы забыли Сталинград и Тунис. Он торопится: его подгоняет западный ветер. Немцы наступают и думают при этом об обороне. Мы обороняемся и думаем при этом о наступлении».

В боевой работе принял участие и 5-й авиакорпус. Ему предстояло ударить по узлу сопротивления противника Лески в районе Козельска. В связи с привлечением к бомбардированию большого количества самолетов от других соединений АДД, генерал И. В. Георгиев потребовал: «Командирам авиационных дивизий обеспечить наибольшую плотность удара и особо предупредить экипажи о внимательном наблюдении за сигналами светонаведения и наземной обстановкой. Строго соблюдать указанное время удара, высоту бомбардирования и заходы на цель».

Все эти указания, начиная от командиров соединений и до экипажей, были исполнены четко, без каких-либо серьезных отклонений, что и обеспечивало качественное выполнение боевого задания. От авиаполка в эту ночь в бой ушел 31 самолет – самое большое количество с начала Курской битвы. Им предстояло ударить по укрепленному пункту Лески (13 км западнее Новосиля).

Светонаведение наземные войска, по оценке экипажей, организовали хорошо: направляющие ворота и светомаяки просматривались отчетливо и с большого расстояния. Линия фронта обозначалась кострами и белыми ракетами. Как всегда помогла и интенсивная перестрелка наземных войск в районе Вяжи и Битьково.

Сброшенные перед бомбардированием ЗАБы и САБы с самолетов В. В. Сапожникова и И. М. Иванова обеспечили отличный подсвет и создали два очага пожара, по которым и ориентировались первые экипажи. При свете лучше, чем дневной, отчетливо просматривались окопы, блиндажи, огневые точки, контуры самого населенного пункта, изгибы шоссе и железных дорог.

Шесть пожаров и два сильных взрыва произошли на объекте после бомбардирования. При отходе от цели созданные очаги пожаров наблюдались на удалении до пятидесяти километров. В эту ночь для бомбардирования Лески экипажи поднимались в небо еще один раз. Второй удар оказался менее эффективным. Контроль бомбардирования произвел экипаж С. А. Якушкина (штурман Д. П. Волков).

Некоторые экипажи 3-го авиаполка привезли информацию о том, что наблюдали стрельбу в воздухе, засекли горящий самолет, который упал на нашей территории у линии фронта, в двадцати километрах юго-восточнее цели.

За те сутки, пока АДД работала только на орловском направлении, на южном фланге Курской дуги в замыслах сторон произошли серьезные изменения. 11 июля противник сделал еще одну попытку развить свое наступление на Ивню, но уже к вечеру его план был окончательно сорван. В основном здесь весь день шла перегруппировка сил сторон и усиленная разведка.

Бои на главном, обоянском направлении сыграли решающую роль в срыве вражеского наступления на Курск. Фашистское командование планировало решить эту задачу в течение

---

двух дней, но закончились уже седьмые сутки ожесточенных боев, а гитлеровская группировка не смогла выйти даже к Обояни.

Манштейн стал искать уязвимые места в обороне войск Воронежского фронта на других участках. В этом плане заманчивым выглядел небольшой клин, вбитый в ходе наступления немецких войск на стыке 6-й и 7-й гвардейских армий, где им удалось продавить в нашу оборону на глубину приблизительно до тридцати пяти километров. Конечно, это был не прямой путь на Курск, а в обход, но что делать, когда советские войска не позволили даже дотронуться до этой проклятой Обояни.

Сосредоточив крупные силы пехоты, танков, артиллерии и авиации на узком участке фронта, Манштейн нацелился на Прохоровку. Западнее этого пункта он собрал мощный кулак, состоящий из отборных танковых дивизий «Адольф Гитлер», «Мертвая голова», «Райх» и других соединений 4-й танковой армии, насчитывающих до семисот танков и штурмовых орудий, из них более сотни «тигров» и «фердинандов». При этом планировалось продолжение наступления и соединений оперативной группы «Кемпф».

Однако намерения врага удалось разгадать, и командование Воронежским фронтом в спешном порядке стало готовить контрудар. Он был намечен на 12 июля. Прохоровка волей судьбы становилась местом крупнейшего столкновения двух мощных противоборствующих группировок, оснащенных невиданным доселе количеством бронированных машин.

И грянул бой! В 8 часов 30 минут танковая армия П. А. Ротмистрова перешла в наступление. Манштейн немедленно ввел в дело свою бронированную группировку. В орбиту боя втягивались все новые и новые части. Две лавины танков двинулись одновременно навстречу друг другу и сомкнули свою броню в трех километрах от Прохоровки. У совхоза «Комсомолец» началось невиданное в истории войн встречное побоище, стержнем которого стало танковое сражение.

Широкое поле оказалось тесным для одной тысячи двухсот стальных машин. Сцепившись в один гигантский клубок танки уже не могли разойтись. Ревели надрывно моторы, огневой смерч рвал броню «тигров», «пантер», «фердинандов» и «тридцатьчетверок», на прохоровском поле кострами горели сотни машин, огонь, дым и пыль тянулись в небо, застилая солнце. Грохот разрывов, лязг и скрежет железа слились в дикую какофонию звуков. Танки сшибались между собой в лоб, они таранили друг друга в борт и расстреливали сзади, они сражались до тех пор, пока на огненно-дымное прохоровское поле не пала ночь и отличить где свой, где чужой стало невозможно. Когда «на поле грозной сечи ночная пала тень», таранно-огневой бой стал затухать.

В крупнейшем танковом сражении под Прохоровкой противник 12 июля потерпел тяжелое поражение. 12 июля стало днем окончательного кризиса немецко-фашистского наступления на белгородском направлении.

В связи с тем, что танковое сражение в районе Прохоровки продолжалось весь день, и в нем трудно было определить, кто и где находится на поле боя, прийти на помощь наземным войскам Авиация дальнего действия не смогла. А тут еще непогода на аэродромах базирования, расположенных в Подмоскowie и в районе Липецка. В связи с этим командование АДД смогло выделить на белгородское направление только два соединения, определив им всего лишь тройку объектов – узел шоссейных дорог в районе Белгорода, войска и технику противника в пунктах Быковка и Томаровка.

5-й авиакорпус совершил свой восьмой вылет в район Курской дуги и, не пропустив ни одной боевой ночи, стал лидером среди всех соединений Авиации дальнего действия.

Боевое распоряжение штаба АДД предписывало: «В ночь на 13 июля уничтожить скопления войск и танков на узле шоссейных дорог города Белгорода. Точка прицеливания: узел шоссейных дорог в городе».

Первой удар наносила 53-я авиадивизия в период с 24.00 до 00.31. Сменяя ее, в последующие тридцать минут работала 54-я. 3-й авиаполк отправил на боевое задание 19 экипажей. Все

---

отбомбились хорошо, без происшествий. По скоплениям войск и танков в Белгороде штурманы сбросили 18 304 кг бомб. Разрывы наблюдались в западной части города и в районе пересечения дорог. Также отмечены взрывы и пожары на южной и северо-западной части Белгорода. Всего возникло шесть пожаров, из них два больших с красным ярким пламенем. Два пожара возникли после двух сильных взрывов. Предположительно взорван транспорт с горючим.

Освещали и поджигали цель два экипажа – В. В. Сапожникова (штурман П. Г. Бирюков) и И. М. Иванов (штурман В. И. Кислюк). При подходе к Белгороду они наблюдали интенсивную артиллерийскую стрельбу наших войск по городу; пожары на железнодорожной станции Гостищево; движение автомашин по шоссе из Харькова на Белгород. Все эти сведения радисты передал на КП авиаполка.

Перед вылетом в авиаполку уже шли разговоры о том, что в районе Прохоровки идут ожесточенные бои, но как ни старались летчики просмотреть землю, она была задернута облаками. Сам же Белгород оказался во власти хорошей погоды.

Весь период бомбардирования над Белгородом висело огромное, в радиусе трех-пяти километров, световое поле. В результате хорошо просматривались шоссе и строения в северо-западной части города.

Условия для бомбардирования были хорошими, только вот противовоздушная оборона мешала отдельным экипажам заходить на цель так, как это продумали еще на земле при подготовке к заданию. Одна батарея ЗА среднего калибра и две МЗА, расположенные в южной и юго-западной части города, да еще порядка пяти прожекторов старались преградить путь бомбардировщикам, но ни один снаряд свою мишень так и не нашел.

Экипажи авиаполка завершили эту боевую ночь, за исключением одного, вполне успешно. Общую картину немножко подпортил экипаж командира корабля М. С. Копыткова. На задание шли за облаками, после их пробивания Белгорода не обнаружили. Покрутились, присматриваясь, но объект так и не обнаружили. Пришлось возвращаться с бомбами. Посадка с ними приносит, беспокойство не только экипажу. Не меньше переживает и командование. Оторвись при посадке хоть одна бомбочка – беды не оберешься. Но все завершилось благополучно. Произошло это с экипажем, который в авиаполку имел достаточно высокий авторитет. Сам командир Михаил Сергеевич Копытков совсем недавно «распечатал» вторую сотню боевых вылетов. Ему часто доверяли выполнение одного из сложных и ответственных заданий – разведку погоды. Да и штурман П. Д. Просветов в числе середнячков не ходил.

Остальные экипажи авиаполка цель нашли и спокойно разгрузились над Белгородом. Разрывы бомб в основной массе наблюдались по периметру дорог в западной и северо-западной части, среди жилых построек, часть бомб рвалась в южной и юго-западной частях Белгорода. Контролирующие результаты бомбардирования И. М. Трусов и В. А. Михайлов сделали вывод: живой силе и технике противника нанесен значительный урон. Это мнение подтвердили фотографии, сделаны штурманом М. В. Бабушкиным из экипажа Г. С. Засыпкина.

Из письма Георгия Степановича в школу: «Наш экипаж получил задание на выполнение разведки, фотографирования и бомбардирования Белгорода, в котором находился штаб немцев. Погода нелетная – низкая облачность, многослойная. Но километров за 50 до города – облачность рассеялась. Луна, ясно и не счесть прожекторов. Стали на боевой курс. При подходе к городу прожектора погасли, в воздухе появились истребители. В такой обстановке мы выполняли задание. После фотографирования с высоты 3500 метров со снижением ушли от прожекторов и истребителей. Снимок получился отличный. Его делал штурман Федорин».

Запомнился этот вылет штурману И. Г. Плите случаем неординарным, можно сказать даже, курьезным. В эту ночь в экипаже командира корабля Н. П. Подлужского... А, впрочем, процитирую его самого. Вот что он сообщил ребятам 13-й белгородской школы: «Запомнился боевой вылет 12 июля 1943 года на бомбардировку скопления вражеских войск в Белгороде. Противник встретил нас заградительным зенитным огнем. Я открыл форточку в кабине и высунулся, чтобы

---

лучше вывести самолет на цель. Встречной струей воздуха с моей головы сорвало пилотку. Ей вдогонку я отправил к земле бомбы. Так пилотка с красной звездой оказалась в оккупированном фашистами Белгороде».

Настало время, когда помощь АДД наземным войскам оказалась в равной степени необходима как на орловском, так и на белгородском направлениях. Одним надо было помочь в начавшемся наступлении, другим в предпринятом контрударе.

На южном участке Курской дуги обстановка оставалась обостренной. Контрудар Воронежского фронта не завершился полным разгромом врага. После дневного сражения у Прохоровки он 13 июля продолжал предпринимать отчаянные попытки наступать, а командование Воронежского фронта стремилось окружить и уничтожить немецкую группировку в районе Покровка, Яковлево, Грязное, Б. Маячки. Бои достигли наивысшего напряжения, их эпицентрами оставались районы Прохоровки и Ржавы.

Обстановка здесь была настолько тревожной, что Верховный Главнокомандующий приказал Г. К. Жукову срочно вылететь в район Прохоровки. 13 июля он прибыл на командный пункт Воронежского фронта.

«Ознакомившись с обстановкой, действиями противника и своих войск, мы пришли к выводу еще энергичнее продолжать начатый контрудар с тем, чтобы на плечах отходящего противника захватить ранее занимаемые им рубежи в районе Белгорода. После этого, производя в сжатые сроки подготовку войск, перейти всем силами обоих фронтов в решительное контрнаступление»<sup>421</sup>.

Анализируя обстановку на Воронежском фронте 13 июля, говоря о трудностях того дня, Н. С. Скрипко писал: «Не исключалась возможность прорыва врага в район ВПУ фронта, КП 2-й воздушной армии. Тогда Василевский вызвал меня и, кратко обрисовав обстановку, сказал:

– Авиации дальнего действия надо переключиться на прохоровское направление и всей своей мощью навалиться на танки Манштейна...

Василевский вновь потребовал применить бомбы крупного калибра, заметив, что при этом важно не только физически истребить немецкие танки, но и морально подавить гитлеровцев»<sup>422</sup>.

Таким образом, для поддержки сухопутных войск, осуществлявших контрудар, на второй день после крупнейшего сражения под Прохоровкой, были привлечены и бомбардировщики АДД.

Получив приказание от А. М. Василевского и тщательнейшим образом изучив вместе с командованием фронта обстановку, сложившуюся в районе Прохоровки, Н. С. Скрипко определил для Авиации дальнего действия цели, по которым нужно было ударить в первую очередь. 5-му авиакорпусу было приказано бить по пункту Лучки. От 3-го авиаполка в бой ушло 14 кораблей.

Результаты бомбардирования оказались неплохими: несколько пожаров и пять взрывов, из них один с ярко-красным пламенем. Оно четко просматривалось на фотоснимке, который привез экипаж Н. С. Куракина. Все пришли к единому мнению – взорван склад горючего.

Описывая боевую работу авиаполка по дням Курской битвы, я прихожу к выводу: его успех, прежде всего, связан с четкой и слаженной работой экипажей-осветителей. Чувствуется, командование делу подсвета целей придавало первостепенное значение. На эту работу, вполне естественно, подбирались самые сильные летчики и штурманы. Но главное то, что подсвет целей стал для них основным видом боевой работы. На этой основе у экипажей появился опыт, выработались определенные навыки.

Вот и в эту ночь над объектами бомбардирования в районе Прохоровки появились полковые специалисты подсвета – экипажи В. В. Сапожникова (штурман И. С. Полещук) и С. С. Апухтина

---

<sup>421</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. С. 176

<sup>422</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 300.

---

(штурман А. А. Кисиль). Создав зону освещения в два-три километра, они обеспечили хорошие условия для бомбардирования. И это несмотря на то, что из-за низко проходящей облачности цель просматривалась недостаточно четко.

Трудное, а главное, ответственное это дело – подсвет цели. Подбирают на него что ни на есть самые сильные экипажи, особенно те, в составе которых смекалистый и толковый штурман. К таким в 3-м авиаполку и относился экипаж С. С. Апухтина.

Семен Апухтин пришел в дальнебомбардировочный авиаполк из гражданского воздушного флота, а там слабый летчик – явление более чем редкое. Анатолий Кисиль штурманское образование получил в военном училище, в 3-м авиаполку появился менее года назад, быстро зарекомендовал себя высоким специалистом и весной 1943 года стал штурманом звена. К началу Курской битвы, совершив около ста пятидесяти боевых вылетов, слетались так, что понимали друг друга с полуслова. Главную экипажную связку – летчик – штурман – хорошо дополняли бортовой техник Борис Склеймов и радист Виктор Мясников. Они, кстати, тоже пришли из ГВФ. В общем, экипаж в полку считался сильным, а сильному, как водится, и задание посложней.

С первого дня сражения под Курском Семен Апухтин каждую ночь поднимал свой Ли-2 с мичуринского аэродрома, а Анатолий Кисиль давал курс или в район Орла, или в район Белгорода. Не пропустив ни одной ночи, они появлялись над Томаровкой, Бутовым, Быковкой, Покровкой, Белгородом, дважды над пунктом Лески. Побывали и над Лучками, куда держали путь во второй раз и в эту ночь.

О грандиозном танковом побоище в районе Прохоровки и Семен Апухтин и Анатолий Кисиль уже знали и поэтому шли на задание с особым интересом – хотелось и помочь и, конечно же, посмотреть. Взлетели на десять минут раньше бомбардировочного эшелона, это на тот случай, если первый сброс светящихся авиабомб окажется неудачным и придется делать второй заход. Для этого надо от четырех до пяти минут.

Лучки – неказистая деревенька с холмистой местностью и хилым пейзажем. По крайней мере, такое представление сложилось у Кисилья после тщательного изучения картин крупного масштаба. Располагался пункт в восемнадцати километрах на юго-запад от железнодорожной станции Прохоровка.

Лучки оказались прикрыты некучевой облачностью порядка шести-семи баллов, а под ней, там, на земле, струился какой-то подсвет, каждое облако просматривалось так четко, словно на экране.

– Что же тут подсвечивать? – скорее себе, чем кому-либо задал вопрос Апухтин.

– Давай вниз!

– Может быть, сбросим САБы?

– Давай вниз!!

Надо подчиняться, тут штурман – командир.

Апухтин повел Ли-2 на снижение. Когда последние облака, облизав самолет, оказались над головой, взору всех членов экипажа открылось потрясающее зрелище. Слева по борту чистое поле, покрытое множеством костров. Одни еще ярко горели, другие, догорая, курчавились дымом. Присмотревшись, А. А. Кисиль определил, что это танки. Справа разбросались редкими домами Лучки. Они тоже горели. Очагами пожаров был охвачен и лес к северу от деревни. Отблески от этих многочисленных пожаров под воздействием слабого ветерка волнами перекачивались по полю. И везде танки, танки, танки. Одни, отгорев, беспомощно уперлись стволами в землю, другие бессильно целились в небо мертвыми пушками, третьи перемещались.

Оторвавшись от земных картин, штурман посмотрел на компас. Вот это номер: стрелка прибора металась по циферблату то влево, то вправо. Что за чудо?!

– Командир, компас не работает, заходи на середину поля, буду бросать САБы!

– А что с компасом?

И тут штурмана осенило:



---

– Вот дураки! Это же на малой высоте дает о себе знать Курская магнитная аномалия. Как мы этого не учли?!

Тем временем летчик вывел Ли-2 на центр поляны, и А. А. Кисиль сбросил связку САБв. Когда они загорелись, Анатолий Андреевич прикинул, присмотрелся и решил, что дал немного маху. На втором заходе он сбросил две ЗАБ-100тш.<sup>423</sup> На семистах метрах они взорвались, термитные шары, попав в кислородную среду, воспламенились, опустились на землю и образовали горящий круг. Он стал точкой прицеливания для бомбардировочных экипажей.

– Семен, теперь заходи на опушку леса у Лучков, там скопление танков, выдержи высоту в тысячу двести метров.

– Есть выдержать тысячу двести!

Пока С. С. Апухтин делал маневр, штурман определил направление ветра и его скорость, угол сноса и угол прицеливания. Ли-2 уже на боевом курсе. А. А. Кисиль внимательно следит за экраном отражающего дымчатого стекла ригеля. Вот на нем показалась цель и стала подходить к перекрестию. Как только они совместились, штурман нажал на кнопку сброса. Две ФАБ-250 устремились к земле.

На земле огня – море, но разрывы своих бомб экипаж все же рассмотрел. Оценив дела рук своих, легли на обратный курс. На высоте тысяча семьсот метров заработал компас.

– Это хорошо, значит, если ничего не случится, будем дома.

А домой штурману ох как хотелось. Весь полк знал, что у Анатолия Кисиль была маленькая тайна и называлась она Юлией. Она работала в одном из магазинов Мичуринска. От аэродрома до него километра три. Курс на этот магазин Анатолий Андреевич держал часто. А вот с началом Курской битвы, когда полеты пошли без всякого просвета, повидаться с любимой ни разу не довелось. По накалу боевой работы чувствовалось, что сделать этого не удастся и в ближайшие дни.

Сели в Мичуринске нормально. Доложили командованию все, как было. На основе этого доклада в боевом донесении полка появилась следующая запись: «Освещение цели было недостаточным ввиду неточного сброса с самолета Апухтина (северо-западнее пункта Лучки на два километра) и малой высоты сброса с корабля Сапожникова (одна тысяча метров). Это затруднило бомбардирование. Облачность была низкой, и экипажи делали по несколько заходов».

Теперь о тех, кто не сумел внести свой вклад в дело оказания помощи наземным войскам в районе Прохоровки. На самолете Д. Д. Евсеенко забарахлил правый мотор. Пришлось возвращаться. Как потом оказалось, причиной тому стало разрушение шестерни редуктора, которая пробила картер. Летчик на одном моторе добрался до аэродрома Грязи и благополучно сел<sup>424</sup>. Переживал Дмитрий Данилович эту, пусть и не по его вине неудачу, весьма серьезно. И этому была причина.

В 3-м авиаполку по инициативе заместителя командира по политчасти майора Иосифа Михайловича Трусова широко практиковалась отправка писем родным тех авиаторов, которые отличались при выполнении заданий. До сих пор в боевой работе Дмитрия Евсеенко особых срывов не было. Тот случай, который произошел накануне Курской битвы и описан мной на предыдущих страницах, произошел по вине штурмана. Да и самому этому факту командование авиаполка большого значения не придало. Ну, а замполит, как опытный воспитатель, решил подбодрить командира корабля. Буквально накануне вылета на боевое задание письмо матери Дмитрия Даниловича было зачитано перед полковым строем и отправлено адресату.

«Здравствуйте, дорогая Анна Антоновна! От имени личного состава и командования части, в которой служит и сражается с немецко-фашистскими захватчиками ваш сын – бесстрашный сталинский сокол Дмитрий Данилович Евсеенко – передаем вам пламенный привет.

---

<sup>423</sup> Зажигательная бомба с сорока термитными шарами.

<sup>424</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Л. 401.

---

Выражаем Вам глубокую благодарность за то, что вы воспитали такого храброго советского воина. С первого дня Отечественной войны ваш сын служит в нашей части, он совершил сто двадцать пять успешных ночных боевых вылетов, нанес врагу большой ущерб. В схватках с врагом благодаря мужеству и умению воевать он всегда выходит победителем. За боевые успехи ваш сын Дмитрий награжден орденом Красного Знамени. В нашем боевом коллективе воздушных воинов он пользуется всеобщим уважением и любовью.

Мы громили немцев под Сталинградом и на других участках фронта. Мы уничтожаем их и сейчас на Курской дуге и будем уничтожать до тех пор, пока не останется ни одного немецкого захватчика на нашей священной земле. Мы жестоко ненавидим врага за его злодеяния. Мы мстим и будем мстить гитлеровцам беспощадно.

Желаем вам, Анна Антоновна, и вашему сыну наилучшего счастья и здоровья на многие годы».

Вот такое письмо ушло матери летчика накануне боевого вылета. И вот эта осечка. Хотя вины летчика тут не было, но все же возврат есть возврат.

В этот день ушло благодарственное письмо и родителям командира корабля И. Г. Пинчука. Пришел Иван Григорьевич в авиаполк в конце 1942 года. Очень быстро зарекомендовал себя смелым и решительным летчиком. К началу Курской битвы совершил около 50 боевых вылетов. И все с высоким качеством бомбардирования. До прихода в авиаполк летал пилотом связи на самолете У-2 при штабе Западного фронта. Доставлял частям к линии фронта консервированную кровь, боевые приказы, корреспонденцию. Таких вылетов набралось около пятисот.

Все, кто в эту ночь побывал над прохоровским полем танковой битвы, отметили хорошую работу наземных войск по наведению наших бомбардировщиков на цели. Линия фронта обозначалась белыми ракетами и наземной артиллерийской перестрелкой. Светонаведение на юго-восточной окраине села Прелестное, состоящее из двух костровых треугольников, своим створом хорошо ориентировало экипажи на М. Маячки. В двух километрах юго-восточнее Петровки четко клал луч под углом 35° мощный прожектор, а в пункте Ямки выложенное из костров «Т» давало направление на Лучки.

Чувствовалось, что схема светонаведения была хорошо продумана, а те, кто ее осуществлял, сработали по высшему классу. Надо полагать, в этом была большая заслуга и заместителя командующего АДД генерал-лейтенанта авиации Николая Семеновича Скрипко.

На его имя утром начальник штаба АДД направил результаты бомбардирования населенных пунктов в районе Прохоровки: «Бирка. Скрипко: на 14 июля 1943 года произведено сто сорок четыре самолета вылета на бомбардирование п.п. Грязное, М. Маячки, Лучки...» О количестве сброшенных бомб, возникших пожарах и взрывах Скрипко доложил командующему Воронежским фронтом.<sup>425</sup>

Ночное бомбардирование скоплений отступавших от Прохоровки фашистских войск, танков и бронетранспортеров помогло наземным войскам продолжить утром наступательные действия в предпринятом контрударе.

Новый день не принес каких-либо кардинальных изменений в действиях противоборствующих сторон на северном и южном фасах Курской дуги. Цели и задачи советских войск остались прежними.

Днем 14-го здесь шли бои местного значения, ни одна из сторон каких-либо серьезных действий не предпринимала. Не достигнув успеха в танковом сражении под Прохоровкой, не имея каких-либо значительных дополнительных сил, противник, выдыхаясь, стал постепенно сворачивать свои наступательные действия и на различных участках фронта переходить к обороне.

Прохоровка! Сражение в районе этого доселе неизвестного стране небольшого города Белгородской области воистину стало решающим событием во всей наступательной операции немецко-фашистских войск на Курск из района Белгорода. Г. К. Жуков так оценил успех совет-

---

<sup>425</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 456, л. 41.

---

ских войск под Прохоровкой: «Этот день был переломным моментом в сражениях на белгородском направлении. Обескровленные и потерявшие веру в победу, гитлеровские войска на всех основных участках переходят в обороне»<sup>426</sup>.

Изучив досконально обстановку на всех участках советско-германского фронта южного фаса Курской дуги, генерал-лейтенант авиации Н. С. Скрипко направил в Москву следующее указание:

«Шевелеву. Вручить немедленно. На 15 июля 1943 года с 02.00 до 03.00 уничтожить скопления танков и пехоты противника в пунктах Кураковка, Новооскочное, Казачье, Верхний Ольшанец. Все пункты восточнее Прохоровки. Светонаведение работает с 01.00. Линия фронта в двух километрах восточнее Авдеевки из костров (один километр южнее Новогамелево) направлением на Казачье. Светомаяк на северной окраине Бобровы Дворы, что восемнадцать километров северо-восточнее Скородное. Направление луча на северо-восток. Характер работы вчерашний, действует с 01.00. Линия фронта включительно для наших войск – Гостищево, южнее Шелоково, Рындишка, Косьминка, Авдеевка, отм. № 222,1, что полтора километра восточнее Ржавец, Александровка, Мазикино, Шеино, Удаково. У-2 работают правее района Выполовка. Обозначение линии фронта на переднем крае вчерашнее».

Это боевое распоряжение пришло в Москву перед обедом, а уже через несколько часов из штаба Воронежского фронта от Н. С. Скрипко поступило новое указание: «Бирка», Шевелеву. Передать по кремлевскому телефону. Иметь в виду запасную цель вчерашнюю при изменении наземной обстановки. Возможно, придется действовать основными силами в направлении Грязное. Если до 22.00 не поступит от меня указание, выполняйте поставленную задачу».<sup>427</sup>

Еще несколько раз от заместителя командующего АДД поступали уточняющие документы. Они фиксировали изменения в наземной обстановке и светонаведении, ориентировали на новые объекты. Из Москвы эти сведения немедленно переправлялись в штабы соединений.

3-му авиаполку в составе 5-го авиакорпуса вновь предстояло работать на белгородском направлении. На этот раз предстояло ударить одиночными самолетами по танкам и пехоте в населенном пункте Кураковка. Разведчик погоды донес: по маршруту облачность от пяти до десяти баллов, высотой от полутора до двух с половиной тысяч метров, временами дождя. Получив самые свежие данные о погоде и обстановке на линии фронта, 19 экипажей уверенно взяли курс на Кураковку.

Первыми на цель пришли осветители и поджигатели. Эту миссию вновь выполняли экипажи В. В. Сапожникова и С. С. Апухтина. Создав начале на земле два очага пожара и повесив первые «люстры», они на протяжении всего периода бомбардирования обеспечили хороший подсвет.

Из-за низкой облачности экипажи бомбили с малых высот. Разрывы бомб наблюдались по всей территории Кураковки и в оврагах, где разместились группы танков. Именно здесь произошел большой силы взрыв, по всей видимости, был уничтожен складированный запас боеприпасов. Из десяти очагов пожара шесть были крупными. Фотоконтроль результатов бомбардирования выполнил экипаж Н. С. Куракина (штурман А. Д. Иванов). Визуальный контроль осуществляли командир 53-й авиадивизии В. И. Лабудев и помощник начальника разведотдела 3-го авиаполка А. П. Кварацхелия. Их вывод: живой силе и технике противника нанесен большой урон.

Экипаж А. П. Нестерова на маршруте встретил низкую облачность и сильные восходящие потоки воздуха. В болтанке командиру корабля стало плохо, продолжать полет к цели он был не в состоянии. Решили возвращаться. Сели на своем аэродроме благополучно.

Так завершилась для 3-го авиаполка очередная боевая ночь в небе Белгородчины.

Главным событием Курской битвы 15 июля стал переход в наступление войск Центрального фронта на орловском плацдарме. Операция «Кутузов» вступила в свою полную фазу. Бои же в этот день на белгородском плацдарме широкомасштабными назвать нельзя. Войска Гота и

---

<sup>426</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. С. 176.

<sup>427</sup> ЦАМО. Ф. 39, Оп. 11519, Д. 466, Л. 43, 44.

---

группы «Кемпф» то на одном участке фронта, то на другом еще продолжали предпринимать попытки к активным действиям против частей и соединений Воронежского фронта.

В целом же добиться чего-либо существенного белгородская группировка врага уже не могла. Оборона советских войск здесь оказалась сильнее наступательных возможностей противника. А. М. Василевский писал: «В этот же день (15 июля) немцы по всей полосе Воронежского фронта перешли к обороне. Это был день окончательного кризиса немецкого наступления, день полного провала операции «Цитадель». Инициатива на фронте целиком перешла в руки советского командования».<sup>428</sup>

В сборнике статей, изданном в Нью-Йорке в 1956 году под названием «Роковые решения», помещена статья видного немецкого генерала З. Вестфала под названием «Между двумя решающими сражениями». В ней, в частности, автор так описывает исход сражения на белгородском плацдарме: «Группа армий «Юг» вначале добилась некоторого успеха, но в середине июля все-таки пришлось отказаться от дальнейшего проведения операции. Особую тревогу вызвали потери танков в «белгородской мясорубке». Немецким бронетанковым войскам так никогда и не удалось оправиться от удара, полученного под Белгородом. Советский маршал Конев назвал эту битву «лебединой песней немецких танковых дивизий».<sup>429</sup>

Таким образом, войска Воронежского фронта своим контрударом окончательно парализовали наступательную мощь фашистской группировки в районе Прохоровки, она, исстрачивая свои последние силы, вынуждена была постепенно переходить к обороне. Гася здесь ее наступательный порыв, АДД в ночь на 16 июля нанесла удар по скоплениям живой силы противника в ряде пунктов в районе Беленихино.

Задачу Авиации дальнего действия на белгородское направление, как и в прежние дни, поставил Н. С. Скрипко: «Пласт», Шевелеву, особо важная, телефон кремлевка. На 16 июля 1943 года всеми силами в 00.20 – 03.00 бомбардировать Сторожевое, отметку 24,16, совхоз «Комсомолец», Ивановский выселок, разъезд Беленихино, Ивановку, Виноградовку и прилегающий к ней лес. Заход с пункта Бобровы Дворы».

Пункты в районе Беленихино начальник штаба АДД генерал М. И. Шевелев распределил между тремя авиакорпусами.

Боевое распоряжение 5-го авиакорпуса, отданное в подчиненные соединения, предписывало бить по пехоте и танкам противника, сосредоточенным в деревне Виноградовка и прилегающем к ней лесу с восточной и юго-восточной стороны (девять километров юго-западнее станции Прохоровка).

По приказу генерала М. И. Шевелева нужно было поднять в воздух все, на что был способен корпус, однако днем в районе Мичуринска разыгралось ненастье, небо затянуло тучами, они принесли с собой порывистый ветер и дождь. Синоптики доказывали, что это нашествие кратковременное, все полки корпуса замерли в ожидании, надеясь на улучшение погодных условий, но это не тот случай, когда время лечит. Непогоду оно к исходу контрольного времени так и не излечило. Осталось одно: пока выпустить на задание самые сильные экипажи и еще немного подождать. Но десятибалльная облачность с дождем плотно оккупировала небо над Мичуринском. По этой причине над Виноградовкой появилось всего лишь девять Ли-2 авиакорпуса – самое минимальное количество за весь период Курской битвы. Четыре из них от 3-го авиаполка.

Сплошная облачность сопровождала их до Дона, затем пошла на убыль и уже над Виноградовкой не превышала двух баллов. Приплюсовав к этому фактору четкое светонаведение и хорошее освещение цели, можно представить, в каких идеальных условиях работала четверка Ли-2. Контуры Виноградовки просматривались четко, в прилегающих рощах различались скопления танков.

---

<sup>428</sup> Правда. 1968, 4 июля.

<sup>429</sup> Роковые решения. Ростов-на-Дону. 1999. С. 254.

В этом полете отличился штурман А. А. Кисиль из экипажа С. С. Апухтина. Его прицельное бомбардирование вызвало в районе Виноградовки сильный взрыв. Об этом доложили другие экипажи. Командир авиаполка подполковник Г. А. Шамраев объявил всему экипажу благодарность. Слабым было и противовоздушное прикрытие объекта. Из пункта Пахово (восемь километров юго-восточнее цели) прицельному бомбардированию пыталась помешать своим огнем МЗА. Но стрельба была боковой и опасности не представляла.

Два сильных взрыва, два больших очага пожаров – таков результат бомбардирования. Об этом донесли все экипажи, участвовавшие в налете <sup>430</sup>.

Итак, к исходу 15 июля командование фашистской группировки войск на белгородском направлении окончательно отказалось от наступления на Курск. «16 июля они прекратили атаки и начали отвод своих тылов на Белгород... Чтобы спасти войска от полного разгрома, оно (немецко-фашистское командование. – **А. С.**) решило отвести войска генерал-фельдмаршала Манштейна обратно на оборонительные рубежи, с которых они начали наступление»<sup>431</sup>. «Мечтая за четыре дня дойти до Курска, немцы за 11 дней не смогли прорвать по глубине и половину наших оборонительных рубежей. Противнику нигде не удалось прорвать нашу оборону, они лишь потеснили наши войска на узком фронте»<sup>432</sup>. Так оценивали представители Ставки маршалы Советского Союза Г. К. Жуков и А. М. Василевский ситуацию, сложившуюся на белгородском направлении на середину июля.

Таким образом, главные силы немецко-фашистских войск, наступавшие с белгородского плацдарма на Курск, понесли значительный урон и вынуждены были окончательно отказаться от своего замысла. Цель обороны под Курском была достигнута совместными усилиями наземных войск и авиации, в том числе и АДД. Оказывая помощь советским частям и соединениям на этом участке Курской дуги, она, начиная с 5 и вплоть до 16 июля, содействовала оборонительным задачам и в достижение целей обороны внесла существенный вклад. АДД оказала большую помощь нашим войскам в боях за удержание оборонительных позиций, сделала все возможное, чтобы продвижение немецко-фашистской группировки в глубину нашей территории было как можно меньшее, а в районе Прохоровки, когда советские войска нанесли по противнику контрудар, оказала им максимальное содействие. Свой посильный вклад в это дело внес и личный состав 3-го авиаполка.

Для наглядности сведу его боевую работу на белгородском направлении в таблицу.

Дата	Наименование населенных пунктов	Количество вылетевших экипажей	Количество бомбардировавших
6 июля	Томаровка	18	10
7 июля	Бутово	20	20
8 июля	Лучки	19	19
9 июля	Козьмо-Демьяновка, Быковка, Лучки	18	19
10 июля	Покровка	19	19
13 июля	Белгород	19	18
14 июля	Лучки	12	11
15 июля	Кураковка	19	18
16 июля	Виноградовка	4	4

<sup>430</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 467, л. 20.

<sup>431</sup> Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Т. 2. С. 176, 178.

<sup>432</sup> Правда. 1968, 4 июля.

---

Примечателен такой факт. 15 июля 1943 года Главное политическое управление РККА издало очередную листовку под названием «Под Курском похоронены иллюзии немецких солдат». Умный был сей документ. И оперативно сработанный. В чем-то он созвучен с приказом Верховного Главнокомандующего, который появится девятью днями позже. Привожу текст этой листовки.

«Никакими хитросплетениями не удалось вашей пропаганде скрыть вести о крахе немцев под Курском. Всем стало известно:

Что третье генеральное наступление, начатое Гитлером 5 июля, на этот раз под Курском и Орлом, он проиграл в самом же начале;

Что за девять дней боев он потерял около ста тысяч человек убитыми, 2718 танков, 1292 самолета, а успеха не добился.

Красная Армия не только сорвала генеральное наступление Гитлера, но 13 июля сама перешла в наступление на город Орел с севера и востока.

Наступление Красной Армии успешно развивается.

Провал летнего наступления немцев – это решающее поражение немецкой армии.

Под Курском похоронены иллюзии немецких солдат.

Вы надеялись на лето. Сейчас ваши надежды на лето рухнули.

Вы надеялись на тотальную мобилизацию. Но тотально мобилизованные дивизии оказались неспособными добиться каких-либо успехов. Ваши надежды на тотальную мобилизацию не оправдались.

Вы надеялись на новое оружие. Но «тигры» и «фердинанды» оказались неспособными пробить русскую оборону, а наше старое испытанное русское оружие уничтожает их, как и ваши обычные танки и пушки.

На что вы надеетесь, солдаты?

На фюрера?

Но разве НЕ ОН виновник гибели немецкой армии под Сталинградом, катастрофы в Тунисе, опустошительных бомбардировок ваших городов, нависшего над Германией вторжения англо-американских армий?

Надежда на фюрера не спасла сто тысяч немецких солдат от гибели под Курском и Орлом.

То же произойдет и с вами, солдаты, если вы позволите Гитлеру и дальше затягивать безнадежно проигранную им войну.

Лишь одно сможет спасти вас – русский плен.

Это поняли многие ваши товарищи. Они ежедневно сотнями добровольно переходят к русским в плен.

Сдавайтесь безбоязненно в плен. Ни один волос не упадет с вашей головы!

#### ПРОПУСК

(на немецком и русском языках)».

После вылета в ночь на 16 июля Авиация дальнего действия, продолжая наносить удары на орловском направлении, приостановила свои боевые действия по поддержке войск генерала Н. Ф. Ватутина с воздуха. К работе в интересах Воронежского фронта она еще вернется, но это будет позже. Возникает закономерный вопрос: почему же в этот не менее важный для Воронежского фронта период боев АДД покинула ночное небо к северу от Белгорода?

К этому времени движение немецко-фашистских войск на белгородском направлении пошло вспять. Не коснувшись своими ударными клиньями даже границ Курской области в нынешних ее пределах, они, под натиском частей и соединений Воронежского фронта, начали

---

отход в сторону Белгорода. На этот факт Ставка ВГК не могла не обратить внимания и не могла его проигнорировать.

Дело в том, что в стратегических планах гитлеровского командования одно из решающих мест отводилось захвату Донбасса. Однако полностью овладеть этим важным военным и экономическим районом Советского Союза оно так и не смогло. С октября 1942 года немецко-фашистские войска перешли здесь к обороне. С 29 января по 3 марта 1943 года армии Юго-Западного и Южного фронтов в результате наступательных действий освободили от противника часть территории Донбасса, но на дальнейшее продвижение вперед сил не хватило, и войска, отражая контрнаступление крупной танковой группировки врага, перешли к обороне.

Таким образом, к началу Курской битвы наступательная операция Красной Армии в Донбассе оказалась незавершенной, а участок фронта от Харькова до Азовского моря в течение трех месяцев оставался стабильным. Не имея возможности организовать наступление на широком фронте, гитлеровское командование сосредоточило свои главные усилия на одном курском направлении, полагая при этом, что, в случае необходимости, оно сможет перебросить в район Курска дополнительные силы с других участков. Донбасский плацдарм, по сути дела являвшийся продолжением белгородско-харьковского плацдарма, в этом плане был на первом месте.

Начавшееся наступление немецко-фашистских группировок из районов Орла и Белгорода к середине июля захлебнулось, более того, отразив натиск врага, советские войска стали переходить к решительным наступательным действиям. В этих условиях, вполне естественно, командование вермахта должно было прибегнуть к маневру силами. Для того чтобы не допустить, а вернее, чтобы ограничить возможности противника маневрировать своими резервами и перебрасывать их на курское направление с других участков советско-германского фронта, Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение силами Юго-Западного и Южного фронтов начать в Донбассе новое наступление.

Оно должно было сковать значительные силы врага в этом районе и ограничить его возможности по подпитке свежими резервами группировки Манштейна. Более того, гитлеровское командование, как оказалось позже, вынуждено было перебрасывать сюда подкрепление из-под Белгорода и тем самым отвлекать часть своих сил с направления главного удара Красной Армии, который она наносила в районе Курской дуги.

Начальник штаба Южного фронта генерал С. С. Бирюзов вспоминал: «Из Москвы возвратились ободренные вниманием Ставки. Разработанный нами план предстоящей операции был одобрен и утвержден. Я испытывал чувство гордости за то доверие, которое оказывал нам лично И. В. Сталин». Вернувшись из Москвы, командующий Ф. И. Толбухин провел совещание с руководящим составом фронта. Далее С. С. Бирюзов писал: «Толбухин подошел к карте, показал и подробно охарактеризовал группировку советских войск.

– Контрнаступление советских войск, начавшееся в районе Курска, должно в ближайшее время перерасти в общее наступление на широком фронте, – заявил он. – В плане этого стратегического наступления перед Южным фронтом стоит ответственная задача – разгромить донбасскую группировку противника и освободить Донбасс»<sup>433</sup>.

Исследователь наступательной операции Красной Армии, проведенной силами Юго-Западного и Южного фронтов, А. Г. Ершов отмечал: «Чтобы обеспечить успех главных сил Красной Армии, действовавших на Курской дуге, нужно было сковать противника в Донбассе и отвлечь часть его дивизий с направления главного удара. С этой целью Ставка в соответствии со стратегическим планом на летнюю кампанию создала на донбасском направлении значительную группировку войск... По указанию Ставки войска Юго-Западного и Южного фронтов 7 июля, через два

---

<sup>433</sup> Бирюзов С. С. Когда гремели пушки. М., 1961. С. 171, 172.

---

дня после начала наступления гитлеровцев на Курской дуге, приступили к подготовке наступательной операции. Им предстояло нанести концентрический удар из Изюма на Красноармейские силами Юго-Западного фронта и от Куйбышева на Сталино силами Южного фронта с целью разгромить вражескую группировку и освободить Донбасс»<sup>434</sup>.

К этому времени враг имел в Донбассе глубоко эшелонированную оборону, состоящую из двух-трех полос, ее передний край проходил главным образом по правому берегу Миуса и Северского Донца. Особенно сильно был укреплен Миусский рубеж, его даже называли «Миус-фронт». Здесь были оборудованы многочисленные опорные пункты и узлы сопротивления. Их предстояло взломать артиллерии и авиации. Без бомб крупного калибра тут было не обойтись. Помощь АДД войскам Юго-Западного и Южного фронтов была крайне необходима. Ей предстояло громить узлы сопротивления врага, его артиллерийские позиции, железнодорожные узлы и станции, а также аэродромы.

Следовательно, Авиация дальнего действия с белгородского направления не ушла, она только переместила свои удары на объекты, которые располагались южнее Белгорода и Харькова, а именно: на юг Украины и в район Донбасса. Это перемещение объяснялось тем, что: «...Войска Юго-Западного фронта под командованием генерала Р. Я. Малиновского 17 июля должны были перейти в наступление в районе Изюма, а войска Южного фронта, которыми командовал генерал Ф. И. Толбухин, – на реке Миус»<sup>435</sup>.

В связи с подготовкой к операции по освобождению Донбасса видоизменилось распределение усилий АДД на различных участках советско-германского фронта. Учитывая дислокацию своих соединений, командование АДД нацелило на оказание помощи Юго-Западному и Южному фронтам два авиакорпуса – 5-й и 6-й. Остальные соединения продолжали работать на орловском направлении.

В этой общей установке, по мере необходимости, происходили и изменения. Несколько раз для оказания помощи войскам Юго-Западного и Южного фронтов командование АДД привлекло на южное направление дополнительно по несколько авиакорпусов, перенацеливая их с орловского плацдарма. Три ночи подряд (24, 25 и 26 июля) силами трех авиакорпусов (3-го, 5-го и 6-го) АДД работала только на южном направлении. Что касается 5-го авиакорпуса, то на орловское направление он отвлекался, и то только частью своих сил, всего один раз.

Между прочим, анализ предварительных боевых распоряжений, отданных командиром 5-го авиакорпуса, показывает, что еще утром 16 июля соединению ставилась задача бомбить скопления танков и войск противника в тех же районах, что и накануне, то есть предстояло работать в интересах Воронежского фронта. В 17.00 поступило распоряжение подготовиться к действиям по переднему краю противника в районе Изюма без конкретизации целей. И лишь в 21.30 задание прояснилось окончательно: бомбардировать с 02.30 до 03.00 артиллерийские позиции в балке южнее пункта Каменка, а также между поселками Шевченко и Колесово (все пункты в четырнадцать километрах южнее Изюма).

Опять передний край! Что и говорить: для экипажей, особенно для штурманов, подобное задание – что кость в горле. Уж так неуютно чувствовал себя каждый, находясь над этим передним краем, где бьешь по противнику, боясь попасть по своим. Уже при подходе к линии фронта взвинчиваются нервы, при определении точки прицеливания в голову закрадываются сомнения в отношении того, правильно ли все просчитал и определил, и лишь только тогда, когда своими глазами увидишь место разрыва сброшенных тобой бомб, только тогда начинаешь успокаиваться, вытираешь о комбинезон вспотевшие руки, снимаешь шлемофон, чтобы почесать взмокшие на голове волосы.

---

<sup>434</sup> Ершов А.Г. Освобождение Донбасса. М., 1973. С. 102.

<sup>435</sup> Скрипка Н.С. По целям ближним и дальним. С. 305.



---

Вообще-то, когда соединение бомбардирует передний край противника, тут все себя чувствуют неуютно, от командира корпуса до штабиста. В такие ночи переживают и в штабе Авиации дальнего действия, начиная от командующего до всех, кто причастен к подготовке данного боевого вылета. Вот и идут поэтому в предварительных распоряжениях, боевых приказах неизменные предупреждения о внимательном наблюдении за обстановкой на земле. Не обошлось без них и в эту ночь: «Предупредите экипажи при полете по маршруту, над своей территорией обходить запретные зоны (железнодорожный мост и станцию Лески); особо предупредите о близости наших войск к цели. Бомбить РРАБми только артпозиции у пункта Каменка».

Предупредить, предупредить, а на подготовку времени-то не осталось. Ведь это не шутка – найти огневые позиции артиллерии в овраге! Ладно, не впервой! Была б только та погода, которую колдуют синоптики, да хороший подсвет.

Но напрасно волновались штурманы, все, кто обеспечивал этот вылет, сработали превосходно, а те, кто ему должен был противодействовать, оказались или не на высоте, или вообще мер по пресечению бомбардирования цели нашими экипажами не предприняли.

На пути к Изюму в районе Нового Оскола патрулирующие Ме-110 остались сторонними наблюдателями. В районе железнодорожной станции Савинцы на самолет В. В. Сапожникова дважды напал немецкий истребитель, но Владимир Васильевич, умело маневрируя по направлению и высоте, сумел уклониться от его атак.

При подходе к цели с высоты отчетливо просматривалась сильная артиллерийская перестрелка на участке фронта Червонный Шахтер – Сеничено, особенно интенсивно палили наши артиллеристы, стараясь обозначить направление на объект. Разукрасила себя разноцветными огнями и сама линия фронта. А выложенная в четырех километрах северо-западнее Изюма стрела из шести костров в направлении на цель вообще оставила штурманов, можно сказать, без работы. В группе обеспечения боевого вылета авиакорпуса находился экипаж С. С. Апухтина (штурман А. А. Кисиль). Авиаторы в дело отыскания цели, ее поджога и освещения вложили все свое старание. В этих условиях оставалось только одно: отбомбиться не только хорошо, а немного лучше, что многие штурманы и сделали.

На артиллерийские огневые позиции в районе Каменка обрушили свои бомбы двадцать девять Ли-2 и семь ТБ-3. Центральная часть пункта и овраги наполнились бурными клубами дыма, из которых вырывались оранжевые языки пламени, на воздух взлетели склад боеприпасов и несколько цистерн с горючим. По артиллерийским позициям между пунктами Шевченко и Колесово сбросили бомбы двадцать один Ли-2 и четыре ТБ-3. Здесь прямым попаданием были уничтожены два склада с боеприпасами, несколько цистерн и подавлено около десятка артиллерийских точек.

Чувствуется, что немцы этого ночного визита нашей авиации не ожидали. Контролеры докладывали: подсвечивание цели эффективное, отчетливо просматривались овраги и дороги, бомбардирование прицельное, объект горит.

17 июля в наступление в Донбассе перешли войска Юго-Западного и Южного фронтов. Оба они нуждались в поддержке с воздуха в ночных условиях. Н. С. Скрипко писал: «В ночь на 18 июля, когда наступление советских войск на юге успешно развивалось, Авиация дальнего действия вылетела практически всем боевым составом, подняв более 700 самолетов. Половина из них действовала в интересах Юго-Западного фронта, бомбардировала железнодорожный узел Барвенково, железнодорожную станцию Иловайская, немецкий аэродром в районе Сталино (Донецк) и скопление войск противника в пунктах Новодонбасс, Софьино, Бродское, Снежное»<sup>436</sup>.

Боевым распоряжением штаба АДД 5-му авиакорпусу предстояло ударить по железнодорожной станции Барвенково. В составе 47 Ли-2 почти половина принадлежала 3-му авиаполку.

---

<sup>436</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 305.

---

Потрудились его экипажи вместе с другими неплохо. На железнодорожных путях, среди станционных построек и непосредственно у самой станции возникло бесчисленное количество очагов пожаров и десять взрывов. Два из них, у пересечения железной и шоссейной дорог, больших, перешедших в пожар с последующими мелкими взрывами. Все признаки говорили о том, что взорван эшелон с боеприпасами. Все это наблюдали, фиксировали и анализировали контролеры, среди которых находился и начальник химической службы 3-го авиаполка В. И. Налязик. Как и в прежние полеты, подсвет станции Барвенково в группе осветителей обеспечивал экипаж С. С. Апухтина. При возвращении командир корабля И. А. Казакевич по техническим причинам вынужден был сажать свой Ли-2 на попутном аэродроме Шехмань.

Вернувшиеся экипажи привезли некоторую информацию о том, что происходит в районе боевых действий: на линии фронта южнее Изюма слабая артперестрелка; бомбардирование нашего переднего края в пункте Каменка; юго-восточнее Барвенково замечены линия костров и взлетающие самолеты; в районе пункта Ясная Горка (шесть километров юго-западнее Славянска) действующий ночной старт.<sup>437</sup>

Прилетевших в столовой ожидали не только вкусный завтрак и законные сто граммов, но и неказистый небольшой стенд. Заголовок, исполненный крупными буквами, призывал равняться на передовиков в боевой работе, а под ним, рядышком, красовалась, вырезанная из нескольких номеров «Красного сокола» одна и та же небольшая статья «Все экипажи бомбили прицельно». Фамилии в корреспонденциях были подчеркнуты красным карандашом.

Вряд ли кто-либо прошел мимо стенда, не остановился и не прочитал: «Последние ночи боевая работа велась в сложных метеоусловиях. Но командиры кораблей и штурманы точно выводили бомбардировщики на цель. Первыми над нею появились самолеты наведения, пилотируемые капитаном Якушкиным и лейтенантом Апухтиным. Штурманы старший лейтенант Волков и лейтенант Кисиль сбросили САБы и ЗАБы... Отлично выполнили боевое задание командиры кораблей Куракин, Сапожников, Курбатов, Иванов, Бирюков, Масюк».

После завтрака те, кого «пропечатала» газета, подогреваемые «наркомовскими», задерживались у стенда чуть-чуть подольше. Ушли летчики спать с хорошим настроением.

В ночь на 19 июля 5-й авиакорпус раздвоил свои боевые усилия. Часть экипажей на орловском направлении бомбардировала пункт Сычи. Эту задачу командование авиакорпуса возложило на 54-ю авиадивизию, в связи с этим 3-й авиаполк к выполнению этой задачи не привлекался. Как и в последние дни, он работал на южном направлении, бомбардируя войска и технику противника в пункте Каменка.

Трудился летный состав над этим объектом в приподнятом настроении. С утра в авиаполку начались торжества по случаю вручения личному составу медалей «За оборону Сталинграда». В парадной форме, начищенные, подстриженные и выбритые защитники волжской твердыни застыли в строю на летном поле аэродрома. Гремит медь оркестра, над строем парами проносятся истребители, приветствуя своих собратьев по оружию покачиванием крыльев. Перед строем несколько столов, покрытых красной скатертью, рядом командир полка Г. А. Шамраев, его заместитель по политической части И. М. Трусов. Чуть поодаль от них стоит член Военного совета АДД генерал-майор авиации Г. Г. Гурьянов.

Смолк оркестр, отзвенели в небе моторы «яков». Сквозь тяжелые запахи бензина и масла, доносимые со стоянок легким ветерком, пробиваются от распаренной солнцем земли неистребимые ароматы трав. Г. Г. Гурьянов сделал шаг вперед:

– Дорогие товарищи, сталинградцы! Советское правительство, народный комиссар обороны Маршал Советского Союза товарищ Сталин удостоили вас почетной наградой – медалями «За оборону Сталинграда». Вы заслужили ее своими боевыми делами. То была великая битва, медаль на

---

<sup>437</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 469. Л. 42.

---

вашей груди теперь будет говорить о том, что каждый из вас к этому великому имел отношение. Сегодня, продолжая дело, начатое под Сталинградом, Красная Армия вершит еще одну великую битву, вы в ней принимаете самое активное участие. Совершенствуйте свое мастерство, усиливайте удары по врагу, приближайте час долгожданной Победы и оставайтесь, сынки, живыми».

Последние слова Григорий Григорьевич произнес дрогнувшим голосом, по-отцовски. Их эмоциональное воздействие слегка всколыхнуло строй.

Потом началось вручение. К генералу один за другим подходили те, кто в сталинградском небе сделал не один десяток боевых вылетов: летчики А. И. Мосолов, С. А. Якушкин, Н. С. Куракин, В. В. Сапожников, А. М. Халанский, С. А. Лукьянов; штурманы Д. П. Волков, И. С. Полещук, А. А. Кисиль, В. И. Вычугужанин, М. В. Бабушкин, В. И. Панфилов; стрелки-радисты Ф. И. Дорофеев, Л. Г. Щупачинский; воздушные стрелки И. С. Калмыков, В. Д. Самохвалов; борттехники Харьков, А. В. Кузнецов; оружейный мастер И. А. Щербинин, механики Г. Г. Федорчук, Я. К. Бакаев, мотористы А. И. Шакин, И. С. Берлизов.

После вручения медалей состоялся митинг. Выступившие награжденные летчики А. И. Мосолов и А. М. Халанский говорили, что награда обязывает громить врага еще лучше, чем под Сталинградом. От имени личного состава авиаполка участники митинга направили приветственное письмо Верховному Главнокомандующему И. В. Сталину. Вручением медалей «За оборону Сталинграда» под боевой работой 3-го авиаполка дальнего действия в районе волжской твердыни была подведена своеобразная итоговая черта, награда венчала титанические усилия личного состава по защите легендарного города.

С хорошим настроением ушли в полет на Каменку экипажи авиаполка. На объект они выходили по стреле из костров, которые наземные войска выложили на северной окраине Изюма в направлении на пункт Топальский. Кроме этого, в пяти километрах на северо-восток от Изюма они соорудили два костровых треугольника, острие которых направили на Каменку. Ну и как всегда, главную помощь в точном выходе на цель и в прицельном бомбардировании оказал постоянный полковой осветитель – экипаж С. С. Апухтина. Он держали объект в освещенном состоянии весь период бомбардирования. САБы рвались на высоте девятисот метров, а радиус освещенного пятна над Каменкой достигал трех километров.

От авиаполка бомбардирование контролировали С. А. Якушкин и Д. П. Волков. Они отметили отличную работу осветителей и подключение к обстрелу Каменки, после возгорания САБов, наших артиллеристов. Разрывы бомб пришлось по центру и южной части объекта, где произошло семь сильных взрывов и большое количество пожаров различной величины<sup>438</sup>. С такими результатами закончилась эта боевая ночь.

На смену ей без паузы пришла и последующая. В нанесении ночных бомбовых ударах продолжали нуждаться буквально все советские фронты, ведущие в этот период боевые действия, в том числе и действующие на южном направлении. Войска Юго-Западного фронта, начав наступление с изюмского плацдарма, вот уже третьи сутки вели трудные сражения с противником. Наземные войска отвоевывали у врага буквально каждый метр земли. Захватив плацдарм на правом берегу Миуса, не менее тяжелые бои вели и войска Южного фронта.

Стремясь сдержать советские войска, гитлеровское командование вынуждено было не только возвращать части и соединения, намеченные к отправке на южный участок Курской дуги, но и перебрасывать в район Донбасса подкрепления из-под Белгорода. Это отмечает Н. С. Скрипко: «...Это наступление заставило гитлеровцев перебросить с южного фаса Курской дуги в Донбасс несколько фашистских танковых и пехотных дивизий, что облегчило действия войск Воронежского и Степного фронтов».<sup>439</sup>

---

<sup>438</sup> ЦАМО.Ф. 39. Оп. 11519. Д. 470. Л. 35.

<sup>439</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. С. 3 – 5.

---

Таким образом, расчет Ставки на то, что наступательные действия Юго-Западного и Южного фронтов в Донбассе отвлекут часть сил немецкой группировки на южном участке Курской дуги, оказался верным. Помогая войскам этих фронтов, АДД фактически продолжала работать в интересах курского сражения.

Боевое распоряжение штаба АДД предписывало 5-му авиакорпусу бомбардировать два объекта – аэродром Краматорская и узел сопротивления в пункте Мал. Камышеваха. Генерал И. В. Георгиев первую цель отдал 53-й авиадивизии, а вторую – 54-й.

В воздух поднялись 19 экипажей 3-го авиаполка, благополучно дошли до цели и спокойно разгрузились над аэродромом Краматорск. Обстановка способствовала прицельному бомбардированию. Из четырнадцати очагов пожаров один выделялся своими размерами и черным дымом, который закрыл всю северо-восточную окраину аэродрома. Несколько бомб взорвались на бетонной полосе. Контролер заместитель командира 3-го авиаполка И. М. Трусов зафиксировал горящие самолеты.

Инициативно и грамотно действовал экипаж В. И. Кривоноса. Минуты за три до цели Василий Иосифович дал команду усилить наблюдение за воздухом и землей. Не успела она отзвучать по СПУ, как штурман А. Д. Иванов доложил, что впереди по курсу самолет с включенными аэронавигационными огнями. Вероятно, наш бомбардировщик тоже был замечен, так как с борта неизвестного дали ракету, которая, судя по всему, обозначала сигнал «Я свой самолет». Присмотревшись, командир корабля решил, что впереди не истребитель, а вероятнее всего, бомбардировщик.

– Приготовиться к бою, иду на сближение!

Но сближение не состоялось, немецкий экипаж погасил бортовые огни и исчез в темноте ночи.

А аэродром Краматорская уже в поле зрения. А. Д. Иванов на авось дал ракету такого же цвета, которой пользовался удравший неизвестный. Уловка удалась, наш самолет получил разрешение на посадку. Воспользовавшись «приглашением», В. И. Кривонос вывел Ли-2 на боевой курс, а штурман положил бомбы вдоль старта. На аэродроме сразу вспыхнул пожар с характерным красным пламенем. По предположению всех членов экипажа, это рвались бензобаки загоревшегося на земле самолета.

С утра 20 июля командиры дивизий 5-го авиакорпуса получили предварительное указание готовиться к действиям по узлу сопротивления в пункте Петрополье, но после обеда Москва поставила новую задачу: «Боевые действия по узлу сопротивления в пункте Петрополье не производить. В ночь на 21 июля уничтожить узел сопротивления в пункте Барабашевка (двадцать километров юго-западнее Изюма). Линия фронта наших войск в этом районе предположительно проходит от западной окраины Петрополье на пункт Заводской».

Полки приступили к подготовке. Она уже подходила к концу, когда пришла новая информация: «Командирам авиадивизий иметь в виду возможность действий по требованиям наземных войск по пунктам Андреевка и Малая Камышеваха. Ввиду возможности перенацеливания по радио предупредить радистов внимательно слушать наземные рации». К этому времени поступили подробности и светонаведения:

«1. Стрела из костров на северной окраине Изюма направлением на Андреевку, Петрополье и М. Камышеваху.

2. «Т» из костров у пункта Среднин (шестнадцать километров юго-западнее Изюма) направлением на цель Вел. Камышеваха.

3. Линия фронта будет обозначаться кострами, ракетами в сторону противника и разрывами снарядов артиллерии».

Перед командованием соединений и частей корпуса стояла, пожалуй, впервые за весь период Курской битвы, самая сложная задача. Объект представлял собой небольшой, но сильно укрепленный участок, расположенный у самой линии фронта. Задача, которую предстояло

---

выполнить, усложнялась тем, что в самом центре этого узла сопротивления наши наземные войска находились в соприкосновении с немецкими, и, в связи с этим, бомбовые удары можно было наносить только по южной части пункта. Линия фронта здесь проходила по реке Самара, излучина которой была занята нашими войсками.

Большую помощь в отыскании цели оказали наземные войска, обеспечившие светонаведение в строгом соответствии с той информацией, которая поступила перед вылетом: на линии фронта горели костры, в небо поднимались ракеты, огненная стрела была обращена острием к цели, а артиллерия посылала снаряды в расположение позиций противника. Правда, экипажам мешала сильная дымка, тем не менее, светонаведение облегчило выход на цель, особенно тем, кто шел первым.

А ими были осветители. Среди тех, кто эту работу выполнял уже не первый раз, – экипаж В. В. Сапожникова. Но, судя по всему, Г. А. Шамраев решил, что пора эти сложные и ответственные задания поручать и молодым. И он доверил подсвет экипажам Н. И. Татаринцева (штурман А. Я. Савельев) и А. П. Олейника (штурман С. Н. Перелай). Они вышли на объект первыми, и, сосредоточив все свое внимание на наземных ориентирах, в строго назначенное время осветили и подожгли цель, создав два очага пожара.

Право бомбить цель первыми тоже было предоставлено молодым экипажам Т. И. Киреева, В. С. Зарецкого и другим. Контролеры В. А. Михайлов и А. П. Нестеров, совместно с экипажами-контролерами от других авиаполков, подтвердили исключительную кучность попаданий фугасок по заданному объекту, зафиксировали много пожаров, сопровождавшихся сильными взрывами. Предположительно в результате прицельного бомбардирования уничтожено два склада с боеприпасами.

Задание выполнили все экипажи. В результате совместных ударов с земли и с воздуха узел сопротивления противника был взломан и взят наземными войсками. При возвращении домой А. П. Олейник вынужден был сажать машину в поле. Помимо упомянутых командира и штурмана, в экипаж входили борттехник Н. М. Старокожев, радист А. П. Иванов и стрелок С. К. Пахотин. Обследовав самолет, все они приступили к его ремонту собственными силами. После устранения неполадок благополучно вернулись в Мичуринск.

В ночь на 22 июля на южном направлении действовало пять соединений АДД. Главными объектами для их работы стали четыре – узел сопротивления немцев в районе пунктов Долгенькое, Краснополье и Хрестище (двадцать-тридцать четыре километра юго-восточнее Изюма), железнодорожный узел Дебальцево, станция Орджоникидзе и аэродром Краматорская.

Перед вылетом на задание экипажей 5-го авиакорпуса начальник политического отдела 53-й авиадивизии полковник Иван Васильевич Сергеев вручил партийные билеты молодым воинам, отличившимся в боях на Курской дуге и решившим связать свою судьбу с партией. Партийную организацию пополнил штурман эскадрильи И. С. Полещук. Перед началом Курской битвы Илларион Степанович имел 130 боевых вылетов, из них на Сталинградском фронте совершил 60 и на Северо-Кавказском – 27. Хорошо зная штурманское дело, все задания выполнял с высокой оценкой. 16 июня командир авиаполка представил его к награждению орденом Ленина. Немного забегаая вперед, отмечу: через несколько дней после вручения партийного билета Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля Илларион Степанович был награжден орденом Ленина.

Начальник политического отдела вручил партийный билет еще одному штурману – А. И. Никулину. Это он в составе экипажа командира корабля В. В. Сапожникова своим подсвечиванием целей обеспечивал прицельное бомбардирование экипажей авиаполка. В этот день у штурмана был двойной праздник – приказом командующего АДД он был награжден орденом Красного Знамени. Партийные билеты были вручены стрелку-радисту Дмитрию Леонтьевичу Виннику и стрелку Петру Ивановичу Попову.

---

Боевое распоряжение командира 5-го авиакорпуса в дивизии поступило в 20.00. Оно предписывало нанести бомбардировочный удар всеми исправными самолетами по узлу сопротивления в пункте Хрестище, точки прицеливания – центр объекта и сад на его северной окраине. В связи с тем, что обстановка на данном участке фронта быстро менялась и изменение цели было вполне возможным, радисты экипажей получили указание: «Дежурство на приемниках прекращать за десять-пятнадцать минут не доходя до цели и возобновлять спустя двадцать пять-тридцать минут после отхода от нее. Этого порядка придерживаться во всех случаях, когда самолету не угрожает непосредственная опасность». Для молодых экипажей, на случай обнаружения узла сопротивления, предусматривалась запасная цель – аэродром Краматорская.

Надобность в перенацеливании не возникла, и в соответствии с боевым распоряжением первые самолеты корпуса в два часа ночи появились над объектом. Пятьдесят шесть минут, сменяя друг друга, они «висели» над целью, освобождаясь от бомбового груза. Возникло семнадцать очагов пожара и тринадцать взрывов, а в северной части Хрестище на воздух взлетел склад с боеприпасами. На обратном маршруте экипаж М. А. Жлобича садился вынужденно в пункте Ягодная.

Молодые отбомбились по аэродрому Краматорская. От авиаполка контролировал бомбометание начальник связи 3-го авиаполка капитан С. С. Савинов, который отметил высокое качество бомбардирования и хороший подсвет цели. А его обеспечил штатный экипаж-осветитель С. С. Апухтина. Освещение было настолько качественным, что летчики в радиусе двух-трех километров различали контуры дорог, разрушенные постройки. Хрестище сильно обстреливалось артиллерийским огнем из района Маяки. Линия фронта по сравнению с прошлой ночью не изменилась.

Интенсивная работа корпуса в течение всего периода Курской битвы привела к тому, что самолетный парк основательно поизносился, многие машины требовали ремонта и тщательного осмотра. В связи с этим командование авиакорпуса, согласовав этот вопрос с руководством штаба АДД, направило в соединения следующее приказание: «В течение пяти дней, начиная с 22 июля, организовать и произвести тщательный осмотр и ремонт всей материальной части, выделяя для осмотра ежедневно 20 % самолетов в каждом полку от общего количества боевого состава самолетного парка и соответственно предоставить отдых летным экипажам этих самолетов. 80 % самолетов в каждом полку от количества боевого состава должно выходить ежедневно на боевое задание»<sup>440</sup>.

Да, напряжение боев на Курской дуге не предоставляло возможности для отдыха. Почти ежесуточные ночные полеты вымотали личный состав, поизносилась и техника. Командиры частей и соединений, как только возникала возможность, а ее могли в основном предоставить сложные метеоусловия, использовали ее для отдыха летного состава, ремонта и более тщательного осмотра техники. Но этого было явно недостаточно. В результате проявленной инициативы летные экипажи получили минимум отдыха.

Что же касается инженерно-технического состава, штабных работников, то этим категориям личного состава найти какое-либо минимальное время для отдыха не предоставлялось возможным. Они давно усвоили, что смогут отдохнуть лишь после окончания войны.

23 июля произошло важное событие на южном фланге Курской дуги: в результате серии мощных контрударов войск Воронежского и Степного фронтов, их части и соединения вышли на рубеж, который советские войска занимали до 5 июля. Оборонительная операция Воронежского фронта завершилась. Здесь, как и на орловском направлении к 12 июля, все вернулось на круги своя.

Таким образом, первый этап Курской битвы – оборонительное сражение – был завершен. Его блестяще выполнили войска Центрального и Воронежского фронтов. Фактически за неделю

---

<sup>440</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 2. Л. 36.

---

боев на орловском направлении и за две на белгородском они обескровили ударные группировки врага, сорвали его наступление и подготовили все необходимые условия для перехода наших войск в контрнаступление.

План вермахта под название «Цитадель» потерпел крах, окружение советских войск в районе Курска не состоялось, гитлеровцы окончательно утратили стратегическую инициативу. Из военного лексикона фашистских стратегов слова «наступательная операция» исчезли, с этого времени немецкая армия, вплоть до своего окончательного разгрома, только отступала.

В определенной степени этому успеху Красной Армии способствовали мощные бомбовые удары АДД. Под их воздействием южная группировка врага постепенно теряла свою наступательную мощь, замедляла темпы продвижения и, в конце концов, вынуждена была перейти к обороне. Прорваться к Курску с юга немецко-фашистские войска не смогли. И в этом немалая заслуга личного состава 3-го авиаполка дальней авиации.

Перед группировкой советских войск на белгородском направлении стала задача контрнаступления. Однако она нуждалась хотя бы в небольшом отдыхе, пополнении войск и материально-технических запасов. Для решения этих задач нужно было время. Решением Ставки оно было предоставлено – с 24 июля войска Воронежского и Степного фронтов приступили к подготовке контрнаступления на белгородско-харьковском направлении.

Пауза в боевых действиях белгородской группировки советских войск была необходима по многим причинам. На одну из них указывал командующий Степным фронтом И. С. Конев, а именно: медленное развитие наступления Юго-Западного фронта в районе Изюма и Южного фронта на реке Миус<sup>441</sup>.

Войска указанных фронтов, захватив плацдармы на правом берегу Северского Донца и на западном берегу реки Миус, в ходе своего дальнейшего продвижения вперед столкнулись с упорным сопротивлением врага. Гитлеровское командование, стремясь удержать Донбасс, создало здесь сильную оборону, ее передний край проходил по рекам, в глубине было еще несколько оборонительных рубежей, а города и населенные пункты враг превратил в опорные пункты и узлы сопротивления. Войска фронтов продолжали нуждаться в ночных бомбардировках этих объектов.

В ночь на 22 июля штаб АДД поставил 3-му и 5-му авиакорпусам следующую задачу: «Всеми возможными силами бомбардировать Краснополье-2. Время удара – 02.00, заход с северо-востока. Светонаведение:

а) линия фронта из костров на южной окраине Яровая (тридцать километров юго-восточнее Изюма);

б) линия фронта будет обозначаться парными кострами и ракетами. Без моего подтверждения не вылетать, в нашем районе с 19.00 сильная гроза».

Командир авиакорпуса приказал подготовить к полету самые сильные экипажи и за два часа до вылета выслать разведчиков погоды. От 3-го авиаполка эту работу выполнил экипаж А. М. Халанского. Погода на маршруте в районе цели оказалась весьма сложной. И. В. Георгиев принял решение боевой работы не производить. После начала Курской битвы это был первый день, когда экипажи 3-го авиаполка не ушли на боевое задание.

21 июля «Красный сокол» опубликовал приказы командующего АДД за номерами 0362/н – 0366/н, которыми от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество большая группа личного состава АДД награждалась орденами и медалями. Орденом Красного Знамени – восемьдесят восемь человек, Отечественной войны первой степени – восемнадцать, Отечественной войны второй степени – два, Красной Звезды – двенадцать и медалью «За боевые заслуги» – четыре человека.

---

<sup>441</sup> Военно-исторический журнал. 1963, № 8.

---

Орденом Красного Знамени в 3-м авиаполку награждены: штурманы П. Г. Бирюков, А. В. Кузьмин, А. И. Никулин, В. И. Панфилов, П. Д. Просветов, командиры кораблей Т. Е. Пинчук, А. М. Сизов, орденом Отечественной войны первой степени заместитель командира эскадрильи Д. И. Шевченко, командир эскадрильи С. А. Якушкин.

Газеты в полки поступили утром 23 июля и пользовались, особенно у награжденных, особым спросом. Дело в том, что «Красный сокол» был первым источником информации о награждении. Вполне естественно, ордена и медали отражали доблесть и мужество, проявленные награжденными в основном еще до начала Курской битвы. Воздаяние за подвиги в ней было еще впереди.

О том, что боевая работа в ночь на 24 июля будет по погодным условиям урезана, было очевидным еще с утра. Более или менее приличной оказалась погода на тамбовском, серпуховском и морозовском аэроузлах, поэтому 3-й гвардейский, 5-й и 6-й авиакорпуса смогли принять участие в боевой работе, но только ограниченным числом экипажей, подняв в воздух наиболее опытных летчиков. Для них объектами бомбардирования стали железнодорожные узлы и станции. Главным из них Н. С. Скрипко определил пассажирский и товарный узел Славянск. Перед самым вылетом от него пришла ориентировка: «На одном из участков станции товарная находится восемь железнодорожных эшелонов и несколько групп отдельных вагонов».

Товарную и пассажирскую станцию Славянск бомбардировали 53-я и 54-я авиадивизии 5-го авиакорпуса. Как и прежде, добротнo сработали осветители, а среди них неутомимый экипаж С. С. Апухтина. Он дважды заходил на цель. В результате хорошего освещения и поджога железнодорожная станция и подходящие к городу дороги просматривались четко.

Пора сказать несколько слов об этом летчике. В 3-й авиаполк Семен Степанович пришел летом 1942 года из ГВФ. В 13-й особой авиагруппе он летал на У-2 и совершил 114 вылетов по оперативной связи штаба фронта со штабами армий и дивизий. 13 января 1942 года при выполнении задания 61-й армии под минометным огнем произвел посадку в районе действия одной из дивизий, доставив ее командованию боевой приказ и боеприпасы. За проявленный героизм удостоился благодарности командующего армией. В 3-й авиаполк пришел с орденом Красной Звезды на груди. Как воевал в новом коллективе? Достаточно сказать, что через несколько месяцев майор Г. А. Шамраев представил молодого командира корабля к ордену Ленина. К первой награде в авиаполку! Случай довольно редкий. К такой высокой награде редко представлялись даже те, кто слыл в части асом. Может быть, по этой причине командир авиадивизии полковник В. И. Лабудев несколько остудил пыл Г. А. Шамраева, понизив степень награды до ордена Красного Знамени.

В результате хорошей подсветки экипажи бомбили прицельно и с хорошими результатами. На пассажирской станции бомбы рвались на путях и среди эшелонов. По докладу контролеров на станции Славянск был подорван эшелон с горючим и произведено прямое попадание в станционное здание. Железнодорожных эшелонов на товарной станции экипажи не обнаружили. Штурманы отбомбились по путям и станционным постройкам. При отходе зафиксирован один сильный взрыв, после которого образовалось два очага пожаров<sup>442</sup>.

В истории Курской битвы, истории Великой Отечественной войны, в жизни советских людей день 24 июля 1943 года стал знаменательным днем. Более того: событие этого дня стало знаменательным и в истории Второй мировой войны, в жизни подавляющего числа жителей Земли. 24 июля центральное радио Советского Союза передало приказ Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина, адресованный генералам К. К. Рокоссовскому, Н. Ф. Ватутину и М. М. Попову по случаю провала немецкого наступления в районе Курска.

Приказы, отмечающие победы Красной Армии над немецко-фашистскими захватчиками, стали издаваться с января 1943 года. До 24 июля Маршал Советского Союза И. В. Сталин под-

---

<sup>442</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 475, л. 15.



---

писал два таких приказа. 25 января была объявлена благодарность войскам Юго-Западного, Южного, Донского, Северо-Кавказского, Воронежского, Калининского, Волховского и Ленинградского фронтов за победу над врагом под Сталинградом, на Северном Кавказе, под Воронежем и Ленинградом. 2 февраля Верховный Главнокомандующий объявил благодарность войскам Донского фронта по случаю ликвидации окруженных под Сталинградом немецко-фашистских войск.

В новом, третьем по счету, приказе говорилось: «Вчера, 23 июля, успешными действиями наших войск окончательно ликвидировано июльское немецкое наступление из районов южнее Орла и севернее Белгорода в сторону Курска.

С утра 5 июля немецко-фашистские войска крупными силами танков и пехоты, при поддержке многочисленной авиации, перешли в наступление на орловско-курском и белгородско-курском направлениях. Немцы бросили в наступление против наших войск свои главные силы, сосредоточенные в районах Орла и Белгорода... Сосредоточив эти силы на узких участках фронта, немецкое командование рассчитывало концентрическими ударами с севера и юга в общем направлении на Курск прорвать нашу оборону, окружить и уничтожить наши войска, расположенные по дуге Курского выступа. Это новое немецкое наступление не застало наши войска врасплох. Они были готовы не только к отражению наступления немцев, но и к нанесению мощных контрударов...

В ожесточенных боях наши войска измотали и обескровили отборные дивизии немцев и последующими решительными контрударами не только отбросили врага и полностью восстановили положение, занимавшееся нами до 5 июля, но и прорвали оборону противника, продвинувшись в сторону Орла от 15 до 25 километров.

Проведенные бои по ликвидации немецкого наступления показали высокую боевую выучку наших войск, непревзойденные образцы упорства, стойкости и героизма бойцов и командиров всех родов войск, в том числе артиллеристов и минометчиков, танкистов и летчиков.

Таким образом, немецкий план летнего наступления нужно считать полностью провалившимся.

Тем самым разоблачена легенда о том, что немцы летом в наступлении всегда одерживают успех, а советские войска вынуждены будто бы находиться в отступлении. В боях за ликвидацию немецкого наступления отличались войска... и летчики авиационных соединений генерал-полковника авиации Голованова...

Поздравляю Вас и руководимые Вами войска с успешным завершением ликвидации летнего немецкого наступления.

Объявляю благодарность всем бойцам, командирам и политработникам руководимых Вами войск за отличные боевые действия.

Вечная слава героям, павшим на поле боя в борьбе за свободу и честь нашей Родины!»

Выделю ключевую фразу приказа И. В. Сталина: **«Таким образом, немецкий план летнего наступления нужно считать полностью провалившимся»**. И делаю это для того, чтобы на ее фоне показать, как всего за 18 дней боев на Курской дуге рухнула очередная авантюра вермахта. Все познается в сравнении. Давайте сравним только что приведенный приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И. В. Сталина с приказом Гитлера по офицерскому составу войск, участвовавших в операции «Цитадель».

«Мои командиры!

Я отдал приказ о первой наступательной битве этого года. На вас и подчиненных вам солдат возложена задача добиться во что бы то ни стало ее успешного проведения. Значение первой наступательной операции этого года исключительно велико. Эта начинающаяся новая немецкая операция не только укрепит наш собственный народ, произведет впечатление на остальной мир, но и, прежде всего, придаст самому немецкому солдату новую веру. Укрепит вера наших

---

союзников в конечную победу, а нейтральные государства будут вынуждены соблюдать осторожность и сдержанность. Поражение, которое потерпит Россия в результате этого наступления, должно вырвать на ближайшее время инициативу у советского руководства, если вообще не окажет решающего воздействия на последующий ход событий.

Армии, предназначенные для наступления, оснащены всеми видами вооружения, которые оказались в состоянии создать дух немецкого изобретательства и немецкая техника. Численность личного состава поднята до высшего возможного у нас предела. Эта и последующие операции обеспечены в достаточной степени боеприпасами и горючим. Наша авиация разгромит, сосредоточив все свои силы, воздушную мощь противника, она поможет уничтожить огневые позиции артиллерии врага и путем непрерывной активности окажет помощь бойцам пехоты, облегчив их действия.

Я поэтому обращаюсь к вам, мои командиры, накануне этой битвы. Ибо на четвертом году войны больше, чем когда бы то ни было, исход битвы зависит от вас, командиров, от вашего руководства, от исходящего от вас подъема и стремления к движению вперед, от вашей не отставивающейся ни перед чем непреклонной воли к победе и, если необходимо, также от ваших личных героических действий.

Я знаю, что вы заслужили большую признательность уже при подготовке этой битвы, и благодарю вас за это. Однако вы сами должны знать, что именно успех этой первой великой битвы 1943 года будет иметь больше значения, чем какая-либо обыкновенная победа.

При этих обстоятельствах не сомневаюсь, что я, господа командиры, могу положиться на вас»<sup>443</sup>.

Без комментариев!

Далеко не всем, занятым текущими делами по подготовке к боевому вылету, удалось прослушать по радио текст приказа Верховного Главнокомандующего. Его торжественно-приподнято озвучил главный диктор Великой Отечественной войны Юрий Борисович Левитан. Тот же, кто испытал счастье услышать родной голос и текст приказа, каждое слово которого било в сердце, не мог сдержать слез радости. И это не преувеличение. Авиаторы, делавшие трудное дело войны, оторванные от семейного очага, терявшие боевых товарищей, познавшие горечь неудач и отступлений, с великой радостью воспринимали любое известие о победе, пусть маленькое, пусть даже местного значения, но о победе. А тут «окончательно ликвидировано июльское немецкое наступление из районов южнее Орла и севернее Белгорода в сторону Курска». Можно ли было не радоваться этому сообщению, можно ли было сдержать слезы! Это победа! И немаленькая! Враг остановлен, его наступление захлебнулось, наше наступление развивается успешно!

Приятная весть молниеносно распространилась среди личного состава 3-го авиаполка. Кого-то она застала за проработкой очередного боевого задания, кого-то на аэродромной стоянке, кто-то в это время склонился над картой, кто-то заправлял самолет горючим, подвешивал бомбы. Шла обычная работа сотен людей по подготовке к очередному боевому заданию. И вдруг эта весть. Она оборвала любую работу, она всех потянула друг к другу.

Радость не бывает одинокой, это только горе загоняет человека в скорлупу одиночества, радость требует общения, выхода эмоций наружу. С возгласом «Ты слышал?» люди кучковались в разных местах аэродрома и служебных зданий, везде зарождались стихийные мини-митинги. Через пять минут содержание приказа стало достоянием всех. «Мы ликвидировали наступление немцев!», «Мы наносим врагу сокрушительные контрудары!», «Товарищ Сталин вынес нам благодарность!» Эти радостные возгласы слышались возле каждого самолета. Благодарность Верховного Главнокомандующего в адрес частей и соединений АДД и персонально каждому авиатору,

---

<sup>443</sup> Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Т. 2. С. 421 – 422.

---

выраженная в этом приказе, прозвучала впервые. Кое-кто, как об этом мне рассказывали некоторые ветераны, стал в тетрадях или записных книжках вести учет этих поощрений Верховного Главнокомандующего. К концу войны у некоторых набралось до двадцати благодарностей.

Воодушевленные успехами Красной Армии в районе Курской дуги, экипажи горели желанием немедленно идти в бой и метким бомбардированием объектов врага отметить это событие. Однако решением командира авиакорпуса 3-й авиаполк в эту ночь к боевым действиям не привлекался. Личному составу была предоставлена возможность заняться осмотром и ремонтом материальной части.

К обеду 25 июля в авиаполк доставили очередной номер «Красного сокола». Все ожидали, что газета даст текст приказа, но это был выпуск за пятницу 23 июля. Два материала привлекли внимание личного состава, они были созвучны содержанию приказа Верховного Главнокомандующего.

Первый – это фотография сотрудника газеты «Известия» Александра Лесса. На фоне немецкого самолета со свастикой стоят командиры полков 45-й авиадивизии Герой Советского Союза Э. К. Пусэп и В. А. Абрамов, рядом с ними штурман 890-го полка М. А. Синицын. Под фотографией текст: «На днях группа летчиков АДД посетила выставку образцов трофейного вооружения, захваченного у немцев. Инженер-полковник А. Куликов показывает летчикам сбитый нашими зенитчиками фашистский бомбардировщик».

Второй – это перепечатка части сообщения Совинформбюро: «Пленный офицер 5-го гренадерского полка 12-й немецкой танковой дивизии лейтенант фон Ведель рассказал: «Я был офицером для поручений в 5-м полку. Мне известно, что 2-я, 4-я и другие танковые дивизии, наступавшие на Курск, в первых же боях потеряли свыше 40 % личного состава и более половины танков. Значительная часть офицеров считает, что июльское наступление, начатое Гитлером, было авантюрой, которая может лишь ускорить поражение Германии. Офицеры, прибывшие на днях из Франции, сообщили, что большой контингент немецких войск, предназначенный для отправки в Италию, срочно перебрасывается на Восточный фронт, чтобы восстановить понесенные здесь потери».

Что и говорить, подборка этих материалов стала своеобразным наглядным пособием к приказу И. В. Сталина о провале немецкого наступления в районе Курска.

В ночь на 26 июля боевые действия АДД ограничила непогода. В район Орла уходили только разведчики погоды. По их донесениям командиры всех соединений приняли решение экипажи в воздух не поднимать. Погода на юге особых помех в вопросе принятия решения на вылет частям 5-го авиакорпуса не внесла. Его штаб получил задание бомбардировать войска противника в пункте Долгенькая. Боевое распоряжение пришло после обеда.

До Старобельска экипажи шли при ясной погоде, затем началось натекание облачности до восьми баллов, а местами до десяти. Фронт на участке Каменка – Маяки встретил летчиков интенсивной стрельбой, передний край нашей обороны обозначался парными кострами и ракетами, а в южной части села Яровая наземные войска выложили линию из костров, направленную на цель. Так что проблем с выходом на объект, несмотря на плохую погоду, у штурманов не было.

Не оказалось их и в деле поиска точек прицеливания, так как осветители, в число которых после небольшого перерыва вошел экипаж В. В. Сапожникова, как и прежде, создали хороший подсвет пространства над целью в радиусе двух-трех километров. Было так светло, что с высоты трех тысяч метров на северо-восточной окраине пункта отчетливо просматривалась линия немецких окопов, а на опушке леса, в трех километрах на восток от объекта бомбардирования – артбатарея, которая вела огонь в сторону наших войск.

Все бомбили прицельно и кучно. Контролеры зафиксировали большое количество пожаров, один охватил солидную площадь в восточной части цели, четыре крупных возникли в центре,

---

здесь же произошло два взрыва, на юго-западной окраине прямым попаданием подорван склад с боеприпасами. Практически весь населенный пункт горел. Это – результат хорошего подсвета.

В целом боевой вылет авиаполка на пункт Долгенькая прошел успешно. Правда, на обратном маршруте штурман А. В. Кузьмин потерял ориентировку, и командир корабля Е. Г. Мурашов вынужден был сажать машину в поле около села Орлово Воронежской области. Опытный летчик посадку произвел успешно. Это позволило, не привлекая дополнительных сил, благополучно возвратиться на свой аэродром <sup>444</sup>.

В ночь на 27 июля погода совсем взбесилась, на аэродромах базирования почти всей Aviации дальнего действия она оказалась сложной, а на маршрутах к целям и того сложнее. Относительно благоприятная погода была только в зоне базирования 6-го авиакорпуса. Он единственный смог поднять все свои боеспособные экипажи.

27 июля 1943 года славная семья Героев Советского Союза АДД пополнилась новыми именами. Президиум Верховного Совета СССР присвоил звание Героя Советского Союза девяти летчикам и штурманам различных авиаполков. Высокое звание было присвоено и представителю 3-го авиаполка командиру отряда Н. С. Куракину.

Однако летчик награду получить не смог. Хорошая новость не застала его в живых. 17 июля, купаясь, неудачно нырнул в воду, ударился головой о дно реки, сломал шейный позвонок и через несколько часов скончался, не приходя в сознание. Так и не узнал, что Родина отметила его своей самой высокой наградой. Не дожидаясь этого известия десять дней. Похоронили летчика на площади города Мичуринска скромно, между ежедневными боевыми вылетами. Дальше всех у могилы командира задержались члены его экипажа: штурман Дмитрий Петрович Волков, бортовой техник Дмитрий Егорович Цуранов, радист Павел Андреевич Осипов, стрелок Андрей Саввич Гордиенко. Более года они летали вместе и вот теперь осиротели. Сообщение о его смерти в село Соломоновка Мещовского района Калужской области ушло только матери Дарье Петровне. По настоянию экипажа извещение жене командования полка не отправило. Жены бывают разные.

Николай Куракин прошел финскую, на большой войне с первого дня. Как воевал? Мне уже несколько раз приходилось рассказывать о его грамотных действиях при выполнении боевых заданий. Приведу несколько фраз из наградного листа, и пусть они несколько высокопарны, но это стиль того героического времени, а главное, они точно характеризуют боевую деятельность летчика. «Беспредельно преданный сын социалистической Родины, при выполнении боевых заданий показывает образцы мужества и героизма, не считаясь с трудностями и опасностями для жизни, смело идет к заданной цели и обрушивает смертоносный груз на голову заклятого врага. Преодолевая все препятствия, сохраняя в трудные моменты спокойствие и мужество, добивается выполнения поставленных боевых задач».

Когда 7 апреля 1943 года командир полка Г. А. Шамраев подписывал представление на звание Героя Советского Союза, в нем было зафиксировано сто шестьдесят два боевых вылета. За три с лишним месяца до гибели Николай Семенович совершил еще около сорока. Значит можно сказать, что пару сотен рейдов в тыл врага он совершил. А это – на уровне самых активных экипажей.

Награды? Их две. Два ордена Красного Знамени (5 декабря 1941 и 18 августа 1942 года). Самый активный период боевой жизни – полеты в район Сталинграда. Летали часто, делая по два вылета за ночь. Особенно запомнился экипажу полет на бомбардирование скопления войск врага в рабочем поселке Красный Октябрь 4 октября 1942 года. Пробивались через тучи и дождь, прорывались через заградительный огонь зенитной артиллерии и прожекторный часток. А серия ночей в марте 1943 года на бомбардирование железнодорожного узла Орел! А почти ежедневные боевые вылеты в ходе Курской битвы!

---

<sup>444</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 477, л. 15.

---

Обо всем этом вспомнили члены экипажа, уединившись в укромном уголке общежития, «обмывая» Золотую Звезду своего бывшего командира. По погоде боевую работу отбили, можно было и расслабиться. Вспоминали, обещали достойно продолжать общее дело. Через полтора месяца после этого один из них – штурман Дмитрий Петрович Волков – тоже стал Героем Советского Союза.

Из воспоминаний штурмана А. А. Кисля: «После обеда побежали на часок искупаться на речку Лесной Воронеж. День был жаркий, душный. Берег реки высокий, метра три. Мы все до этого с него прыгали. Правда, вниз головой редко кто решался, а вот «солдатиком» так все прыгали. А Коля только нырял. Но на этот раз нырнул неудачно. Говорили, что течением на это место ил намыло. Вот он и ударился головой. Его вытащили еще живым, но без сознания. Вскоро мы ушли на задание. А когда вернулись, его в живых уже не было».

Не могу не познакомить читателя с... даже трудно подобрать слово. Речь идет о том, как борзописцы «постеснялись» рассказать правду о причине смерти Николая Куракина. В 1963 году в Калуге вышла книга «Калужане – Герои Советского Союза». Автор небольшой статьи о Николае Семеновиче умолчал о происшедшем с ним несчастном случае и придал гибели летчика героический оттенок. Вот это место:

«Ночь. В воздухе послышался рокот мотора. Тяжелый бомбардировщик скользнул по посадочной полосе аэродрома и затих. Экипаж капитана Куракина возвратился с задания. Но почему медлят с выходом. Тревога охватила встречающих. Неужели беда?.. И вот боевые друзья выносят своего командира и друга на руках. Санитарная машина увозит его в госпиталь...

Огромная, словно гора, тяжесть навалилась на спину, ноги, придавила грудь, мешала дышать. Не стало легче и после того, как опытный хирург извлек из позвоночника предательский осколок. Около трех недель врачи боролись за жизнь отважного летчика. Они сделали все что могли. Но спасти его оказалось невозможным. 17 июня 1943 года жизнь Николая Семеновича Куракина оборвалась».

Зачем и кому нужно это вранье? Неужели эффективная и грамотная работа летчика в период Великой Отечественной войны, оцененная самой высокой наградой страны, нуждалась в преукрашивании?

В ночь на 28 июля метеообстановка в районах базирования авиакорпусов несколько улучшилась, это позволило командованию АДД спланировать боевую работу и на орловском направлении. Все соединения, кроме 6-го авиакорпуса, должны были работать по железнодорожным узлам Орел и Брянск. 5-му авиакорпусу намечалась иная задача. Это видно из боевого распоряжения генерала И. В. Георгиева:

«В ночь на 28 июля бомбардировать эшелоны и пути на узле хутор Михайловский (сто тридцать пять километров южнее Брянска). Наиболее опытными экипажами организовать подсвет. Особо предупредить экипажи, что при полете по маршруту Курск – Касторное – Воронеж обходить данные города на удалении не ближе тридцати километров. Командирам авиадивизий дать указание: детально изучить цель и прилегающие районы по картам крупного масштаба, разработать заходы на цель и маневры при подходе и отходе от нее, имея в виду, что через железнодорожный узел идут интенсивные перевозки живой силы и техники противника, вследствие чего экипажи могут встретить сильное противодействие средств ПВО»<sup>445</sup>.

Однако полет 5-го авиакорпуса и 45-й авиадивизии на указанный объект по метеоусловиям не состоялся. Второй раз за период Курской битвы 3-й авиаполк не ушел в бой.

И все же задание 5-й авиакорпус в этот день получил. Рано утром начальник штаба АДД направил И. В. Георгиеву следующее приказание: «К 09.30 27 июля выслать один Ли-2 с отличным экипажем на аэродром Покровское (тридцать пять километров севернее Сватово), там

---

<sup>445</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1, Д. 3, Д. 132.

---

взять на борт генерал-лейтенанта Скрипко и доставить в Москву. В 05.30 27 июля к вам вылетит У-2 летчика Патрина, который доставит фотоснимки для вручения Скрипко. Патрин ориентирует вашего командира корабля о месте нахождения указанного аэродрома. До прилета У-2 Ли-2 не выпускать, выделенному экипажу ожидать Патрина на метеостанции Центрального аэродрома».

Выполнение данного задания И. В. Георгиев возложил на командира 53-й авиадивизии. Выполнялось оно или нет, какие фотоснимки должен был доставить летчик Патрин, установить не удалось. Сам Н. С. Скрипко об этом эпизоде в своей книге не упоминает.

Рано утром 28 июля на узлах связи всех авиакорпусов и отдельных авиадивизий дежурные офицеры приняли однотипные телеграммы:

«Командующий приказал:

1. К 10.00 28 июля 1943 года прислать вашего штурмана и начальника оперативного отдела в штаб АДД за получением боевого задания.

2. Вашим представителям иметь с собой карты крупного масштаба Волховского фронта. Шевелев<sup>446</sup>.

Содержание документа вполне определенно ориентировало командиров соединений на боевую работу в интересах Волховского фронта. При этом каждый из них полагал, что это указание касается только его хозяйства. Когда же к указанному времени в Москву из Момино, Раменского, Серпухова, Липецка, Мичуринска и Ярославля на самолетах и наземным транспортом прибыли и сошлись в «предбаннике» кабинета командующего все штурманы и начальники оперативных отделов авиакорпусов и авиадивизий, стало очевидным, что работать на Волховском фронте предстоит всем соединениям АДД.

Так оно, за небольшим исключением, и оказалось. На совещании, которое за весь период Курской битвы проводилось впервые, А. Е. Голованов поставил новую задачу: все соединения Авиации дальнего действия, кроме 6-го авиакорпуса, в ночь на 29 июля включаются в боевую работу Ленинградского и Волховского фронтов.

Как я уже писал, советское командование, следуя заранее разработанному стратегическому плану, продолжало наращивать удары Красной Армии, подключая новые участки советско-германского фронта. 22 июля на его северной части начали активные боевые действия войска Ленинградского и Волховского фронтов. Помимо основной цели – облегчить тяжелую обстановку вокруг Ленинграда – это наступление имело и еще одну, а именно: не позволить противнику перебросить с этого участка советско-германского фронта в район Курской дуги хоть сколько-нибудь значительное подкрепление.

К этому времени подобный пример уже явили войска Юго-Западного и Южного фронтов, начавшие наступление на южном участке советско-германского фронта. За десять дней кровопролитных боев части и соединения генерала Р. Я. Малиновского форсировали в районе Изюма Северский Донец и захватили плацдарм на его правом берегу. И по фронту (до тридцати шести километров), и в глубину (до пяти километров) он оказался незначительным. Встретив упорное сопротивление врага, войска фронта 27 июля получили приказ закрепиться на достигнутых рубежах и перейти к обороне. Не смог в полной мере к концу июля выполнить поставленную перед ним задачу – пробиться в центр Донбасса – и Южный фронт. Но и он своими действиями сковал значительные силы врага на южном участке советско-германского фронта. И все же...

Это «все же» хорошо обосновал А. Г. Ершов, который, оценивая результаты боевых действий Юго-Западного и Южного фронтов, писал: «Советские войска не только лишили противника возможности перебросить дивизии из Донбасса на Курскую дугу, где в эти дни разгорелось одно из величайших в военной истории сражений, но и заставили его снять с белгородско-харьковского

---

<sup>446</sup> ЦАМО.Ф. 39. Оп. 11519.Д. 479. Л. 20.

---

направления до пяти танковых дивизий, а также крупные силы авиации и бросить все это для удержания своих позиций в Донбассе. Тем самым немецко-фашистское командование в ответственный для него момент вынуждено было ослабить важнейшее белгородско-харьковское направление. А это создало еще более благоприятные условия для войск Воронежского и Степного фронтов, готовившихся для перехода в контрнаступление.

Следовательно, основная цель, поставленная перед войсками обоих фронтов, была достигнута. Они притянули на себя значительные силы противника с других участков советско-германского фронта, и, прежде всего, с Курской дуги, активно содействуя этим в завоевании победы под Курском»<sup>447</sup>.

Таким образом, оказывая, пусть скромную, помощь наземным войскам этих фронтов, личный состав 3-го авиаполка дальнего действия своими бомбардировочными ударами в период с 17 по 27 июля также способствовал решению этой задачи, а именно: оттягивал часть немецко-фашистских войск из района Курской дуги.

В связи с тем, что войска Юго-Западного и Южного фронтов в последних числах июля приостановили свои наступательные действия и перешли к обороне, командование АДД уменьшило помощь их войскам, оставив на южном направлении лишь 6-й авиакорпус.

Не нуждалась в особой помощи со стороны Авиации дальнего действия и группировка советских войск в районе Белгорода. Воронежский и Степной фронты завершали подготовку к контрнаступлению и пока активных боевых действий здесь не вели.

В конце июля в завершающую стадию стала переходить и Орловская операция, бои здесь развернулись уже непосредственно на подступах к Орлу и Кромам. Враг уже не думал о планомерной обороне, он думал о планомерном отходе. В этом плане характерно заявление германского генерала Клюге, сделанное им 31 июля: «Штаб группы армий ясно представляет себе, что прежние намерения, при отходе нанести противнику возможно больше ударов, теперь невыполнимы, принимая во внимание снизившуюся боеспособность и переутомление войск. Теперь дело в том, чтобы поскорее оставить орловскую дугу».<sup>448</sup>

Таким образом, сложившаяся к концу июля относительно благоприятная обстановка позволила Ставке Верховного Главнокомандования ослабить помощь со стороны АДД наземным войскам всех фронтов в районе Курской дуги, а освободившиеся силы направить на нужды ленинградского театра военных действий, где они в это время были более необходимы.

Итак, все соединения АДД в ночь на 29 июля для боевой работы получили новые объекты в районе Ленинграда, на Курской дуге временно остался только 6-й авиакорпус. К нему периодически, вплоть до 12 августа, подключались лишь 2-й и 4-й гвардейские авиакорпуса. Ушел на Волховский фронт в составе 5-го авиакорпуса и 3-й авиаполк.

В последние дни июля штаб АДД, командиры соединений и частей подводили различные итоги боевой работы. Июль для авиации дальнего действия – месяц Курской битвы, поэтому подведение итогов за этот период – это своеобразный промежуточный итог их участия в этом сражении. Командир 5-го авиакорпуса определил, что в июле, как и в июне, лучшим авиаполком соединения является 3-й авиаполк.

Подвел итоги и командир 53-й авиадивизии. В июле боевые вылеты производились в течение двадцати трех ночей, для наблюдения за результатами бомбардирования в качестве контролеров летало двадцать шесть человек, потерял частично один экипаж и самолет Ли-2. Далее в приказе отмечалось:

---

<sup>447</sup> Ершов А. Г. Освобождение Донбасса. С. 117.

<sup>448</sup> Колтунов Г. А., Соловьев Б. Г. Курская битва. С. 259.

---

«1. Успешному бомбардированию переднего края противника в значительной мере способствовали светонаведение, освещение и поджигание.

2. Противодействию в июле по сравнению с июнем экипажи подвергались значительно меньше. Резкое ослабление противодействия, главным образом истребителей, объясняется действиями наших частей преимущественно по переднему краю обороны и активностью наземных войск, что отвлекало ночные истребители на выполнение дневных операций.

3. Фотографирование результатов бомбардирования улучшилось, но хороших достижений еще нет, главным образом, из-за малой натренированности летного состава в производстве ночного фотографирования».

Этим приказом лучшими в 3-м авиаполку определены: третья эскадрилья С. А. Якушкина и экипажи С. С. Апухтина, А. М. Халанского, С. А. Якушкина<sup>449</sup>.

А «Красная звезда», рассказав о зверствах фашистов на территории Орловской области, продолжила эту тему. В очередном номере специальный корреспондент газеты Евгений Чернов поместил материал под заголовком «Зверства немцев в селах под Белгородом». Статья большая, но, право, следует ее дать почти полностью.

«...Вот и деревня, вернее то, что осталось от некогда красивого села в окрестностях Белгорода... Всего семь дней пробыли в этом селе немцы, но, глядя на разрушения, можно подумать, что они здесь бесчинствовали годы... Не успели гитлеровцы ворваться в деревню, как начался поголовный разбой. В первый же день были зарезаны 35 коров, большая часть кур и гусей. К вечеру офицеры перепились допьяна. Группами обходили все избы, сараи, погреба. Девушек и молодых женщин уводили с собой. В ночной темноте деревня оглашалась ревом пьяных голосов, криками и рыданиями женщин...

Наступило седьмое утро, оно оказалось для села роковым. Немцы бежали по улицам с факелами в руках, поджигали избу за избой, запрещая населению взять что-либо из горящих домов... Населению было приказано собраться на окраине. Ночью все жители были угнаны на юг, в сторону Белгорода. Судьба большей части этих людей неизвестна. Мы только знаем, как они провели первый день в немецком плену, об этом рассказали нам 14-летние ребята Вася Седин и Ваня Лапин, которым удалось бежать.

Отступая под натиском наших войск, немцы использовали беззащитных женщин и детей, как прикрытие своих отходящих войск, в частности танков и самоходных пушек 6-й немецкой танковой дивизии. Всем было приказано держаться неподалеку от танковых колонн. Отстававших на дороге тут же пристреливали. Как только доносился гул самолетов, солдаты сгоняли жителей к своим танкам, сами ложились на землю, а женщин и детей заставляли размахивать белыми платками.

К вечеру наши наступающие стрелковые подразделения начали наступать на отступающих немцев. Немецкий офицер приказал одной роте перейти в контрнаступление и задержать наступление русских. Этой роте немецкий офицер «придал» группу сельских ребят в возрасте от 8 до 10 лет. Ребятам связали руки и пустили их впереди контратакующей немецкой цепи. Мальчики плакали, падали на землю, отказывались идти, но их били прикладами и вынуждали снова подниматься и снова идти вперед».

Кто только в этот день не читал в частях Aviации дальнего действия эту статью, у кого только при ее чтении не сжимались кулаки! Ветеран авиаполка Д. Е. Нетудыхатко рассказывал мне, что замполит авиаполка И. М. Трусов организовал читку этой статьи в каждой эскадрилье. «Все слушали, опустив голову. Это был хороший заряд ненависти», – заключил свой рассказ Дмитрий Евсеевич.

В период, когда 3-й авиаполк активно работал на Ленинградском и Волховском фронтах, в районе Курской дуги произошло поистине историческое событие.

---

<sup>449</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 11. Л. 57.



---

5 августа 1943 года! Славный день в истории Курской битвы, Великой Отечественной войны, в истории древних русских городов Орла и Белгорода. Весть об их освобождении принесло радио. Это была победа. Как ее ждали все советские люди! По случаю этого события многие писатели, поэты, журналисты поместили в центральных газетах свои стихи, очерки и корреспонденции.

На освобождение Белгорода статьей «Конец белгородского направления» откликнулся журналист Юрий Жуков: «Выдающуюся роль в боях за Белгород сыграла наша авиация. Ушли в прошлое те страшные времена, когда самолеты Геринга безраздельно властвовали в небе. Теперь небо принадлежит нашей авиации. Бомбардировщики, штурмовики, истребители непрерывно висели над позициями противника, засыпая их бомбами всех калибров, расстреливая из пушек и пулеметов.

И вот уже перед нами полуразрушенный Белгородский вокзал, так хорошо знакомый всем, кому приходилось в мирные годы ездить поездом на крымские или кавказские курорты. Мы все помним, какой это был чистенький, аккуратный вокзал, какой порядок царил в его залах, как гостеприимно встречали пассажиров в его буфетах...

Сейчас все здесь мертво. Трещит под ногами битое стекло. Тянет гарью и пороховым дымом. Лежат на перроне еще не убранные трупы. Среди скрученных взрывами рельс зияют свежие воронки. За вокзалом горят дома, подожженные отступающими фашистами...

Сейчас, когда я дописываю эти строки, в разбитое окно пустого заброшенного дома, где мы обосновались на час, доносятся звуки военного марша. Батальон гвардейцев марширует по мостовой, сопровождая развевающееся на ветру знамя 89-й гвардейской дивизии. Гвардейцы уже покидают город, двигаются дальше на юг»<sup>450</sup>.

Это символично, что два главных города Курской битвы, ставшие в планах вермахта отправными точками для наступления на Курск, оказались освобожденными войсками Красной Армии в один день. Это символично, что начатое из этих городов 5 июля немецкое наступление завершилось их освобождением 5 августа, ровно через месяц.

О том, какое историческое значение имело освобождение Орла и Белгорода для всей страны, говорит тот факт, что впервые за весь период Великой Отечественной войны в честь этого события была назначена торжественная церемония – орудийный салют.

Были великие победы Красной Армии и до Курской битвы – под Москвой и в Сталинграде, но столица нашей Родины не салютовала в их честь. До Орла и Белгорода освобождались и другие города страны, но Москва по этому поводу не салютовала. И только с овладением главных городов Курской битвы было принято решение о проведении церемонии салюта. В этом значимость для страны освобождения Орла и Белгорода.

Решение о первом салюте было принято Верховным Главнокомандующим И. В. Сталиным и отражено в его приказе по случаю освобождения Орла и Белгорода.

«Сегодня, 5 августа, войска Брянского фронта при содействии с флангов войск Западного и Центрального фронтов в результате ожесточенных боев овладели городом Орел.

Сегодня же войска Степного и Воронежского фронтов сломили сопротивление противника и овладели городом Белгород.

Месяц тому назад, 5 июля, немцы начали свое летнее наступление из районов Орла и Белгорода, чтобы окружить и уничтожить наши войска, находящиеся в Курском выступе, и занять Курск.

Отразив все попытки противника прорваться к Курску со стороны Орла и Белгорода, наши войска сами перешли в наступление и 5 августа, ровно через месяц после начала июльского наступления немцев, заняли Орел и Белгород.

---

<sup>450</sup> От Советского информбюро... 1941-1945. Публицистика и очерки военных лет. М., 1982. С. 91-96.

---

Тем самым разоблачена легенда немцев о том, что будто бы советские войска не в состоянии вести летом успешное наступление...

89-й гвардейской и 305-й стрелковой дивизиям, ворвавшимся первыми в город Белгород и освободившим его, присвоить наименование «Белгородских» и впредь их именовать: 89-я гвардейская Белгородская стрелковая дивизия, 305-я Белгородская стрелковая дивизия.

Сегодня, 5 августа, в 24 часа столица нашей Родины Москва будет салютовать нашим доблестным войскам, освободившим Орел и Белгород, двенадцатью артиллерийскими залпами из 120 орудий...

Вечная слава героям, павшим в борьбе за свободу нашей Родины!

Смерть немецким оккупантам!»<sup>451</sup>

Озвучил приказ выдающийся мастер слова Ю.Б. Левитан. Кто из советских людей старшего поколения не помнит его удивительной красоты голос, голос нашей советской истории! Еще до войны все привыкли к тому, что о самых важных и интересных событиях в жизни страны сообщал Юрий Борисович, а после 22 июня 1941 года и вплоть до Победы он был главным диктором Великой Отечественной войны. Каждый день рано утром все, кто имел возможность, заслушивая: «От Советского информбюро», – с замиранием сердца вслушивались в до боли знакомый и родной голос, стараясь по интонации предугадать, хорошие или плохие вести несет он.

Весьма интересны воспоминания Юрия Борисовича о его рабочем дне на Всесоюзном радио 5 августа: «...Я, как обычно, пришел на радиостудию пораньше, чтобы заблаговременно ознакомиться с текстом. Вот подошло время передачи, а сводки Совинформбюро все нет и нет. Мы волнуемся, ждем. Строим разные догадки, предположения....Наконец, звонок из Кремля: «Сводки сегодня не будет. Готовьтесь к чтению важного документа!». Но какого?

Часовая стрелка уже подходила к одиннадцати вечера, когда нам вновь объявили: «Сообщите, что между 23 и 23 часами и 30 минутами будет передано важное правительственное сообщение». Каждые пять минут мы повторяли в очень сдержанных тонах эту фразу. А время между тем шло и шло... И вот появился офицер с большим запечатанным конвертом. Вручает его председателю Радиокomiteта. На пакете надпись: «Передать по радио в 23.30». А времени уже, можно сказать, нет. Бегу по коридору, на ходу разрываю пакет. В студии уже произношу: «Говорит Москва», а сам торопливо пробегаю глазами текст...

«Приказ-з-з-з Верховно-ко-ман-ду-ю-ще-го...» Читаю и нарочно растягиваю слова, чтобы успеть заглянуть в следующие строчки, узнать... И вдруг понимаю – большая победа: Орел и Белгород освобождены! Зарябило в глазах, пересохло горло. Торопливо глотнул воды, рывком расстегнул воротник...Все охватившие меня чувства вложил я в заключительные строки: «Сегодня, 5 августа, в 24 часа столица нашей Родины Москва будет салютовать нашим доблестным войскам, освободившим Орел и Белгород, двенадцатью артиллерийскими залпами из 120 орудий...».

Возникают закономерные вопросы: почему текст приказа Верховного Главнокомандующего был передан практически в полночь, что помешало его подготовить заранее, ведь Орел и Белгород были взяты советскими войсками утром, почему между известием о салюте и его залпами было всего тридцать минут?

Приказ и его передача в эфир задержались из-за того, что идея салюта в честь освобождения Орла и Белгорода родилась в день их освобождения, 5 августа. От ее зарождения (где-то середина дня) до озвучивания (23.30) было всего приблизительно 8 – 9 часов. Весть о победе на Курской дуге, которую исподволь с великим нетерпением ждала вся страна, эту весть нужно было озвучить немедленно, именно в день освобождения Орла и Белгорода, то есть 5 авгу-

---

<sup>451</sup> Приказы Верховного Главнокомандующего в период Великой Отечественной войны Советского Союза. М., 1975. С. 16,17.

---

ста, и никак не позже. Но не только озвучить текст приказа, но и подготовить к практическому исполнению один из его пунктов – подготовить салют. Он должен был прозвучать во временных пределах тех суток, в течение которых были освобождены два главных города Курской битвы.

Вот почему Юрий Левитан раскрывал пакет с текстом приказа на ходу; вот почему его голос уже произносил первые слова, а глаза читали текст дальше с тем, чтобы самому понять, что же там впереди; вот почему от известия о салюте и до его первого залпа оставалось тридцать минут.

Кому же принадлежала идея первого салюта и когда были даны указания на ее воплощение в жизнь?

В начале августа 1943 года подходил к концу первый месяц Курской битвы. Уже были позади наступательные действия немецко-фашистских войск на северном и южном фасах Курской дуги, уже отгремело танковое сражение под Прохоровкой, уже, сдержав натиск врага, советские фронты повели наступательные действия. Более успешно они развивались на орловском направлении, где войска Западного, Брянского и Центрального фронтов перешли в контрнаступление еще 12 июля и с тяжелыми боями продвигались к областному центру.

Успешные действия советских войск на Курской дуге создавали благоприятные условия для нанесения новых мощных ударов Красной Армии по врагу. Бои еще были в разгаре, еще не были освобождены Орел и Белгород, а Ставка уже планировала новые наступательные операции, подключая к ним соседние фронты.

О том, как еще в июле 1943 года, когда в районе Курской дуги еще только-только обозначились первые успехи советских войск, зарождались замыслы новых наступательных операций на смоленском направлении, рассказал в своих неопубликованных мемуарах Маршал Советского Союза А. И. Еременко. Часть из них под заголовком «Смоленские ворота в Европу, или Три часа с И. В. Сталиным» опубликовал «Военно-исторический журнал» в № 12 за 1993 год.

А. И. Еременко, командовавший Калининским фронтом, в июле получил задание Ставки разработать Духовщинско-Смоленскую, Велижско-Усватскую и Невельскую наступательные операции. Андрей Иванович писал: «Вопрос о проведении этих операций я доложил товарищу Сталину в июле 1943 года. После его указаний была произведена доработка их планов. В первых числах августа товарищ Сталин принял решение лично выехать на Калининский фронт, чтобы на месте еще более конкретно, более глубоко и обстоятельно разработать план и уточнить задачи войск».

О дате прибытия, месте и времени встречи И. В. Сталин сообщил А. И. Еременко по телефону. Рано утром 5 августа 1943 года на станции Мелихово Калининской области остановился поезд из одиннадцати вагонов – десяти крытых товарных и одного пассажирского. Встреча Верховного Главнокомандующего с командующим фронтом состоялась в соседнем селе Хорошево, приблизительно в полутора-двух километрах от Мелихово. Продолжалась она около трех часов.

Ее начало А. И. Еременко описал так: «Он улыбнулся как-то просто и тепло, приветливо потряс мою руку и, пристально глядя на меня, сказал:

– Вы, по-видимому, до сих пор обижаетесь на меня за то, что я не принял вашего предложения на последнем этапе Сталинградской битвы добить Паулюса. Обижаться не следует. Мы знаем, знает весь наш народ, что в Сталинградской битве вы командовали двумя фронтами и сыграли главную роль в разгроме фашистской группировки под Сталинградом, а кто доколачивал привязанного зайца, это уже особой роли не играет».

После этого последовали вопросы – как ведет себя противник, какие о нем новые сведения, как обстоит дело со снабжением и питанием подчиненных А. И. Еременко войск. Затем И. В. Сталин перевел разговор на тему о кадрах и военном искусстве. Весьма интересным был переход к главному вопросу встречи. Андрей Иванович описал его так: «После разговора о кадрах и об оперативном искусстве товарищ Сталин внимательно посмотрел на карту, кото-

---

рую полтора часа назад я прикрепил к стене. «Ну, теперь докладывайте, как вы спланировали Смоленскую операцию, – сказал он и, улыбнувшись в усы, с ехидцей добавил: – Вы Смоленск сдавали, вам его и брать».

А. И. Еременко докладывал обстоятельно. И. В. Сталин внимательно слушал и по ходу изложения командующего задавал вопросы, звонил в Москву, давал указания по вопросам обеспечения Смоленской операции дополнительными людскими и материальными ресурсами С. М. Штеменко и Н. Д. Яковлеву.

В то время, когда доклад был завершен и план операции Верховным одобрен, в комнату вошел генерал для поручений. Он сообщил, что нашими войсками взят Белгород. Восторженно восприняв это сообщение, И. В. Сталин чаще зашагал по комнате, что-то обдумывая. Через несколько минут он произнес: «Как вы смотрите на то, чтобы дать салют в честь тех войск, которые взяли Орел и Белгород?».

После того, как А. И. Еременко идею Верховного одобрил, И. В. Сталин начал излагать свои мысли по этому вопросу: «Войска почувствуют одобрение своих действий, признательность Родины. Салюты будут воодушевлять личный состав, звать его к новым подвигам. Фейерверки известят весь наш народ и мировую общественность о славных делах и воинах на фронте, вызовут гордость за свою армию и Отечество, вдохновят миллионы людей на трудовые подвиги».

После этого И. В. Сталин взял трубку и попросил соединить его с В. М. Молотовым. Ответ последовал тут же. Разговор с ним Верховного А. И. Еременко передал так: «Вячеслав, ты слышал, что наши войска взяли Белгород? – Выслушав ответ Молотова, товарищ Сталин продолжал: – Так вот, я посоветовался с товарищем Еременко и решил дать салют в честь войск, взявших Орел и Белгород, поэтому прикажи приготовить в Москве салют из 100 пушек, но без меня не давайте, чтобы не испортили этого мероприятия. Мы сейчас пообедаем, и я к вечеру приеду в Москву».

Этот разговор состоялся в полдень 5 августа 1943 года. Так в небольшом домике села Хорошево зародилась идея проведения салютов. После завершения встречи И. В. Сталин на машине ГАЗ-61, а А. И. Еременко на «виллисе» поехали к поезду, где в пассажирском вагоне вместе и отообедали.

О дальнейших событиях, связанных с реализацией замысла о первом салюте, рассказал в своих воспоминаниях «Генеральный штаб в годы войны» генерал армии С. М. Штеменко, которого вместе с заместителем начальника ГШ А. И. Антоновым вечером 5 августа вызвали в Ставку. Верховный был в хорошем настроении и сразу же обратился к прибывшим с вопросом: «Знаете ли вы военную историю?» Вопрос был неожиданным, и генералы не успели ответить, так как И. В. Сталин продолжил разговор и напомнил, что издавна, когда русские войска одерживали победы, то в честь полководцев гудели колокола, что Ставка приняла решение давать в честь отличившихся войск и командиров, их возглавляющих, артиллерийские салюты.

Так зародилась идея первого салюта. Она принадлежит Верховному Главнокомандующему Советскими Вооруженными силами в годы Великой Отечественной войны И. В. Сталину. И вот что удивительно: великое действо по имени салют было подготовлено и образцово исполнено всего за несколько часов.

Это был первый салют. Потом был второй, в честь освобождения Харькова и венчавший завершение Курской битвы. Потом были еще. Их было столько же, сколько побед, не менее славных, которые одержала Красная Армия на трудном и кровавом пути к Берлину. И каждый из этих последующих салютов озарял нашу непоколебимую веру в Победу новой вспышкой радости. Не умаляя их значения, скажу: но в памяти советских людей, в памяти нынешнего поколения россиян живет и никогда не забудется тот, первый, в честь освобождения Орла и Белгорода, который слушала вся военная страна, прильнув к радиоприемникам и репродукторам.

Встречаясь с приезжавшими на торжества в Белгород ветеранами 3-го авиаполка, я всегда расспрашивал их о том, как они, находясь вдали от белгородского неба, встретили это известие.

---

Ведь тогда их полк не носил это почетное наименование, и они не могли считать себя «белгородцами». Их ответы были однозначными: «Мы ликовали!»

Причастные своими боевыми делами к этому историческому событию, люди авиаполка восприняли радостное известие так, будто это их родной город сбросил с себя фашистское ярмо. Авиаторы поздравляли друг друга, обнимались, «расстреливали» небо ракетами. Полетов на боевое задание из-за непогоды в районе Ленинграда не было. Большинство личного состава отдыхало. Но голос Ю. Б. Левитана поднял всех. Люди успокоились лишь под утро. Отзвуки первого салюта они еще долго несли в своих сердцах, выполняли боевые задания с приподнятым настроением.

В середине августа газета АДД «Красный сокол» поместила небольшую заметку начальника связи 3-го авиаполка капитана С. С. Савина под заголовком «Воздушные связисты». Он отмечал: «Надежная, бесперебойная связь кораблей с командным пунктом дает возможность экипажам в полете своевременно принять и четко выполнить приказание командира, сообщить о своем местонахождении, о выполнении боевого задания, о работе материальной части и т. д.»

Далее Сергей Сергеевич назвал фамилии лучших воздушных радистов части. По его мнению ими на тот период были Ф. И. Дорофеев, А. З. Сайфулин, А. З. Савельев, В. Я. Шубин, В. П. Чванов, В. Т. Мясников. Это, действительно, были мастера своего дела. Ни у кого из них не было ни одного случая отказа радиации в полете. Начальник связи авиаполка отметил и другие сильные стороны своих подчиненных: «Стрелки-радисты не только обеспечивают отличную связь, но и хорошо несут воздушную вахту – охраняют корабль от ночных истребителей противника. Опытные воздушные связисты Савельев и Дорофеев знакомы с радионавигацией, умеют пользоваться РПК; они помогают штурманам точно выводить корабли на свой аэродром».

Выполнив к середине августа поставленные перед ней задачи, АДД начала вновь наращивать свои силы в зоне продолжавшейся Курской битвы. Наземные войска, ведущие успешное наступление из районов Орла и Белгорода, в ее помощи, как и прежде, нуждались. Возвращались соединения Авиации дальнего действия с ленинградского направления постепенно. При этом слово «возвращались» имело различный оттенок. Те соединения, которые работали в интересах Ленинградского и Волховского фронтов со своих базовых аэродромов, просто сменили объекты бомбардирования. Те же, которые уходили под Ленинград со сменой дислокации своих частей, стали решать проблему перебазирования. Оно оформлялось приказами. Вот приказ командира 5-го авиакорпуса от 13 августа:

«1. Частям корпуса к 17.00 14 августа 1943 года перебазироваться на аэродромы постоянного базирования (Мичуринск, Никифоровка) и быть готовыми вести боевую работу в ночь на 15 августа.

2. Командиру 53-й авиадивизии выделить восемь Ли-2, которые к 12.00 14 августа направить на аэродром Мигалово (Калинин) в распоряжение генерала Волкова в помощь перебазированию частей 3-го гвардейского авиакорпуса на постоянные аэродромы.

3. Для выполнения перелета тщательно продумать все организационные вопросы, на аэродромах Выползово и Хотилово назначить ответственных командиров для производства ремонта неисправной материальной части.

4. После посадки самолетов на основные аэродромы немедленно приступить к подготовке материальной части и подвеске бомб для выполнения боевых заданий на 15 августа»<sup>452</sup>.

Завершив в течение суток перебазирование на свой родной аэродром, личный состав 3-го авиаполка без всякой раскочки включился в боевую работу. Того требовали сложившиеся обстоятельства. Уже в ночь на 16 августа его экипажи продолжили прерванную работу в районе Донбасса.

---

<sup>452</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 4. Л. 48.

---

Из-за упорного сопротивления врага активные боевые действия советских войск в этом районе в конце июля прекратились. Командование Юго-Западного и Южного фронтов приступило к перегруппировке сил. По заданию Ставки Маршал Советского Союза А. М. Василевский совместно с командующими фронтами подготовил и направил в Москву план действий войск Юго-Западного и Южного фронтов. 10 августа он был утвержден. Наступление было назначено на 13 августа. Войскам предстояло наступать в чрезвычайно трудных условиях. Они должны были преодолеть оборонительные рубежи по рекам Самара, Крынка и Кальмиус. Им предстояло прорвать сильно укрепленные позиции с заранее подготовленными различного рода оборонительными сооружениями, оснащенными большим количеством огневых средств. Многие деревни, поселки и даже города немцы превратили в узлы обороны и опорные пункты. Надо было дать возможность поработать здесь дальним бомбардировщикам. Такую задачу генералу Н. С. Скрипко, который продолжал оставаться на белгородском направлении, поставил А. М. Василевский.

Итак, в ночь на 16 августа авиаполк в составе 5-го авиакорпуса ушел на очередное задание. Предстояло уничтожить живую силу и разрушать укрепления противника в пунктах Долгенькая, Перемога, Моросовка, а также в западной части пункта Краснополье-2. Штурманы всех экипажей внимательно изучили план светонаведения. Войска обещали направление выхода на каждый пункт обозначить выложенным «Т» или стрелой, линию фронта обозначать фонарями, а также ракетами разных цветов и редким артиллерийским огнем по целям.

Из-за отказа мотора вынужден был разворачивать свой Ли-2 командир корабля Д. Д. Евсенок. У Дмитрия Даниловича вновь пошла какая-то полоса невезения. До своего аэродрома дотянули с трудом. Сели благополучно. Остальные экипажи задание выполнили. На подходе к объектам летчики, в условиях хорошей видимости, наблюдали на линии фронта в пунктах Шлаковка, Каменка, Богородичное интенсивную перестрелку наземных войск, а на железнодорожной станции Валуйки и в пункте Сватово – сильные пожары.

Противодействия на объектах фактически не было. Хорошее освещение, при котором отчетливо просматривались контуры объектов, обеспечило высокие результаты бомбардирования. Их отметил контролер С. А. Якушкин<sup>453</sup>.

Очередная ночь боевой работы оказалась примечательной тем, что впервые в августе командование АДД привлекло на поля сражений продолжающейся Курской битвы все свои соединения.

Для ударов по войскам, танкам и артиллерии противника в районе Ахтырки командование АДД нацелило 5-й авиакорпус. Ему был определен пункт Новгородский. Правда, первоначально соединение имело иную задачу, а именно: бомбардировать станции Барвенково и Славянск. В боевом распоряжении штаба АДД на этот счет говорилось:

«В ночь на 17 августа:

а) Бомбардировать железнодорожную станцию Барвенково, не допускать выгрузку резервов противника, действиями по наземным войскам и технике на дороге от Барвенково на северо-восток не допускать выдвижения его резервов на север и северо-запад от указанной станции. Экипажам, выделенным для бомбардирования колонн противника на дороге, действовать не более чем пять километров северо-западнее станции Барвенково.

б) Бомбардировать железнодорожную станцию Славянск, не допускать выгрузку резервов противника; действиями по колоннам войск и техники на дороге от Славянска на Хрестище не допускать выдвижения его резервов на северо-восток по большаку».

Новая задача 5-му авиакорпусу на бомбардирование войск и техники противника в пункте Новгородский была поставлена уже вечером. Понадобились энергичные меры для того, чтобы

---

<sup>453</sup> ЦАМО. Ф. 39, Оп. 11519. Д. 498. Л. 26.

---

оформить боевую документацию и организовать подготовку экипажей. С этой работой командир, штаб и службы 3-го авиаполка справились успешно. Из-за позднего боевого распоряжения данные о светонаведении штурманы усваивали, что говорится, на пути к самолетам. В эту ночь, помогая экипажам, войска выложили костры вдоль линии фронта на расстоянии один километр в тыл и давали белые ракеты в сторону противника. А при подходе самолетов, при появлении шума моторов организовали стрельбу трассирующими пулями в сторону противника и вели методический артиллерийский огонь по центру пункта.

На задание ушли только хорошо подготовленные экипажи. К моменту вылета полковой аэродром накрыл проливной дождь, облачность в одно мгновение достигла своего максимума, видимость снизилась до трехсот метров. Тех же, кто в этой сложной обстановке поднялся в небо, подвела пехота. После возвращения экипажи и контролер А. И. Мосолов отметили плохую организацию светонаведения: вместо треугольника была выложена беспорядочная группа костров, а те, которые обозначали линию фронта, почти не просматривались, стрельба трассирующими пулями велась редко, ракеты подавались с большим интервалом по времени. Результаты бомбардирования оказались более чем скромными<sup>454</sup>.

17 августа в истории Курской битвы произошло важнейшее итоговое событие – войска Западного, Брянского и Центрального фронтов выбили немецко-фашистские войска с орловского плацдарма и вышли на линию восточнее Людиново, Жиздра, Дмитровск-Орловский. Красная Армия на этом участке фронта подошла к вражескому оборонительному рубежу, возведенному немцами восточнее Брянска и получившему название Хаген. Дальнейшее продвижение советских войск на этом направлении Ставка приостановила.

Из боевых документов войск, Генерального штаба, газетных страниц, оперативных сводок Совинформбюро исчезли слова и выражения «орловский плацдарм», «орловско-брянское направление, «орловский выступ». Отныне они стали принадлежать истории.

Но в ночь на 18 августа непогода ограничила боевую работу АДД до минимума, фактически устранив от нее все авиакорпуса кроме 6-го. По этой причине 3-й авиаполк в бой не ушел. Летный состав получил дополнительный отдых, а инженерно-технический в относительно спокойной обстановке смог большее внимание уделить всякого рода осмотрам и ремонтам. После обеда в авиаполк доставили очередной номер «Красного сокола», в котором была опубликована статья майора А. И. Мосолова «Борьба с вражескими самолетами «охотниками».

Командир эскадрильи, лучший летчик авиаполка поделился своим опытом и своими наблюдениями по вопросу тактики немецких ночных истребителей и методами борьбы с ними. «Летая на выполнение боевых заданий командования, я внимательно слежу за тактикой ночных самолетов противника, изучаю все приемы, к которым прибегают немецкие летчики-ночники... Методы борьбы наших ночных экипажей с вражескими истребителями и другими самолетами хорошо известны каждому члену экипажа. Бдительно неся воздушную вахту, воздушные стрелки и стрелки-радисты своевременно обнаруживают ночных пиратов и нередко ведут с ними воздушные бои. Три таких ночных боя экипажей нашей части за последнее время закончились победой советских воздушных воинов – ими было сбито три истребителя противника».

Далее в статье речь пошла о таком тактическом приеме немецких асов, как «свободная охота». «Охотники» стремились обнаружить наши самолеты на маршруте к цели, при возвращении, а иногда и в районе аэродрома. На нескольких примерах автор статьи показал, какие приемы борьбы с «охотниками» следует применять, и каких ошибок избегать. «Летчик капитан Поздняков производил тренировочные полеты над своим аэродромом. Его атаковал самолет противника. Со старта Позднякову дали сигнал – идти в зону ожидания. Он так и сделал, но допустил при этом ошибку, не выключил бортовые огни, за что поплатился.

---

<sup>454</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 499. Л. 29.

---

Правильно поступил в подобном случае молодой командир корабля младший лейтенант Нестеров. Вражеский самолет атаковал его на подходе к аэродрому, на который экипаж Нестерова возвращался после успешного выполнения боевого задания. Ночной пират обстрелял корабль Нестерова сзади снизу. Нестеров быстро погасил бортовые огни и снизился. Атаки «охотника» оказались безуспешными».

Курская битва шла к своему финалу. Обстановка на участвовавших в ней фронтах еще оставалась сложной. Враг, как раненый зверь, защищался отчаянно. Начавшиеся с 11 августа упорные бои в районе Богодухова продолжались с прежним напряжением. Гитлеровцы добились здесь превосходства в танках, и им удалось потеснить наши части в северном направлении на двадцать километров. Однако советские войска этот контрудар выдержали, продвижение фашистских дивизий к 17 августа остановили и вынудили их перейти к обороне. В связи с этим по просьбе командования Воронежского фронта в ночь на 19 августа АДД предстояло ударить по скоплениям войск и техники врага в непосредственной близости от Харькова с запада и юга.

Продолжали с боями продвигаться в южном направлении и войска Степного фронта. Н. С. Скрипко писал: «К 17 августа они вышли на северную окраину Харькова. Но буквально на другой день обстановка осложнилась. Воронежский фронт, наступавший правее, подвергся сильному контрудару противника в районе Ахтырки»<sup>455</sup>. Продолжались бои и на изюм-барвенковском направлении, особенно упорными они были в районе населенного пункта Долгенькая.

Наиболее напряженная обстановка на тех или иных участках советских фронтов, принимавших участие в продолжающемся Курском сражении, и определила задачи Aviации дальнего действия на предстоящую ночь.

18 августа – День авиации. Особых торжеств в 3-м авиаполку не было, даже приветственную телеграмму Военного совета АДД Г. А. Шамраев огласил на постановке задач. В составе авиакорпуса предстояло нанести бомбардировочные удары по пунктам Филиппово, Покотилово, Высокий (восемь – двенадцать километров южнее Харькова). В боевом распоряжении командира авиакорпуса особо подчеркивалось, что светообеспечения переднего края не будет, будет работать светомаяк из района четыре километра северо-восточнее Волчанска<sup>456</sup>.

На эту особенность штурман авиаполка В. А. Михайлов обратил особое внимание. Задачу освещения цели получили экипажи заместителя командира эскадрильи Е. Г. Мурашова и командира корабля Е. Р. Усачева. Ответственное задание им было доверено впервые. С наступлением темноты самолеты авиаполка поднялись в небо.

Маяк работал четко, выводил луч в зенит, а затем, делая пять покачиваний до земли в направлении Харькова, прерывал свою работу на две минуты и вновь повторял процедуру. С его помощью штурманы без труда выводили корабли на объекты. Помогли и наземные войска, которые, вопреки установке, линию фронта все же ракетами обозначали. Кроме этого, она хорошо просматривалась из-за сильной перестрелки противоборствующих сторон, особенно из районов Боровой, Хлоры в направлении Павли и Хорошего. Кроме всего в прицельном бомбардировании помогли и такие факторы, как ясная погода, отсутствие противодействия и хорошо организованный подсвет целей. САБы рвались на высоте тысячи метров, радиус освещения достигал четырех километров, освещение объектов было непрерывным.

Контролеры от авиаполка Н. П. Кварацхелия, и С. С. Апухтин в хорошем настроении наблюдали прицельную работу штурманов. Они зафиксировали несколько взрывов, два из них большой силы. Особенно мощный взрыв произошел в пункте Покотилово, он сопровождался большим количеством более мелких. Все говорило о том, что взорван солидный склад боеприпасов.

---

<sup>455</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 310.

<sup>456</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 3. Л. 146.



---

Без потерь и каких-либо происшествий, без пулевых и осколочных ран все Ли-2 благополучно сели на своем аэродроме, задание экипажи выполнили отлично<sup>457</sup>.

Динамично развивающаяся в течение дня 19 августа наземная обстановка определила очередные задачи Aviации дальнего действия на предстоящую ночь. Пожалуй, главным объектом для бомбардирования стали войска и техника противника в районе Ахтырки. Немецко-фашистское командование делало все возможное, чтобы обезопасить Харьков с северо-западной стороны, куда прорвалась ударная группировка войск Воронежского фронта. Свои усилия сюда направили три авиакорпуса. Для всех цель была новой.

Задачу поставил Н. С. Скрипко: «Из «Домкрата», через Генеральный штаб, «Мельхиор», Шевелеву, телефон Кремлевка. Всеми силами бомбить пункт Ахтырка, войска и технику противника вдоль дорог, идущих с востока и юго-востока через центр этого пункта. Время удара 22.30 – 03.00. Действовать эшелонировано в течение всего этого периода, усиливая удар к концу срока. Заход с востока на запад через светомаяк, который находится в десяти километрах юго-восточнее Ямное. Характер работающего луча: с севера на юг через зенит пять раз. Светонаведение: в двенадцати километрах восточнее Ахтырки и в одном километре юго-восточнее Бардуны будет выложено «Т» из костров направлением на цель. Войска обозначают передний край одиночными кострами, ракетами, а артиллерия ведет методический огонь по центру цели»<sup>458</sup>.

Боевое распоряжение из штаба 5-го авиакорпуса поступило поздно, в 20.30. До вылета оставалось практически не более часа, тем не менее штурманы успели проложить на картах маршруты. Хотя объект бомбардирования был новым, но тропинка в район Харькова была уже давно проложена, и поиск цели больших опасений у экипажей не вызывал, тем более, что войска в этом деле обещали солидную помощь.

И, надо сказать, свое обещание они сдержали, единственное, чего не было, так это обозначения линии фронта кострами, в остальном же пехота сработала отлично. Да и корпусная группа осветителей, в которую от 3-го авиаполка вошел экипаж В. В. Сапожникова, сделала все возможное, чтобы создать штурманам наиболее благоприятные условия для работы. Пять раз в пределах десяти минут подвешенные ими «люстры» озаряли округу ярким светом, да таким ярким, что экипажи четко различали контуры шоссе и железных дорог, подходящих к Ахтырке, жилые и станционные постройки. Два зенитных прожектора противника шарили по небу скорее для остротки, чем для дела, а вялый огонь четырех точек МЗА особой опасности не вызывал. В общем, все способствовало тому, чтобы экипажи бомбили прицельно.

Так они и отработали. Об этом доложил контролер В.И. Налязик: «Все экипажи бомбардировали заданную цель, отмечено большое количество пожаров, большая часть из которых произошла в центральной и восточной частях пункта».

Теперь о тех, кто задание не выполнил.

Неприятности начались еще до взлета. Командир корабля Е. И. Мельниченко при вырубании по своей невнимательности уклонился от старта и зарулил на щель, вырытую на границе аэродрома. Самолет получил серьезные увечья: погнуты винты, сломаны средняя часть правого крыла и элерон, деформированы бомбодержатели. На самолете командира корабля А. М. Халанского после взлета не убрались шасси. Пришлось разворачиваться и садиться с бомбами.

В последние дни главным местом Курской битвы стала Ахтырка. Стремясь ослабить контрудар врага, советское командование усилило здесь свою группировку, и положение стало постепенно выправляться. Сила контрудара начала ослабевать, возможности противника развивать

---

<sup>457</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 501. Л. 26.

<sup>458</sup> Там же. Д. 502. Л. 46.

---

наступление иссякли. В авиационной поддержке наземных войск, отражающих контрудар врага в районе Ахтырки, в последние дни активное участие принимал и 3-й авиаполк. Его помощь в этом районе понадобилась и в ночь на 21 августа.

Н. С. Скрипко ориентировал М. И. Шевелева: «Из «Домкрата», через Генеральный штаб, «Мельхиор». Шевелеву, телефон Кремлевка.

1. На 21 августа 1943 года шестьдесятю процентами сил бомбардировать цель № 1 Ахтырка.

2. Время удара 24.00 – 03.00. Действовать тремя эшелонами. Остальными сорока процентами бомбардировать цель № 2 Мереха. Время – тоже. Линия фронта у цели № 1 без изменений».

Бомбардирование Мерехы начальник штаба АДД поручил 5-му авиакорпусу. Боевое распоряжение от командира авиакорпуса пришло в Мичуринск своевременно.

В связи с тем, что экипажам предстояло бомбить войска и технику противника на станции Мереха и на северо-восточной ее окраине, а это в непосредственной близости от переднего края наших войск, И. В. Георгиев решил менее подготовленные экипажи к боевой работе не привлекать. В соответствии с этим распоряжением Г. А. Шамраев отправил в район Мерехы 12 экипажей. Контроль за их работой командир авиаполка поручил экипажу С. А. Якушкина.

Выход на цель сильно затрудняла дымка, но хорошо работал светомаяк, расположенный в четырех километрах на северо-запад от Волчанска, он выводил луч в зенит, а затем делал пять покачиваний до земли в направлении Харькова. Еще перед вылетом внимание экипажей было обращено на то, что перерыв в его работе довольно-таки длительный, до трех минут, поэтому нужно быть максимально наблюдательными. В связи с этим штурманы еще задолго до выхода на траверз Волчанска начинали визуальный поиск этого луча. Его четкая работа помогла многим экипажам.

Выходу на цель, кроме этого, способствовала наземная артиллерийско-пулеметная стрельба на линии фронта и многочисленные пожары на северо-восточной окраине Харькова. Как и прежде хорошо сработали осветители, САБы рвались на высоте семисот метров и создавали световое поле в радиусе до четырех километров. Об этом в боевом донесении написал контролер С. А. Якушкин. Все экипажи задание выполнили, и без каких-либо серьезных происшествий вернулись на свой аэродром<sup>459</sup>.

Бои в районе Ахтырки продолжались, бои жестокие, кровавые. Что и говорить, просчет и в районе Богодухова, и Ахтырки командование Воронежского фронта допустило. Это отмечалось в послевоенный период некоторыми большого ранга участниками Курского сражения. Например, А. Х. Бабаджанян писал о том, что исход встречных сражений наших танковых частей 11 – 21 августа в районе Богодухова и Ахтырки с танковой группировкой Манштейна был не совсем удачным.<sup>460</sup>

Но к этому выводу видный советский военный деятель пришел после войны, после основательного анализа и обдумывания, когда «большое видится на расстоянии». А вот Верховный Главнокомандующий, не Ставка, именем которой часто притушевывали его роль в принятии того или иного решения, а лично (!) И. В. Сталин, еще в ходе самого сражения подметил ошибки в действиях командования Воронежского фронта. Это засвидетельствовал в своих воспоминаниях С. М. Штеменко, когда в ночь на 22 августа докладывал Верховному обстановку на фронте.

«– Садитесь и пишите директиву Ватутину, – приказал мне Сталин. – Копию пошлете товарищу Жукову.

Сам он тоже вооружился красным карандашом и, прохаживаясь вдоль стола, продиктовал первую фразу:

---

<sup>459</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 503. Л. 15.

<sup>460</sup> Более подробно смотри: Курская битва. М., 1970. 200 – 201.

---

«События последних дней показали, что вы не учли опыта прошлого и продолжаете повторять старые ошибки как при планировании, так и при проведении операций».

За этим последовала пауза – Сталин собирался с мыслями. Потом, как говорится, на одном дыхании был продиктован целый абзац:

«Стремление к наступлению всюду и к овладению возможно большей территорией без закрепления успеха и прочного обеспечения флангов ударных группировок является наступлением огульного характера. Такое наступление приводит к распылению сил и средств и дает возможность противнику наносить удары во фланг и тыл нашим далеко продвинувшимся вперед и не обеспеченным с флангов группировкам».

Верховный на минуту остановился, из-за моего плеча прочитал написанное. В конце фразы добавил собственноручно: «и бить их по частям». Затем диктовка продолжалась.

«Я еще раз вынужден указать вам на недопустимые ошибки, неоднократно повторяемые вами при проведении операций, и требую, чтобы задача ликвидации ахтырской группировки противника, как наиболее важная задача, была выполнена в ближайшие дни»<sup>461</sup>.

О чем говорит этот пространственный отрывок из воспоминаний С.М. Штеменко? Во-первых, о доскональном знании И. В. Сталиным обстановки на всех участках советско-германского фронта, о его компетентности в вопросах ведения войны и военных вопросах вообще. Думаю, что задурманенный антикоммунистическим туманом и облитый антисталинскими помоями современный молодой человек, прочитав это место из воспоминаний авторитетного военачальника, сможет по-иному взглянуть на личность И. В. Сталина и более непредвзято оценить его роль в достижении Победы народов Советского Союза над фашистской Германией.

Во-вторых, этот отрывок из воспоминаний С. М. Штеменко говорит о том, что на 20 августа обстановка в районе Ахтырки оставалась сложной, что Ставка принимала меры к ее оздоровлению, что наземные войска, как и в предыдущие дни, нуждались в помощи со стороны АДД.

Таким образом, 21 августа основные события происходили на ближних подступах к Харькову, город с трех сторон сжимался советскими войсками, агония немецко-фашистской группировки здесь уже приобрела осязаемые черты.

Боевой работе 3-го гвардейского и 5-го авиакорпусов в ночь на 22 августа предшествовало печальное мероприятие – похороны погибших. Редчайшая трагедия – столкновение в воздухе двух самолетов – произошла двумя днями раньше. Самолет 10-го гвардейского авиаполка Ил-4 командира корабля Героя Советского Союза Д. И. Барашева после выполнения боевого задания возвращался на свой аэродром. Самолет 7-го гвардейского авиаполка Ли-2 командира корабля Д. Я. Петренко шел с бомбовой зарядкой на задание. Оба экипажа погибли. От Ли-2, взорвавшегося от своих бомб, ничего не осталось. Похороны состоялись в 12 часов 21 августа в Липецке, где дислоцировался 10-й гвардейский авиаполк.

От личного состава 5-го авиакорпуса на похоронах экипажа Д. Я. Петренко присутствовала небольшая делегация, составленная главным образом из представителей 7-го гвардейского авиаполка. В ней находилось и несколько человек от 3-го авиаполка. Вернулись они в Мичуринск после обеда, как раз в то время, когда экипажи готовились к заданию.

А на последних указаниях Г. А. Шамраев довел следующее приказание начальника штаба авиакорпуса полковника В. К. Богданова: «Во избежание в дальнейшем случаев столкновения в воздухе наших самолетов с самолетами 3-го гвардейского авиакорпуса:

1. При наличии благоприятных метеоусловий полет к цели экипажам производить на высотах не ниже одной тысячи метров, при возвращении от цели – на высотах не ниже шестисот метров.

---

<sup>461</sup> Штеменко С. М. Генеральный штаб в годы войны. Кн. 1. С. 243-244.

---

2. При наличии облачности во всех случаях полет производить на четных высотах».<sup>462</sup>

Эта запоздавшая мера должна была в будущем исключить подобное чрезвычайное происшествие.

Штаб АДД приказал командиру 5-го авиакорпуса нанести бомбардировочные удары по войскам неприятеля в населенных пунктах Буды, Высокий и Мерефа (шестнадцать-двадцать километров юго-западнее Харькова), а также по войскам и технике в пунктах Михайловка, Бугреватый и Велико-Озерский (пять километров юго-восточнее Ахтырки). Кроме этого, нужно было бить по войскам на дорогах между этими пунктами, перекресткам дорог и прилегающим к дорогам опушкам лесов и садов.

Часть экипажей уже находилась в воздухе, когда из Москвы поступила срочная информация: «Наши войска заняли Мойку и юго-западнее два километра подошли к дороге, идущей из Пархомовки на Чемодановку. Немедленно поставьте об этом в известность экипажи, находящиеся в воздухе и на земле. Шевелев»<sup>463</sup>.

Приказание было немедленно выполнено, экипажи сориентировались и оплошностей не допустили. Правда, светомаяк в районе Волчанска не работал, а линия фронта обозначалась редкими очагами пожаров, но зато с обеих сторон старались артиллеристы, особенно интенсивная дуэль шла между ними на участке Малданиловка, Сокольники, Основа, Змеи. Помогла и ясная ночь.

Контроль над работой экипажей от 3-го авиаполка осуществлял заместитель начальника разведки Н. П. Кварацхелия. Корпусные контролеры отметили хорошую организацию светонаведения, а также отличную работу осветителей – светящиеся бомбы загорались на высоте восьмисот метров и освещали площадь радиусом до четырех километров. Над объектами было так светло, что четко просматривались контуры населенных пунктов, шоссе и лесные массивы.

В пункте Высокий разрывы бомб расположились по всей площади, а также по дорогам, идущим на Мерефу, прилегающим дорогам, на опушках лесов и садов. Возникло два очага пожаров с красным пламенем и черным дымом, а в юго-восточной части деревни произошло шесть взрывов.

В западной и в центральной частях Мерефы, а также на опушке леса, который восточнее пункта, образовался один очаг пожара и один взрыв. Разрывы бомб расположились и по всей площади пункта Буды, среди них возникло девять очагов пожаров, предположительно горел транспорт с горючим.

Таким образом, все экипажи задание выполнили и все, кроме одного, вернулись в родные пенаты. На правом моторе самолета командира корабля И. А. Казакевича прогорела жаровая труба, летчик сел вынужденно на аэродроме Прибыtkово (двенадцать километров юго-западнее Грязи)<sup>464</sup>. Так завершилась для авиаполка предпоследняя ночь Курской битвы. Для всех участвовавших в ней фронтов освобождение Харькова стало конкретной задачей предстоящих суток.

В ночь на 23 августа в этом гигантском сражении Великой Отечественной войны 3-й авиаполк дальнего действия произвел последний боевой вылет.

Весь день 22 августа советские войска Степного фронта с трех сторон продолжали теснить немецкие войска к Харькову, а ночью они завязали уличные бои в самом городе. «Над группировкой «Кемфа» нависла реальная опасность окружения. Единственным шансом на спасение для гитлеровцев было немедленное и поспешное отступление на юг»<sup>465</sup>.

---

<sup>462</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 504. Л. 40.

<sup>463</sup> Там же. Л. 19.

<sup>464</sup> Там же. Л. 34.

<sup>465</sup> Кардашов В. И. 5 июля 1943. С. 213.

---

Н. С. Скрипко отмечал: «22 августа экипажи-разведчики 5-й воздушной армии обнаружили, что противник начал отход из района Харькова. Чтобы не дать возможности немецко-фашистскому командованию вывести свои войска, И. С. Конев начал ночной штурм города. И наши соединения в ту ночь наносили сосредоточенные удары по фашистским танкам и автомашинам в районе Ахтырки, юго-восточнее и восточнее ее, по отходящим колоннам немецких войск юго-западнее Харькова»<sup>466</sup>.

К этому времени окончательно захлебнулось контрнаступление немецкой группировки и в районе Ахтырки. Она понесла огромные потери, но цели так и не достигла. Опасаясь окружения, Манштейн отдал приказ на отход. Ему надо было помешать.

На основе указаний штаба АДД генерал И. В. Георгиев определил 53-й авиадивизии следующие задачи: «...Сосредоточенными ударами в период 01.00 – 01.30 бомбардирует танки, автомашины и пехоту в пункте Островежовка и более сильными двенадцатью экипажами действует по северо-западной окраине Хорошево... Светонаведение: в трех километрах юго-восточнее Безлюдовки будет выложено «Т» направлением на Аксютовку. Линия фронта будет обозначаться парными кострами на направлении захода. По данным целям действуют только части 5-го авиакорпуса. Предупредить летный состав внимательно следить за линией фронта, наземной и воздушной обстановкой. Запасные аэродромы: Липицы, Дягилево, Ряжск, Липецк, Грязи».

Экипажи 3-го авиаполка отбомбились по указанным объектам без каких-либо отклонений от требований боевого распоряжения. Задание выполнили все. И это несмотря на то, что наземные войска в деле организации светонаведения сделали далеко не все, что обещали: парных костров, обозначающих линию фронта, оказалось всего несколько, и они слились с многочисленными огнями на земле; световое «Т» вообще не было выложено. Хорошим ориентиром с многочисленными пожарами стал Харьков, многие экипажи наблюдали несколько сильных взрывов в центре города и на его юго-восточной окраине. Прицельному бомбардированию способствовали безоблачная погода и хороший подсвет целей САБами.

Максимум старания проявил экипаж командира корабля Г. Н. Макаренко, особенно штурман С. Ф. Галкин. Сам летчик в авиаполку с первого дня. Опыта в боевой работе, как говорится, на двоих. Бомбить различные объекты врага стало делом обыденным. А вот штурман в 3-м авиаполку появился в июне 1943 года. Закаляться в боях стал в процессе Курской битвы. Поэтому и старался.

Но для этого старания была еще одна причина. В последнее время их самолет почти каждую ночь оказывался в небе над Харьковом, в том небе, которое дало ему крылья. Степан Галкин помнил, с какой горечью недоученные курсанты покидали ставшее родным место учеты, как тряслись в товарных вагонах во время многодневного переезда под Красноярск, как обустроивались на новом месте и мечтали скорее попасть на фронт. А с отправкой туда начальство не торопилось. После окончания учебы пришлось ехать, считай на другой конец света – в Среднюю Азию, где в Каршах работала школа штурманов и летчиков АДД под руководством А. В. Белякова. И вот первое небо войны оказалось над Харьковом.

Старания молодого штурмана не остались незамеченными. Уже на четвертый день после освобождения Харькова Г. А. Шамраев подписал представления, на основании которых и опытный командир корабля Г. Н. Макаренко и молодой штурман С. Ф. Галкин были представлены к наградам одинакового достоинства – ордену Красного Знамени.

А результаты бомбового удара авиаполка в эту последнюю ночь Курской битвы оказались вполне удовлетворительными. В Островежовке возникло четыре очага пожаров, один из них больших размеров в центральной части; в Хорошево в северной, северо-западной и централь-

---

<sup>466</sup> Скрипко Н. С.. По целям ближним и дальним. С. 312.

---

ной частях, а также в лесу, что севернее и западнее пункта, произошли многочисленные очаги пожаров, которые слились в один общий.

Отбомбившись, экипажи ложились на обратный курс, выходили на родной аэродром и усталые сажали свои Ли-2. Штурманы писали донесения, инженерно-технический состав производил послеполетный осмотр самолетов, штабы оформляли боевую документацию. Завершив дела, личный состав отошел ко сну, чтобы набраться сил для очередного боевого вылета.

А уже через несколько часов на узел связи авиаполка поступило очередное боевое распоряжение. Поспавшие накоротке оперативники и начальники служб начали готовить документацию. Цели прежние: аэродромы, железнодорожные узлы и станции, войска и техника противника.

Еще через несколько часов те, кому предстояло выполнить очередное боевое задание, приступили к подготовке. С наступлением вечерних сумерек они подняли свои Ли-2 в тускнеющее небо и легли на курс. Туда, где продолжались бои. И никто из них не знал, что этот их полет лежит за гранью Курской битвы, что она уже завершилась. Это потом военачальники и историки введут ее в строгие временные рамки: 5 июля – 23 августа 1943 года. Ее заключительным аккордом стало освобождение Харькова.

23 августа после упорных уличных боев войска Степного фронта при содействии частей и соединений Воронежского и Юго-Западного фронтов освободили Харьков. Часть гитлеровской группировки, оборонявшей город, была уничтожена, другая с боями откатывалась на юг. Взятие Харькова стало вторым после освобождения Орла и Белгорода, значительным событием Курской битвы. Оценка ему дана в приказе Верховного Главнокомандующего.

«Сегодня, 23 августа, войска Степного фронта при активном содействии с флангов войск Воронежского и Юго-Западного фронтов в результате ожесточенных боев сломали сопротивление противника и штурмом взяли город Харьков.

Таким образом, вторая столица Украины – наш родной Харьков освобожден от гнета немецко-фашистских мерзавцев...

В знак торжества по случаю победы под Харьковом сегодня, 23 августа, в 21 час столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует нашим доблестным войскам, освободившим Харьков, двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность всем руководимым Вами войскам, участвовавшим в операции по освобождению Харькова.

Вечная слава героям, павшим в борьбе за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким оккупантам!»<sup>467</sup>

Это был второй салют периода Великой Отечественной войны. Он, как и первый, принадлежит Курской битве, в ходе которой были освобождены города нашей страны – Белгород, Орел и Харьков.

Освобождением Харькова завершилась наступательная операция советских войск под условным наименованием «Полководец Румянцев». Она продолжалась двадцать один день. В результате контрнаступления Воронежского и Степного фронтов при содействии Юго-Западного фронта советская группировка войск на белгородско-харьковском направлении продвинулась на юг до ста пятидесяти километров, полностью очистила от немецко-фашистских захватчиков Белгородскую область, приступила к освобождению Украины, вернула республике ее вторую столицу.

В достижение победы Красной Армии в битве под Курском летом 1943 года внес свой вклад и личный состав 3-го авиаполка. Плюсуясь с вкладом других подобных авиаполков, он

---

<sup>467</sup> Приказы Верховного Главнокомандующего... С. 17-18.

---

сделал участие АДД в этом гигантском сражении одним из самых значимых. Но вклад авиapolка в победоносный исход сражения не ограничивается только его бомбардировочной деятельностью. В процессе Курской битвы его наиболее подготовленные экипажи продолжали оказывать помощь партизанам, доставляли в тыл врага разведывательно-диверсионные группы.

Одна из особенностей Курской битвы в том, что боевые действия фронтов проводились в тесном взаимодействии с партизанами. Активное участие в сражении на Огненной дуге принимали практически все партизанские отряды. И не только те, которые находились в полосе участвовавших в сражении фронтов, но и которые отстояли от них на сотни километров.

Как известно, для оказания помощи наземным войскам в Курской битве Центральный штаб партизанского движения при Ставке ВГК спланировал специальную всеобщую партизанскую операцию под кодовым названием «Рельсовая война». Ее разработка началась еще в июне, а завершилась к 9 июля, то есть тогда, когда сражение под Курском уже началось. Партизаны приступили к выполнению этого плана одновременно с началом контрнаступления советских войск на белгородском направлении.

В партизанской операции «Рельсовая война» активнейшее участие принимала и АДД, причем как в ее ходе, так и в процессе подготовки к ней, доставляя партизанским отрядам Украины, Белоруссии, Смоленской, Орловской и других областей все необходимое для разрушения железнодорожной сети врага. К полетам на спецзадания привлекались авиационные полки, вооруженные самолетами Ли-2 и Б-25. Среди них и соединение генерала И. В. Георгиева, а в нем 3-й авиapolк. Собственно говоря, начатая еще в июне, эта работа продолжалась весь июль практически ежедневно. Из-за ухода 5-го авиакорпуса на Волховский фронт полеты на спецзадания в августе резко сократились.

В период Курской битвы 53-я авиадивизия доставляла людей и грузы партизанским отрядам на точки Трубчевск, Новозыбков, Почеп, Навля, Стародуб, Хороль, Красноград, Миргород, Черкассы.

Как и в июне, эту ответственную работу в основном выполнял 1-й гвардейский авиapolк. Особенно часто его экипажи летали к партизанам. Что же касается 3-го авиapolка, то в июле к полетам в интересах партизан он привлекался гораздо меньше. Зато одно задание, ответственное и длительное по своему исполнению, ему было доверено. Выполнялось оно с другого аэродрома, как говорится, вдали от родных пенатов.

Я вновь, как и при описании аналогичного раздела ранее, испытываю то же затруднение. Архивные документы не раскрывают, чей экипаж выполнил тот или иной полет на спецзадание. Но сколько теперь ни ругай оперативщиков, а вместе с ними и начальника штаба К. Е. Далакишвили, сей промах не исправить. И остается только фамилию командира корабля заменять на безымянное «один Ли-2». А вот когда задание не выполнено, тогда мы узнаем виновника. Приведу конкретный пример.

В ночь на 28 июля 53-я авиадивизия совершила восемь самолетовылетов на спецзадание. Их итоги отражены в боевом донесении следующим образом. «Один Ли-2 командира корабля Губина по причине закрытия аэродрома туманом приказанием по радио посажен на аэродроме Тамбов. Сброшенный им груз не учтен. Один Ли-2 командира корабля Мишина из-за тумана после выполнения задания сел на аэродроме Грязи. Сброшенный им груз не учтен.

Три Ли-2 в 00.44 – 01.15 с высоты 300 метров сбросили 30 грузовых мешков (4150 кг) 35 км северо-восточнее Трубчевска на поляну.

Один Ли-2 в 00.40 – 00.50 с высоты 300 метров сбросил 15 грузовых мешков (1500 кг) 12 км юго-восточнее Трубчевска на поляну.

Один Ли-2 в 00.35 – 01.10 с высоты 300 метров сбросил 10 грузовых мешков (1350 кг) 20 км юго-восточнее Почепа на поляну.

---

Один Ли-2 в 23.12 – 23.18 с высоты 300 метров сбросил 10 грузовых мешков (1520 кг) 20 км западнее Новозыбкова на поляну»<sup>468</sup>.

П. Ф. Губин из 1-го гвардейского авиаполка, М. И. Мишин из 3-го. Они задание выполнили, но по погодным условиям сели на других аэродромах и поэтому удостоились быть отмеченными в боевом донесении. При выполнении задания другими экипажами ничего особенного не произошло, и поэтому фиксировать их фамилии необязательно. Они же задание выполнили! Вот такой пассаж.

А теперь о задании, которое исполнялось несколькими экипажами 3-го авиаполка в течение почти месяца.

13 июля 1943 года на стол командующего АДД генерала А. Е. Голованова легла шифротелеграмма следующего содержания: «Прошу вашего распоряжения о выделении одного самолета Ли-2 (четырёхбачного) на 15 рейсов, начиная с 15 июля, для переброски боеприпасов и вооружения партизанам с Юго-Западного фронта в распоряжение представителя УШПД полковника Асмолова. Самолет горючим обеспечивается на месте. Аэродром базирования: Можняковка Белолуцкого района (45 км севернее Старобельска). Начальник Украинского штаба партизанского движения комиссар государственной безопасности Строкач»<sup>469</sup>.

Трудно определить реакцию командования АДД на эту просьбу, но, судя по содержанию следующего документа, она не была удовлетворена: «Голованову. 3 августа 1943 года. Прошу ускорить ответ на наш запрос от 13 июля 1943 года по вопросу выделения самолета для оперативного использования представителем Украинского штаба партизанского движения на Юго-Западном фронте тов. Асмоловым. Строкач»<sup>470</sup>.

Как бы там ни было, но в Можняковку самолеты были выделены. Об этом говорит указание генерала Н. С. Скрипко, которое он дал в Москву начальнику штаба АДД генералу М. И. Шевелеву, находясь в командировке на белгородском направлении. «По просьбе Родионова (псевдоним командующего Юго-Западным фронтом Р. Я. Малиновского. – А. С.) для выброски партизан 24 июля 1943 года в 19.30 посадить пять Ли-2 (Георгиева) на аэродром Можняковка (3 – 4 километра юго-восточнее Белолуцкая). Ответственный за обеспечение взлета, заправки командир авиадивизии генерал майор Клевцов. Имеется привод и пеленгатор. Старший по парашютно-десантной службе подполковник Оптерман. Он вручит сведения о местах сброса. Посадку прикрывают наши истребители»<sup>471</sup>.

Выполнение этого задания командование 5-го авиакорпуса поручило 53-й авиадивизии. В адрес ее командира пошли указания из штаба авиакорпуса. «Командиру 53-й авиадивизии. Командир авиакорпуса приказал: 24 июля 1943 года к 13.00 подготовить пять экипажей для работы по спецзаданиям в интересах Юго-Западного фронта. Списки выделенных экипажей, а также старшего группы сообщить в оперативный отдел штаба авиакорпуса к 10.00 24 июля. Об аэродроме их базирования и в чье распоряжение они поступят, будет сообщено дополнительно. Богданов»<sup>472</sup>.

Через несколько часов полковник В. И. Лабудев получил от главного штурмана авиакорпуса подполковника Г. А. Сбытова следующие указания. «1. Выделенные пять экипажей для выполнения специального задания в интересах Юго-Западного фронта 24 июля 1943 года в 19.30 посадить на аэродроме Можняковка (3 – 4 километра юго-восточнее Белолуцкая) или 68 километров юго-западнее Россось.

2. Посадку на указанном аэродроме произвести не ранее 19.30. Заход на посадку с северо-востока. Задача группы – производить высадку партизан.

---

<sup>468</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1, Д. 8. Л. 96.

<sup>469</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 699. Л.17.

<sup>470</sup> Там же. Л. 19.

<sup>471</sup> Там же. Оп. 11515. Д. 9. Л. 7.

<sup>472</sup> Там же. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 2. Л. 40.



---

3. Старший по десантированию партизан подполковник Оптерман укажет на аэродроме посадки точку выброски и высадки.

4. Ответственность за обеспечение заправки вылета с аэродрома Можняковка возложена на командира авиадивизии генерал-майора авиации Клевцова. На аэродроме имеется приводная и пеленгатор.

Штурманские указания на перелет:

1 Маршрут полета: ИПМ (ст. Хмелевое), Новая Калитва, Можняковка.

2. Пункт Можняковка (аэродром посадки) находится в трех – пяти километрах юго-восточнее Белолуцкая.

3. Основные линейные ориентиры: до Новая Калитва река Дон, откуда по реке Белая до Белолуцкая.

4. Наступление темноты в районе посадки в 21.07.

5. Средства ЗОС: приводная радиостанция Белолуцк, частота 612, позывной «ЦФ»; приводная радиостанция 20 километров севернее Россось, частота 612, позывной «НБ»<sup>473</sup>.

Выполнение задания командир авиадивизии поручил Г. А. Шамраеву. Выполняя приказание, он сформировал группу из пяти экипажей. Возглавил ее майор Н. М. Васк. Все пять самолетов в назначенное время перелетели в Можняковку и приступили к работе.

Первый вылет состоялся в ночь с 27 на 28 июля. На задание ушли два экипажа. В районе деревни Кучугуры (30 км южнее Запорожья) им предстояло десантировать людей и груз. Оба экипажа задание выполнили. В период с 23.41 до 00.25 в заданном пункте они выбросили 22 человека и 900 кг груза. На маршруте к цели и обратно стрелки и борттехник разбросали 90 000 экземпляров листовок.

В эту же ночь еще один экипаж держал курс на Кировоград. Ему предстояло десантировать 10 человек и 450 кг груза в лес, что в сорока километрах севернее этого города. Ровно в 23.45, как и было определено заданием, они появились над точкой сброса и с ходу, с высоты 500 метров, произвели сброс. Проследив за приземлением людей и грузов и убедившись, что десантирование прошло нормально, взяли курс на Можняковку.

Вечером следующего дня на те же точки стартовало по одному самолету. Над Кучугурами с высоты 600 метров борт одного Ли-2 покинули 11 человек. Вслед за ними экипаж сбросил 500 кг груза. На всю операцию по десантированию было затрачено всего три минуты. Второй экипаж над своей точкой сделал два захода. За 12 минут в лес в районе Кировограда с высоты 500 метров выброшено 10 человек и 500 кг груза. Каждый экипаж разбросал по 24 000 экземпляров листовок.

Оба полета выполнялись в десятибалльной облачности, с нижней кромкой в 900 метров и видимостью два километра. На маршруте к целям экипажи наблюдали: Барвенково прикрывали три батареи ЗА крупного и среднего калибра, на аэродромах Запорожье и Мокрая производились полеты, с Городище на Запорожье двигалась колонна автотранспорта. В районе Голая Долина активная перестрелка с двух сторон.

Всего за два дня экипажи произвели семь самолетовылетов. Пять экипажей в заданные точки доставили 53 человека и 2350 кг груза. Кроме этого над оккупированной частью советской территории они разбросали 138 000 экземпляров листовок «Советская Украина». По полученным по радио подтверждениям с мест выброски десантов экипажи задание выполнили успешно. Два экипажа – командиры кораблей И. М. Иванов (штурман В. И. Кислюк) и Н. И. Татаринцев (штурман А. А. Кисиль) – по причине плохих метеоусловий задание не выполнили, возвратились в Можняковку с людьми и грузами<sup>474</sup>.

---

<sup>473</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д.3. Л. 123.

<sup>474</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Л. 433.

После двух дней работы на аэродроме Можняковка три экипажа из группы майора Н. М. Васка убыл в Мичуринск. Два остались и продолжили выброску партизанских групп. Работали они до 28 августа. Перечисляю членов экипажей.

Командиры кораблей	Н. И. Татаринцев	В. С. Зарецкий
Штурманы	А. А. Кисиль	Д. Н. Демидов
Борттехники	В. А. Белявский	А. И. Винокуров
Стрелки-радисты	Л. Ф. Бутроменко	М. С. Башевский
Стрелки	П. А. Таначев	Г. Г. Онищенко

Экипажи выполнили большой объем работы и с высоким качеством. В этом можно убедиться, ознакомившись с боевым донесением:

«С 30 июля по 20 августа 1943 года два Ли-2 выполняли боевые задания в интересах Юго-Западного фронта по выброске парашютистов и груза. Всего произведено 28 самолетовылетов. Из них шесть не выполнены по метеоусловиям. Летчик младший лейтенант Зарецкий, имеющий 23 боевых вылета, не выполнил два задания, летчик лейтенант Татаринцев, имеющий 90 боевых вылетов, не выполнил четыре задания. Повторные вылеты не производились.

Всего сброшено 120 человек, 11 480 кг боевого груза и 400 экземпляров брошюр «Памятка партизану Отечественной войны».

По полученным подтверждениям по радио с места выброски десанта, 22 задания выполнены успешно. Экипажи противодействию противника не подвергались.

Выброска парашютных десантов и грузов производилась в пунктах: Большая Буромка (49 км западнее города Хорол), Оржица (41 км западнее города Хорол), Тишиновка (10 км севернее города Красноград), Решетниково (20 км юго-восточнее Миргорода), Ирдынское болото (30 км западнее Черкасс), на поляне 13 км западнее Ахтырки, Казарско-Кобышские леса, западнее Кобышка (32 км юго-западнее Нежина)<sup>475</sup>.

В 1944 году отдел кадров 5-го авиакорпуса составил для командования Юго-Западного фронта списки авиаторов 3-го авиаполка, отличившихся в деле обеспечения партизан. Вероятно, он был подготовлен для ходатайства перед командованием фронта об их награждении партизанскими орденами и медалями. Работа каждого экипажа отражена конкретными сведениями. Если их сложить, то общий итог работы получается иным. Вот эти сведения. Экипаж командира корабля Н. И. Татаринцева совершил в районы Запорожья, Краснограда, Черкасс и Хорола 12 вылетов, десантировав 110 человек и 6100 кг груза. Экипаж В. С. Зарецкого в эти же районы совершил 14 вылетов, доставив 132 человека и 6500 кг груза. Как видим, разница итогов работы, особенно по десантированным людям, значительная.

Из всех членов двух экипажей, участвовавших в десантировании партизанских групп, об этих полетах несколько раз мне рассказывал штурман А. А. Кисиль. Кое-какие детали уточнялись в переписке с ним. Основываясь на этих сведениях, опишу работу его экипажа и всей полковой группы. Но прежде чем передать рассказ Анатолия Андреевича, приведу его оценку полетов на спецзадания, которую он дал в статье «200 вылетов в тыл врага», помещенной в апрельском (2000 года) номере газеты Раменского района Московской области «Ленинский путь». Штурман писал:

«Наиболее сложными были боевые вылеты по выброске наших разведчиков. Таких вылетов за время войны я совершил 19, в том числе в районы городов Полтава, Киев, Черкасс, Запорожье, Грац и Линц (Австрия), Прага (Чехословакия). Это длительные, одиночные, ночные полеты, иногда на низкой высоте над вражеской территорией и, конечно, под прицелом всех основных

<sup>475</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. Л. 107.

средств противовоздушной обороны врага. Сложность состояла в том, что выброску парашютиста нужно было произвести с определенного направления, небольшой высоты, учитывая, при этом его приземление в указанной точке без повреждений и скрытно от людских глаз. Если все проходит благополучно, то разведчики сообщают об этом в разведотдел еще до возвращения самолета на аэродром».

По моей просьбе Анатолий Андреевич сделал выписку из своей летной книжки, в которой зафиксированы все его полеты с партизанами в интересах Юго-Западного фронта.

Дата	Краткое содержание боевого задания	Время час. мин.
27 июля	Выброска партизан в район Запорожья	2 55*
28 июля	Выброска партизан в район Запорожья	4 15
30 июля	Выброска партизан в Казарские леса	2 52*
1 августа	Выброска партизан в Кабыжские леса	4 10
2 августа	Выброска партизан в район Черкасс	5 20
5 августа	Выброска партизан в район Черкасс	5 20
6 августа	Выброска партизан в район Черкасс	3 40*
8 августа	Выброска партизан в район Черкасс	5 36
10 августа	Выброска партизан в район Черкасс	1 20*
12 августа	Выброска партизан в район Черкасс	5 10
13 августа	Выброска партизан в районе Черкасс	5 42
13 августа	Выброска партизан в район Хорола	2 20*
14 августа	Выброска партизан в районе Хорола	6 00
15 августа	Выброска партизан в районе Оржицы	5 20
18 августа	Выброска партизан в районе Хорола	5 05
19 августа	Выброска партизан в районе Хорола	5 05

Звездочками обозначены те вылеты, которые по различным причинам не заканчивались десантированием. Теперь рассказ о работе группы экипажей 3-го авиаполка в Можняковке, составленный на основе воспоминаний А. А. Кисля:

«Выделенные пять экипажей во главе с майором Васком перелетели сюда 25 июля. Вероятно, наша работа по выброске партизанских групп была важной, поскольку от участия в Курской битве командование оторвало столько экипажей. Не знаю, что потом произошло, но после двух дней нашей общей работы три экипажа вернули в Мичуринск.

Полевой аэродром Можняковка расположен недалеко от города Сватово. На нем дислоцировался авиаполк ВВС. Вокруг меловые горы. Недалеко река Айдар. Нам отвели отдельный крестьянский домик на южной окраине деревни Можняковка. В домике жили мать с дочерью. Их куда-то переселили. Охраны у нас не было, но общаться с жителями, даже с летчиками авиаполка нам запретили. Питались мы в летной столовой. Руководил нашей работой полковник Алексей Никитович Асмолов, член Военного совета Юго-Западного фронта, представитель Центрального штаба партизанского движения. А вот постоянно при нас находился его заместитель капитан Михаил Цареградский.

Недалеко от нас, километров пятнадцать, находилась партизанская школа. Асмолов привозил оттуда группы людей для выброски и ставил нам задачи. Партизан размещали в саду. Экипаж собирался в доме, Асмолов доставал карту мелкого масштаба, расстилал ее на столе, ставил кончик остро отточенного карандаша в нужное место и, повертев им, говорил: «Сюда!»

---

Приезжал он, как правило, перед обедом. Привозил нам конфеты, печенье, масло. Этого добра у нас было много, мы даже угощали партизан. Вечером за нами и партизанской группой приходила машина и всех доставляла на аэродром. Самолет уже готов. Мы вылетали, находили точку сброса, десантировали людей и груз, убеждались, что приземление прошло нормально и после этого возвращались в Можняковку. Цареградский всегда ожидал нашего прилета. Последующую группу не бросали, пока от предыдущей не приходило подтверждение.

В первый полет выброску произвели с большой высоты, а в последующем, нарушая инструкции, стали бросать с шестисот метров, даже с четырехсот. Нас об этом просили сами партизаны. Они меньше находились в воздухе, быстрее собирались. Да и нам сподручнее – пока развернемся, они уже мигают. Значит все нормально. Асмолову об этом не говорили, а Цареградский знал.

А теперь о некоторых конкретных полетах и тех, кого возили. Конечно, то, что запомнилось. А что в те наши молодецкие годы наиболее остро запомнилось? Конечно же, в первую очередь девчонки! И удивляться тут нечему. Мне именно в этой командировке исполнилось 22 года. Кстати, в день своего рождения 8 августа пришлось выполнять очередное задание. А девчата были в составе почти каждой группы.

Одна запомнилась тем, что росточком была ну как ребенок, да и годков ей было не более шестнадцати-семнадцати. Стали они у самолета готовиться к посадке. Парни помогали ее упаковывать, повесили на нее все, что положено, а это парашют, автомат, какие-то сумки. Обвесили, как елку игрушками. Девчонки не стало. Смотрим, а она уже стоять не может. А до вылета еще час. Ребята взяли ее как куклу и посадили на ящик, под спину, чтобы не упала, подставили другой. А когда дали добро на вылет, ее на руках вносили в самолет. И выпрыгивать ей помогали. А мы переживали. Ведь с таким грузом и ноги при приземлении можно поломать. Как у нее все сложилось, мы так и не узнали. По крайней мере, пока мы там были, она на связь не выходила.

Бросали одну блондинку, ей было лет девятнадцать. Красивая – глаз не отвести. Комсомолка из Москвы. Звали ее Аней. В куртке и румынских армейских шароварах. Спортивная. Цареградский говорил, что она кончила курсы радистов и уже дважды побывала в тылу. Один раз была прислужкой у какого-то немецкого генерала. Сумела выкрасть документы и благополучно вернулась. Сбросили мы ее с группой нормально. Вскоре, уже после нас, она вышла. Вероятно, выполнила задание. Когда мы были в Словакии на аэродроме «Три дуба» совершенно неожиданно встретился с Мишей Цареградским. Он там был с Асмоловым. Так вот он рассказал, что она в Можняковке погибла. Купались они днем у моста, налетели немецкие самолеты, начали бомбить. Один осколок настиг ее прямо в воде.

Была одна группа только из парней, четыре или пять. Все рослые. В первом полете мы их не выбросили, и они остались ночевать в саду. У одного из них была лохматая кубанка белого цвета. На второй день, когда они остались у нас ночевать, он ее чистил отрубями. Мы заинтересовались, зачем летом ему нужна шапка. Он сказал, что так нужно по заданию. Потом они начали чистить оружие. У него был не наш пистолет. У меня с ним зашел разговор, какой сильнее, наш или иностранный. Он говорит, что все зависит от стрелка. А потом спросил, какую грушу сбить с ветки. Я ответил, что какая разница, можно любую. Он прицелился и выстрелил. Груша с перебитой плодоножкой упала на землю. Чтобы его подзадорить, я сказал, что это случайно. Он тут же отправил к земле вторую грушу. Мы были поражены.

Удивлялись мы и одному пожилому партизану. И хотя ему было где-то за сорок, его все ласково величали «дедком». А фамилия его вроде Чепуренко. Подтянутый, подвижный, языкастый. Балагурил на украинской мове. Присказка у него была – «мать вашу так!» Сильно владел пистолетом. В его группе было семь или восемь человек. Повезли мы их в район Миргорода. Шли в дожде. Через два с половиной часа подошли к цели. Снизились до трехсот метров.

---

Дождь продолжался. По инструкции надо было возвращаться. Позвали командира группы и стали держать совет. Решили инструкцию не нарушать. Набрали высоту 1200 метров и пошли в Можняковку.

В районе города Змиева взяли нас в клещи прожектора. Татаринцев стал маневрировать, закрылся шторками, а я ему подаю команды, куда бросать самолет. Начался обстрел, а мы как на ладони. Снаряды рвались рядом, благо ни один нас не достал. Дергались мы долго, но из плена вырвались. Вымотались основательно, особенно наши пассажиры. В салоне они в буквальном смысле слова катались. Когда сели, никто из них не мог выйти из самолета. Пришлось приводить в чувство спиртом. Пили неразбавленный. Воды не было. Чепуренко попросил еще «трошки». Борттехник Белявский налил. Выгрузили мы их на землю и стали приводить самолет в порядок. Подошла машина, погрузились и стали отъезжать. Нас остановила автоматная очередь. Это «дедок» с возгласом «мать вашу так!» бежал за машиной.

Ночевали они в саду. Утром заявили, что больше не полетят, лучше пешком через линию фронта. Но приехал Асмолов, и началась подготовка к повторному вылету. Перед обедом они взяли мыло, полотенца и пошли на Айдар помыться. Перед рекой дорогу им перебежала кошка. «Дедок» выхватил пистолет и с двадцати пяти метров убил ее. При этом сказал: «Чепуренко не обманешь». Повезли мы их в этот вечер вторично. Погода была нормальной. Начали бросать. Чепуренко прыгал последним. У двери замешкался, а потом с возгласом: «За Родину! За Сталина! Мать вашу так!» вывалился из самолета. Вот такой был «дедок». Жаль было с ним расставаться, за эти два дня мы привыкли к нему.

Самый длительный полет был в район Хорола 14 августа. Не помню, сколько на борту было человек, но группа была большая. Бросали людей с двух заходов, а на третьем вытолкнули их груз. Проследили, как положено, за приземлением. Все нормально. Вернулись, Цареградский подтвердил, что вся группа приземлилась удачно. А вот о том, что им удалось сделать, по крайней мере, об одном их деле, мы узнали позже, в 1944 году. А рассказал мне об этом мой друг Коля Масюк.

Он получил письмо от отца и прочитал его мне. Он писал, что десантники отбили у немцев группу сельчан, подготовленную немцами для отправки в Германию. Партизаны устроили засаду у дороги и успешно провели операцию. Все разбежались по домам, а его отец побоялся идти в село и присоединился к партизанам. От них и узнал, что они десантники, что прилетели из Можняковки. Вот такая была история.

А от Асмолова еле вырвались. Все уговаривал, останьтесь, еще надо поработать, я всех вас представляю к ордену Ленина. В Мичуринск прилетели 20 августа, доложили командиру авиаполка о выполненной работе. И уже в ночь на 22 полетели бомбить Островерховку.

Вот, собственно говоря, и вся работа личного состава 3-го авиаполка в интересах партизан, проведенная в пределах Курской битвы. Она свелась к одному полету экипажа командира корабля М. И. Мишина и группы экипажей по заданиям командования Юго-Западного фронта.

Любое сражение – большое или малое – завершается победой одной стороны и поражением другой. Победу в Курской битве одержал Советский Союз, его Вооруженные силы, советский народ. Наша взяла! Мы перечеркнули жизнями и кровью тысяч и тысяч советских воинов коварный план под названием «Цитадель». Для нашей Родины Курская битва стала важнейшим этапом на пути к окончательной Победе.

Поражение Германии и ее вооруженных сил в сражении на Курской дуге поставили ее на грань катастрофы. Таков вкратце итог крупнейшего сражения Великой Отечественной войны. Его военно-политическое значение для нашей страны, как и международное, дано во многих фундаментальных исследованиях, его оценили ведущие политические и государственные деятели, выдающиеся военачальники. Все это освобождает меня от более или менее подробного

---

анализа итогов Курской битвы. А вот без подведения итога, хотя бы краткого, боевой работы 3-го авиаполка дальнего действия в ночном небе над Курской дугой не обойтись.

Если не брать во внимание боевую работу авиаполка в интересах Ленинградского и Волховского фронтов, то его экипажи не поднимались в небо Курской дуги только два раза. Оба случая связаны с непогодой.

Количество боевых вылетов, совершенных за период Курской битвы, ни в каких документах не зафиксировано. Этих сведений нет даже в историческом формуляре. Могу привести итоговую цифру за 5-й авиакорпус – 1392 боевых вылета. Если эту цифру разделить на четыре, то получится приблизительный полковой итог.

Подавляющее количество боевых вылетов приходится на белгородско-харьковское направление. Позже этот фактор предопределил решение командования АДД ходатайствовать перед наркомом обороны о присвоении 3-му авиаполку почетного наименования **БЕЛГОРОДСКИЙ**.

Основными объектами бомбардирования стали места скопления живой силы и техники врага, его позиции непосредственно у линии фронта. Нанесение ударов по этим целям – дело сложное и ответственное. Справился с этой задачей личный состав авиаполка весьма успешно. Достаточно сказать, что ни одного удара по своим войскам экипажи не допустили. В этом успехе главная заслуга штурманского состава.

Так получилось, что в день подготовки экипажей к последнему боевому вылету в газете «Красный сокол» появилась статья майора И. Бердникова «Воспитание штурмана». Она подвела своеобразный итог боевой работе штурманов авиаполка в Курской битве. Корреспондент рассказал о заседании партийного бюро, на котором обсуждался вопрос воинского воспитания штурманов. С докладом выступил старший лейтенант М. В. Бабушкин.

«Товарищ Бабушкин отметил, что в их эскадрилье выросли замечательные кадры штурманов и лучшие из них – коммунисты и комсомольцы. Все летные экипажи эскадрильи восхищаются работой штурманов лейтенантов т.т. Кисиль и Кислюка, совершивших около полутора года ночных боевых вылетов каждый, старшего лейтенанта Степанищева, который более ста раз метко обрушивал свой бомбовый груз на врага.

По 70 – 80 вылетов на боевые задания сделали молодые, но способные штурманы младшие лейтенанты Тарасенко и Панкратов. В сложных метеорологических условиях водят на задание корабли штурманы старшие сержанты Масюк и Савельев. С каждым днем они накапливают боевой опыт, учатся и на земле и в воздухе...».

Содержательным было выступление штурмана капитана Полещука. «Эскадрилья, штурманом которой работает Бабушкин, – заявил Полещук, – по боевой работе стоит на первом месте в части. За последние несколько месяцев в ней не было ни одного случая потери ориентировки. Это говорит о том, что люди хорошо овладели самолетовождением, серьезно относятся к работе».

В небе над Огненной дугой экипажи авиаполка показали все свое умение, в полной мере проявили летное мастерство, стойкость и мужество. Инженеры и техники, штабисты и политработники делали все, чтобы каждый боевой вылет выполнялся с высоким качеством и без потерь. И они этого добились.

И, наконец, главный итог участия авиаполка в небе над Огненной дугой: за весь период сражения не потерял ни один экипаж, ни один самолет. В конце этого предложения просится восклицательный знак. Ни в одном сколько-нибудь значимом сражении Великой Отечественной войны, а 3-й авиаполк участвовал практически во всех, такого результата не было. Потеря в первый день одного человека была. Это тяжело раненный в воздухе летчик П. П. Мальцев, через несколько дней скончавшийся в госпитале. Но здесь речь идет об экипажах и самолетах. Если этот показатель сравнить с другими авиаполками АДД, то потери в 3-м наименьшие.

---

И последнее. 18 сентября, через двадцать пять дней после завершения Курской битвы, в семь гвардейских авиаполков АДД, в которой к этому времени было 22, добавилось еще три. Среди них и 3-й авиаполк. С 18 сентября он стал именоваться 23-м гвардейским авиационным полком дальнего действия. Без всякого сомнения, активнейшее его участие в Курской битве сыграло решающую роль в принятии такого решения.

Таков итог участия личного состава авиаполка в главном сражении 1943 года. Итог по всем показателям вполне удовлетворительный.

## 9. Под сенью наград

Победа Красной Армии под Курском привела к серьезным изменениям в соотношении сил на советско-германском фронте. Мощь вермахта была значительно ослаблена, особенно на юго-западном направлении. Контрнаступление советских войск под Курском переросло в общее стратегическое наступление Красной Армии. Оно развернулось на фронте от Великих Лук до Азовского моря. Активное участие в нем принимали части и соединения Авиации дальнего действия. Перед ними, как и раньше, стояли задачи нанесения бомбардировочных ударов по железнодорожным объектам и аэродромам врага, по его оперативным резервам, откатывающимся на запад соединениям, по мостам и переправам через реки на путях отхода войск. Во всех этих сражениях активное участие принимали соединения и части 5-го авиакорпуса АДД, а в его составе 3-й авиаполк. До конца августа и весь сентябрь его экипажи действовали в интересах наступления Западного и Юго-Западного фронтов.

Сразу же после завершения боев на Огненной дуге генерал-майор авиации И. В. Георгиев приказал командиру 53-й авиадивизии полковнику В. И. Лабудеву подготовить представление о преобразовании 3-го авиаполка в гвардейский. Через несколько дней документ лег на стол командира 5-го авиакорпуса.

**«Представление о преобразовании 3-го авиаполка дальнего действия в гвардейский. Командир авиаполка гвардии майор Шамраев Г. А.**

3-й авиаполк (3-й тбап) начал свои боевые действия с первого дня Отечественной войны и участвует в ней непрерывно. С 22 июня 1941 года по 10 июня 1942 года выполнял боевые задания на самолетах ТБ-3. С 10 июня по 16 июля 1942 года авиаполк переучился на новую материальную часть. С 16 июля приступил к выполнению боевых заданий на самолетах Ли-2.

За период войны авиаполк совершил 8670 боевых вылетов, из них 4100 вылетов ночью и 4570 вылетов на транспортировку боеприпасов, горючего, технического имущества, продуктов питания, личного состава и другого военного снаряжения. За этот период сброшено 5080 тонн, транспортировано 1267 тонн военного имущества и 6840 человек, выброшено парашютистов 2783 человека и 30 111 000 экземпляров листовок. Налет составил 290090 часов, из них ночью 18409 часов. За мужество и боевые успехи, проявленные в боях, 374 человека награждены орденами и медалями СССР, одному присвоено звание Героя Советского Союза.

Ходатайствую о присвоении 3-му авиаполку дальнего действия гвардейского звания.

Командир 53-й авиадивизии дальнего действия полковник

В. Лабудев

Начальник штаба 53-й авиадивизии дальнего действия подполковник

Н. Шевчук»<sup>476</sup>.

---

<sup>476</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 271. Л. 10.

---

Через несколько дней ходатайство командира авиакорпуса ушло в штаб АДД. А еще через несколько дней оно пришло в Наркомат обороны и стало ожидать своей очереди.

Тем временем личный состав 3-го авиаполка продолжал свою повседневную боевую работу. В те дни никто в стране не отождествлял взятие советскими войсками города Харькова с окончанием Курской битвы. Даже в приказе Верховного Главнокомандующего освобождение второй столицы Украины не связывалось с окончанием боев на Огненной дуге. Это позже военные и историки обозначили эту грань. Тогда же Красная Армия продолжала теснить врага в западном и южном направлениях, метр за метром освобождая от него нашу истерзанную войной землю. Каток войны, не прерываясь ни на минуту, продолжал свое, теперь уже одностороннее движение. В это священное дело вносил свой вклад и 3-й авиаполк.

И после освобождения Харькова боевая деятельность авиаполка не прекращалась ни на один день. С 24 августа его экипажи еженощно поднимались в небо и брали курс туда же, куда летали и десять дней назад. Лишь 2 и 3 сентября эту последовательную работу прервала непогода. В этот же отрезок времени авиаполк бомбардировал сосредоточение войск и техники противника в пунктах вблизи Харькова, Мерёфы, Ахтырки, Люботина, Валков, Нов. Водолаги, Краснограда.

Так, в составе соединения в ночь на 27 августа 18 экипажей отбомбились по войскам и технике противника в пунктах Буды и Гиевка. В следующую ночь такое же количество экипажей взяли курс на Люботин. Бомбардирование оказалось весьма удачным. Разрывы бомб наблюдались в южной и западной частях пункта, возникло до десяти очагов пожара, из них один больших размеров и несколько взрывов. Успех этой бомбардировки обеспечил хороший подсвет цели. Его выполнил экипаж капитана Е. И. Мельниченко. Хорошо работал светомаяк у пункта Волчанск. А вот светонаведение, организованное наземными войсками, как отмечали все экипажи, было организовано недостаточно четко. Контроль качества бомбардирования осуществлял начальник разведки авиаполка капитан Н. П. Кварацхелия. С целью контроля в воздухе находился и командир авиадивизии полковник В. И. Лабудев.

Приказом командира авиакорпуса по итогам боевой работы в августе 1943 года лучшим авиаполком в соединении вновь стал 3-й авиаполк. Были определены и лучшие экипажи командиров кораблей М. С. Копыткова (штурман П. Д. Просветов) и Д. Д. Евсеенко (штурман В. А. Вычугжанин).

А полк продолжал боевую работу. Результативным было бомбардирование и в ночь на 6 сентября. Авиаполк совершил два вылета. Экипажи нанесли удар по скоплениям танков и артиллерии в пунктах Лютенское, Будище и Бол. Павловка. Освещение цели вновь произвел экипаж Е. И. Мельниченко. Контролировал работу подчиненных в период с 21.30 до 21.45 командир авиаполка подполковник Г. А. Шамраев. По его заключению все экипажи бомбардировали заданную цель.

После двухдневного перерыва, вызванного непогодой, удары по войскам и технике противника в этих же пунктах были продолжены. Как видим, это юго-западная часть Харьковской области. Войска Воронежского фронта, разгромив под Богодуховом и Ахтыркой довольно-таки сильные группировки противника, устремились к Днепру. И уже 17 сентября на штурманских картах обозначились объекты, расположенные в Полтавской области. Бомбардированию подверглись железнодорожные узлы Ромодан и Миргород. Затем две ночи подряд авиаполк наносил удары по скоплениям войск и техники врага в пункте Мачухи (7 км юго-западнее Полтавы). Люди радовались – наступление Красной Армии продолжается, Харьковская область освобождена от фашистских захватчиков.

Два с половиной месяца провоявал авиаполк без потерь. И вот очередная произошла при выполнении боевого задания в ночь на 7 сентября. В результате атаки истребителя, напавшего на самолет командира корабля старшего лейтенанта Семена Степановича Апухтина, погибли



---

три члена экипажа – он сам, штурман младший лейтенант Анатолий Иванович Никулин и борттехник техник-лейтенант Борис Александрович Склеймов.

Через два дня в часть прибыли воздушный стрелок-радист старший сержант В. Т. Мясников и воздушный стрелок старший сержант А. А. Муковнин. Виктор Терентьевич Мясников дал письменные показания. Вот что произошло с экипажем.

«При полете к цели в 30 – 40 километрах от линии фронта загорелся самолет по неизвестной мне причине. Самолет загорелся при следующих обстоятельствах. Сделав крутую горку, самолет пошел вниз. В это время я услышал два щелчка в правой плоскости, после чего появилось пламя, идущее между полом и стенкой общей кабины. В это время я находился в пассажирской кабине. Быстро надел парашют и приготовился к прыжку. Борттехник в это время парашют держал в руках, а командир и штурман только вышли из кабины. Первым выпрыгнул стрелок, за ним – я. Когда мой парашют раскрылся, я возле себя увидел другой парашют, но без человека.

После приземления обнаружил возле себя раскрытый парашют без лямок и человека. Я и стрелок начали звать всех по имени, но никто не откликнулся. После этого подошли к горячей машине, никого не обнаружили. В трехстах метрах лежал хвост самолета, в нем горели листовки и рядом была одна воронка от разорвавшейся бомбы. После этого приехал генерал-лейтенант Скрипко и начал вести обследование места, где упал самолет. Я остался охранять парашюты»<sup>477</sup>.

На основе показаний воздушного стрелка и обследования останков самолета А. Г. Шамраев донес командиру авиадивизии: «Экипаж имел задание уничтожить войска и технику противника в пункте Лютинское Будище и в лесу севернее этого пункта. Выполнив задание, экипаж повторно вылетел на этот же объект. Взлет состоялся в 01.06. Прохождение пунктов экипаж доносил. В районе Чупаховка (22 км северо-восточнее Зеньков) самолет подожжен истребителем противника и начал гореть на высоте 2000 метров. Пламя охватило правую плоскость, мотор с последующим распространением к фюзеляжу. В кабине возникло пламя. На парашютах спаслись воздушный радист Мясников и воздушный стрелок Муковнин.

Поиски по приказанию Скрипко остальных членов экипажа положительных результатов не дали. Вблизи горящего самолета обнаружены: два парашюта, один из них раскрыт, но без лямок, второй не раскрыт, но тоже без лямок. Самолет сгорел полностью. Судьба Апухтина, Никулина и Склеймова неизвестна»<sup>478</sup>.

В эти дни (3 сентября) был опубликован приказ народного комиссара обороны СССР Маршала Советского Союза И. В. Сталина № 267 «Об улучшении видимости опознавательных знаков на самолетах ВВС Красной Армии». Исполняя его, командование АДД направило в авиакорпуса шифровку № 285/ш. На ее основании командир 5-го авиакорпуса приказал: для улучшения видимости опознавательных знаков самолетов «Красную звезду» окаймлять по внешнему контуру белой полосой шириной пять сантиметров с окантовкой ее красной полосой шириной один сантиметр. Старший инженер авиаполка инженер-майор В. И. Кухаренко создал из способных авиаторов небольшую группу, которая в течение нескольких дней на месте тонкой темного цвета окантовки наносила белые и красные обрамления расположенной на киле бомбардировщика красной звезды. Опознавательный знак стал более четким и привлекательным.

В ночь на 19 сентября группа самолетов авиаполка ушла бомбардировать Мачухи. После их взлета на аэродроме началась вывозка молодых летчиков. Экипажи, ушедшие на боевое задание, еще не достигли цели, как на командном пункте раздался телефонный звонок. Г. А. Шамраев взял трубку, представился. Его усталое лицо постепенно стало светлеть, губы чуть дрогнули

---

<sup>477</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 50. Л. 62.

<sup>478</sup> Там же.

---

и растянулись в улыбке. Затем со словами «Спасибо, товарищ генерал, будет исполнено, обязательно сделаем!» Георгий Александрович положил трубку.

Все выжидательно смотрели на командира. А он, не стирая с лица улыбки, смотрел на всех. Затем, стараясь придать голосу командирские нотки, обратился к руководителю полетами: «Передайте на борт каждого самолета поздравления по случаю присвоения нашему полку гвардейского звания». Когда буря восторга немного улеглась, командир авиаполка сказал, что майор А. И. Мосолов и капитан Д. П. Волков стали Героями Советского Союза.

Это сообщение вызвало новый восторг. И этому есть объяснение. До этого в авиаполку не было ни одного Героя. Герои были, но только на бумаге и в памяти. И С. Д. Криворотченко и Н. С. Куракин получили это звание уже после своей гибели. А вот так, чтобы живой, да с Золотой Звездой на груди, этого не было. В других авиаполках были, а в 3-м нет. И вот сразу двое. Что ни говори, а Герой – это общая, полковая слава.

Мне довелось встречаться и с А. И. Мосоловым и с Д. П. Волковым. И одному и другому я задавал вопрос, как он узнал, что стал Героем. Дмитрий Петрович рассказал, что в эту ночь его экипаж не летал. Сам он после ужина отправился на частную квартиру отдыхать. Туда под утро и прибежали члены экипажа и друзья. Потом, уже на митинге, поздравил командир авиаполка.

А у Александра Ильича это дело получилось иначе. В сентябре 1943 года он занял должность заместителя командира авиаполка по летной подготовке. Теперь главной его обязанностью стала подготовка летных кадров. Вот и в эту ночь, когда основная масса экипажей ушла на боевое задание, он приступил к полетам в районе аэродрома с молодыми летчиками. Слетал с несколькими, посадил на левое сиденье очередного. Взлетели. На первом развороте по радио поступила команда, прекратить полеты и явиться к командиру авиаполка на командный пункт. Доложил, что ему осталось сделать три полета. Руководитель полетами приказание повторил. Сел, подрулил к землянке, в которой находился командный пункт, вошел и стал принимать поздравления. Первое, естественно, от Г. А. Шамраева.

О торжественных мероприятиях по случаю знаменательных событий рассказывать не буду, это за меня еще в сентябре 1943 года сделал корреспондент «Красного сокола» И. Агальцов. Вот его небольшая заметка «Оправдаем высокое звание».

«Боевые экипажи выполняли задание, когда пришло сообщение, что их часть преобразована в 23-й гвардейский полк. На аэродроме с нетерпением ожидали возвращения летчиков. Вот приземлился один самолет, другой, третий... Здесь же на аэродроме состоялся митинг. Его открыл командир полка гвардии подполковник Шамраев.

– На присвоение нам звания гвардейцев, – говорит он, – мы должны ответить новыми боевыми успехами. Враг под натиском наших войск отступает. Наша задача: громить его резервы, поднимать на воздух его технику, превращать в пыль его укрепления.

Майор Мосолов, которому Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза, заявил:

– Сегодня самый знаменательный день в моей жизни. И в этот день я еще раз клянусь, что ненависть моя к врагу не утихнет до тех пор, пока бьется в груди сердце. Бить и бить немецкую нечисть до полного ее уничтожения – это главная моя задача.

– В боях с немецкими захватчиками мы завоевали почетное звание гвардейцев, – говорит командир корабля старший лейтенант Кривонос. – Мы не уроним этого высокого звания. Меткими бомбовыми ударами по врагу покажем, что мы упорны, настойчивы и бесстрашны в достижении своей цели.

С большим боевым подъемом приняли участники митинга текст приветственного письма товарищу Сталину».

Мне остается только привести содержание приказа, на основании которого 3-й авиационный полк дальнего действия получил гвардейское звание и стал носить новый номер.



### **П Р И К А З**

#### **Народного комиссара обороны СССР № 274**

**В боях за Советскую родину против немецких захватчиков 3-й авиаполк дальнего действия показал образцы мужества, отваги, дисциплины и организованности. Ведя непрерывные бои с немецкими захватчиками, 3-й авиаполк своими смелыми и решительными действиями нанес огромные потери фашистским войскам, беспощадно громя и уничтожая живую силу и технику противника.**

**За проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава 3-й авиаполк дальнего действия преобразован в 23-й гвардейский авиаполк дальнего действия.**

**Народный комиссар обороны СССР  
И. Сталин**

**Москва, 18 сентября 1943 года.**

Итак, с 18 сентября 1943 года в АДД стал под гвардейское знамя еще один, 23-й по счету, авиаполк. С этого дня все, кто проходил в нем службу, получили к своему воинскому званию приставку в виде слова «гвардии». Например: гвардии майор, гвардии старшина. А в историческом формуляре авиаполка появилась следующая запись: «3-й тбап, ведущий напряженную боевую работу с начала Великой Отечественной войны Советского Союза с немецкими захватчиками, личный состав которого проявил мужество, отвагу и героизм в великих битвах – по обороне города Москвы как на дальних, так и на ближних ее подступах; по обороне города Сталинграда; по разгрому Южной группировки противника – преобразован в 23-й гвардейский авиационный полк дальнего действия».

Всеобщую полковую радостную весть не восприняли только несколько человек – члены экипажей командиров кораблей М. А. Жлобича и Д. Е. Нетудыхатко. Им было не до этого.

При подходе в эту ночь к объекту бомбардирования Мачухи на самолете М. А. Жлобича стало трясти левый мотор. Принимать какие-то меры времени не оставалось – цель уже находилась рядом. После выполнения задания тряска стала увеличиваться. Мотор пришлось выключить. Так пролетели 30 минут. Затем борттехник В. А. Голубкин увеличил обороты правого мотора до 1900. Это вызвало повышение температуры головок цилиндров, она дошла до 250 градусов. Стало ясно, что до Мичуринска не дотянуть. Решили садиться в Воронеже.

---

При заходе на посадку на высоте 300 метров после выпуска шасси сдал второй мотор, а самолет начал резко терять высоту. Командир корабля решил сажать машину с ходу. Садился по короткой стороне аэродрома и имел большую скорость. Во избежание лобового удара в ангар резко отвернул влево и наскочил на истребитель. Авария оказалась серьезной. Бомбардировщик ремонту не подлежал, а из состава экипажа тяжелое ранение получил начальник связи эскадрильи лейтенант Михаил Дмитриевич Николаев. 26 сентября он скончался. Похоронили его в Воронеже.

Что касается экипажа Д. Е. Нетудыхатко, то он в эту ночь выполнял то же задание. При возвращении потеряли ориентировку. Блуданули они прилично, занесло их аж в район города Сасово. Когда загорелась красная лампочка, которая сигнализировала о том, что горючее на самолете не беспредельно, стали сажать машину в поле.

Выбрали площадку, прошли над ней несколько раз на бреющем с зажженными фарами и определили, что она для посадки пригодна. Выпустили шасси, увидели, что впереди метрах в пятидесяти овраг. Летчик решил его перетянуть, дал газ, но самолет уже был с выпущенными щитками. Ли-2 задел левой консолью за землю, правое шасси подломилось. Погнув винт, самолет остановился. Из членов экипажа серьезно никто не пострадал. Тщательно обследовав самолет, борттехник пришел к выводу, что повреждения можно устранить своими силами. Проинформировав командование о случившемся и оставив экипаж на месте аварии, командир корабля вернулся в Мичуринск<sup>479</sup>.

Вскоре после торжеств в «Красном соколе» появилась небольшая статья майора И. Бердниковича «Ветеран гвардейской части», посвященная одному из «виновников» событий последних дней – заместителю командира 23-го гвардейского авиаполка Герою Советского Союза А. И. Мосолову. Автор писал: «В Отечественную войну Мосолов вступил уже зрелым, опытным летчиком. Тринадцатый год летает он без единого происшествия. Летному делу он обучался в родном городе Туле. Затем закончил одну из летных школ и прошел путь от пилота до заместителя командира части. Свыше трех с половиной тысяч посадок совершил Мосолов на разных машинах.

Александр Мосолов – ветеран гвардейской части, которой командует гвардии майор Шамраев. Здесь он совершенствовал свое летное умение, готовил себя к боям. Командование поручало ему самые ответственные боевые задания.

Однажды Мосолов вылетел на выполнение специального задания. Трижды атаковал его на маршруте Ме-110, но безуспешно. Умелым маневром Мосолов уходил от ночного пирата. Выполнив задание, экипаж возвращался на свой аэродром. На встречном курсе самолет снова был атакован вражеским истребителем. Вышел из строя мотор, были пробиты бензобаки. Летчик решил все-таки перетянуть через линию фронта. Экипаж сделал все возможное для выполнения принятого командиром корабля решения. Борттехник уменьшил течь горючего. Летчик напряг все силы, довел самолет до своей базы и посадил его на аэродроме.

Большую работу проделал майор Мосолов по подготовке летных кадров. Летчики-гвардейцы капитаны Халанский, Сапожников, старший лейтенант Мурашов и многие другие учились у Мосолова. Им же оттренированы в ночных условиях летчики Олейник, Зарецкий, Макаренко, Киреев, Жлобич, которые летают самостоятельно, успешно выполняя боевые задания».

Эта заметка легла в основу более обширной статьи «Герой Советского Союза Александр Мосолов», помещенной в №№ 21-22 журнала «За оборону». Примечателен постскрипtum к ней «От редакции»: «Автор очерка Иван Васильевич Бердникович. Он вместе с Мосоловым выполнял специальное задание командования на Таманском полуострове и удостоен награды – ордена Красной Звезды. Из очерка мы узнаем, что летному делу Александра Ильича обучала известная

---

<sup>479</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 38. Л. 120.

---

летчица – Герой Советского Союза Валентина Гризодубова, бывшая тогда инструктором тульского осоавиахимовского аэроклуба.

В эти сентябрьские дни в «Красном соколе» опубликовал свою статью «Уход от ночного истребителя» летчик авиаполка капитан В. В. Сапожников. Владимиру Васильевичу было что рассказать по этой немаловажной проблеме в боевой деятельности каждого экипажа АДД. Вряд ли кто-либо из них хоть единожды не встречался с ночным истребителем противника. А сколько экипажей поплатились жизнью в результате этих совсем нежелательных встреч.

Летчик начал статью с напоминания простой истины: главная задача экипажа бомбардировщика – это выполнение порученного ему задания. Задача же немецкого истребителя – помешать ему это задание выполнить. Для этого он стремится найти его и сбить. Поэтому экипаж должен делать все от него зависящее, чтобы избежать встречи с вражеским истребителем. Владимир Васильевич рассказал, как это делается в его экипаже.

«У себя на корабле мы организовали такой порядок наблюдения на маршруте. Каждому члену экипажа выделен специальный сектор для наблюдения. При подходе к цели, когда штурман занят установкой прицела и уточнением боевого курса, за его сектором наблюдает борттехник. Второй пилот над целью освобождается от пилотирования самолета и переходит в хвост. Таким образом, стрелок-радист и второй пилот обеспечивают наблюдение за задними правой и левой полусферами. В целях лучшего просматривания стрелками задней нижней полусферы мы время от времени изменяем курс полета на 10 – 20 градусов в ту или другую сторону».

Далее автор статьи поделился своими мыслями о том, что же надо делать, если, вопреки всему, встреча с неприятелем в воздухе состоялась. По его мнению – это и уход в облачность с грамотным выходом из нее, и интенсивная потеря высоты с целью маскировки фоном местности, особенно лесными массивами. В заключительной части статьи В. В. Сапожников привел примеры из своей личной практики грамотного ухода от атак немецких летчиков.

«Несколько раз мне приходилось, встретившись с воздушным противником, применять другие маневры и уходить от врага. Однажды еще задолго до выхода к цели нас встретил немецкий истребитель. Вначале я заметил его спереди справа от своего самолета. Предупредив об этом экипаж, я несколько изменил курс полета с тем, чтобы скрыться от противника. Немец, сделав вид, что он потерял нас, также отвернул в сторону, а затем произвел атаку сзади сверху. Башенный стрелок в свою очередь тоже обстрелял фашиста. Тот пошел во вторую атаку, заходя на этот раз с южной стороны, чтобы лучше видеть наш самолет. Я резко уменьшил высоту полета. На фоне лесистой местности бомбардировщик заметить было трудно. Этот маневр удался, и мы ушли от преследования истребителя.

В другой раз я сманеврировал изменением курса в темную сторону горизонта со снижением. Это также сделало наш самолет малозаметным и не дало возможности противнику вести прицельный огонь. И в этот раз мы, не получив ни одной пробоины, успешно выполнили поставленную перед нами задачу».

Гвардейское звание обязывает. После 18 сентября экипажи авиаполка стали уходить на задания с повышенной ответственностью за его выполнение. Однако после бомбардирования войск противника в пункте Решетиловка в районе Миргорода, а это буквально на следующую ночь, боевая активность авиаполка резко сократилась. Причиной тому стала непогода. Вначале она приковала к земле части 5-го авиакорпуса, причем надолго, а затем на несколько дней и всю Авиацию дальнего действия. Что касается авиакорпуса, то в бомбардировании объектов врага он не участвовал до 10 октября. В этот период ограниченным составом выполнялись лишь специальные задания. А это значит, что к партизанам и с разведчиками на борту летали только самые подготовленные экипажи, которым непогода не была слишком сильной помехой. Но и им приходилось туго.

---

Через неделю после присвоения гвардейского звания 23-й авиаполк принял участие в Днепровской десантной операции. Назвать ее успешной никак нельзя. Плохо подготовленная и начатая в спешке, она после неудачного первого вылета была приостановлена. Но все по порядку.

Решение о проведении воздушно-десантной операции по предложению командующего Воронежским фронтом генерала армии Н. Ф. Ватутина и представителя Ставки Маршала Советского Союза Г. К. Жукова в Москве было принято 17 сентября 1943 года. Оно вытекало из сложившейся обстановки в полосе наступления этого фронта. Его войска, покончив с танковыми и моторизованными фашистскими дивизиями в районе Ахтырки и Богодухова, неудержимо устремились к Днепру.

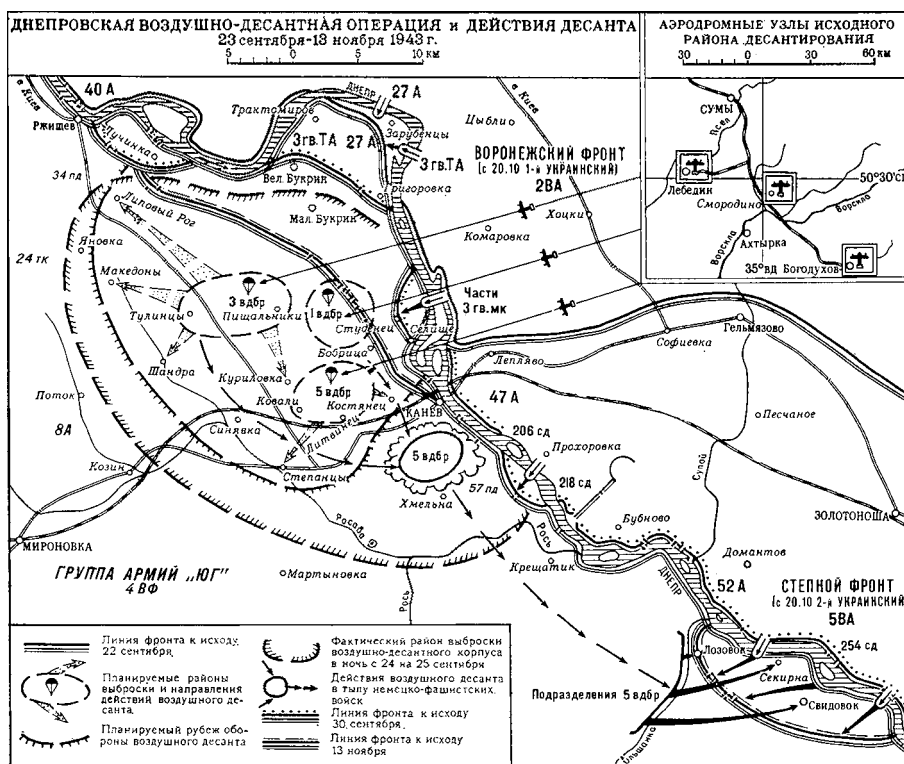
В деле сдерживания наступления советских войск немецкое командование на эту водную преграду возлагало большие надежды. О предстоящем форсировании Днепра думало и советское командование. Чтобы не дать возможности поспешно отходившим фашистским войскам привести себя в порядок на правом берегу реки и создать там прочную оборону, необходимо было форсировать эту водную преграду с ходу, овладеть несколькими плацдармами для проведения дальнейших наступательных операций. В связи с этим стало очевидным, что без применения воздушного десанта здесь не обойтись.

Замысел операции сводился к тому, чтобы накануне форсирования этой водной преграды в течение двух дней выбросить воздушный десант в Букринской излучине, его силами захватить плацдарм и не допустить подхода к нему резервов противника. Началась подготовка к операции. Однако пока она разрабатывалась и готовилась в штабе фронта, 22 сентября передовые подразделения 3-й гвардейской танковой армии 1-го Украинского фронта на участке Канев – Ржищев (65 км южнее Киева) подошли к Днепру и отдельными подразделениями приступили к переправе на правый берег Днепровской дуги между пунктами Ходоров – Тракамиров – Григоровка. Им удалось захватить плацдарм в районе Великого Букрина. Основные силы и тяжелая техника армии оставались на левом берегу Днепра и готовились к переправе.

Таким образом, первая задача, которая ставилась перед десантникам, была выполнена без их участия. Им же теперь предстояло выполнить вторую задачу – вместе с наземными подразделениями удерживать плацдарм до переброски на западный берег Днепра основных сил фронта. Для выброски на правый берег Днепра подготовились три воздушно-десантные бригады – 1-я, 3-я и 5-я. Для удобства управления они были сведены в корпус. Его возглавил заместитель командующего ВДВ генерал И. И. Затевахин. В соответствии с планом предполагалось десантировать 10 000 человек.

Для их доставки к месту назначения от АДД привлекались практически все соединения, летающие на самолетах Ли-2, а именно: 5-й и 7-й авиакорпуса, 62-я авиадивизия 6-го авиакорпуса, а также 1-я авиационно-транспортная дивизия ГВФ под командованием генерал-майора авиации М. П. Казьмина. Для руководства и управления вышеперечисленные соединения были объединены в оперативную группу. Для управления ею был создан штаб, состоящий из начальника (генерал-майор авиации Н. Г. Хмелевский), одного оперативного работника (майор Чубаров), штурмана (подполковник С. Ф. Ушаков). Кроме них в состав штаба оперативной группы вошли представители отдела связи и тыла.

Привлекались и другие части ВВС. Авиационное прикрытие воздушного десанта поручалось 2-й воздушной армии генерал-полковника авиации А. С. Красовского. Координация всех привлекаемых авиационных сил была возложена на заместителя командующего АДД генерал-лейтенанта авиации Н. С. Скрипко. Соединениям АДД предстояло работать с Богодуховского и Лебединского аэроузлов. 53-й авиадивизии в составе 1-го и 23-го гвардейских авиаполков был определен полевой аэродром на территории совхоза имени К. Либкнехта. Сосредоточение авиасоединений на Лебединском и Богодуховском аэроузлах происходило в период 23 – 34 сентября. Для десантирования войск от 5-го авиакорпуса прибыло 68 самолетов, из них 16 от 23-го авиаполка.



К этому времени генерал Н. С. Скрипко получил от товарищей Юрьева (Жуков), Николаева (Ватутин) следующую задачу. «1. Выбросить две десантные бригады в ночь на 24 сентября 1943 года. Район выброски по указанию тов. Капитохина.

2. Перед выброской АДД обрабатывает бомбардировкой район Куриловка, Ковали, Литвинец.

3. К началу выброски бомбардировщики АДД обрабатывают пункты Степанцы, Ржевец, Гамария, Поповка, Таганча»<sup>480</sup>.

Однако поставленную задачу в ночь на 24 сентября выполнить не удалось, так как к этому времени еще не прибыли эшелоны с горючим. Н. С. Скрипко писал: «Но тут возникла другая проблема: на аэродромах не было горючего, а где находятся транспорты с бензином – неизвестно. Я доложил об этом Жукову, сообщив последние сведения, что транспорты якобы уже перешли на фронтовые железные дороги, и просил тыл фронта скорее подать их на наши аэродромы. Но дни проходят, а бензина все нет»<sup>481</sup>.

Здесь, в отношении «дни проходят», Николай Семенович немножко сгустил краски. Обратимся к документу: «Эшелон с бензином был подан с большим опозданием 24 сентября. Вместо 16.00 цистерны были доставлены на Лебединский аэроузел к 18.00, а на Богодуховский – к 20.30, что значительно усложнило заправку горючим самолетов на Лебединском аэроузле и частично сорвало последующие вылеты 5-го авиакорпуса, базировавшегося на Богодуховском аэроузле»<sup>482</sup>.

Днем 24 июня в Лебедин, в штаб оперативной группы, прибыли все командиры привлекаемых к операции соединений. Н. С. Скрипко дал им подробные указания по выполнению поставленной задачи. Кроме этого, в авиакорпуса ушел письменный боевой приказ № 1.

«Командирам 5-го и 7-го авиакорпусов.

1. В ночь на 25 сентября 1943 года оперативная группа АДД выбрасывает на парашютах десант (бойцов и груз) в районах Медведовка, Пни, Тулинцы, Грушево и Тростинец, Куриловка,

<sup>480</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 618. Л. 1.

<sup>481</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 323 – 324.

<sup>482</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 618. Л. 2.

---

Ковали, Литвинец (все пункты 6 – 26 км северо-западнее Канев). Бомбардировочная группа АДД до начала выброски десанта бомбардирует войска противника в районе выброски и наносит удар по прилегающим узлам дорог.

2. Напряжение: 7-й авиакорпус и 62-я авиадивизия – три вылета, 5-й авиакорпус и группа Казьмина – два вылета.

3. 7-му авиакорпусу, действуя с Лебединского аэроузла, в ночь на 25 сентября выбросить десант 2272 бойца и 406 мешков груза в районах Медведовка, Пни, Тулинцы, Потапцы, Грушево (16 – 26 км северо-западнее Канев).

4. 62-й авиадивизии, действуя с аэродрома Михайловка, в ночь на 25 сентября выбросить десант 1100 человек и 217 мешков груза в районах Медведовка, Пни, Тулинцы, Потапцы, Грушево (16 – 26 км северо-западнее Канев).

5. 5-му авиакорпусу, действуя с Богодуховского аэроузла, в ночь на 25 сентября выбросить десант 2540 человек и 517 мешков груза в районах Тростинец, Куриловка, Ковали, Литвинец (6 – 10 км северо-западнее Канев).

6. Группа Казьмина, действуя с аэродромов Богодуховского аэроузла, в ночь на 25 сентября выбросить десант 750 бойцов и 100 мешков груза в районах Тростинец, Куриловка, Ковали, Литвинец (6 – 10 км северо-западнее Канев).

7. Время выброски первым рейсом: 7-й авиакорпус и 62-я авиадивизия – 20.25 – 21.35; 5-й авиакорпус и группа Казьмина: 20.20 – 22.00.

8. После возвращения с первого рейса – по готовности формирования групп в 10 – 15 человек на самолет для второго и третьего вылетов.

9. Для всех экипажей устанавливаю высоту над целью 500 метров по прибору с обязательным установлением на шкале давления 760 мм, независимо от фактического давления.

10. Светонаведение будет лично передано штурманом группы подполковником Ушаковым»<sup>483</sup>.

Кроме проблемы с горючим возникла еще одна трудность. О ней также рассказал Н. С. Скрипко: «В ту пору ночи стояли темные, безлунные. Вдруг возникшая густая дымка ухудшила видимость у земли. Целесообразно было отменить десантирование, перенести его на другое число, но Жуков еще вечером принял решение – выбрасывать десант. Спешно звоню с аэродрома на ВПУ Воронежского фронта и прошу соединить меня с ним. Из штаба отвечают, что Жуков вместе с Ватутиным уехал в войска. Приказа заместителя Верховного Главнокомандующего я отменить не мог – вылет состоялся в намеченные сроки»<sup>484</sup>.

Уже в процессе десантирования обнаружилась еще одна неприятность – советская разведка проморгала усиление немецкой группировки в районе бруклинского плацдарма. Еще в воздухе и экипажи и десантники были встречены сильным огнем из всех видов оружия, даже из автоматов и карабинов.

Из-за поздней подачи горючего 5-й авиакорпус не смог полностью выполнить задание. В первый вылет за Днепр смогло уйти 16 экипажей (все выполнили), во второй – только 11 (один не выполнил). Они десантировали 1052 человека и 156 мешков с грузом<sup>485</sup>. Таким образом, задание выполнили 26 экипажей.

Очевидно, что в таких условиях рассчитывать на успешное завершение десантной операции не было оснований. Она была приостановлена. В книге «Воздушно-десантные войска России» отмечено: «В архивных документах зафиксировано: передовой отряд самолетов с парашютистами 3-й бригады взлетел в 18.30. Вели их экипажи 101-го авиаполка АДД, которым командовала Герой Советского Союза Валентина Гризодубова. Два часа спустя стартовали само-

---

<sup>483</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 618. Л. 10.

<sup>484</sup> Скрипко Н. С. По целям ближним и дальним. С. 324.

<sup>485</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 618. Л. 11.



---

леты с парашютистами 5-й бригады. За линией фронта было выброшено около 5000 человек и 660 парашютных контейнеров с боеприпасами и питанием.

С аэродрома Смородино, с которого должны были десантировать 45-миллиметровые пушки, ни один самолет не смог взлететь в эту ночь из-за непогоды. Из-за отсутствия горючего для самолетов десантирование 5-й воздушно-десантной бригады к часу ночи 25 сентября было приостановлено... Таково было начало операции. Трудное начало. Десантирование войск было прекращено, и оставшиеся подразделения 5-й воздушно-десантной бригады и 1-я воздушно-десантная бригада были возвращены в постоянные пункты дислокации»<sup>486</sup>.

Рассмотрим кратко ход подготовки и выполнения задания на десантирование личным составом 23-го гвардейского авиаполка.

Утром 21 сентября командир 5-го авиакорпуса получил приказ командующего АДД: «В ночь с 22 на 23 сентября боевой работы не производить. Летному составу дать отдых. Силами технического состава немедленно организовать генеральную подготовку материальной части для выполнения воздушно-десантной операции на участке действий Воронежского фронта. В первой половине дня 23 сентября организовать перелет экипажей на аэродром Воскресенское и совхоз им. К. Либкнехта (район города Сумы). Перелет произвести скрытно. Задачу полкам и дивизиям довести только в части немедленной подготовки самолетов и предстоящего перелета на упомянутые аэродромы. О характере предполагаемой работы должен знать только узкий круг лиц»<sup>487</sup>.

В соответствии с приказом командующего АДД в 23-м авиаполку началась интенсивная подготовка материальной части к предстоящей боевой работе. Практически весь день инженерно-технический состав не уходил с аэродрома. На всех самолетах специалисты проверили оборудование, на ряде машин были заменены моторы. Глубокой ночью старший инженер В. И. Кухаренко доложил командиру авиаполка о готовности самолетного парка к перелету.

Для организации приема самолетов на выделенных аэродромах рано утром 23 сентября вылетела передовая команда 53-й авиадивизии. В нее вошли офицеры штаба соединения и представители авиаполков. Передовой команде предстояло подготовить и распределить между авиаполками стоянки самолетов, помещений для личного состава и штабов, подготовить к работе средства наземной радиосвязи, наладить работу пунктов питания. Кроме всего этого оперативной группе предстояло установить контакты с командованием десантников для проведения подготовительных мероприятий. К обеду все организационные вопросы были решены.

Командиры авиаполков получили указания по перелету: для скрытности сосредоточения перелет каждому авиаполку произвести отдельно и поочередно; в авиаполках экипажам следовать в составе отрядов, используя зрительную связь; самолетным рациям работать на прием и только в исключительных случаях на передачу; подход к аэродрому производить на высоте 100 метров. К 17.00 23 сентября авиаполк в составе соединения перелетел на площадку совхоза имени К. Либкнехта.

После перелета и размещения личного состава командование 53-й авиадивизии и входящих в нее авиаполков, не теряя ни минуты, приступило к согласованию своих действий с руководством авиадесантной бригады. На совместном совещании были выработаны основные и неотложные меры по взаимодействию. Они сводились к проведению следующих мероприятий.

1. С рассветом 24 сентября на всех самолетах нанести номера десантных групп и с 10.00 приступить к тренировке в посадке в самолеты парашютистов и погрузке боевых грузов.

2. Первый эшелон десанта принять на борт самолетов на стоянках. Для погрузки последующих эшелонов организовать специальные погрузочные площадки.

---

<sup>486</sup> Воздушно-десантные войска России. С. 42.

<sup>487</sup> ЦАМО. Ф. 3-го ак. Оп. 1. Д. 2. Л.159.

---

3. К 12.00 штабам авиадивизий и полков установить телефонную связь со штабом десантной бригады, местами сосредоточения десантных групп, стартами и пунктами управления погрузкой.

4. Личному составу десантной бригады и экипажам на память изучить специальную инструкцию по десантированию, о порядке погрузки и размещению десантников и грузов в самолете, об обязанностях членов экипажей и командиров десантных групп в полете, о командах, подаваемых экипажем перед выброской и в момент выброски, действиям десантников по этим командам.

К исходу дня 23 сентября штаб 23-го авиаполка получил все необходимые указания, связанные с подготовительными мероприятиями по выброске десанта. Дополнительно были продуманы и меры по защите аэродрома на случай налета немецкой авиации.

С утра 24 сентября личный состав авиаполка приступил к реализации выработанных накануне мероприятий по вопросам взаимодействия с десанниками и подготовке к выполнению задания. Особенно тщательно готовились штурманы. На картах крупного масштаба они подробно изучали район предстоящего десантирования, стараясь запомнить все особенности изгибов Днепра.

Кроме этого, командование авиаполка организовало для летного состава несколько выступлений тех авиаторов, которые в феврале 1942 года были участниками Вяземской воздушно-десантной операции. Конечно, летчиков, активно участвовавших в ней, осталось мало. Кто-то погиб, кто-то ушел из части. Что же касается руководства авиаполка, то практически каждый, в той или иной роли, в ней участвовал. А. Г. Шамраеву, И. М. Трусову, В. А. Михайлову, А. И. Мосолову было что рассказать молодым летчикам из своего практического опыта.

В 16.00 из штаба 5-го авиакорпуса поступило указание, в котором были изложены основные требования приказа оперативной группы АДД. В нем авиаполку были четко указаны ориентиры захода на цель, отхода от нее после завершения выброски, сторона и время разворота для дальнейшего ухода на свою территорию. Вылет на задание в 18 часов 15 минут. Всем экипажам в 20.00 пройти уравнильный рубеж. Кроме этого, генерал И. В. Георгиев потребовал от экипажей четкого знания разбивки ночного старта и мест заруливания на старт и погрузочные площадки. В целях маскировки самолетными рациями в воздухе при полете к цели работать только на прием, на передачу только в исключительных случаях и после выполнения задания. Руководителями полетов назначались командиры авиаполков.

Вылетевший разведчик погоды в 18.00 донес сведения о ее фактическом состоянии в районе Днепра. Она была вполне благоприятной. В 19.00 Г. А. Шамраев начал выпускать экипажи на задание. На вылет полковой группы в 16 экипажей ушло 35 минут. А еще через сорок минут начали поступать первые донесения о десантировании. При пролете линии фронта самолеты обстреливались ружейно-пулеметным огнем противника. Несмотря на то, что абсолютное большинство экипажей впервые участвовало в подобной операции, задание выполнили все. Однако неприятностей избежать не удалось. После выполнения боевого задания на самолете командира корабля старшего лейтенанта Николаева отказал правый мотор, до своего аэродрома не дошли, сели на аэродроме Лебедин. Сброшено 18 человек и три мешка (один с перевязочными материалами, два – с минами)<sup>488</sup>.

В связи с прекращением десантной операции участие 53-й авиадивизии в ней оказалось кратковременным и весьма скромным. Еще более скромным оказалось участие в ней и 23-го авиаполка. 26 сентября генерал Н. С. Скрипка направил из Лебедина А. Е. Голованову шифротелеграмму следующего содержания: «В ночь на 25 сентября группа Нестерцева совершила 185 самолетовылетов и группа Георгиева – 102. Всего выброшено десанта 4869 человек (планировалось 6662) и 679 мест (по плану 1240).

---

<sup>488</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 20. Лл. 539, 540.

---

Группа Нестерцева основную задачу выполнила. Выброшено 3318 человек (план 3372) и 426 мест (план 623). 3-я воздушно-десантная бригада выброшена полностью в районе Медведовка, Пни, Тулинцы, Потапцы, Прушево (14 – 26 километров северо-западнее Канев).

Группа Георгиева выполнила задание на 50 %. Выброшено 1551 человек (план 3240) и 253 места (план 577) в районе Тростинец, Козинцев, Курилова, Ковали, Литвинец (4 – 10 километров северо-западнее Канева). Георгиев не выполнил полностью из-за позднего получения задания. Для действий в ночь на 26 февраля группа Нестерцева имеет заправку на два вылета, 53-я авиадивизия – на два и 54-я авиадивизия – на один вылет».

Вскоре в штаб АДД от Н. С. Скрипко поступили дополнительные сведения по итогам работы в ночь на 25 сентября. Всего группа АДД совершила 246 самолетовылетов. Сброшено 4749 бойцов, 646 мест и 9 раций. Группа Нестерцева совершила 194 вылета и сбросила с высоты 400 метров 3269 человек, 426 мест и 9 раций. Группа Георгиева совершила 102 вылета и сбросила с высоты 500 метров 1480 бойцов и 220 мест»<sup>489</sup>.

26 сентября начальник штаба АДД М. И. Шевелев направил генералу Н. С. Скрипко следующую шифротелеграмму: «Маршал авиации Голованов приказал:

1. Всем частям вернуться на свои аэродромы впредь до особого распоряжения.

2. Предупредить командиров 5-го и 7-го авиакорпусов, что в ночь на 28 сентября им будет поставлена боевая задача.

3. Оставить в вашем районе 20 Ли-2 для выполнения полетов к партизанам Украины. Руководит этой работой Хрущев. Груз имеется в Грайвороне. Там же должен находиться начальник Украинского штаба партизанского движения генерал Строкач. Желательно 20 Ли-2 для работы на партизан выделить из 5-го авиакорпуса. Если непосильно, то из 7-го»<sup>490</sup>.

В связи с неудачей в деле проведения воздушной операции, командир авиакорпуса генерал-майор авиации И. В. Георгиев направил командующему АДД следующий документ.

«Несмотря на то, что подготовка к выполнению поставленной задачи началась за несколько дней до начала операции, она все же была проведена с недостатками.

1. Необеспеченность горючим прибывших частей авиакорпуса на аэродромы Воскресенское и совхоз им. Карла Либкнехта. К моменту прилета не был создан определенный запас горючего на операцию, вследствие чего для первого вылета приходилось переливать горючее из двух самолетов в один. Даже по прибытии горючего, в тот момент, когда началось выполнение операции, заправка самолетов тормозилась, так как имевшиеся заправочные средства не успевали подвозить горючее к самолетам от станций, находящихся в 8 – 12 километрах от аэродрома в условиях ночи.

2. Отсутствие тесного взаимодействия по проведению десантной операции между десантными частями, авиацией и тылами привело к тому, что одновременно с частями авиакорпуса на аэродром прибыли батальон авиационного обслуживания, зенитно-артиллерийский полк и истребители прикрытия. Все это необходимо было произвести заранее.

3. Сигналы светонаведения, кроме того, что уточнялись вплоть до того времени, когда уже начался взлет, все же были выложены неудачно – треугольники из костров, дававшие направление на район выброски, сливались с большим количеством очагов пожаров и большей частью экипажей не наблюдались.

В дальнейшем десантные операции следует производить под единым командованием, которому подчинить на время операции десантные, авиационные части и тыл. От авиационных частей иметь представителей в местах светонаведения»<sup>491</sup>.

По случаю прекращения Днепровской десантной операции над головой генерала Н. С. Скрипко сгустились тучи. А. Е. Голованов писал в своих мемуарах: «Эта десантная опера-

---

<sup>489</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 9. Л. 272.

<sup>490</sup> Там же. Л. 114.

<sup>491</sup> Там же. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 10. Л. 90.

---

ция не удалась. Командование фронта – Н. Ф. Ватутин и член Военного совета Н. С. Хрущев, а также представитель Ставки Г. К. Жуков послали телеграмму Сталину с предложением предать суду исполнителей операции, в частности генерала Скрипко... Очень скоро был получен ответ Сталина на посланную телеграмму. Верховный указывал, что виновники действительно заслуживают наказания за неудачную и плохо организованную воздушно-десантную операцию, но главными организаторами этой операции Ставка считает лиц, пославших и подписавших телеграмму, а не непосредственных исполнителей, которые выполняли приказание старших. Еще раз и со всей полнотой из этой телеграммы было видно, что как при успехах, так и при неудачах главными ответчиками являются люди, принимающие те или иные решения и руководящие их проведением в жизнь»<sup>492</sup>.

Привожу содержание директивы Ставки по итогам Днепровской воздушно-десантной операции.

**«Директива Ставки ВГК № 30213 командующему войсками Воронежского фронта, представителю Ставки о причинах неудачи воздушного десанта на Воронежском фронте и об изъятии воздушно-десантных бригад из подчинения командования фронта.**

**3 октября 1943 г. 01. ч 40 мин.**

**Констатирую, что первый воздушный десант, проведенный Воронежским фронтом 24 сентября, провалился, вызвав массовые ненужные жертвы. Произошло это не только по вине тов. Скрипко, но и по вине тов. Юрьева (псевдоним Г. К. Жукова) и тов. Ватутина, которые должны были контролировать подготовку и организацию выброски десанта. Выброска массового десанта в ночное время свидетельствует о неграмотности организаторов этого дела, ибо, как показывает опыт, выброска массового ночного десанта даже на своей территории сопряжена с большими опасностями.**

**Приказываю оставшиеся полторы воздушно-десантные бригады изъять из подчинения Воронежского фронта и считать их резервом Ставки.**

**И. СТАЛИН».**

Таким образом, попытка возложить только на заместителя командующего АДД генерала Н. С. Скрипко ответственность за неудачу в проведении Днепровской воздушно-десантной операции не удалась. Из приведенных выше фактов, отражающих ее всестороннюю и тщательно продуманную подготовку, изложенную мною намеренно подробно, можно убедиться в том, что с авиационной стороны было сделано все, чтобы поставленную Ставкой задачу выполнить качественно и без неоправданных потерь.

После преждевременного завершения Днепровской воздушно-десантной операции 23-й авиаполк в составе соединения перебазировался на аэродром Лебедин и приступил к транспортной работе по обеспечению наступающих войск Воронежского фронта. Экипажи перевозили боеприпасы, горючее и техимущество на аэродромы Прилуки, Раковщина, Ивня, Грайворон, Красноград.

По причине плохой погоды в конце сентября и начале октября эта работа выполнялась в дневных условиях. Решая транспортные задачи, экипажи летали 29, 30 сентября, 1, 2, 3, 4 и 10 октября. В ночных же условиях из-за погодных условий выполнялись только специальные полеты.

Так, например, в ночь на 6 октября 10 экипажей от 1-го авиаполка и 4 от 23-го взяли курс на площадку Дуброва (65 км юго-западнее Овруча). Восемь экипажей задание выполнили. Из них

---

<sup>492</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 331.

---

семь произвели посадку, доставив партизанам семь человек, две пушки и 8960 кг боеприпасов и вооружения. На Большую землю с ними улетели четыре партизана. Один экипаж 1350 кг груза сбросил в пункте Ларинское (40 км юго-западнее Овруча). Кто конкретно выполнил задание неизвестно. Но зато боевое донесение пофамильно называет тех, кто его не выполнил. Из 23-го авиаполка не выполнили три экипажа – Д. П. Петрова (штурман Н. И. Масюк), Н. Е. Курбатова (штурман Н. И. Панкратов) и Т. И. Киреева (штурман А. А. Кисиль)<sup>493</sup>.

Выполнив эту задачу, авиаполк в составе соединения вернулся на аэродром Курск.

5 октября заместитель председателя Президиума Верховного Совета СССР и председатель Президиума Верховного Совета Эстонской ССР И. Я. Варес вручил ордена и медали награжденным. Среди тех, кому вручались ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» был А. И. Мосолов. Кроме него награды получила группа авиаторов АДД – генерал-майор авиации В. Е. Нестерцев, Герой Советского Союза гвардии подполковник О. Н. Боровков, гвардии майор М. Т. Писарюк, гвардии лейтенант Ф. И. Титов.

27 октября группа комсомольцев от 53-й авиадивизии во главе с Героем Советского Союза майором А. И. Мосоловым приняла участие в проведении городского торжественного собрания комсомольцев и молодежи города Мичуринска, посвященного 25-й годовщине создания Ленинского комсомола. Александр Ильич выступил с приветствием от имени командования и всех комсомольцев-авиаторов соединения. А на следующий день он же выступил с докладом о трудовом и боевом пути комсомола на полковом торжественном собрании, посвященном этой дате<sup>494</sup>.

13 ноября 1943 года Александр Ильич Мосолов получил назначение на должность командира 111-го авиаполка дальнего действия, вооруженного самолетами Б-25. Жаль было покидать боевой коллектив, с которым прошел всю войну. Но в армии, как нигде, служебный рост дело не второстепенное. Да и командованию авиаполка, как равно и авиадивизии, не хотелось расставаться с опытным летчиком и командиром. Но понимая, что к исполнению высокой и ответственной должности командира авиаполка А. И. Мосолов уже давно был готов, что на этом месте он сможет принести большую пользу, взяло верх. К тому же уходил он не так уж и далеко, ибо 111-й авиаполк формировался в составе 5-го авиакорпуса и за счет его кадров.

Инженерную службу 111-го авиаполка возглавил заместитель старшего инженера 23-го авиаполка по полевому ремонту майор Я. Д. Кауров. На должность заместителя командира эскадрильи пришел старший лейтенант Д. Д. Евсеенко. Штурман А. Г. Гуленко вспоминал: «Первым моим командиром экипажа на фронте был старший лейтенант Евсеенко, с которым я совершил свои первые 26 вылетов. Молодой, энергичный. Постоянно мечтал о больших делах, о полетах на более совершенной технике. Добился перевода на скоростной и более маневренный самолет. Убыл из 23-го авиаполка в конце 1943 года».

И еще один факт из боевой биографии этого талантливого летчика. После завершения Курской битвы, 28 августа, Г. А. Шамраев представил Дмитрия Даниловича к награждению орденом Красного Знамени. Командир авиадивизии это решение поддержал. Однако командир авиакорпуса с этим мнением Г. А. Шамраева и В. И. Лабудева не согласился. Он сделал заключение, что летчик достоин ордена Ленина. Обычно в деле награждений вышестоящие отцы-командиры понижали степень награды, а вот с Д. Д. Евсеенко произошел редкий случай. Что ж, значит толковым летчиком был Дмитрий Данилович. И не менее толковым был командир 5-го авиакорпуса. Возможно, к переводу в свой авиаполк Я. Д. Каурова и Д. Д. Евсеенко приложил руку А. И. Мосолов.

Заместителем командира авиаполка стал майор И. Д. Маслов. В части он появился в июле 1943 года, в разгар Курской битвы. До этого был командиром эскадрильи 1-го авиаполка. В

---

<sup>493</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. Л. 158.

<sup>494</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11499. Д. 40. Л. 17.

---

23-м занял такую же должность. Бесстрашный, волевой и опытный летчик. Подтверждая эту оценку, приведу такой факт. 18 июля 1941 года, когда войне не исполнилось еще и месяца, командир авиаполка полковник И. В. Филиппов представил Ивана Дмитриевича к первой боевой награде – ордену Красного Знамени. В практике первых месяцев войны – случай редчайший. К этому времени летчик совершил 13 боевых вылетов. В наградном листе есть несколько нестандартных фраз: «все боевые задания командования выполняет с честью и особым патриотическим подъемом», «своим личным мастерством обеспечивает полет самолета к цели», «поражает цель без промаха».

В 23-м авиаполку стал летать в экипаже, в который входили штурман М. В. Бабушкин, борттехник В. А. Белявский, воздушный стрелок-радист А. З. Савельев и воздушный стрелок С. И. Графов. 9 октября И. Д. Маслов был представлен к ордену Ленина. К этому времени он совершил 244 боевых вылета.

С 20 сентября по 19 октября 23-й авиаполк свои корабли для бомбардирования вражеских объектов в ночное небо войны не поднимал. А вот с 19 по 22 октября ежедневно его экипажи бомбардировали железнодорожный узел Знаменка, что в Кировоградской области. Затем 25 и 27 октября авиаполк бомбардировал железнодорожные узлы Знаменка и Апостолово (Днепропетровская область), на которых скапливалось большое количество эшелонов врага с людьми и техникой.

В конце октября экипажи авиаполка, летавшие ночью, в составе соединения перелетели на оперативный аэродром Ростов-Нахичеванский для участия в крупной воздушно-десантной операции. Предстояло выбросить десант на Крымский полуостров. Замысел этой операции зарождался еще тогда, когда Днепровская воздушно-десантная операция только входила в фазу своего подготовительного завершения. Командующий АДД оценил этот замысел, как «заманчивой». Он писал: «...Намечалось провести в дневных условиях, я бы сказал, заманчивую воздушно-десантную операцию – высадку и выброску двух воздушно-десантных бригад для содействия войскам фронта в прорыве обороны противника в районе Перекопа. Предполагался встречный удар с фронта и тыла. Ввиду ровной местности планировался посадочный десант. Воздушно-десантные бригады для проведения этой операции были сосредоточены в районе южнее Армянска. На близлежащие аэродромы перебазировалось около 200 транспортных самолетов. С командующим 8-й воздушной армией Т. Т. Хрюкиным было отработано взаимодействие истребителей с армадой транспортных самолетов во время их полета к месту высадки десанта, в процессе самой высадки и возвращения обратно. Я побывал и в воздушно-десантных бригадах, где проводил с командным составом проигрыш самого полета, высадки, а на случай невозможности высадки – выброски личного состава в намеченных местах и их сбор. Отрабатывались вопросы связи и другие...

Однако... после того как все уже было готово к десантированию, от проведения этой операции отказались. Позвонил Сталин и сказал, что проводить операцию не надо... Для меня было ясно, что, не будь Канева, спланированная и подготовленная на 4-м Украинском фронте воздушно-десантная операция состоялась бы. Но впечатление от неудачи под Каневом не прошло, и не каждый хотел брать на себя ответственность за проведение операций, которые никак себя еще не показали, но принесли уже много всяких неприятностей. А на войне их и без того хватает...»<sup>495</sup>.

Да, неудача Днепровской воздушно-десантной операции и понесенные напрасные жертвы при ее проведении глубоко запали в душу Верховного Главнокомандующего. Поэтому на представленный в Ставку план командующего Северо-Кавказским фронтом на проведение операции по овладению Керчью, он ответил следующей директивой.

---

<sup>495</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 332.

---

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК № 30223 КОМАНДУЮЩЕМУ ВОЙСКАМИ  
СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФРОНТА ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЛАНА ОПЕРАЦИИ  
ПО ОВЛАДЕНИЮ КЕРЧЬЮ**

13 октября 1943 г. 22 ч. 00 мин.

1. Представленный вами за № 4249 план операции утверждается.
2. Подачу нужных вам боеприпасов и горючего ускорим.
3. Группу «Дугласов» для транспортировки грузов обеспечим.
4. Выброску парашютного десанта не производить.

Ставка Верховного Главнокомандования  
И. Сталин, А. Антонов<sup>496</sup>.

В этот же день Ставка ВГК приняла еще одну директиву, которая окончательно запретила проведение ночной воздушной операции не только на Керченском полуострове, а вообще.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК № 30222  
ПРЕДСТАВИТЕЛЮ СТАВКИ, КОМАНДУЮЩИМ АВИАЦИЕЙ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ  
И ВОЙСКАМИ ЮЖНОГО ФРОНТА  
О ЗАПРЕЩЕНИИ ВЫБРОСКИ КРУПНЫХ НОЧНЫХ ВОЗДУШНЫХ ДЕСАНТОВ**

Копия: командующему воздушно-десантными войсками

13 октября 1943 г. 19 ч. 10 мин.

Из шифротелеграммы т. Александрова и т. Голованова за № 219 от 13.10 видно, что на Южном фронте готовится ночной массовый воздушный десант, несмотря на то, что ночные массовые десанты были признаны пагубными.

Приказываю:

1. Не производить массовых ночных воздушных десантов.
2. Массовые воздушные десанты производить либо перед рассветом, либо перед наступлением темноты, т. е. в условиях, когда десантники при выброске могут видеть друг друга.
3. При всех условиях в районе выброски десанта должно быть обеспечено полное господство в воздухе нашей авиации.
4. Район для выброски десанта должен быть на удалении от линии фронта не далее 30—40 км с расчетом, чтобы десантники и войска, наступающие с фронта, могли бы через 3—4 дня соединиться.
5. Вне этих условий воздушные десанты не допускать.

И. Сталин<sup>497</sup>.

В связи с отменой десантной операции на Керченском полуострове 23-й авиаполк из Ростова передислоцировался на аэродром Макеевка для содействия войскам 4-го Украинского фронта (бывший Воронежский) в разгроме Никопольской группировки противника. Удары наносились исключительно по скоплениям живой силы и по переправам через Днепр. Работал авиаполк в этом районе всего два дня – 5 и 6 ноября. Экипажи бомбардировали цели в Бол. Лепетихе и Гавриловке (50 км юго-западнее Никополья). В связи с тем, что Никопольская группировка немцев вскоре была разгромлена и все левобережье Днепра от Киева до Черного моря очищено от фашистских захватчиков, авиаполк вернулся в Курск.

---

<sup>496</sup> Русский архив: Документы и материалы. 1943 год. Т. 16 (5 – 3). Док. 358.

<sup>497</sup> Русский архив: Документы и материалы. 1943 год. Т. 16 (5 – 3). Док. 357.

---

С 7 ноября по 31 декабря 5-й авиакорпус, а в его составе 23-й гвардейский авиаполк дальнего действия, боевой работы не вели. Из-за неблагоприятных метеоусловий. Бывали дни, когда от частей и соединений АДД в сумрачное небо поднимались только разведчики погоды. Они информировали о ее пакостном состоянии и на основе этой информации в шифровках, телефонных и устных разговорах многократно повторялось уже изрядно набившее оскомину слово «отбой».

Так по вине погоды завершил авиаполк боевую работу в 1943 году. Общий ее итог за этот год подведен в историческом формуляре: совершено 3327 боевых и 184 транспортировочных вылетов, налетано при этом 13334 часа; за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом героизм, мужество и отвагу авиаполку присвоено гвардейское звание; четыре человека – майор А. И. Мосолов, майор С. Д. Криворотченко, капитан Н. С. Куракин и капитан Д. П. Волков – удостоились звания Героя Советского Союза; около двухсот человек летно-технического состава награждены орденами и медалями Советского Союза<sup>498</sup>. Таков итог боевой работы авиаполка в 1943 году.

Наступал новый 1944 год. В историю Великой Отечественной войны он вошел как год десяти сокрушительных ударов Красной Армии по немецко-фашистским войскам. Когда-то эти удары назывались сталинскими. Уже давно, еще с хрущевских времен, стараниями ненавистников советского периода нашей истории это определение напрочь выброшено из школьных и вузовских учебников, его стыдливо не упоминают современные исследователи Великой Отечественной войны. Пусть стараются, но пусть и помнят, что придет время и история посмеется над этими потугами фальсификаторов.

Первым сталинским ударом 1944 года стали боевые действия Красной Армии на северо-западном участке советско-германского фронта в районе Ленинграда. В них принимал участие и 23-й гвардейский авиаполк. К этому времени он располагал двадцатью девятью самолетами Ли-2<sup>499</sup>.

Несмотря на зашторенное непробиваемой облачностью хмурое декабрьское небо, большинству экипажей авиаполка все же пришлось сняться с якоря и распрощаться с хорошо обжитым местом базирования в Курске. И не только ему. Ловя хоть незначительное просветление над головой, в декабре родные пенаты покинули практически все части и соединения АДД. Что привело в движение эту махину? Приказ Верховного Главнокомандующего.

А. Е. Голованов писал в своих воспоминаниях. «В середине декабря 1943 года, вскоре после нашего возвращения из Тегерана, я получил указание Верховного Главнокомандующего убыть в Ленинград и помогать командованию фронтом в предстоящей наступательной операции. Перед моим убытием были обсуждены и вопросы вывода из войны Финляндии... Было очевидно, что массированные удары авиации повлекут за собой огромные жертвы и так немногочисленного народа, который должен рассчитываться за проводимую его правительством политику. Зная Сталина уже не первый год, я видел, что он колеблется в принятии окончательного решения.

Перед самым отъездом я получил указания Сталина, чтобы одновременно с поддержкой наступательных действий войск Ленинградского фронта были проведены все необходимые мероприятия по подготовке удара по военно-промышленным объектам Финляндии с таким расчетом, чтобы выполнение этой задачи началось в считанные часы после получения приказа. Удар наносить по порту Хельсинки, железнодорожному узлу и военным объектам, расположенным в предместьях города. От массированного удара собственно по городу воздержаться. В первый налет направить несколько сот самолетов, а при дальнейшей надобности, если таковая

---

<sup>498</sup> ЦАМО. Ф.23-го ап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 5.

<sup>499</sup> Там же. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 8. Л. 159.



---

возникнет, количество самолетов, участвующих в налетах, наращивать. Был условлен и пароль, который передаст мне лично Верховный по телефону. Я был также предупрежден, что знать о предстоящей операции до момента ее начала никто не должен»<sup>500</sup>.

В отношении срока указания И. В. Сталина об оказании помощи наземным войскам в деле снятия блокады Ленинграда и бомбардировании Хельсинки Александр Евгеньевич не совсем точен. Подтверждая это свое замечание, приведу текст шифротелеграммы, отправленной им самим же Верховному Главнокомандующему:

«Тов. Сталину:

Представляю вам краткую справку о работе АДД за 11 месяцев 1943 года и о наличии самолетного парка и летного состава на 9 декабря 1943 года.

Всего экипажей 897 (из них бомбардировочных 837). Подготовлено к боевой работе в ночных условиях 728. Всего самолетов 999, из них 923 бомбардировщика. Исправных – 671.

Поставленную Вами задачу могут выполнить: по первой цели 300 – 330 экипажей, что даст 400 тонн бомб, по второй цели – 500 экипажей, что даст более 600 тонн бомб. Ли-2 до первой цели не дотянут. Все экипажи, кроме мурманской группы, привлекаются для выполнения этой задачи.

Голованов. 10 декабря 1943 года»<sup>501</sup>.

Из содержания этого документа видно, что задачу командующему АДД И. В. Сталин поставил еще до 10 декабря. Что касается мурманской группы, то тут требуется небольшое пояснение. Это группа самолетов 8-го Смоленского авиакорпуса, вооруженного самолетами Ил-4, которая обеспечивала безопасность перехода морских караванов союзников в северные порты Советского Союза Мурманск и Архангельск.

Вероятно, А. Е. Голованов получил от Верховного Главнокомандующего самые строгие указания в отношении количества самолетов АДД для участия в деблокаде Ленинграда и ударов по Хельсинки. Судя по всему, он требовал привлечь к этой работе все, что могло выполнять боевое задание. Об этом говорят некоторые документы.

В середине декабря начальник Центрального штаба партизанского движения П. К. Пономаренко обратился в штаб АДД с просьбой выделить несколько самолетов для обеспечения белорусских партизан оружием и боеприпасами. 19 декабря генерал М. И. Шевелев дал ответ:

«Ваша телеграмма № 3509 доложена командующему АДД, находящемуся в настоящее время на фронте. Товарищ Голованов поручил передать Вам, что все самолеты, которыми располагает АДД, заняты выполнением поставленной АДД задачи. Поэтому товарищ Голованов сам не вправе выделить часть самолетов на обеспечение белорусских партизан и просит доложить этот вопрос Ставке ВГК»<sup>502</sup>.

В эти же дни с аналогичной просьбой к А. Е. Голованову обратился секретарь Ленинградского обкома ВКП (б), начальник Ленинградского штаба партизанского движения М. Н. Никитин. «Партизанское движение на территории Ленинградской области переживает сейчас пору большого подъема и роста. За последние два-три месяца боевой численный состав наших бригад и отрядов вырос с нескольких тысяч до 20 тысяч человек. Население многих оккупированных районов Ленинградской области восстало и, спасаясь от истребления и угона в немецкое рабство, ушло со своим скотом, хлебом и имуществом в леса и болота, под вооруженную защиту партизан. Например, по побережью одного только Чудского озера под защитой партизан в лесах

---

<sup>500</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 402, 403.

<sup>501</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 666. Л. 110.

<sup>502</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 666. Л. 111.

---

находится около 40 тысяч человек. Такая же обстановка сложилась в районах вокруг городов Псков, Луга, Порхов, Дно, Сольцы, Уторгош, Струги Красные и др.

Нашей разведкой достоверно установлено, что во всех этих районах против партизан и населения немцы формируют особые карательные экспедиции, вооруженные артиллерией, придавая им танки и авиацию. Обстановка в тылу немцев накаляется с каждым днем. Нам не страшны немецкие карательные экспедиции, но мы переживаем большие трудности в обеспечении партизан и восставшего населения оружием и боеприпасами. На 13 декабря 1943 года по неполным данным в составе наших бригад и отрядов насчитывается до 10 000 невооруженных партизан. Вследствие неблагоприятных материальных условий для работы авиации, наши партизаны получили в ноябре и декабре очень незначительное количество боеприпасов, и мы ежедневно получаем десятки телеграмм с требованием оказать им срочную помощь в этом.

В связи с такой обстановкой, а также учитывая предстоящие события под Ленинградом, просим Вас дать указания вашим оперативным работникам и подчиненным командирам подразделений АДД, действующих на Ленинградском фронте о выделении возможного количества самолетов для переброски грузов – оружия и боеприпасов партизанским бригадам и отрядам Ленинградского штаба партизанского движения».

На документе резолюция А. Е. Голованова: «Тов. Шевелеву. После проведения операции выделить на несколько дней группу самолетов Ли-2»<sup>503</sup>.

Приведенные два документа красноречиво свидетельствуют о том, что в период предстоящей работы по деблокированию Ленинграда и ударам по военно-промышленным объектам Финляндии перед командованием АДД была поставлена задача: для выполнения этого стратегического замысла максимально привлечь все наличные силы. Именно по этой причине А. Е. Голованов был так строг и отправлял просителей или к самому И. В. Сталину, или обещал помочь после завершения операции.

Забегая вперед, отмечу: в январе и феврале 1944 года к партизанам Ленинградской области неоднократно летали отдельные экипажи из разных соединений АДД. Что касается 23-го авиаполка, то эту работу он не выполнял.

С целью оказания помощи войскам Ленинградского и Волховского фронтов в снятии блокады Ленинграда, а также выводу Финляндии из войны, все соединения АДД с середины декабря 1943 года по приказу командующего АДД начали скрытно сосредотачиваться в районе Ленинград – Тихвин – Андреаполь. Их перебазирование завершилось в начале 1944 года.

В середине декабря авиаполки 53-й авиадивизии получили приказ подготовить все летающие ночью экипажи для перелета на аэродромы Ленинградского аэроузла. Вначале все соединение перебазировалось на оперативный аэродром у деревни Баталов, а уже оттуда при исключительно сложных метеорологических условиях перелетели на аэродромы, расположенные вблизи Ленинграда. Авиаполку определили один из них – на северном берегу Финского залива с забавным названием – Лисий Нос. Также назывался и мыс в северной части Невской губы.

Таким образом, 1944 год авиаполк встречал на новом месте базирования – под Ленинградом. В составе соединения он решал две главные боевые задачи: содействовал войскам Ленинградского и Волховского фронтов в прорыве блокады города, а также обеспечивал выполнение решения Верховного Главнокомандования Красной Армии по выводу из войны одного из самых преданных союзников фашистского рейха – Финляндии. Была еще одна задача, которую пришлось решать летчикам авиаполка – им предстояло ударить по Беззаботинской артиллерийской группировке врага. Ленинградцы кроме блокады города продолжали испытывать ужасы варварских обстрелов тяжелой артиллерии немцев и белофиннов.

---

<sup>503</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 699. Л. 45.

---

Решая эти задачи, экипажи авиаполка наносили бомбардировочные удары по артиллерийским позициям врага, сосредоточениям его живой силы и техники в пунктах Беззаботный (20 км юго-западнее Ленинграда), Красное Село, Красногвардейск, Пушкин, Ропша, Выру, Нарва, Таллин. Их воздействию подвергались железнодорожные узлы и станции с многочисленными эшелонами противника – Сиверская, Тарту, Псков, Нарва, Тапа. Экипажи держали курс и на военно-промышленные центры Финляндии – Хельсинки, Котку и Турку.

Как и в конце 1943 года боевая работа авиаполка полностью зависела от состояния метеорологических условий. В январе она продолжала оставаться сложной. Слезливая погода, словно капризная барышня, источала туманы, засыпала землю бесконечными снегопадами. Она не только плотно придавила к земле авиацию, но и стала причиной оттягивания начала наступления войск Ленинградского и Волховского фронтов. В авиации есть выражение «ловить погоду». В январе ее «ловили» не только авиаторы, но и наземные войска.

Работа на Ленинградском фронте потребовала от экипажей максимального напряжения в боевой работе. На качественное выполнение предстоящих задач была в эти дни направлена вся система партийно-политической работы. Непогода и переносы вылета позволили проводить мероприятия в спокойной обстановке и с высоким качеством.

Главным из них стало партийное собрание с повесткой: «О задачах партийной организации полка в успешном выполнении предстоящих боевых заданий». В лекциях и беседах, с которыми выступал руководящий состав авиаполка и эскадрилий, рассказывалось о мужестве ленинградцев, выдержавших более чем двухлетнюю блокаду города, зачитывались письма родных и близких тем ленинградцам, которые проходили службу в авиаполку. Когда войска Ленинградского фронта 14 января 1944 года перешли в наступление против немецко-фашистских войск, перед вылетом был проведен митинг личного состава. Партийные организации вели различного рода беседы и читки статей ленинградского писателя Николая Тихонова, помещенных в газете «Красная звезда». Эти статьи звали к месту.

Как ни старалась непогода подольше пригвоздить авиацию к земле, в конце концов, она сдалась. 14 января небо просинило, правда, не везде, а местами. «Поймали» погоду только два соединения. Экипажи 5-го и 7-го авиакорпусов, вооруженных самолетами Ли-2, взяли курс на артиллерийскую группировку врага в районе населенного пункта Беззаботный. Среди 119 экипажей двух соединений курс на гнездо немецкой артиллерии, которое летчики прозвали «Мухой», держали и 12 самолетов 23-го авиаполка. Экипажам цель была знакома еще по летним бомбардировкам 1943 года. Тогда активными ударами с воздуха удалось подавить действия немецкой дальнобойной артиллерии. Прошло время, и она, залечив раны, вновь приступила к жестоким обстрелам Ленинграда. Задание все выполнили успешно и без потерь личного состава и самолетов вернулись на свой аэродром. Удар по Беззаботинской артгруппировке командующий АДД оценил на отлично.

22 января 1947 года, перед второй годовщиной со дня снятия блокады Ленинграда, в газете «Красный сокол» появилась статья майора А. Хапаева «В боях за город Ленина». Автор писал: «Много ночей работали наши экипажи под Ленинградом, много тысяч бомб сбросили они на противника, но с особым ожесточением и яростью атаковали советские летчики вражескую цель, именуемую «Мухой». В квадрате, вошедшем в штабные карты под названием «Муха», была расположена немецкая артгруппировка, орудия которой были повернуты в сторону Ленинграда. И вот в одну из ночей «Мухе» пришел конец. Десятки самолетов буквально перепахали тяжелыми фугасками огневые позиции вражеской артиллерии, уничтожили орудия, перебили прислугу».

В этот же день, 14 января, войска двух фронтов, имея своей целью нанести фланговые удары по 18-й армии врага, перешли в наступление. Ленинградский фронт начал свои боевые действия в направлении Ропши, Красного Села и Гостилицы. Войска Волховского фронта перешли в наступление севернее и южнее Новгорода. Им предстояло преодолеть мощную глубокоэшелониро-

---

ванную оборону противника с большим количеством узлов сопротивления, противотанковых рвов и надолбов. На помощь наземным войскам пришла Авиация дальнего действия, а в ее составе и 23-й гвардейский авиаполк. Правда, подключились они к этой работе 16 января.

В ночь на 17 января на помощь наземным войскам снова ушли самолеты Ли-2, но уже не двух, а трех авиакорпусов – 5-го, 6 и 7-го. В основном все авиаполки совершили по два и три боевых вылета. 646 бомбардировщиков отбомбились по войскам и технике противника в пунктах Красное Село, Дудергоф, Красногвардейск, Пушкин, Слуцк и Беззаботный. 23-й авиаполк, совершив три полковывлета, не разгрузился только над пунктом Дудергоф.

17 января авиаполк в составе АДД продолжил оказание помощи наземным войскам в деле разрыва блокадного кольца Ленинграда. В группе самолетов 5-го и 7-го авиакорпусов при неустойчивой погоде он нанес бомбардировочные удары по узлам сопротивления немцев в районах Михайловская и Ропша и по их войскам в Пушкине. Боевая работа завершилась без происшествий.

И вновь всей советской авиации в районе Ленинграда пришлось капитулировать перед непогодой. Она плотненько зашторила ленинградское небо до 25 января. И приоткрыла свое окошко на короткое время, всего лишь на один день. Нельзя было этим природным даром не воспользоваться. И вновь в бой ушли только Ли-2 двух авиакорпусов. Однако если в прежних вылетах в интересах Ленинградского фронта они по одним и тем же целям работали совместно, то на этот раз каждый из них получил самостоятельную цель.

5-й авиакорпус трижды в эту ночь поднимал свои самолеты для нанесения бомбардировочных ударов по станции Сиверская. Досталось фашистам здесь по полной программе. Чтобы в этом убедиться, достаточно только привести цифры количества крупных авиабомб, сброшенных на объект – 140 ФАБ-500 и 416 ФАБ-250. Это 170 тонн. И хотя погода была далека от идеальной, штурманы бомбили прицельно и эффективно. Этому помогал хорошо организованный подсвет. Все экипажи 23-го авиаполка с чувством хорошо исполненного долга вернулись в Лисий Нос целыми и невредимыми. Не пострадали и самолеты.

Если говорить непосредственно о снятии блокады Ленинграда, то вылетом в ночь на 26 января боевая работа 23-го гвардейского авиаполка, как и всей АДД, была завершена. За этот короткий промежуток времени, с 14 по 27 января, войска Ленинградского фронта свою основную задачу выполнили. Несмотря на жесточайшее сопротивление и контратаки врага, войска фронта успешно продвигались вперед. 19 января они овладели Красным Селом и Ропшей, 24 января были освобождены Слуцк и Пушкин, 26-го – Красногвардейск. 27 января блокада многострадального города, продолжавшаяся 872 дня, была полностью снята. Местами немецкие войска откатились от прежних своих позиций на сто километров. В эти же дни войска Волховского фронта освободили Новгород, Тосно, Любань и Чудово. Это позволило полностью очистить от противника железнодорожную магистраль Москва – Ленинград.

Должен признаться читателю в том, что детально в проблему снятия блокады Ленинграда я стал вникать вот только сейчас, в период работы над историей 23-го гвардейского авиаполка. И все время при описании этого раздела задаюсь вопросом: а почему в начальный период снятия блокады Ленинграда в интересах Ленинградского фронта летали только авиакорпуса АДД, вооруженные самолетами Ли-2?

Частичный ответ я нашел в книгах известного военачальника генерал-полковника авиации В. В. Решетникова. В годы войны он летал на бомбардировщике Ил-4, активно участвовал во всех крупных сражениях, в том числе и зимой 1944 года на Ленинградском фронте. Василий Васильевич написал несколько книг воспоминаний. Написаны они такой же талантливой рукой мемуариста, которая так же талантливо держала штурвал бомбардировщика в годы войны. Приведу две выдержки из его воспоминаний. И хотя его рассуждения относятся к боевым делам АДД в Финляндии, они дают объяснение, почему в интересах Ленинградского фронта в январе 1944 года работали только соединения самолетов Ли-2.

---

Первая выдержка из книги В. В. Решетникова: «307 боевых вылетов». «На главные цели собирались долго. Зима, на удивление, была многоснежной, временами выюжной, а то вдруг источалась оттепелями и ночными туманами. Для такой крупной воздушной операции с массированием основных сил АДД нужна была устойчивая летная погода на огромном пространстве, охватывающем не только район нового базирования дальних бомбардировщиков, но и объекты боевых действий. Пришлось пока переключиться на борьбу с перевозками в относительно близких районах – Пустошка, Витебск, Идрица... Одни полки летают, другие сидят, прижатые непогодой. Потом и эти поднимаются, но кто-то засел, «кукует»<sup>504</sup>.

Вторая выдержка из его книги «А. Голованов. Лавры и тернии». Она, по сути дела, является продолжением только что процитированного рассуждения и перенесенного из его прежней работы «307 боевых вылетов». Добавление существенное: «А для воздушной операции нужен тотальный антициклон, чтобхватило его и на все аэродромы разом и на объекты удара в Хельсинки»<sup>505</sup>.

Ли-2, по сравнению с другими самолетами АДД, имели меньшую дальность полета и по этой причине полки, ими вооруженные и входившие в состав 5-го и 7-го авиакорпусов, были перебазированы на самые близкие аэродромы в пределах предполагаемых боевых действий Ленинградского фронта. Значит, когда они, «поймав проблеск погоды», могли подниматься в воздух, остальные, расположенные в более отдаленных местах, по выражению В. В. Решетникова, «куковали». По причине отсутствия тотального антициклона.

Если придерживаться временной последовательности в изложении материала, то следует отразить такой факт. В Курске, где базировался 23-й авиапункт, осталось несколько экипажей. Они не убыли на северо-западный участок советско-германского фронта по различным причинам. Кто-то остался на основном аэродроме базирования по причине малого опыта в боевой работе, у кого-то оказался неисправным самолет, кого-то подвело здоровье. Среди оставшихся оказался и экипаж С. А. Лукьянова.

Как помнит читатель, после перенесенной травмы головы и долгого лечения он на боевые задания летал редко. 1 февраля, по какой-то надобности, ему предстоял перелет в Нежин. Вырулили на старт, ударили по газам, разогнали машину до нужной скорости, оторвались от земли... Далее слово документу: «1 февраля 1944 года на самолете капитана Лукьянова при взлете с аэродрома Курск из-за отсутствия горючего остановились оба мотора. При посадке с убранными шасси на грунт аэродрома произошла поломка»<sup>506</sup>.

Чего только не бывает в авиации! Конечно же, главный виновник преступления, иного слова здесь употребить невозможно, бортовой техник. Но почему подготовку самолета к вылету не проконтролировал сам командир корабля? Вина его тоже очевидна. Заглянул я в летную книжку Сергея Александровича, нашел запись за 1 февраля. Оказывается, моторы отказали через четыре минуты после взлета. В этой же графе рукой летчика написано: «Сел южнее аэродрома на берегу реки Сейм». Значит, для членов экипажа все обошлось относительно благополучно. Далее в летной книжке следуют такие записи. «5 февраля. Проба самолета в воздухе»; «10 февраля. Перегонка самолета на ремонт»; «13 февраля. Перелет из Курска в Нежин».

После разгрома немцев под Ленинградом и деблокования города войска Ленинградского фронта после упорных боев 12 февраля взяли Лугу. На следующий день в соответствии с директивой Ставки ВГК Волховский фронт был расформирован, его соединения переданы в Ленинградский и частично во 2-й Прибалтийский фронты. Продолжая дальнейшее продвижение вперед, войска Ленинградского фронта вышли к реке Нарва и захватили плацдарм на ее западном берегу. Затем овладели восточным побережьем Чудского озера и, развивая наступление, в конце февраля вышли на ближние подступы к Нарве и Пскову.

---

<sup>504</sup> Решетников В. В. 307 боевых вылетов. М., 2006. С.

<sup>505</sup> Решетников В. В. А. Голованов. Лавры и тернии. М., 1988. С. 27.

<sup>506</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 23. Л. 63.

---

В эти дни железнодорожный узел Псков стал на этом театре военных действий одним из главных. В период наступления Ленинградского и Волховского фронтов через него шла основная подпитка резервами немецкой группировки войск «Север». Отсюда людская сила и техника направлялись на разные участки германского фронта на автотранспорте или пешим порядком. Кроме большого количества войск в самом городе были сосредоточены запасы горючего, боеприпасов, оружия и другого военного имущества.

Информация о работе железнодорожного узла Псков, концентрации в городе немецких войск и техники стекалась в штаб АДД из разведывательных органов различных ведомств СССР. Вот шифротелеграмма Н. С. Скрипко, оставшегося в Москве на хозяйстве, на имя А. Е. Голованова в его оперативную группу под Ленинградом:

«Сообщение НКГБ: 1. На крестовском аэродроме (имеется ввиду аэродром Кресты. – А. С.) по состоянию на 14 февраля 1944 года находится 78 самолетов «Юнкерс», 30 – Me-109, 15 – «Фокке-Вульф», 20 – Ю-88, 15 – Ю-52 и 3 гиганта (? – А. С.). Аэродром заминирован.

2. 5 февраля 1944 года в Псков на самолете прибыл представитель ставки Верховного командования германских вооруженных сил. В течение 15, 16 и 17 февраля в Псков прибыли эшелоны с живой силой противника. Происходит интенсивная переброска войск, орудий, танков от Витебска и Луги через Псков по шоссе и железной дороге на Тарту и Нарву».

На документе резолюция Голованова: «Направить генералу армии Говорову»<sup>507</sup>.

Удар АДД по железнодорожному узлу и городу Псков назрел. Дождавшись относительно приличной погоды (в местах базирования частей и соединений, на маршруте и в районе цели от 3 до 10 баллов), А. Е. Голованов приказал командирам авиакорпусов готовиться к вылету. Это решение было принято уже на исходе светлого времени суток. Об этом говорит шифротелеграмма на имя Н. С. Скрипко, написанная красным карандашом самим командующим и отправленная в 16 часов 50 минут 18 февраля. «Молния. Работа для всех частей на 19 февраля 1944 года – железнодорожный узел Псков. Дайте немедленно изменения»<sup>508</sup>.

Выполняя приказ, со всех аэродромов базирования АДД в небо потянулись Ил-4, Ли-2, Пе-8, Б-25. Почти за пять часов (с 19.11 до 00.07) над железнодорожным узлом и городом разгрузились 498 бомбардировщиков. Какая оперативность! Заместитель командующего получает приказание в 16 часов 50 минут, и уже через два часа и двадцать одну минуту первые самолеты пошли на взлет. Этот факт говорит о том, что все части и соединения АДД находились в постоянной готовности к взлету – личный состав на месте, бомбы подвешены, самолеты готовы к запуску. Да и удар получился на славу. Что могло уцелеть на объектах бомбардирования после сброса такого количества только крупных бомб: 18 ФАБ-2000, 8 ФАБ-1000, 232-ФАБ 500, 567 ФАБ-250?<sup>509</sup>

На следующий день после вылета на столе у А. Е. Голованова появились обобщенные данные ночного фотографирования результатов бомбардирования. Они впечатляли. «Разбита электростанция, обслуживающая водопровод города. Повреждено два закрытых склада. Разрушено общежитие солдат на 300 человек (бывшая школа № 11). Разбито общежитие на 100 человек (бывшее здание НКВД). Разрушены бывшие Иркутские казармы с немцами, эстонцами и власовцами. Прямое попадание бомбы в крупный немецкий госпиталь на 1500 человек. Частично поврежден железнодорожный мост через реку Великая. Поврежден штаб госпиталя. Разбит автогараж на 90 машин. Разбито и горит Северное депо. Повреждены и горят разные склады. Разбиты склады продовольственный, боепитания, артиллерийский и запасных частей. Попадание авиабомб в места расположения крупного бензосклада юго-западнее станции Березка. Всего прямых попаданий в служебные строения и железнодорожное полотно – 144»<sup>510</sup>.

---

<sup>507</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 25. Л. 157.

<sup>508</sup> Там же. Д. 28. Л. 87.

<sup>509</sup> Там же. Оп. 11519. Д. 1062. Л. 16.

<sup>510</sup> Там же. Л. 45.

---

Через несколько дней поступили сведения от начальника штаба партизанского движения Ленинградской области М. Н. Никитина. Они не очень разнятся, но, тем не менее, я их приведу. Партизанская разведка ведь старалась.

«1. Разрушены товарный и пассажирский вокзалы, а также сильно разрушена сама ж.д. станция, в результате чего весь день 19 февраля движения поездов не было. Кроме того уничтожено несколько эшелонов с войсками и техникой.

2. На станции Березка уничтожен склад горючего и боеприпасов. Нанесены большие потери войскам по шоссе на Псков.

3. Поврежден Ольгинский мост.

4. Разрушены гостиница, школа № 11, госбанк и два госпиталя немцев.

5. Прямым попаданием разрушены: Иркутские казармы, электростанция города у завода «Металлист», бараки с боеприпасами по улице Октябрьская, штаб немецкой инспекции Севера по улице Свердлова, ресторан. Иркутские казармы продолжали гореть. 20 февраля»<sup>511</sup>.

А. Е. Голованов отмечал: «Налет на Псков в ночь на 19 февраля, в котором участвовало 498 самолетов, оказался настолько эффективен, что, помимо уничтожения большого количества подвижного состава, живой силы и техники, сам узел вышел из строя, и движения по нему, как показали фотоснимки, сделанные на другой день, не было»<sup>512</sup>.

О вкладе экипажей 23-го авиаполка в дело бомбардирования железнодорожного узла и города Псков судить очень трудно, так как в налете участвовали все соединения АДД. Также трудно определить результаты ударов по другим объектам. А они производились, правда, по вине той же непогоды не очень часто.

Летной погоды после Пскова пришлось ждать целую неделю. 24 февраля небесные врата, наконец, распахнулись. Со всех аэродромов в сторону Нарвы и Идрицы потянулись основательно загруженные бомбардировщики. Среди них и два десятка Ли-2 23-го авиаполка. Отбомбились они под Нарвой по пунктам Пэрюятес и Каниука. Задание авиаполк выполнил без потерь. Также успешно, при безоблачной погоде и видимостью от одного до трех километров, отработали экипажи по этим же целям и на следующий день.

На Идрицу и Нарву авиаполк летал еще девять раз, вплоть до 19 марта. Правда, в этот период приходилось бомбить и другие цели. При этом летная погода чередовалась с нелетной. Создавалось впечатление, что погода играет в прятки: то выглянет из-за угла, то вновь спрячется. Тем не менее, экипажи сработали по этим объектам весьма успешно.

Особенно удачным оказался удар по городу и аэродрому Идрица в ночь на 4 и 5 марта. Через два дня в штаб авиаполка поступила шифротелеграмма от Н. С. Скрипко: «Визуальным наблюдением результатов бомбардирования аэродрома Идрица установлено: 1. На северной и юго-западной окраине до пятнадцати разбитых самолетов. 2. На летном поле воронки. При первом бомбардировании 4 марта наземным наблюдением отмечались большие пожары и взрывы в районе Идрицы. По общему заключению налет АДД в ночь на 4 и 5 марта проведен с большим эффектом. Начальник штаба фронта генерал-лейтенант Курасов»<sup>513</sup>.

Если говорить о других целях, то следует упомянуть железнодорожный узел и сам город Таллин. В ночь с 9 на 10 марта двумя последующими ударами 23-й авиаполк отбомбился по военно-промышленным объектам эстонской столицы и крупным резервам врага, сосредоточенным в городе и его окрестностях. В налете участвовала вся АДД. Удар был сильнейшим. Зарево от пожаров наблюдалось за 150 километров от цели. Для подтверждения этого я вновь приведу данные о количестве сброшенных на объект крупных бомб: 2 ФАБ-5000, 28 ФАБ-2000,

---

<sup>511</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 24. Л. 55.

<sup>512</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 406.

<sup>513</sup> Начальник штаба 1-го Прибалтийского фронта генерал В. В. Курасов.

---

303 ФАБ-500, 813 ФАБ-250. А всего было сброшено 6623 бомбы общим весом 955 тонн. Конечно, экипажи 23-го авиаполка тысячекилограммовые бомбы не бросали, но среди пятисоток их гостинцы были.

В марте 1944 года кроме Таллина в объективе прицелов штурманов авиаполка появлялись узел сопротивления Ластокольный, а также скопления войск и техники врага в Нарве. Три дня подряд – 18, 19 и 20 марта – экипажи обрабатывали эти цели своими бомбами. Погода во все дни вылета колебалась в пределах от пяти до десяти баллов. Авиаполк по этим целям отработал без потерь. В ночь на 27 марта всем составом авиаполк ударил по железнодорожному узлу и аэродрому Тарту.

Работа 23-го авиаполка на Ленинградском фронте помечена в историческом формуляре так: «С начала 1944 года полк, в числе других частей и соединений АДД, вел боевую работу в интересах Ленинградского фронта. Он принимал участие в авиационной подготовке по прорыву мощной долговременной обороны противника. При бомбардировании переднего края обороны экипажи гвардии старшего лейтенанта Копыткова, гвардии лейтенанта Макаренко и гвардии капитана Москаленко совершили по шесть боевых вылетов в одну ночь. Остальные экипажи совершали по четыре – пять вылетов.

Большинство экипажей при бомбардировании живой силы, техники, огневых средств и укреплений противника показали исключительно хороший результат. По отзыву наземного командования авиационные части, в числе которых входил и 23-й гвардейский авиаполк дальнего действия, выполнявшие задания по бомбардированию военных объектов на ближайших подступах к Ленинграду, оказали большую помощь наземным частям в прорыве блокады Ленинграда.

В процессе боевой работы полка в интересах Ленинградского фронта частями Красной Армии была взломана сильно укрепленная, глубоко эшелонированная оборона противника, разгромлены его многочисленные войска и тем самым завершено полное снятие блокады Ленинграда.

Всего в интересах Ленинградского фронта полк совершил 748 боевых вылетов. За участие в обороне Ленинграда и снятии блокады города личный состав полка в количестве 285 человек награжден медалями «За оборону Ленинграда», несколько десятков человек из летно-технического состава награждены орденами и медалями Советского Союза<sup>514</sup>.

Сведения о том, что на Ленинградском фронте авиаполк совершил 748 боевых вылетов, судя по всему, включают и ту работу, которую он вел здесь и ранее, летом 1943 года.

В период пребывания 23-го гвардейского авиаполка на северном театре военных действий ему пришлось, как и всем частям и соединениям АДД, участвовать в бомбардировании военно-промышленных объектов Финляндии. Особенно запомнились личному составу полеты на Хельсинки. Запомнились своей организованностью и массовостью. Это была воздушная операция с привлечением всей Авиации дальнего действия.

Я уже приводил то место из воспоминаний А. Е. Голованова, в котором он рассказал, что перед убитием в район Ленинграда получил указание от Верховного Главнокомандующего быть в готовности бомбардировать военно-промышленные объекты Финляндии с целью ее вывода из войны. При этом ему было сказано, чтобы выполнение данной задачи началось в считанные часы после получения приказа, который он получит от него лично по обусловленному паролю.

Трудно сказать, что повлияло на затяжку удара по Хельсинки. То ли какие-то политические мотивы, которые были известны только И. В. Сталину, то ли непогода, которая в эти дни, как я уже писал, отличалась своей неустойчивостью. И здесь вновь следует повторить мнение В. В. Решетникова: «А для воздушной операции нужен тотальный антициклон, чтобыхватило его и на все аэродромы разом и на объекты удара в Хельсинки».

---

<sup>514</sup> ЦАМО. Ф. 23-го гв. ап. Оп 519000. Д. 2. Л. 5.



---

Из-за непогоды много дней подряд в штабы авиакорпусов поступали такие указания: «В ночь на... быть в готовности для действий по задаче согласно боевому приказу № 032». Наконец 6 февраля пришла шифровка: «Командующий приказал: 1. Немедленно привести части в боевую готовность для действий по боевому приказу № 032 в ночь на 6 февраля 1944 года. Разведчики погоды от Волкова, Логинова и Юханова. Хмелевский»<sup>515</sup>.

Как бы там ни было, но первый удар по финской столице был нанесен только в ночь с 6 на 7 февраля. А. Е. Голованов вспоминал: «6 февраля позвонил Верховный, и я получил условленный пароль на боевые действия по указанным мне, как помнит читатель, объектам в районе Хельсинки и его предместий. В ночь на 7 февраля такой удар был нанесен»<sup>516</sup>.

В налете в эту ночь участвовало 785 бомбардировщиков. Такому массированному и сосредоточенному удару не подвергнулся ни один объект противника с начала боевой деятельности АДД. По военно-промышленным объектам города была сброшена 6561 бомба общим весом в 927,52 тонны. Этот показатель по количеству бомб и их тоннажу немного меньше, чем при ударе по Таллину, но этот удар состоялся позже, 10 марта. Военно-промышленные объекты Хельсинки поражались бомбами крупного калибра в количестве: ФАБ-5000 – две, ФАБ-2000 – двенадцать, ФАБ-1000 – четыре, ФАБ-500 – триста двадцать девять и ФАБ-250 – одна тысяча сто тридцать восемь.

На следующий день после налета Совинформбюро сообщило: «В ночь с 6 на 7 февраля большая группа наших бомбардировщиков произвела массированный налет на город Хельсинки. Бомбардировке были подвергнуты военно-промышленные объекты противника, железнодорожный узел, порт и центральная часть города. В результате бомбежки по наблюдению экипажей наших самолетов возникло более 30 пожаров, сопровождавшихся сильными взрывами. Крупные пожары отмечены в районе газохранилища, военных казарм, электромеханического завода, в районе вокзала, на территории станции и депо. В районе судостроительного завода и сухого дока, а также на территории автосборочного завода наблюдались взрывы большой силы. Пламя пожаров наши летчики наблюдали при уходе от цели на расстоянии в 250 км. Воздушной разведкой днем 7 февраля установлено, что возникшие в Хельсинки пожары не ликвидированы: город продолжает гореть и находится в дыму. Четыре наших самолета не вернулись на свои базы...»

После выполнения задания во все штабы авиакорпусов ушла подписанная начальником оперативного управления штаба АДД генералом Н. Г. Хмелевским шифровка одного и того же содержания:

«Маршал авиации Голованов приказал: Под вашу личную ответственность боевые донесения о работе в ночь на 7 февраля 1944 года представить в штаб к 10.00 7 февраля 1944 года. Донесение ввиду его особой важности должно быть исчерпывающим и достоверным. Хмелевский»<sup>517</sup>. Такая строгость вполне понятна – итоги удара командующий АДД доносил лично И. В. Сталину.

Первый удар по Хельсинки привел в чувство финское руководство. Но оно только встрепнулось. А. Е. Голованов писал: «Вскоре после этого один из видных промышленников Швеции обратился к нашему посланнику в Стокгольме А. М. Коллонтай и сообщил ей, что представитель правительства Финляндии господин Паасикиви имеет поручение выяснить условия выхода его страны из войны, а также – согласно ли наше правительство иметь дело с теперешним правительством Финляндии и вести с ним переговоры. 16 февраля состоялась неофициальная встреча Ю. К. Паасикиви с А. М. Коллонтай. В тот же день мной было получено указание Сталина повторить налет на район Хельсинки, что и было выполнено»<sup>518</sup>.

---

<sup>515</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 9. Л. 46.

<sup>516</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 406.

<sup>517</sup> Там же. Л. 51.

<sup>518</sup> Там же. С. 406.

В связи со столь мощным налетом советской авиации на Хельсинки 7 февраля руководство Финляндии стало понимать к чему идет дело, однако вместо серьезных переговоров перешло к тактике лавирования. Советской стороне пришлось еще раз продемонстрировать свою силу. Второй удар по Хельсинки в ночь на 17 февраля по количеству участвовавших в нем экипажей, количеству сброшенных бомб и их общему тоннажу почти в два раза был слабее. Однако этот половинчатый по силе удар способствовал новой встрече Паасикиви с А. М. Коллонтай. Советская сторона выдвинула наши условия перемирия с Финляндией. Их отразил в своих воспоминаниях Главный маршал авиации А. Е. Голованов.

«1. Разрыв отношений с Германией и интернирование немецких войск и кораблей в Финляндии, причем если Финляндия считает эту последнюю задачу для себя непосильной, то Советский Союз готов оказать ей необходимую помощь своими войсками и авиацией.

2. Восстановление советско-финского договора 1940 года и отвод финских войск к границам 1940 года.

3. Немедленное возвращение советских и союзных военнопленных, а также лиц гражданского населения, содержащихся в концлагерях или используемых финнами на работах.

4. Вопрос о частичной или полной демобилизации финской армии оставить до переговоров в Москве.

5. Вопрос о возмещении убытков, причиненных Советскому Союзу военными действиями и оккупацией советских территорий, оставить до переговоров в Москве.

Паасикиви было заявлено, что если финское правительство согласно немедленно принять эти условия, Советское правительство готово начать в Москве переговоры с представителями Финляндии о заключении конкретного соглашения»<sup>519</sup>.

Финны с требованиями советской стороны не согласились, и по этой причине потребовался третий удар по столице Суоми. Он был самым мощным. Для сравнения приведу основные показатели всех трех налетов.

Вылеты	Кол. самолетов	Кол. сброшенных бомб	Тоннаж	Время удара
Первый	785	6561	972,52	первого: 22.30 – 21.30
				второго: 02.33 – 04.33
Второй	406	4926	439,7	9 часов 05 минут
Третий	927	6062	1031,3	10 часов 13 минут <sup>520</sup>

Но и третий удар АДД по Хельсинки Финляндию на колени не поставил. Не напрасны ли были столь великие усилия? Нет, не напрасны. В феврале 1944 года финны руки вверх не подняли, но, как говорил один современный «классик», процесс пошел. А. Е. Голованов резюмировал: «Вскоре мной было получено указание Сталина – боевую деятельность АДД на территории Финляндии прекратить. Так было положено начало переговорам о выходе Финляндии из войны»<sup>521</sup>.

Как бы мы восторженно ни относились к авиации, как бы ни старались возвеличивать ее роль в той или иной операции, но в конечном итоге ее судьбу решает матушка-пехота. Только солдат, поставив свой сапог на отвоеванный кусок земли, венчает победу над врагом. То, что начала АДД против Финляндии в феврале 1944 года, завершили в сентябре войска Ленинградского и Карельского фронтов. Мне импонируют рассуждения по этому вопросу В. В. Решетникова. Приведу этот раздел из его книги «А. Голованов. Лавры и тернии».

<sup>519</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 406, 407.

<sup>520</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 1062. ЛЛ. 3, 14, 31.

<sup>521</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 407.

---

«Между тем Финляндия каких-либо обнадеживающих колебаний не проявляла. Но и мы не покидали своих мест дислокации, поскольку Ставка, оценивая теперь уже суммарные результаты произведенного эффекта, видимо, прикидывала, не потребуется ли еще один удар, четвертый.

Наш «толчок», как мы поняли позже, сыграл свою немалую роль – общественная масса финского народа пришла в движение, бурно выступила против войны, потребовала разрыва с Германией. Произошло замешательство и в правительственных кругах. После первого удара к советскому посланнику в Швеции А. М. Коллонтай прибыл для переговоров об условиях выхода из войны представитель финского правительства Паасикиви. Советский Союз потребовал безоговорочного прекращения войны и разрыва с Германией. Казалось, Финляндия вот-вот выбросит белый флаг, но Суоми погрузилась в молчание.

Такой оборот дела был для Ставки неожиданным. Неважно чувствовал себя и Голованов. Коллонтай было поручено еще раз прозондировать обстановку, и ближе к весне Москва была уведомлена, что Финляндия уже созрела для выхода из войны. Да Александра Михайловна немного поторопилась. Переговоры уходили в тупик и к лету переместились в Москву, но и там не обрели согласия. Условия, выдвинутые Советским Союзом, Финляндия отвергала решительно.

Пришлось Ставке принимать, как говорят, дополнительные меры – подключать сухопутные силы. Но это случилось позже, во второй половине года. На этот раз наступательная операция Ленинградского и Карельского фронтов довершила задачу: в сентябре Финляндия прекратила сопротивление и вышла из войны»<sup>522</sup>.

Во всех трех вылетах на Хельсинки 23-й гвардейский авиаполк принял самое активное участие. Если не касаться потерь, а они, к сожалению, имели место, то можно сказать, что экипажи авиаполка отнеслись к ударам по военно-промышленным объектам Финляндии с большой ответственностью.

Летный состав осознавал все трудности предстоящего вылета. Хотя город и располагался относительно близко, но на маршруте при полете от Лисьего Носа до северного побережья Финского залива предстояло преодолеть водное пространство протяженностью 180 км. Казалось бы, это обстоятельство уменьшало противодействие ПВО Финляндии, однако на самом деле все обстояло не так. В Финском заливе находились боевые суда, которые открывали ураганный огонь по советским бомбардировщикам. Он был прицельным и плотненьким. Уйти от него было делом не простым. На моральное состояние летного состава отрицательно влияло отсутствие на кораблях водных средств спасения.

Затрудняло самолетовождение и отсутствие характерных ориентиров. Проблематично было и достижение внезапности при налете, так как порт и город имели сильную ПВО, включавшую тяжелые стационарные зенитные установки, большое количество прожекторов и даже радиолокаторы. Да и погода ожидалась усложненной. Немаловажным было и то, что в боевой работе экипажей был относительно долгий перерыв. Тем не менее, задание экипажи выполнили весьма успешно. Подготовка к полету, сам полет, бомбардирование цели проходили исключительно организованно, с большим подъемом.

Этому способствовало высокое осознание всем личным составом важности поставленной задачи, осознание того, что это особое задание Главного командования. Требование маршала авиации А. Е. Голованова «работать с полным напряжением» знали все. Отсюда проявленная настойчивость в его выполнении. Успеху также способствовала умелая организация боевой работы со стороны штаба и командиров всех степеней, особенно командиров авиаэскадрилий, которые сами своим личным примером показывали образцы боевой работы.

---

<sup>522</sup> Решетников. В. В. А. Голованов. Лавры и тернии. С. 32, 33.

---

Следует сказать и о том, что качественному выполнению заданий способствовала глубокая, тщательная и направленная подготовка экипажей и непоколебимая воля летного состава. Он шел в бой с огромным желанием. Успеху способствовала кропотливая работа инженерно-технического состава по подготовке материальной части.

Перед первым налетом на Хельсинки активизировали свою работу политработники, партийный и комсомольский актив. Заместитель командира по политической части подполковник И. М. Трусов прочитал доклад об антисоветской деятельности Финляндии, о ее яром участии в войне на стороне фашистской Германии, о зверствах финнов, участии финских войск в методическом разрушении Ленинграда и истреблении мирного населения. Для агитации и пропаганды широко использовались письма родных и знакомых, газетные материалы. Большой интерес у личного состава вызвали выступления участников советско-финской войны 1939 – 1940 годов. Об авангардной роли в предстоящей боевой работе коммунистов и комсомольцев говорили на партийных и комсомольских собраниях в подразделениях авиаполка.

Личный состав полностью осознал важность поставленной задачи и при ее выполнении проявил максимум усилий и упорства в преодолении всех сложностей, встречавшихся, как на протяжении всего маршрута, так и в районе цели.

Вот как в одном из документов описана боевая работа авиаполка по бомбардированию столицы Финляндии. «7 февраля экипажи авиаполка нанесли первый удар по Хельсинки. С наступлением темноты на аэродроме не осталось ни одного самолета. Задание выполнили отлично, все экипажи возвратились домой. Через десять дней (в ночь на 17 февраля) авиаполк, сделав два вылета, повторил налет на Хельсинки. Насколько был велик энтузиазм личного состава в эти дни и ночи говорит хотя бы тот факт, что в следующую боевую ночь каждый экипаж совершил по три боевых вылета. И эта ночь принесла новый успех. Боевой удар оказался весьма эффективным. Город в огне, пожары видны за 200 – 250 километров. Горели городские кварталы, моторостроительный завод, судостроительный и кабельный заводы, рвались склады с боеприпасами и горючим, нанесены большие повреждения промышленным объектам»<sup>523</sup>.

Всего, участвуя в бомбардировании Хельсинки, 23-й гвардейский авиаполк совершил 194 боевых вылета. Кроме этого, между тремя ударами по столице Финляндии экипажи дважды поражали другие военно-промышленные объекты этой страны. Первый раз, в ночь на 11 февраля, они приняли участие в налете на финский город Котка. Второй раз, в ночь на 23 февраля, в объективе прицелов штурманов оказался еще один город Финляндии – Турку. Оба раза объектом бомбардирования были войска и техника противника. При этом и на Котку и на Турку экипажи совершили одинаковое количество вылетов – по 22. Таким образом, всего по военно-промышленным объектам Финляндии 23-й авиаполк совершил 238 боевых вылетов. Эти сведения отражены в наградном листе, на основании которого командир авиаполка подполковник А. Г. Шамраев представлялся к награждению орденом Александра Невского.

В Интернете помещена работа А. Медведя и Д. Хазанова «Цель – Хельсинки. Удары АДД по финской столице. 1944 год». Обратил внимание на следующую фразу авторов: «В заключение, хотелось бы кратко остановиться еще на паре неточностей, относящихся к освещению событий февраля 1944 г. Приходилось читать, что во время налета на Хельсинки часть самолетов бомбила территорию Швеции. По документам штаба АДД, туда по ошибке сбросили бомбы самолеты, участвовавшие в налете на Котку».

В отношении «документов штаба АДД» спорить не буду, возможно, они действительно есть, но я их не встречал. Зато располагаю двумя указаниями А. Е. Голованова по этому вопросу. Пер-

---

<sup>523</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп.1. Д. 3. Л. 35.

---

вое направлено генералу Н. С. Скрипко 23 февраля, написано черным карандашом лично командующим и содержит следующие требования.

«За последнее время поступили данные о сбрасывании бомб **неизвестными самолетами** на территорию Швеции. Данное явление может быть **провокацией со стороны немцев**. Всем соединениям дать срочные указания о том, что залетать на территорию иностранного государства не следует. Если тот или иной экипаж потерял ориентировку и не уверен точно, где он находится, бомбардирование по первой попавшейся цели запретить. Район наших боевых действий находится далеко от той же Швеции и отсечен большим водным рубежом. Бомбардирование производить точно по заданной цели, по запасным же целям проводить в том случае, если экипаж точно знает, что он находится на территории врага и знает точно свое местонахождение. Эти указания проработать с каждым штурманом и летчиком каждого самолета, который идет на боевое задание. Не зная этих указаний, экипаж не может вылетать».

Второй документ также исполнен лично командующим коричневым карандашом и датирован 29 февралем. «Скрипко: В связи с частым нарушением шведской границы **неизвестными самолетами** на севере немедленно дайте указания Буянскому (командир 8-го авиакорпуса дальнего действия. – **А. С.**): прекратить до особого распоряжения налеты на объекты Финляндии. Передаю для безусловного исполнения»<sup>524</sup>.

В обоих документах я сделал выделения альтернативным шрифтом. Они красноречиво говорят о том, что сведениям о бомбардировании шведской территории экипажами АДД А. Е Голованов не располагал. Мне могут возразить: а, может, располагал, но скрыл. Александр Евгеньевич Голованов не тот человек, который боялся ответственности и в связи с этим мог что-то скрывать. Тем более понимая, что о факте якобы бомбардирования территории Швеции наверняка знает И. В. Сталин. А он, как неоднократно подчеркивал сам командующий в своих мемуарах, мог пропустить многое, но не ложь.

В марте 1944 года 23-й авиаполк частью сил перебазировался на аэродром Приютино (Смольное) под Ленинградом. Здесь с начала операций на северо-западном участке советско-германского фронта находился 1-й гвардейский авиаполк. До этого аэродром Приютино был ложным. Здесь и одному авиаполку было тесновато. Пришлось основательно уплотняться. Отсюда экипажи 23-го гвардейского продолжали оказывать помощь советским войскам вытеснять врага из пределов Ленинградской области. Они бомбардировали узлы сопротивления врага в Нарве, Тапе, Тарту, Опочке, железнодорожные узлы и станции Петсери, Остров, Резекне, аэродромы и сланцеперегонные заводы в районе Нарвы.

Сведений о боевой работе авиаполка в этот период мало. Но некоторые факты удачного бомбардирования можно привести. В ночь на 8 апреля авиаполк наносил удар по аэродрому противника Покраново. Весьма удачно по объекту отработал экипаж Н. Г. Буренкова (штурман Г. П. Брага). В результате прицельного бомбардирования был взорван склад горючего. Светлое пятно от пожара при отходе экипажа виднелось на темном фоне неба в течение получаса.

В ночь на 21 апреля взорвал склад горючего и экипаж командира корабля Е. Г. Мурашова. Он бомбил сланцеперегонный завод у пункта Куртна-Лагеря (40 км юго-западнее Нарвы). Это постарался штурман корабля И. С. Полещук. Через много лет после окончания войны во время встречи со мной он с восторгом рассказывал об этом удачном бомбардировании. При этом Илларион Семенович упомянул и о том, что после прилета в столовой члены экипажа так щедро поделились своими законными ста граммами, что его стакан оказался до краев полным. Пришлось постараться.

---

<sup>524</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 28. Л. 100, 127.

---

При выполнении боевого задания в ночь на 18 апреля на самолет командира корабля Н. Е. Курбатова напало два Ме-109. И летчику, и стрелкам пришлось изрядно попотеть, чтобы отразить атаки и оторваться от неприятеля. Вышел экипаж из этого трудного положения с малыми потерями – во время схватки тяжелое ранение в голову получил воздушный стрелок А. Т. Бердникович.

Пребывание авиаполка на северо-западном театре военных действий оказалось насыщенным. В этот период экипажи помогали войскам Ленинградского и Волховского фронтов в окончательном снятии блокады Ленинграда, добывали Беззаботинскую артгруппировку, бомбардировали военно-промышленные объекты Финляндии. Летчики стремились взять бомбы покрупнее, в самолет загружали в ящиках не менее ста килограммов зажигательных и осколочных бомб.

Когда цель находилась на небольшом расстоянии от аэродрома, все экипажи стремились совершить за ночь максимальное количество боевых вылетов. Многие поднимались в небо по три-четыре раза, а некоторые по пять и даже шесть. Работники столовой привозили пищу на аэродром, прямо к самолетам. Служащие батальона аэродромного обслуживания, штабисты, вплоть до медиков, все были на аэродроме. Они разгружали машины с боеприпасами, подкатывали бомбы к самолетам, помогали их подвешивать. Энтузиазм был массовым.

Как летчики выполняли задания? Качественно, с огромным желанием как можно быстрее деблокировать город имени Ленина и сделать Финляндию в деле выхода из войны более сговорчивой. Приведу несколько фактов, отраженных в наградных листах на личный состав.

После обеда 19 апреля 1944 года командир авиаполка подполковник А. Г. Шамраев выполнял приятную обязанность – подписывал наградные листы на личный состав, отличившийся в боевой работе в районе Ленинграда. В солидной стопке документов первым лежал наградной лист, на титульной стороне которого значилась фамилия заместителя командира эскадрильи В. В. Сапожникова. На четвертой странице документа, после завершения описания фактов качественного выполнения летчиком заданий командования, стояла фраза: «Достоин правительственной награды – присвоения звания Героя Советского Союза». Этот вывод требовал его подписи. Командир авиаполка взялся за ручку без колебаний.

Вот как в документе представлена боевая работа Владимира Васильевича Сапожникова в районе Ленинграда. «С декабря месяца 1943 года, работая в интересах снятия окончательной блокады с города Ленинграда, капитан Сапожников совершил 23 боевых вылета на бомбардирование долговременных узлов сопротивления и артбатарей, из которых велся вражеский обстрел города Ленинграда. Кроме этого, четыре боевых вылета на бомбардировку политико-административного и военно-политического центра Финляндии города Хельсинки. На военные объекты Турку один полет, на бомбардирование домов, судостроительных верфей и порта города Котка – один полет.

В ночь с 18 на 19 февраля 1944 года была поставлена задача бомбардировать железнодорожный узел и скопление эшелонов в городе Пскове. По всему маршруту экипажи встретили десятибалльную облачность с высотой 100 – 50 метров и только в районе цели погода была ясной. Только благодаря настойчивости, умению и желания во что бы то ни стало выполнить боевое задание, капитан Сапожников добился успешного его выполнения, за что получил благодарность»<sup>525</sup>.

3 ноября 1944 года А. Г. Шамраев представил штурмана эскадрильи П. Д. Просветова к такой же высокой награде. В документе отмечено: «Работая в интересах Ленинградского фронта в период с января по май 1944 года по снятию блокады с города Ленинграда, показал исключительные образцы в боевой работе. Несмотря на сильное противодействие обороны противника,

---

525 ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 2. Л. 189.

он совершал по три-четыре боевых вылета ночью по уничтожению дотов и дзотов, также живой силы и техники противника в районах Красное Село, Пушкин и др. При бомбардировании железнодорожного узла Нарва в ночь с 6 на 7 марта 1944 года были отмечены пожары, сопровождавшиеся сильными взрывами.

При бомбардировании железнодорожного узла Таллин в ночь с 9 на 10 марта было отмечено четыре сильных пожара и пять сильных взрывов. При бомбардировании железнодорожного узла Тарту было создано четыре сильных пожара, сопровождавшиеся семью взрывами, и при повторном ударе – три пожара и два взрыва»<sup>526</sup>.

В наградном листе на командира корабля М. С. Копыткова отмечено: «Работая в интересах Ленинградского фронта, совершал по три-четыре вылета в ночь на бомбардирование военных объектов, живой силы и техники противника. При выполнении боевого задания попутно являлся разведчиком погоды, точно ее анализировал на маршруте и информировал командование по радио, давая полную ясность о состоянии погоды. Своими мастерскими ударами наносил большие потери врагу. На бомбардирование Хельсинки произвел шесть боевых вылетов, из них три боевых вылета совершил в ночь на 27 февраля».

А. Г. Шамраев представил летчика к ордену Красного Знамени, В. И. Лабудев это мнение поддержал, а вот И. В. Георгиев посчитал, что М. С. Копытков достоин более высокой награды и подправил предшественников, начертая: «Достоин ордена Ленина». Любопытен и факт, отражающий время подписания наградного листа: командир авиаполка подписал его 27 февраля, то есть сразу после выполнения третьего боевого вылета, а командиры авиадивизии и авиакорпуса – на следующий день. Случай из серии редких.

В наградном листе, на основании которого воздушный стрелок из экипажа А. П. Нестеров был награжден орденом Славы 3-й степени, говорится о том, что в ночь на 8 марта при бомбардировании Нарвы был взорван склад боеприпасов.

В наградном листе, на основании которого воздушный стрелок из экипажа Подлuzского И. М. Кузубов также стал обладателем ордена Славы третьей степени, говорится о том, что в ночь на 27 февраля был взорван склад боеприпасов.

Надо сказать, что сведения о боевой работе личного состава авиаполка в наградных листах весьма скудные. Те, кто их оформлял, в основном ограничивались указанием количества вылетов. Вероятно, это объясняется тем, что особых происшествий при выполнении заданий не было. Используя эти данные, покажу активность экипажей в боевой работе на северном театре военных действий с помощью небольшой таблицы.

Инициалы и фамилия ком. корабля	Количество вылетов		
	на Лен. фронте	всего на Хельсинки	на Хельсинки 27.2.44.
И. А. Казакевич	31	4	
В. И. Кривонос	27	4	
А. П. Нестеров	20	6	3
Я. С. Иващенко	18	5	3
М. С. Копытков	6	3	
М. А. Жлобич	14	6	3
И. И. Лобачев	14	6	5
Н. П. Подлuzский	6	5	

<sup>526</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 39. Л. 29.

---

А теперь несколько воспоминаний о своей боевой работе на северо-западном театре советско-германского фронта, оставленных ветеранами-авиаторами в школьных анкетах и в переписке с ребятами и со мной.

В «Анкете ветерана Великой Отечественной войны» штурман корабля А. Я. Савельев оставил короткую, но интересную фразу: «При бомбардировании железнодорожного узла Псков нам удалось взорвать эшелон. В тот же вечер произошла наша встреча с отцом на аэродроме Лисий Нос».

Дополнительные сведения по этому весьма интересному вопросу Александр Яковлевич Савельев привел в письме в школу.

«Статья «Отец и сын» напечатана в «Красном соколе»... Отец Яков Петрович, 1893 года. Жил в городе Ленинграде. В войну семья наша эвакуировалась, отец ушел в ополчение. В конце декабря 1943 года наш полк перебазировался на аэродром Лисий Нос под Ленинградом. Отец в это время тоже находился под Ленинградом. Я написал ему письмо, что нахожусь и тоже защищаю Ленинград. Сообщил ему свои координаты. И вот мы встретились, как и описано в статье. Тогда же мы решили с ним соединиться, находиться в одной части. Командование нашу просьбу удовлетворило. Было написано ходатайство в его часть, чтобы отпустили к сыну, в наш авиаполк. В нашей части его назначили старшиной эскадрильи. По окончании войны отец был демобилизован, а я продолжал служить».

Из письма в школу командира корабля В. И. Кривоноса. «Дорогие ребята! Получил от вас письмо с просьбой описать полет на железнодорожный узел Псков, где находились ФАУ-2. В ночь на 18 февраля 1944 года мой экипаж получил боевую задачу уничтожить железнодорожные составы на узле Псков. Перед вылетом в состав нашего экипажа прибыл заместитель командира 5-го авиакорпуса генерал-майор авиации Петленко. Его основной задачей была проверка боевой работы полка при бомбардировании указанной цели. Экипажу не было известно, что мы наносим удар по ФАУ-2. Может быть, генерал Петленко и знал, но нам об этом не сказал.

Не все экипажи были выпущены на это боевое задание. Была очень плохая погода – низкая облачность, плохая видимость и обледенение. Поэтому на задание ушли опытные экипажи. Весь полет продолжался 4 часа 50 минут, из них в облаках 3 часа 45 минут. Полет был очень тяжелым. К цели шли в облаках на большой высоте. Штурманом экипажа был Просветов Петр Данилович.

При подходе к цели, километров за 20 – 30, облачность кончилась, но нас уже встречали истребители фашистов. Пройдя благополучно зону истребителей, мы попали в зону зенитного огня. Огонь был плотный и прицельный. Из этого можно понять, что объект бомбового удара был важным. Выполнив сложный противозенитный маневр, мы прорвались к цели. И когда самолет вздрогнул (это Просветов сбросил две бомбы по 500 килограммов каждая), экипаж почувствовал моральное удовлетворение – задание выполнено.

Но фашисты еще яростнее вели огонь. Но теперь нам было гораздо легче. Машина стала послушнее, так как бомбы уже сброшены. Мне, как командиру, не удалось ни разу глянуть вниз на цель, на взрывы и пожары. Все мое внимание было сосредоточено на том, чтобы правильно выполнить противозенитный и противоистребительный маневр. Наконец, мы вошли в облака, тут стало спокойнее. По прибытии на аэродром в сложных условиях мы произвели посадку. Утром уже висел «боевой листок» о выполнении нами задания».

Из анкеты Николая Павловича Подлузского: «Бомбардировка столицы Финляндии особо памятная. Бомбил я Хельсинки шесть раз: 6 февраля – один раз, 16-го – два раза и 26-го – три раза. Командующим АДД Головановым была поставлена задача сделать максимум вылетов в ночь с целью нанесения такого удара по столице, чтобы заставить ее выйти из войны. За три успешных вылета в одну ночь экипажи будут награждаться правительственными наградами.



---

Бомбы бросали тяжелые – по 500 и 250 килограммов. Времени и людей для подготовки второго и третьего вылетов было мало. Только колоссальное желание, стремление сделать три вылета, покончить с Финляндией, сплотило экипажи и умножило наши силы. Только семь экипажей из дивизии сделали по три успешных вылета и были награждены орденами и медалями. Меня наградили орденом Красного Знамени».

В письме ко мне командир корабля Иван Иванович Лобачев писал: «В декабре 1943 года мы перебазировались под Ленинград, где в составе всей АДД участвовали в снятии блокады Ленинграда. Летали ночью. Но особенно мне запомнился дневной полет 15 марта на остров в Финском заливе Лавансари. Побережье было у врага, а там сел наш подбитый самолет. Мы ему доставили мотор».

Он же в школьной анкете написал: «На Хельсинки я совершил шесть вылетов. Особенно запомнились три вылета в ночь на 27 февраля. В ночь на 27 марта бомбардировали железнодорожный узел Тарту. При обстреле самолет был поврежден осколками, ранен стрелок Мососьян. Лететь на повторный вылет он не смог, его заменили другим. Тяжелый полет был 15 марта днем по доставке мотора на остров Лавансари. Летели на бреющем с севера на юг. Там на вынужденной сидел экипаж Мишина».

Работа 23-го авиаполка на северо-западном театре военных действий без потерь не обошлась. Вначале об утрате материальной части. Она отражена в донесении полковника В. И. Лабудева на имя командира авиакорпуса: «В ночь на 17 января 1944 года в 22 часа две минуты во время выполнения боевого задания над целью Красное Село прямым попаданием снаряда подбит самолет Ли-2, пилотируемый командиром корабля младшим лейтенантом Зарецким. В результате прямого попадания снаряда на самолете были перебиты троса управления элеронами. При уходе от цели самолет снова попал в прожектора и под обстрел. Самолет был подожжен. Командир и экипаж проявили исключительную выдержку и хладнокровие, перетянули через линию фронта и посадили горящий самолет у совхоза «Ижорица» в районе Колпино. Самолет сгорел, жизнь экипажа спасена»<sup>527</sup>.

Бесспорно, это был подвиг. И он заслуживал поощрения. На основании сведений, изложенных в донесении, генерал-майор авиации И. В. Георгиев издал приказ и объявил благодарность всем членам экипажа.

К сожалению, в этот период были и людские потери. С 18 сентября, когда в экипаже М. А. Жлобича погиб начальник связи эскадрильи М. Д. Николаев, ни похоронами, ни рассылкой известий семьям погибших штаб авиаполка не занимался. И вот новые жертвы.

Три экипажа не возвратились с боевого задания при бомбардировании Хельсинки. В первый вылет на столицу Финляндии погиб экипаж командира корабля лейтенанта Сергея Андреевича Белевского в составе: штурман младший лейтенант Борис Иванович Нечаев, летчик младший лейтенант Константин Иванович Дзеценидзе, борттехник техник-лейтенант Николай Меркурьевич Панков, воздушный стрелок-радист сержант Алексей Акимович Андреев, воздушный стрелок старший сержант Андрей Андреевич Долгуша.

При третьем вылете на Хельсинки с задания не вернулись сразу два экипажа. Командир корабля младший лейтенант Илья Григорьевич Мельников, штурман лейтенант Алексей Иванович Вычугжанин, летчик младший лейтенант Борис Николаевич Беляев, борттехник старшина Иван Васильевич Шилин, воздушный стрелок-радист старший сержант Исаак Львович Куценок, воздушный стрелок старшина Михаил Константинович Бурков.

Состав второго экипажа: командир корабля старший лейтенант Тимофей Емельянович Пинчук, штурман старший лейтенант Александр Михайлович Степанищев, летчик младший лейтенант Николай Яковлевич Куршев, борттехник старший техник-лейтенант Яков Филиппо-

---

<sup>527</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак, Оп. 1. Д. 44. Л. 5.

---

вич Шапран, воздушный радист старший сержант Дмитрий Минович Винник, стрелок сержант Иван Антонович Беляцкий.

Один экипаж не вернулся с задания после бомбардирования Нарвы в ночь на 7 марта. Командир корабля старший лейтенант Михаил Васильевич Чекрыгин, штурман отряда старший лейтенант Алексей Васильевич Кузьмин, штурман корабля младший лейтенант Григорий Кузьмич Килевлей, борттехник старшина Константин Фатеевич Егорушкин, воздушный стрелок-радист старший сержант Виктор Петрович Петров, воздушный стрелок старшина Андрей Савич Гордиенко.

В полковом списке потерь значится еще одна фамилия – воздушный стрелок сержант Валиахмет Исмагилов. В графе место гибели и захоронения указано: умер от огнестрельных ран в правый висок. Захоронен Лисий Нос». 25 человек ушли из коллектива авиаполка за один месяц. Это много.

Таков итог участия 23-го авиаполка в первом сталинском ударе – деблокаде многострадального Ленинграда и в нанесении бомбардировочных ударов по военно-промышленным объектам Финляндии с целью вывода ее из войны.

Тем временем на западном и особенно на южном театрах военных действий происходили не менее важные, чем под Ленинградом, военные и политические события. Гигантский размах получили действия Красной Армии на территории Украины.

После вытеснения немецко-фашистских войск за Днепр перед войсками четырех Украинских фронтов была поставлена задача по освобождению Правобережной Украины. Совместными действиями им предстояло рассечь оборону противника и, разгромив его по частям, очистить Правобережную Украину от захватчиков. Это был второй сталинский удар Красной Армии по немецко-фашистским войскам в 1944 году.

Задача освобождения Правобережной Украины решалась в ходе Днепровско-Карпатской стратегической наступательной операции, которая продолжалась четыре с половиной месяца (с 24 декабря 1943 года по 6 мая 1944 года). В процессе ее осуществления было проведено 11 наступательных операций фронтов и групп фронтов. Среди них одной из самых успешных стала Корсунь-Шевченковская, в ходе которой 10 дивизий врага оказались в котле. Ликвидация окруженной фашистской группировки войск завершилась 17 февраля. На следующий день в честь одержанной победы Москва салютовала доблестным войскам 1-го и 2-го Украинских фронтов двадцатью артиллерийскими залпами из 224 орудий.

Тем временем войска 3-го и 4-го Украинских фронтов 8 февраля изгнали врага с никопольского плацдарма. В итоге к весне 1944 года войска четырех Украинских фронтов продвинулись в западном направлении на 200 – 250 км, очистили полностью ряд областей Украины, вернули Родине Никопольский и Криворожский промышленные районы.

В первых числах марта наступление Украинских фронтов было продолжено. Оно развивалось успешно. Советские войска вышли на границу с Румынией, освободили новые обширные районы Украины и часть Молдавии, овладели Одессой, вышли к Яссам и Кишиневу, подошли к границам Польши и Чехословакии. Впервые за годы войны боевые действия советских войск были перенесены на территорию Румынии – страны, воюющей против Советского Союза. Одновременно в ходе Крымской операции (третий сталинский удар) была разгромлена 17-я немецкая армия. 9 мая советские войска освободили Севастополь. Крым вновь стал советским.

Для оказания помощи Украинским фронтам срочно понадобились крылья тяжелых самолетов. Соединения и части АДД начали постепенно, врасстяжку перебрасываться с северо-западного театра боевых действий на юг с марта 1944 года. Основная же масса соединений АДД начала перебазироваться с 18 мая. А. Е. Голованов отмечал: «Вторая половина мая ушла у нас на перебазирование. Советско-германский фронт переместился далеко на

---

запад, и затрачивать большое количество горючего для полетов над своей территорией было явно нецелесообразно. Передвинуть же большое количество частей с их громоздкими тылами, не нарушая боевой деятельности, было просто невозможно. Срок перебазирования был дан Ставкой до 1 июня»<sup>528</sup>. Фактически оно завершилось 3 июня. В июне, как известно, должна была начаться Белорусская наступательная операция (пятый сталинский удар).

Одним из первых 9 марта для выполнения дневных транспортных задач в интересах 1-го Украинского фронта на аэродром Ротмистровка перелетел 1-й гвардейский авиаполк. С ним ушла и одна эскадрилья 23-го авиаполка.

Наступление войск 1-го Украинского фронта на Правобережье Днепра в условиях распутицы, бездорожья и разрушения железнодорожного транспорта настоятельно требовало авиационной помощи в деле доставки боеприпасов на передовую линию. Общую картину весенней распутицы на Украине весьма хорошо описал командующий АДД:

«Размах наступательных операций Украинских фронтов был столь велик, а распутица столь сильна, что фронтовые подразделения ГВФ, несмотря на огромную напряженность в своей работе, справиться с обеспечением потребностей фронтов не могли, и пришлось подключать для этого боевые части и соединения АДД. Они в марте доставили войскам 1-го Украинского фронта около 250 тонн горючего и 60 тонн продовольствия, а войскам 2-го Украинского фронта около 1000 тонн, в том числе 340 тонн горючего и 330 тонн боеприпасов.

Боеприпасы... горючее... горючее... боеприпасы... продовольствие. Вот главные требования Украинских фронтов. Если бы кто-то мог запечатлеть с воздуха ту непролазную грязь, особенную, украинскую, черноземную, которая исключает какую-либо возможность двигаться по ней автотранспорту! Он колоннами стоял на дорогах и без дорог в надежде как-нибудь пробраться к своим частям и доставить туда свой груз, без которого, как знал каждый водитель, не может его часть продвигаться вперед. Сотни людей толкали вперед буксующие, словно на масляной подстилке, автомашины с перегретыми двигателями и кипящими радиаторами. Безмерно уставшие, выбивающиеся из сил водители и солдаты в мокрых от пота гимнастерках, перемазанные землей, маслом и еще бог весть чем, но все же упорно, метр за метром, толкали этот транспорт вперед и все же продвигали его ближе к цели, то есть к передовой, несмотря на огонь противника и атаки его самолетов... Эта картина могла бы дать некоторое представление о том, в каких тяжелейших условиях воевал солдат, воевал и побеждал. Побеждал и показывал, что нет и не может быть каких-либо преград, которые не мог бы преодолеть советский солдат»<sup>529</sup>.

На фоне этого описания транспортная работа эскадрильи 23-го авиаполка приобретает не меньшую значимость, чем бомбардировочная. Мы привыкли как-то легковесно относиться к транспортным полетам нашей авиации в годы войны. Мол, после полета за линию фронта это для экипажа чуть ли ни отдых. Нет сомнения, транспортные полеты более безопасны. Это понятно даже школьнику. А вот оценка значения этой работы как-то остается в стороне. Очень хорошо показал А. Е. Голованов муки наземных войск в период распутицы и роли авиации в деле оказания им помощи своей транспортной работой.

Все полеты эскадрильи 23-го авиаполка осуществлялись только днем. Казалось бы, это обстоятельство должно было обезопасить работу экипажей, однако на деле этого не произошло. Дело в том, что транспортная работа осуществлялась вблизи линии фронта, в зонах, насыщенных действиями вражеских истребителей. Нужно было ухо держать востро. Была еще одна трудность – отсутствие пригодных площадок для посадки. А экипажи загружали корабли макси-

---

<sup>528</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 437.

<sup>529</sup> Там же. С. 423.

---

мальными по весу боевыми грузами. При невозможности сбрасывать его в специальных упаковках приходилось производить посадки в поле на рыхлый грунт вблизи передовой.

В основном экипажи транспортировали наступающим войскам боеприпасы и горючее. Пункты доставки грузов: Вапнярка, Ямполь, Бельцы, Умань, Кировоград, Кременчуг, Лунга. О том, какой интенсивной была работа личного состава эскадрильи, говорит факт, зафиксированный в летной книжке штурмана А. А. Кисиля. Только в апреле его экипаж совершил 28 дневных транспортных полетов.

Особо отличились экипажи Г. Н. Макаренко, М. С. Копыткова, В. И. Кривоноса, М. А. Жлобича. Командующий 1-м Украинским фронтом Маршал Советского Союза И. С. Конев объявил всем благодарность.

Как ни старались экипажи эскадрильи обезопасить себя и самолеты от вражеской авиации, полностью решить эту задачу не удалось. 14 апреля днем экипаж командира корабля лейтенанта Н. И. Татаринцева имел задание сбросить груз нашим войскам в пункте Бельцы. В наградном листе на штурмана корабля А. Я. Савельева зафиксировано, что экипаж сбит ЗА в районе сброса, что сам штурман тяжело ранен. А вот, что написал Александр Яковлевич в школьной анкете: «В апреле мы полетели на сброс груза в районе Бельцы. Нашему экипажу пришлось вести бой с двумя ФВ-190. Командир был убит, остальные ранены. Посадку осуществлял летчик Макаревич с убранными шасси». Николая Ивановича Татаринцева похоронили в Ротмистровке Киевской области.

Транспортная работа эскадрильи 23-го авиаполка в определенной степени способствовал успешному продолжению нашего наступления на участке 1-го Украинского фронта. Во второй половине апреля эскадрилья покинула Ротмистровку и вернулась в авиаполк.

Из соединений АДД одним из первых напряженно и интенсивно стал действовать на юге 2-й гвардейский авиакорпус под командованием генерал-майора авиации Е. Ф. Логинова. В середине мая настал черед перебазирования и 5-го авиакорпуса. Его штаб перелетел и обосновался в Житомире. 23-й гвардейский авиаполк снялся с насиженного места в двадцатых числах мая. Местом нового базирования стал аэродром Журбинцы (15 км северо-восточнее Бердичева).

К сожалению, освоение нового места дислокации началось с рытья могил. При посадке после перелета потерпел катастрофу самолет молодого командира корабля С. М. Ханина. Из экипажа погибло пять человек. Похоронили их в Журбенцах возле школы 23 мая. Привожу сведения о погибших. Командир корабля младший лейтенант Семен Матвеевич Ханин, летчик лейтенант Трофим Макарович Фраснов, штурман младший лейтенант Георгий Викторович Уткин, борттехник техник-лейтенант Павел Васильевич Колодко, воздушный радист старшина Андрей Захарович Савельев.

Через три дня пришлось хоронить еще одного человека – моториста старшего сержанта Алексея Федоровича Гончарова. В полковом списке безвозвратных потерь обозначена причина смерти – умер от ран. Причину ранения выяснить не удалось. Похоронили моториста на русско-польском кладбище города Бердичева.

Вот с таких печальных событий началось обживание Журбинцов. Не успели отлететь к небу прощальные слова о погибших, как новая весть, совершенно иного эмоционального свойства, ошеломила весь полковой коллектив. 27 мая 1944 года был обнародован приказ народного комиссара обороны Союза ССР за № 0137, которым частям и соединениям АДД присваивались почетные наименования ряда городов нашей страны. В соответствии с ним 23-му гвардейскому авиационному полку дальнего действия было присвоено почетное наименование одного из главных городов, освобожденных в ходе Курской битвы. Он стал **БЕЛГОРОДСКИМ**. 5-му авиакорпусу этим приказом присвоено почетное наименование второго города этой битвы. К его истинному названию добавилось слово Орловский. 53-я авиадивизия стала Сталинградской.

---

**П Р И К А З**  
**народного комиссара обороны Союза ССР**

27 мая 1944 года

№ 0137

г. Москва

**«Соединениям и частям Aviации дальнего действия, отличившимся в боях с немецкими захватчиками за освобождение городов и районов территории Советского Союза, присвоить наименование Сталинградских, Орловских, Белгородских, Брянских, Гомельских, Донбасских, Ржевских, Крымских, Полтавских, Кировоградских, Смоленских, Красносельских, Мгинских, Керченских и впредь их именовать:**

**«Сталинградские»**

.....**53-я авиационная Сталинградская дивизия дальнего действия**

**«Орловские»**

.....**5-й авиационный Орловский корпус дальнего действия**

**«Белгородские»**

.....**23-й гвардейский Белгородский полк дальнего действия».**

**Народный комиссар обороны Союза ССР**  
**Маршал Советского Союза И. Сталин<sup>530</sup>.**

Мы – белгородцы! Эти слова с гордостью произносил каждый авиатор полка. Радости не было предела. А за обедом в столовой, разогретые отнюдь не наркомовской нормой, летчики вспоминали свои полеты в небе над Курской дугой в июле 1943 года и звучали несколько позабытые в вихре войны названия городов и сел – Белгород, Томаровка, Прохоровка, Маслова Пристань, Разумное, Крутой Лог. Особой гордостью личного состава стал тот факт, что почетное наименование **«БЕЛГОРОДСКИЙ»** в АДД было присвоено только 23-му авиаполку. За освобождение Орла «Орловскими» стали один авиакорпус, три авиадивизии и один авиаполк. А за освобождение Белгорода только один авиаполк.

31 мая вышел очередной номер «Красного сокола». В передовой статье отмечалось: «На знаменах частей и соединений отныне навеки будут сиять имена тех городов, за освобождение которых наши летчики дрались умело, храбро, жизни своей не щадя...

Наша славная Красная Армия сохраняет и умножает лучшие законы и обычаи русского воинства. И забота о славе полка, о сбережении его традиций в рядах наших советских воинов стала еще более ревностной. Русские полки гордились своей боевой историей, из поколения в поколение передавались предания о подвигах героев части, солдаты и офицеры с гордостью произносили наименование полка и с увлечением рассказывали о лихих делах, в которых они отличились.

Еще с большей гордостью будут произносить наименования своих частей и соединений летчики АДД, проявившие в боях за советскую родину беспримерный героизм и отвагу».

Уже вечером после опубликования приказа Верховного Главнокомандующего в летной столовой красовалась газета «Мы – белгородцы!» Кроме перечисления фамилий передовых авиаторов в ней была помещена умненькая и довольно солидная для стенной газеты статья. Привожу ее в сокращенном виде:

«Мы не забудем тот день 1943 года, когда доблестная Красная Армия полностью закончила ликвидацию летнего немецкого наступления и положила начало полного разгрома немецко-

---

<sup>530</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11505. Д. 302. Л. 111.

---

фашистских полчищ. В ходе этого сражения советские войска в ожесточенных боях вырвали у врага город Белгород... Венцом торжества в этот знаменательный день был залп столичных батарей, салютовавших героям Орла и Белгорода. Родина произвела традиционный в русской армии салют в честь великой воинской славы своих Вооруженных сил. День этот был праздником всего советского народа.

Большую радость принес он летчикам нашей части. В боях за город Белгород экипажи проявили образцы подлинной отваги и настойчивости. Действуя на белгородском направлении, они мощными ударами с воздуха громили вражеские силы, отсекали немцам пути отступления...

Волнующим событием в жизни личного состава явилась весть о присвоении нашей части наименования **«БЕЛГОРОДСКОЙ»**. Приказ Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина вызвал в их сердцах особую гордость. Этот приказ говорит о том, что почетное наименование, заслуженное в упорных боях, будет служить знаменем в борьбе за окончательный разгром врага. Пройдут годы, а слово **«БЕЛГОРОДСКИЙ»** все так же будет украшать лавровый венок славы нашего авиаполка.

Таким образом, к боевой работе на южном театре военных действий 23-й авиаполк приступил с новой коллективной наградой – к высокому гвардейскому званию добавилось почетное наименование **БЕЛГОРОДСКИЙ**. Личный состав приступил к выполнению боевых заданий с удвоенной энергией. Ему предстояло вместе с наземными частями добивать немецко-фашистские войска на Украине и в Молдавии, а также участвовать в освобождении Белоруссии. В историческом формуляре зафиксировано: «Летом 1944 года полк неоднократно бомбардировал объекты противника Кишинев, Яссы и в направлениях 1-го и 2-го Белорусских фронтов».

Несомненно, главной операцией Красной Армии в 1944 году стала Белорусская стратегическая наступательная операция. Авиация дальнего действия начала подготовку к ней с перебазирования на аэродромы северных и центральных районов Украины. Перебазирование имело целью использовать АДД не только для освобождения Белоруссии, но в дальнейшем и для оказания помощи наземным войскам в полном освобождении Украины, Молдавии, для участия в Крымской, Львовско-Сандомирской и Яско-Кишиневской операциях.

Подготовительный период Авиации дальнего действия к участию в Белорусской операции начался с момента перебазирования соединений (18 мая) до первых ударов по аэродромам врага на территории Белоруссии (12 июня). Однако в пределах этого отрезка времени АДД пришлось отвлечься от решения главной задачи. Это объясняется следующим обстоятельством.

Перебазирование огромной массы бомбардировщиков на территорию Украины со стороны противника не осталось незамеченным. Для введения его в заблуждение и для достижения внезапности предстоящей Белорусской операции перед АДД была поставлена задача – до 12 июня в интересах войск 2-го и 3-го Украинских фронтов вести боевую деятельность в направлении Кишинев – Яссы. К выполнению этой задачи командование АДД привлекло почти все свои соединения, в том числе и 5-й Орловский авиакорпус.

Уже в ночь на 6 июня все самолеты авиаполка ушли с аэродрома Журбинцы на первое задание. В армаде 509 бомбардировщиков АДД его экипажи держали курс на железнодорожную станцию и город Кишинев. Более половины маршрута шли при ясной погоде. Перед целью началась облачность. И хотя это затруднило работу штурманов, но зато зенитная артиллерия города не могла вести прицельный огонь. Все экипажи авиаполка вернулись на свой аэродром без потерь людей и материальной части. Удар получился мощным. На объект был обрушен общий бомбовый заряд в 505 тонн.

В следующие две ночи подряд такой же мощный налет был совершен на железнодорожный узел Яссы. И на этот раз авиаполк сработал без потерь и весьма эффективно. Вот что записано в наградном листе штурмана эскадрильи П. Д. Просветова, на основании которого он был представлен к званию Героя Советского Союза: «В ночь с 4 на 5 июня 1944 года при бомбардировании железнодорожного узла Кишинев было создано два пожара и шесть сильных взрывов. С 5 на 6

---

и с 6 на 7 июня был особенно эффективным налет на железнодорожный узел Яссы, где все было объято пожарами, горели эшелоны, техника и военное имущество противника».

Непосредственное участие АДД в Белорусской операции началось на десять дней раньше намеченного срока, в период, когда наземные войска только заканчивали подготовку к ней. В этом была настоятельная необходимость.

В период подготовки Красной Армии к проведению Белорусской операции шла интенсивная перегруппировка советских войск и переброска резервов. Стремясь этому воспрепятствовать, противник сосредоточил большое количество авиации и систематическими бомбардировками наших крупных железнодорожных узлов препятствовал перевозкам войск и техники. В связи с этим одной из важнейших задач, стоящих перед советскими ВВС, являлась задача как можно тщательнее очистить небо от неприятельских самолетов, максимально снизить их активность и тем самым облегчить предстоящую боевую работу нашей авиации и наземных войск. Следовало хорошенько ударить по аэродромам врага.

К началу наступления разведывательная авиация советских фронтов сумела вскрыть аэродромную сеть немецкого 6-го воздушного флота на всю глубину его базирования. На пятнадцати аэродромах противника, расположенных в Белоруссии, было обнаружено около 850 самолетов<sup>531</sup>. Их следовало максимально уничтожить. К этой работе привлекалась и Авиация дальнего действия.

По приказу Ставки Главного Командования штаб АДД спланировал и подготовил самостоятельную воздушную операцию. Она проводилась четыре ночи – 13, 14, 15 и 18 июня – силами всех авиакорпусов. Воздействию подвергались все аэродромы противника, расположенные как в прифронтовой полосе, так и на значительном удалении от фронта. Экипажи бомбардировали аэродромы Барановичи, Бобруйск, Пинск, Белосток, Минск, Орша, Лунинец. На них базировались более половины 6-го воздушного флота врага.

В воздушной операции АДД принимал участие и 23-й авиаполк. Действовал он главным образом в интересах 1-го Белорусского фронта. Экипажи бомбардировали аэродромы Пинск (в ночь на 13, 14 и 18 июня), Лунинец (в ночь на 15 июня). Летать пришлось в неблагоприятных метеорологических условиях – все дни преобладала значительная и сплошная облачность, шли дожди с грозами. Летчики авиаполка поражали технику врага, приводили в негодность взлетные полосы, разрушали аэродромные здания, взрывали склады боеприпасов и горючего.

Особенно активно в эти июньские дни до начала Белорусской операции летал на задания С. А. Лукьянов. В последние месяцы по состоянию здоровья он в основном занимался вывозкой молодых летчиков. К июню несколько пилотов подошли к той стадии своей подготовки, когда можно было дать им самостоятельный полет в небе войны. Под руководством Сергея Александровича его увидели А. К. Дюков, В. С. Балахин, Т. И. Киреев.

Особое удовлетворение испытывал опытный летчик в связи с тем, что из-под его опеки выпорхнул Владимир Балахин, летавший с ним в качестве правого летчика. Вскоре он стал командиром экипажа, в который вошли штурман И. А. Парымуд, борттехник А. Д. Ермизин, воздушный стрелок-радист В. В. Веселов и воздушный стрелок Ф. С. Лемешев.

Кроме этой крайне необходимой для авиаполка работы, экипаж С. А. Лукьянова привлекался и к выполнению бомбардировочных заданий. Так, 4 июня он летал на Кишинев, 5 и 6 бомбардировал железнодорожный узел Яссы, 12 июня уничтожал материальную часть самолетов на аэродроме Пинск.

Удары АДД по немецким аэродромам, в которых активное участие принял 23-й авиаполк, в значительной мере снизили активность фашистской авиации, «прижали» ее к земле, а в ряде случаев заставляли менять места базирования и перемещаться на неудобные и неподготовленные площадки.

---

<sup>531</sup> Военно-исторический журнал. 1977, № 6.

---

В период непосредственного наступления фронтов АДД, действуя по переднему краю противника, стремилась взламывать его оборонительные сооружения, максимально поражать технику и живую силу. При этом для нанесения массированного удара, особенно в начальный период наступления, практиковалось перенацеливание авиакорпусов на тот участок фронта, где намечались наиболее важные события.

М. Н. Кожевников отмечал: «В целях последовательного сосредоточения усилий Aviации дальнего действия на содействие наступлению четырем фронтам по решению Ставки ВГК срок перехода в наступление 1-го Белорусского фронта был перенесен на сутки позже. Это давало возможность все силы Aviации дальнего действия первоначально сосредоточить для поддержки 1-го Прибалтийского, 3-го и 2-го Белорусских фронтов, а затем перенести их в полосу действия войск 1-го Белорусского фронта».

Далее автор приводит цитату из книги Г. К. Жукова «Воспоминания и размышления»: «Вместе с А. А. Новиковым, А. Е. Головановым, С. И. Руденко и К. А. Вершининым мы подробно обсудили обстановку, цели, задачи и планы применения воздушных армий и взаимодействие их с Aviацией дальнего действия, удары которой нацеливались по штабам, узлам связи оперативных объединений, по резервам и другим важнейшим целям»<sup>532</sup>. Как видим, действиям Aviации дальнего действия в предстоящей Белорусской операции отводилась важная роль.

К предстоящим боям штаб АДД во главе с маршалом авиации А. Е. Головановым готовился тщательнейшим образом. Особое внимание было обращено на руководство боевыми действиями подчиненных соединений. С целью сделать его более эффективным был создан оперативный пункт штаба АДД, в который вошли специалисты всех служб управления во главе с генералом М. И. Шевелевым. Располагался оперативный пункт в Киеве. Много внимания лично А. Е. Головановым уделялось вопросам предстоящего взаимодействия с командованием фронтов и воздушных армий.

«Днем 20 июня на аэродроме Певцы (Чернигов) командующий Дальней авиацией собрал всех командиров корпусов, начальников оперативных отделов штабов бомбардировочных авиакорпусов и штурманов. На этом совещании он кратко ознакомил присутствующих с обстановкой и задачами ДА. Дальней авиации предстояло в ночь перед наступлением действовать по переднему краю обороны противника в интересах наступающих войск.

Командующий ДА указал, в интересах каких фронтов будут действовать авиакорпуса при прорыве обороны противника. Одновременно он предупредил о точности бомбометания, так как свои войска будут находиться от заданных объектов на удалении около 1000 м. Затем на этом же совещании была установлена принципиальная схема светонаведения экипажей на цель и светонаведения расположения своих войск»<sup>533</sup>.

О чем говорит только что воспроизведенный факт? О том, что 20 июня, накануне начала боевых действий в готовящейся Белорусской операции, А. Е. Голованов находился на фронте. Но это явное противоречие тому, о чем свидетельствует сам Александр Евгеньевич. А свидетельствует он о своей внезапной болезни, которая началась в период его пребывания в частях 5-го авиакорпуса. Давайте обратимся к главе из его воспоминаний под названием «Лекарство Верховного». Я, конечно, мог бы пересказать суть дела своими словами, но, придавая важность затронутой проблеме, считаю, что цитирование из первоисточника будет более убедительным. Вот выборка из этой главы:

«В июне 1944 года, когда шла интенсивная подготовка к проведению Белорусской операции, я находился на фронте и проверял готовность частей и соединений АДД для участия в

---

<sup>532</sup> Кожевников М. Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941 – 1945. С. 177.

<sup>533</sup> Дальняя авиация в Белорусской операции Советской Армии. С. 19. Авторство этой работы и место ее издания не указано.



---

ней. В четыре или в пять часов утра, закончив работу в штабе 5-го корпуса АДД, мы разошлись немного отдохнуть. Это было в Житомире. Размещался я со своей небольшой оперативной группой в двухэтажном домике, на втором этаже. Было душно. Лег я в постель в одних трусах, подводя мысленно итоги проведенной за день работы и планируя ее на следующий.

Внезапно я почувствовал, что остановилось сердце. Это было тем более неожиданно, поскольку работу собственного сердца, зная о существовании этой весьма важной части организма у человека, я никогда не ощущал. В голове мелькали мысли – почему могло остановиться сердце, а главное, почему я чувствую, что оно у меня остановилось? Лежа, не двигаясь, в недоумении старался я определить – соответствует ли действительности мое ощущение, что сердце остановилось и не бьется. Длилось это короткий отрезок времени, а затем я физически ощутил, что перестал дышать! Еще не веря этому, попытался вздохнуть, однако попытки оказались тщетными. Мелькнула мысль – не сон ли это?! Но действительность полностью опровергла такую возможность...

Наконец меня перенесли в госпиталь медсанбата. Здесь начался для меня новый, если можно так выразиться, этап испытаний. Приступы кончились так же внезапно, как и начались. Дыхание восстановилось, биение сердца я уже не ощущал. Была сильнейшая слабость и полнейшее безразличие ко всему. Желание борьбы за жизнь меня оставило, и вот в этот момент я почувствовал, что начинаю окаменевать с самых концов пальцев ног. Я не поверил в возможность таких ощущений, решил, что это просто следствие перенесенных приступов. Сказал о своих ощущениях товарищам, которые находились рядом. Они полностью согласились со мной. Однако я совершенно ясно физически ощущал, что это окаменение сантиметр за сантиметром медленно продвигается вверх по моему телу...

Находясь в полном сознании, я следил за тем, как все большая и большая часть тела окаменевают снизу вверх. Процесс этот шел очень медленно, но неотвратно, и я чувствовал, что ноги мои тяжелеют все больше и больше. Ощущение тела пропадало там, где оно окаменевало, и в конце концов я почувствовал страшную его тяжесть...

А в это время, оказывается, разыскивали терапевта медсанбата, который был, по словам медперсонала, ассистентом профессора Зеленина, широко известного в нашей медицине ученого. Ощущение окаменелости продвигалось уже к области сердца, когда появился терапевт медсанбата. Ему потребовались считанные минуты на то, чтобы узнать, что произошло, и сделать мне внутривенное вливание огромной дозы глюкозы. И вот что интересно и удивительно! Как только глюкоза стала проникать в вену, немедленно окаменелость стала отступать вниз, а с окончанием внутривенного вливания исчезло и окаменение....

Прошло немного времени, и из Москвы прилетела группа врачей, направленных Верховным. Чувствовал я себя вполне хорошо и собирался из госпиталя уходить. Но прилетевшие товарищи, осмотрев меня, сказали, что я должен соблюдать постельный режим, так как сосчитать количество ударов сердца они не могут. Доставленный кардиограф зафиксировал огромное, исчисляющееся сотнями ударов в минуту, сердцебиение, которое при этом было весьма слабым...

На третий день пребывания в госпитале все показатели в моем организме пришли в норму и по приказу Верховного я вылетел в Москву вместе со всеми врачами, которые прибыли ко мне. Как ни уговаривали они меня лететь с ними пассажиром, пугая всякими неприятностями, которые могут случиться со мной в воздухе, так и не уговорили. Полет прошел хорошо, чувствовал я себя превосходно. Однако не прошло и двух дней, как история повторилась, правда, не в такой тяжелой форме. А дальше, как говорят, и пошло, и поехало... Нормально работать я, конечно, не мог...

Лишь длительное время спустя, при очередном обследовании под рентгеном, когда мне пришлось выпить изрядную дозу бария, я почувствовал себя плохо, а рентгенологи в это время зафиксировали и успели снять начавшиеся спазмы всего желудочно-кишечного тракта. Так была, наконец, установлена причина всех моих перипетий. Стало понятным и разнообразие проявле-

---

ний этих спазмов, которые стали причиной всех моих бед. Появление спазмов было следствием систематического постоянного недосыпания, изнурившего, а более правильно сказать, значительно разрушившего центральную нервную систему»<sup>534</sup>.

Таким образом, будучи в хозяйстве генерала И. В. Георгиева А. Е. Голованов заболел, попал в медсанбат, оттуда в московский госпиталь, где продолжил лечение. В воспоминаниях Александра Евгеньевича не приводятся даты начала заболевания и выписки из госпиталя. Но, судя по некоторым фразам, лечился он долго. Не пишет он также и о том, вернулся ли на фронт после завершения лечения.

Приблизительную дату начала заболевания я установил. Это удалось сделать следующим образом. Время посещения А. Е. Головановым подчиненных частей и соединений АДД фиксировалось в их исторических формулярах. Из них я сделал выборку за первую декаду июня, то есть за тот приблизительно период, когда он заболел. Получилась вот такая картина.

1 июня 1944 года А. Е. Голованов прибыл в Конотоп, где базировались управление 4-го гв. авиакорпуса, а также управление и авиаполки 4-й гв. авиадивизии. С 1 по 3 июня командующий провел ряд совещаний с летным и руководящим составом авиаполков и управлений. С 3 по 5 июня он посетил 5-ю авиадивизию этого же авиакорпуса в Калиновке, где так же провел совещание. 5 июня вылетел в Житомир в 5-й авиакорпус. Именно здесь, как он сам писал, и произошла беда.

6 июня А. Е. Голованов и Г. Г. Гурьянов работали в 53-й авиадивизии. Так записано в историческом формуляре этого соединения. В этот же день член Военного совета АДД вручил личному составу 1-го гв. авиаполка, который также базировался в Житомире, ордена и медали за боевую работу в интересах Ленинградского фронта. 8 июня сюда прибыл А. Е. Голованов. 9 июня он уже был в Нежине, где располагался 340-й авиаполк 5-го авиакорпуса.

А вот что записано в Журнале боевых действий 9-й гв. авиадивизии: «9 июня на аэродром Бердичев прибыл маршал авиации Голованов с группой офицеров штаба АДД в 21.30. В 21.50 прибыл командир 6-го авиакорпуса генерал Тупиков. В 23.25 – 00.07 на задание вылетело 53 экипажа... Подготовку экипажей, боевое управление в полках и дивизии, взлет и посадку, опрос экипажей лично контролировали Голованов, Хмелевский и Тупиков»<sup>535</sup>.

А теперь я вновь повторю начало главы «Лекарство Верховного»: «В июне 1944 года, когда шла интенсивная подготовка к проведению Белорусской операции, я находился на фронте и проверял готовность частей и соединений АДД для участия в ней. В четыре или в пять часов утра, закончив работу в штабе 5-го корпуса АДД, мы разошлись немного отдохнуть. Это было в Житомире».

Судя по всему, весь период с 5 по 10 июня командующий АДД находился в Житомире в штабе 5-го авиакорпуса. Отсюда он прилетал и в Бердичев. На основе этих сопоставлений можно сделать вывод: приступ болезни у Александра Евгеньевича начался не ранее 10 июня. И если это случилось в Житомире, откуда он был доставлен в московский госпиталь, то, как он мог 20 июня проводить совещание командного состава авиакорпусов в Певцах?

Более того, в этой же работе «Дальняя авиация в Белорусской операции Советской Армии», без указания фамилии есть такие фразы: «Управление авиакорпусами осуществлялось в такой последовательности. Командующий, получив боевую задачу, принимал решение, которое передавалось на оперативный пункт в Киев. Оперативный пункт это решение направлял в авиакорпуса». «В ходе боевых действий командующий ДА назначал комиссии из корпусов для выявления разрушений, произведенных бомбардировкой». «С продвижением наших войск в Белоруссии представители Ставки Верховного Главнокомандования 29 июня из Дуравичи переехали в Жло-

---

<sup>534</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 449 – 455.

<sup>535</sup> ЦАМО. Ф. 9-й гв. ад. Оп. 1. Д. 43. Л. 85.

---

бин. Вместе с ними сменил месторасположение своего КП и командующий ДА». «Боевые действия в интересах наземных войск потребовали организации тесного взаимодействия Дальней авиации с командованием фронтами. Этот вопрос был успешно решен. Пребывание командующего ДА в непосредственной близости к представителям Ставки Верховного Главнокомандования, их взаимное общение, наличие связи по нескольким каналам...»

Создается впечатление, что весь период проведения Белорусской операции маршал авиации А. Е. Голованов находился на фронте и руководил действиями частей и соединений АДД. Но это не так. Он заболел в период подготовки к операции. Не мог же Александр Евгеньевич придумать свою болезнь. Прояснить вопрос так и не удалось. А хотелось бы, ведь заболел командующий, находясь в 5-м авиакорпусе.

Но вернемся к Белорусской операции. Наряду с другими соединениями АДД 5-му авиакорпусу предстояло содействовать войскам 2-го Белорусского фронта в прорыве обороны противника. В течение года враг возводил оборонительные сооружения на западном берегу реки Проня и среднем течении Днепра. В результате здесь появились долговременные укрепления и несколько линий траншей. С целью облегчения прорыва наземными частями этой насыщенной огневыми средствами преграды, авиакорпусу, в том числе и 23-му авиаполку, предстояло нанести удар по объектам переднего края обороны противника в ночь на 23 июня, за несколько часов до наступления наземных войск.

20 июня генерал И. В. Георгиев с главным штурманом и начальником оперативного управления авиакорпуса прибыли в штаб фронта и получили предварительное распоряжение: «В ночь на 23 июня уничтожать войска и технику противника на поле боя в районе Заложья, на западном берегу реки Проня».

Подготовка экипажей проводилась тщательнейшим образом. Особое внимание всего летного состава подполковник Г. А. Шамраев обратил на точность бомбардирования: крупных очагов пожара при бомбардировании ожидать не следует, они будут кратковременными и быстро гаснущими, поэтому надо в полной мере использовать светосредства и радио.

В связи с плохими погодными условиями (ливневые дожди, грозы, видимость менее километра) командир, согласовав вопрос с руководством авиадивизии, выпустил на задание только те экипажи, которые были хорошо подготовлены для боевых действий в сложных условиях.

Взлет начался в 22.00 с таким расчетом, чтобы в полночь экипажи находились над целью. В расчетное время штурманы отбомбились по оборонительным сооружениям, артиллерии и войскам противника в пунктах Заложье и Застенки (46 км западнее Мстиславля). Они находились на направлении главного удара войск 2-го Белорусского фронта. Все экипажи авиаполка выполнили задание успешно и к утру вернулись в Журбенцы.

С утра 23 июня основные силы 1-го Прибалтийского фронта, 3-го и 2-го Белорусских фронтов после мощной артиллерийской и авиационной подготовки, в которой участвовал и 23-й авиаполк, начали прорыв неприятельской обороны. Он шел успешно.

В ночь на 24 июня, в преддверии наступления войска 1-го Белорусского фронта, все соединения АДД, способные по погодным условиям подняться в воздух, были нацелены на объекты переднего края немецкой обороны в полосе его наступления. Все командиры кораблей 23-го авиаполка, подготовленные для боевых действий в сложных метеоусловиях, в составе 5-го авиакорпуса, ушли в бой. Они бомбардировали укрепленные позиции, технику и войска в пунктах Чертки, Николаевка, Важный. О результатах налета сообщила газета АДД «Красный сокол»:

«В ночь на 24 июня наша авиация, несмотря на дождь и низкую облачность, действовала в непосредственной близости от своих войск – по переднему краю обороны немцев. Лучшие экипажи своими бомбами нанесли большие повреждения немецкой обороне. Этим воспользовались наши войска, наступавшие на этом участке фронта. Особенно отличились в эту ночь летчики командира Георгиева, совершившие наибольшее количество вылетов».

---

Утром разрушительные действия дальних бомбардировщиков продолжила артиллерия и бомбардировочная авиация 16-й воздушной армии. После авиационной и артиллерийской подготовки в наступление перешли моторизованные соединения фронта и пехота. Они прорвали первую полосу обороны врага и устремились на Рогачев и Бобруйск. Уже к ночи 26 июня оказались в окружении два немецких корпуса в районе Титовки, что в четырех километрах восточнее Бобруйска. Готовясь к прорыву, противник начал стягивать танки и артиллерию по дороге Жлобин – Титовка. Для предотвращения их попытки вырваться из котла понадобились тяжелые бомбы.

Здесь мне хотелось бы процитировать одно место из монографии М. Н. Кожевникова. По объему оно многовато, но тем не менее:

«На передовом командном пункте генерала К. К. Рокоссовского находились Г. К. Жуков и А. А. Новиков. При обсуждении создавшегося положения А. А. Новиков предложил нанести массированный удар авиацией и сорвать намерения противника. Г. К. Жуков согласился с таким предложением и приказал приступить к его выполнению немедленно. Вот как описывает этот эпизод маршал авиации С. И. Руденко: «В 17 часов в штаб 16-й воздушной армии позвонил полковник М. Н. Кожевников, сопровождавший командующего ВВС, и сообщил, что Г. К. Жуков, А. А. Новиков и К. К. Рокоссовский знают о критическом положении в районе Титовки и намерены поручить авиации разгром вражеской колонны.

Генерал С. И. Руденко вместе с начальником штаба армии генералом П. И. Брайко незамедлительно отдал распоряжения командирам авиационных корпусов и дивизий. В воздух было поднято 523 самолета. Полтора часа продолжался массированный удар. Было сброшено более 160 тонн бомб, выпущены десятки тысяч снарядов. Удар нашей авиации был исключительно удачным. 150 танков, 6 тыс. автомашин и много артиллерии было уничтожено и выведено из строя в районе окруженной группировки противника юго-восточнее Бобруйска.

Маршал Советского Союза Г. К. Жуков по этому поводу писал: «Мне не довелось наблюдать, как проходила ликвидация противника в Бобруйске, но я видел, как шел разгром немцев юго-восточнее его. Сотни бомбардировщиков 16-й армии С. И. Руденко, взаимодействуя с 48-й армией, наносили удар за ударом по группе противника. На поле боя возникли пожары: горели многие десятки машин, танков, горюче-смазочные материалы. Все поле было озарено зловещим огнем. Ориентируясь по нему, подходили все новые и новые эшелоны наших бомбардировщиков, сбрасывавших на противника бомбы разных калибров. Немецкие солдаты, как обезумевшие, бросались во все стороны, и те, кто не желал сдаться в плен, тут же гибли. Гибли сотни и тысячи немецких солдат, обманутых Гитлером, обещавшим им молниеносную победу над Советским Союзом».

А. А. Новиков послал в адрес летного состава 16-й воздушной армии следующую телеграмму: «Нашими войсками в результате наступления юго-восточнее Бобруйска была окружена большая группировка противника... Для того чтобы разгромить противника и принудить его к сдаче, 27 июня 1944 г. в период 18.15—21.00 авиацией 16-й воздушной армии в количестве 523 самолетов был нанесен массированный бомбово-штурмовой удар по окруженной группировке противника юго-восточнее Бобруйска. В результате успешно проведенного авиационного удара окруженная группировка противника была разбита, а ее остатки в ночь на 28 июня были уничтожены и пленены сухопутными войсками. В районе, где был нанесен удар авиацией, на поле боя осталось большое количество разбитой техники противника и масса трупов немецких солдат и офицеров. Таким образом, авиационные части свою задачу выполнили отлично, за что всему летному составу, принимавшему участие в массированном ударе – летчикам, штурманам, стрелкам-радистам – объявить благодарность. Телеграмму довести до всего личного состава авиачастей 16-й воздушной армии».

Массированный удар авиации по окруженной группировке явился яркой демонстрацией возросших боевых возможностей наших Военно-Воздушных Сил и умелого руководства ими

---

командующим ВВС, командующим 16-й воздушной армией, командиров авиакорпусов, дивизий и полков. Войска 1-го Белорусского фронта при активной поддержке авиации 29 июня овладели Бобруйском»<sup>536</sup>.

Так-то оно так, но где же Авиация дальнего действия? Все здесь есть: и сколько самолетов бомбардировали окруженную группировку противника, и каков результат удара, и его оценка Г. К. Жуковым, и благодарность А. А. Новикова. И все это в адрес 16-й воздушной армии. А ведь Авиация дальнего действия направила в район Титовки 233 бомбардировщика. Они сбросили 85 ФАБ-500 и 463 ФАБ-250. Только этот суммарный вес тяжелых бомб составил более 160 тонн.

Представителем АДД в штабе 1-го Белорусского фронта являлся заместитель А. Е. Голованова генерал Н. С. Скрипко. Он непосредственно руководил боевыми действиями соединений Авиации дальнего действия в полосе фронта и лично получал от Г. К. Жукова указание на бомбардирование немецких войск в районе Титовки.

«Вечером 25 июня меня срочно вызвал Жуков:

– Где действует АДД?

Подробно докладываю, что 3-й и 4-й авиакорпуса будут бомбить железнодорожный узел Осиповичи, 2-й и 7-й – станцию Толочин, 1-й и 8-й ударят по скоплениям немецких войск в районе Орши, а 4-й и 5-й авиакорпуса пойдут на спецзадание.

Маршал нетерпеливо перебил мои перечисления и приказал всю авиацию, что поближе, перенацелить в район Бобруйска. Он пояснил, что, по данным воздушной разведки, немцы начали отвод войск по трем дорогам, идущим от Могилева, Рогачева и Жлобина в общем направлении на переправу через Березину к деревне Титовка, что южнее Бобруйска. Жуков потребовал разбомбить эту переправу и подвергнуть сосредоточенным ударам скопления фашистских войск и походные колонны гитлеровцев, движущиеся к переправе.

Быстро связываюсь со штабом и успеваю перенацелить соединения. До самого рассвета 241 экипаж наносил удары по этой важной цели. Поработали мы тогда крепко. Авиабомбы сбрасывались в район, забитый мотопехотой и танками врага.

После освобождения Бобруйска я пролетел на У-2, потом проехал на автомашине по району боевых действий. Здесь врага громили штурмовики и бомбардировщики 16-й воздушной армии генерала С. И. Руденко, игравшей главную роль в операции. Но и результаты нашей работы были налицо. Серии разрывов ФАБ-500, ФАБ-250 и бомб других крупных калибров, применяемых нашей АДД, оставили много отчетливых следов. Враг понес большие потери»<sup>537</sup>. Среди бомб крупного калибра были и бомбы, сброшенные с самолетов 23-го авиаполка.

Ближе к вечеру 25 июня Г. А. Шамраев получил предварительное распоряжение штаба авиадивизии: поднять в воздух все наличные экипажи и ударить по окруженным войскам врага в районе Титовки. К этому времени в районе базирования авиаполка власть в небесных просторах захватил антициклон. Дожди и грозы прекратились, по небу плыли редкие облака, местами видимость достигала десяти километров. В связи с благоприятной погодой на задание шли все экипажи авиаполка, в том числе и молодые. Отбомбились они хорошо, но не все вернулись домой. Пропал без вести один экипаж. Его ждали до того, пока по расчету времени на самолете еще могло быть горячее. Не дождалось. Его ждали еще целый месяц в расчете того, что кто-то из членов экипажа все же вернется. Не дождалось.

Пропали без вести: командир корабля младший лейтенант Григорий Федорович Калашник, штурман лейтенант Николай Иванович Хасюк, летчик младший лейтенант Иван Михайлович Белянин, борттехник техник-лейтенант Петр Дмитриевич Казак, воздушный радист старшина Рахим Файзиев, воздушный стрелок старший сержант Алексей Григорьевич Жарков.

---

<sup>536</sup> *Кожевников М. Н.* Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941 – 1945. С. 180, 181.

<sup>537</sup> *Скрипко Н. С.* По целям ближним и дальним. С. 340.

---

С прорывом оборонительных рубежей врага и развитием наступления Белорусских фронтов боевые действия авиаполка были перенесены по железнодорожным узлам Лунинец, Белосток, Брест, Кобрин, Сокулка, станциям, магистральным путям сообщений, через которые производилось снабжение и пополнение материальных и людских сил противника. Железнодорожный транспорт использовался им и для отвода своей живой силы и техники в начавшемся повальном отступлении.

В ночь на 27 июня авиаполк бомбардировал железную дорогу на участке Янув – Пинск – Лунинец и сам железнодорожный узел Лунинец. В следующие три ночи этот узел вновь подвергался нашествию со стороны экипажей 23-го авиаполка. Окрыленный потрясающим успехом наземных войск на всех участках участвующих фронтов, летный состав выполнял боевые задания с удвоенной энергией. А радоваться было чему. В ходе первого этапа Белорусской наступательной операции, всего за шесть дней боев, группировка противника была разгромлена на флангах и рассечена в центре. Советские войска продвинулись вперед на 120 километров, а местами еще глубже. Таким успехом Красной Армии завершился первый этап Белорусской операции.

После освобождения Лунинца в город прибыла комиссия, созданная из офицеров управления 5-го авиакорпуса. Она изучала результаты бомбардирования железнодорожного узла. Вывод комиссии: на объект сброшено около 350 бомб, эффективность ударов хорошая, разбито несколько эшелонов врага, убито не менее 400 немцев, после бомбардирования в ночь на 29 июня железнодорожный узел не работал полтора суток<sup>538</sup>. В это дело внесли вклад и экипажи 23-го авиаполка.

Итак, на первом этапе Белорусской операции, продолжавшемся с 23 июня по 4 июля 1944 г., советские войска при поддержке ВВС и АДД, нанесли немецкой группе армий «Центр» крупное поражение. Они освободили Минск, разгромили основные группировки врага под Витебском, Оршей, Могилевом и Бобруйском.

Активно участвовала Авиация дальнего действия и во втором периоде Белорусской операции. Он начался с 5 июля. Основной задачей АДД в этот период стала борьба с подходящими резервами противника. Она наносила удары ночью по железнодорожным узлам в Западной Белоруссии, Литве и Восточной Польше.

23-й авиаполк участвовал в Белорусской операции вплоть до ее завершения. Его экипажи активно поддерживали наступление советских войск, наносили бомбардировочные удары по железнодорожным объектам и аэродромам, осуществляли перевозки личного состава, военной техники и имущества наземных частей и авиационных полков, меняющих дислокацию.

До 12 июля метеорологические условия для работы были в основном благоприятными. Командир авиаполка воспользовался этим обстоятельством в полной мере. Многие молодые летчики и штурманы успели побывать над различными объектами врага и закрепить свой боевой опыт. С 12 июля метеорологические условия значительно ухудшились. Новый циклон принес дожди и грозы. Облачность доходила до десяти баллов. Так продолжалось до 25 июля. На задания уходили только более опытные экипажи.

В этот период освобождения Белоруссии штаб АДД спланировал и провел еще одну самостоятельную воздушную операцию – по дезорганизации железнодорожных перевозок. Активное участие в ней принимал и 23-й авиаполк. Его экипажи бомбардировали железнодорожные узлы и станции Брест, Белосток, Руда, Сакулки (35 км юго-западнее Гродно), Львов, Седлец.

Именно в период этой воздушной операции авиаполк понес очередные потери летного состава. В ночь на 15 июля при бомбардировании железнодорожного узла Брест погибли четыре члена экипажа Г. Н. Макаренко. Штурман И. И. Чепуренко и воздушный стрелок-радист

---

<sup>538</sup> Дальняя авиация в Белорусской операции Советской Армии. С. 27.

---

Г. Н. Кузьмичев спаслись, последний при этом получил сильные ожоги. Захоронены погибшие в деревне Галовка (42 км юго-восточнее Бреста). Вот их имена: командир корабля лейтенант Григорий Николаевич Макаренко, летчик старшина Михаил Иосифович Индушвили, борттехник старший техник-лейтенант Александр Георгиевич Зубелев, воздушный стрелок старшина Макар Максимович Берешпалов.

В следующую ночь после бомбардирования железнодорожного участка Люблин – Любомль на свой аэродром не вернулись еще четыре человека. Они погибли и захоронены на территории Польши (два км западнее Абрамово, район Любартов). Имена еще одной жертвы войны: командир корабля лейтенант Леонид Степанович Задорожный, штурман лейтенант Михаил Ефимович Захаров, летчик старшина Алексей Степанович Кашеев, борттехник младший техник-лейтенант Агзам Басырович Басыров.

Если говорить о безвозвратных потерях авиаполка в период проведения Белорусской операции, то следует добавить еще одну. 15 августа умер от ран борттехник младший техник-лейтенант Алексей Андреевич Мусиенко. Похоронили его в селе Журбенцы. Причина его смерти мной не установлена. Их может быть только две – или он был смертельно ранен в воздухе при выполнении боевого задания, или произошел несчастный случай на земле. Таким образом, в процессе участия в Белорусской операции авиаполк потерял 15 человек.

В период боев в авиаполк прибыло много летчиков и штурманов, закончивших авиационные училища. О становлении одного из них рассказал мне в письме бортовой техник В. И. Колосков. «В конце июля, а может быть, начале августа 1944 года нашего штурмана перевели в другой экипаж. А в наш зачислили младшего лейтенанта Кутузова Гришу. Дают нам задание: осветить узловую станцию Чоп. Провозной Кутузову давал штурман эскадрильи Герой Советского Союза майор Волков.

Погода на маршруте была где-то пять-шесть баллов. Не долетая до цели, мы увидели на земле яркое горение. Штурман доложил, что по расчету времени это Чоп. Волков возразил и сказал, что немцы этим пожаром обозначили ложную цель и приказал Кутузову проверить расчеты. Он оказался прав. С помощью Волкова мы вскоре вышли на боевой курс, сбросили четыре САБа, после чего экипажи авиаполка приступили к бомбардированию станции.

А нас прихватили два прожекторных луча. Тут надо действовать решительно, так как через несколько секунд последует обстрел нашего самолета. Я моментально задернул шторы на окнах командира корабля Александра Нестерова, и он, глядя на приборы, начал выполнять противозенитный маневр. Из объятий прожекторов нам удалось выскочить быстро. Зенитки нас поливали, но уже не прицельно. Мы еще не успели лечь на обратный курс, а на станции Чоп уже рвались бомбы, сброшенные нашими экипажами. После посадки Дмитрий Петрович Волков, сделав несколько замечаний Кутузову, оценил работу экипажа вполне удовлетворительно».

Стремительное продвижение наших войск после прорыва немецкой обороны привело к отрыву тылов от наступающих частей. При слабо развитой аэродромной и дорожной сети наземные и авиационные части испытывали трудности в материальном и аэродромно-техническом обеспечении боевых действий. Особенно остро ощущалась проблема снабжения танковых армий и корпусов боеприпасами, топливом и другими различными материальными средствами при действиях их в отрыве от основных сил фронтов. В связи с этим авиаполки АДД, вооруженные самолетами Ли-2, в процессе Белорусской операции привлекались к выполнению транспортных задач практически ежедневно. Из-за отсутствия транспортной авиации это была вынужденная мера.

Полеты осуществлялись в дневных условиях с привлечением значительных сил. Так, за май – август 1944 года 5-й и 7-й авиакорпуса АДД совершили 2822 самолетовылета на транспортировку личного состава, горючего, боеприпасов и других грузов. При этом было перевезено тех-

---

нического имущества и запасных частей для различного рода боевых машин 1000 тонн, горючего – 1209 тонн, боеприпасов – 1394 тонн. Доставлено солдат и офицеров 12 200 человек и вывезено 1659 человек раненых<sup>539</sup>.

Интересные сведения по транспортной работе АДД приведены в мемуарах А. Е. Голованова. «На боевое применение в интересах Белорусских фронтов АДД сделала в июле 5590 самолетовылетов, а для обеспечения боевых действий передовых и подвижных частей фронтов и доставке им горючего, боеприпасов, продовольствия мы произвели 2106 вылетов на боевых самолетах...

Переброска всего необходимого фронтам только боевыми частями и соединениями АДД выглядит следующим образом. Войскам 1-го Белорусского фронта доставлено: 1466 тонн груза, из них 765 тонн горючего, 341 тонна боеприпасов и 127 тонн продовольствия. Кроме этого, доставлено 4217 человек личного состава. 2-й Белорусский: 706 тонн груза, из них 598 тонн – боеприпасы. Вывезено 1500 раненых. 3-й Белорусский: 391 тонна, из них горючего 186 тонн, 52 тонны боеприпасов и 1827 человек. Войскам 1-го Прибалтийского доставлено 2770 тонн, из них 157 тонн боеприпасов и 97 горючего.

Из приведенных цифр мы видим, что одного лишь горючего было доставлено войскам более тысячи тонн. Этим топливом можно было обеспечить многие и многие тысячи автомашин и танков, а доставленные в еще большем количестве боеприпасы давали возможность подвижным и передовым частям фронтов вести боевые действия до подхода своих тылов»<sup>540</sup>.

23-й авиаполк в этот период выполнил такой объем транспортной работы, который с начала Великой Отечественной войны стал самым значительным. На эту менее опасную работу Г. А. Шамраев старался отправить молодые экипажи, а также тех командиров кораблей, которые по состоянию здоровья не могли полноценно выполнять боевые задания. Почти всю транспортную работу авиаполк выполнял в интересах 1-го Белорусского фронта. Они доставляли людей, боеприпасы, медикаменты, но чаще всего горючее для танков. Пункты доставки – Слуцк, Остров, Люблин, Любартов и другие.

В разгар Белорусской операции в авиаполк пришел молодой летчик А. К. Рябышев. Его определили в экипаж Н. П. Подлужского. В школьной анкете «Ветерана Великой Отечественной войны» Алексей Капитонович оставил такую запись: «В июле 1944 при перевозке технического состава истребительного авиационного полка к линии фронта под сопровождением наших двух истребителей наш экипаж в середине дня был перехвачен четырьмя истребителями противника. Каждый из них по нашему самолету произвел по одной атаке. В результате наш Ли-2 получил 48 пушечных пробоин. Самолет мы посадили, он для дальнейшего использования был непригоден. В воздушном бою был сбит один наш истребитель из числа сопровождающих. На борту Ли-2 оказался раненым всего один человек из числа перевозимых техников».

Некоторые сведения о транспортной работе экипажей в этот период сообщил мне в письме уже упомянутый борттехник В. И. Колосков. «В июле 1944 года, когда наш авиаполк принимал активное участие в боевых действиях в операции «Багратион», экипажи в ночное время выполняли задания командования по уничтожению скоплений войск и техники противника, а днем перевозили ближе к передовой линии топливо и боеприпасы для танкистов, так как железные и шоссейные дороги были разбиты и восстанавливать их не успевали.

Летали днем на бреющем полете, чтобы как-то быть менее обнаруженными немецкими истребителями. Но были случаи, когда мы подвергались атакам с их стороны. К счастью, пробоины были только в фюзеляже. Фашисты могли нас атаковать только с одного захода, да и то не прицеливаясь, поскольку наш стрелок Коля Каледин пускал длинные очереди из крупнокали-

---

<sup>539</sup> Белов Е. Н. Боевые действия советской Дальней авиации в интересах стратегических наступательных операций третьего периода Великой Отечественной войны. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Монино. 1981.

<sup>540</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. С. 448.



---

берного пулемета УБТ. Кроме этого наши истребители навязывали противнику воздушные бои. Порой было трудно понять, где наши, а где фашисты, настолько огромное количество самолетов одновременно участвовало в воздушной драке. Наш самолет был закамуфлирован под цвета летнего периода времени, и мы летали над самыми верхушками деревьев».

Вот какой весьма редкий в авиации случай произошел с экипажем Н. Г. Буренкова. 2 августа 1944 года днем экипаж повез на аэродром Острув (33 км северо-восточнее Люблина) груз наступавшим войскам в Польше. Перед вылетом командир корабля получил предупреждение: если на пути к цели встретятся сложные метеоусловия, выполнение задания прекратить и возвращаться на базу.

Чем дальше уходил самолет на запад, тем темнее становилось небо. Пошел дождь, скатанные в тугое одеяло облака все ниже и ниже прижимали Ли-2 к земле. В небольшом пространстве между нею и нижней кромкой стало совсем неуютно.

На борту самолета все прекратили работу и следили за борьбой Буренкова с неистовыми силами природы, а летчик, слившись со штурвалом, втянув голову в плечи, следил за тем, чтобы не столкнуться с каким-либо препятствием. И не уследил. Уже когда брющим стригли макушки деревьев, неожиданно вошли в полосу густого дождя, видимость упала почти до нуля. Правым мотором зацепились за лес, погнули винты.

Летчик удержал машину в сильных руках, поднял ее на несколько метров, но выше из-за начавшейся тряски мотора она не пошла. Ли-2 катастрофически начал терять высоту. Внизу стремительно проносилась земля, мелькали какие-то наземные предметы, деревья, кусты. И вдруг в быстро сменяющемся под самолетом калейдоскопе наступило однообразие.

– Вода-а! – крикнул кто-то

И точно: это было озеро. Буренков плюхнул самолет на его поверхность. Как подбитая птица качался Ли-2 на зыбких волнах. Вода быстро заполняла все его поры. Через десять минут вначале нос, а затем хвостовое оперение скрылись в пучине, оставив после себя воронку, но и она через несколько секунд растворилась. Весь экипаж спасся<sup>541</sup>.

Позже по приказу командира авиадивизии борттехник С. Е. Карпиловский возглавил техническую команду, в которую вошли и два водолаза. В сентябре и октябре они работали на озере Пульмо и сделали невозможное – подняли Ли-2 на поверхность, отбуксировали к берегу, привели его в порядок, построили взлетную полосу и доложили командованию о готовности к перелету. Перегнал машину на свой аэродром заместитель командира полка И. Д. Маслов.

Семен Ефимович Карпиловский по поводу этого во всех отношениях уникального случая писал мне: «2 августа наш самолет, груженный боеприпасами, совершил приводнение на озеро Пульмо в сорока километрах от Хелма и утонул. В сентябре – октябре по приказу генералов Георгиева и Лабудева я возглавил группу технического состава, в которую входили два водолаза. Мы достали самолет из озера, отремонтировали, построили взлетную полосу и обеспечили безопасный перелет по маршруту Хелм – Городок – Львов. Большую помощь нашей группе оказывал инженер полка по ремонту Воронин».

В финальной части Белорусской операции, начиная с 3 августа, АДД резко сократила свою боевую деятельность. Причину банальной назвать нельзя, но то, что она в ходе войны проявилась в таком масштабе впервые – это совершенно точно. Почти весь август Авиация дальнего действия из-за хронической нехватки горючего поднимала в воздух ограниченное количество экипажей. Зачастую на задание уходило всего лишь 30 – 40 экипажей. Вполне понятно, что это были самые что ни на есть неотложные потребности. По этой причине сократил свою боевую деятельность и 23-й авиаполк.

В период пребывания 23-го авиаполка в Журбинцах произошел случай, которому трудно подобрать определение. О нем рассказывал мне штурман А. А. Кисиль. Даты он не назвал, но

---

<sup>541</sup> ЦАМО, Ф. 239-го ап, Оп. 199824, Д. 1, Л. 159.

это не столь важно. В один из дней, который по каким-то причинам был нелетным, для встречи с личным составом авиаполка прибыла группа известных артистов. Человек 15. Среди них были Л. П. Орлова, К. И. Шульженко, Л. А. Русланова.

Соединив два грузовика с откинутыми бортами, авиаторы соорудили для них импровизированную сцену. Погода выпала на диво – ярко светило солнце, тянул прохладный северный ветерок, воздух наполнен ароматом полевых цветов. Каждое выступление артистов воспринималось с таким шумным восторгом, что никто не услышал гула приближающегося самолета.

Его скорей увидели, чем услышали. Он не пролетал над сценой, он на нее пикировал. Оборвалась песня, все – и летчики, и артисты – замерли. При выводе из пикирования на высоте приблизительно четырехсот метров машина, добавив страху, просела, затем пошла в набор высоты. Не успели все присутствующие на аэродроме сбросить с себя оцепенение, как стало ясно, что летчик разворачивает самолет для нового захода на сцену. На этот раз он пикинул со стрельбой в воздух из всех стволов бортового оружия. Бу-бу-бу – глухо неслось над аэродромом. Но и на этом хулиганство не закончилось. Лишь после третьего захода летчик круто ушел в набор высоты и вскоре растворился в синеве.

Перед артистами пришлось извиняться. Вскоре стало известно имя воздушного хулигана. Им оказался бывший летчик 23-го авиаполка В. С. Зарецкий, фамилия которого уже несколько раз упоминалась на страницах этой книги. К этому времени он перешел в сформированный новый авиаполк под командованием А. И. Мосолова. Не думаю, что эта выходка летчика осталась безнаказанной.

В процессе Белорусской операции произошла смена на капитанском мостике партийно-политической работы. Его покинул И. М. Трусов. Почти три года Иосиф Михайлович руководил этой важной работой в авиаполку. Это был прирожденный и авторитетный политработник. Свои прямые служебные обязанности он успешно совмещал с боевой работой как летчик. Летал с разными экипажами, но больше в таком составе: штурман авиаполка В. А. Михайлов, борттехник А. С. Быков, воздушный стрелок-радист А. Н. Безденежных, воздушный стрелок П. П. Усатов. На его счету 64 боевых вылета. Трижды бомбардировал Хельсинки. Кроме этого, несколько раз транспортировал боеприпасы и горючее передовым частям Красной Армии. Как летчик и замполит, он постоянно воодушевлял личный состав на качественное выполнение различных заданий. Ушел Иосиф Михайлович из авиаполка на повышение, заняв должность начальника политического отдела 54-й авиадивизии.

Сменил И. М. Трусова майор В. П. Яковлев. Участник войны с ее первого дня. Будучи штурманом по специальности, исполнял должность заместителя командира эскадрильи в 702-м бомбардировочной авиаполку. В 23-й авиаполк на такую же должность пришел в начале 1943 года. Зарекомендовал себя способным политработником и грамотным штурманом. Без единой потери ориентировки совершил более пятидесяти боевых вылетов. Теперь Виктору Петровичу Яковлеву вместе с Г. А. Шамраевым предстояло вести личный состав авиаполка к новым победным достижениям.

Одно из них произошло буквально через несколько дней после назначения В. П. Яковлева на новую должность. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий на фронте борьбы Советского Союза с немецкими захватчиками 23-й гвардейский Белгородский авиаполк дальнего действия был награжден орденом Красного Знамени.

Одно из них произошло буквально через несколько дней после назначения В. П. Яковлева на новую должность. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий на фронте борьбы Советского Союза с немецкими захватчиками 23-й гвардейский Белгородский авиаполк дальнего действия был награжден орденом Красного Знамени.

По случаю третьей коллективной награды 21 августа состоялся полковой митинг. В первых числах сентября



---

Г. А. Шамраев получил приказание: сформировать делегацию авиаполка для получения награды в Кремле. В нее вошли три человека – заместитель командира по политической части гвардии майор В. П. Яковлев, старший штурман авиаполка гвардии майор В. А. Михайлов, командир корабля гвардии старший лейтенант А. П. Нестеров. Принимал награду Виктор Петрович Яковлев из рук Председателя Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинина<sup>542</sup>. Таким образом, на завершающем этапе Белорусской наступательной операции 23-й авиаполк, добавив к двум коллективным наградам еще одну, стал Краснознаменным.

И еще одно знаменательное событие произошло в авиаполку 19 августа. Указом Президиума Верховного Совета СССР звание Героя Советского Союза было присвоено заместителю командира эскадрильи гвардии майору Владимиру Васильевичу Сапожникову. В авиаполку он стал пятым Героем. Однако к этому времени троих уже не было – С. Д. Криворотченко и Н. С. Куракин погибли, а А. И. Мосолов ушел в другой авиаполк.

Завершая освещение боевой работы 23-го авиаполка в Белорусской операции, не могу не затронуть одну проблему. Речь идет о ее отражении в документах части. Вот, что записано в святая святых истории авиаполка – историческом формуляре: «Летом 1944 года полк неоднократно бомбардировал объекты противника на участках: Кишинев – Яссы и в направлении действий 1-го и 2-го Белорусских фронтов». Слов «Белорусская операция» в формуляре вообще нет. Практически пустыми оказались и наградные листы на личный состав. Никакой конкретной фактуры в них нет. Такое впечатление, что авиаполк в одной из важнейших стратегических операций Великой Отечественной войны не участвовал.

Пожалуй, только в одном наградном листе нашли отражение конкретные факты из боевой деятельности авиаполка в этот период. Речь идет о наградном листе на основании которого штурман эскадрильи старший лейтенант П. Д. Просветов был представлен к званию Героя Советского Союза. Приведу эти факты.

«В ночь на 5 июня 1944 года при бомбардировании железнодорожного узла Кишинев было создано два пожара и шесть сильных взрывов. С пятого на шестое и с шестого на седьмое был особенно эффективным налет на железнодорожный узел Яссы, где все было объято пожарами, горели железнодорожные эшелоны, техника и военное имущество противника. При бомбардировании железнодорожного узла Титовка (4 км восточнее Бобруйска) в ночь на 25 июня было уничтожено громадное количество живой силы и техники противника.

Летая на фотографирование результатов бомбардирования целей экипажами полка в течение всего 1944 года, показал исключительные образцы фотографирования. Так при фотографировании железнодорожного узла Лунинец 28 июня (планшет № 3) цель сфотографирована отлично. 22 и 23 июля при фотографировании железнодорожного узла Белосток (планшеты № 8 и № 9) цель сфотографирована отлично. Отлично фотографировались и другие объекты. За отличное фотографирование целей старший лейтенант Просветов имеет благодарность от командира дивизии»<sup>543</sup>.

И еще в двух наградных листах удалось найти конкретные сведения. Перед началом Белорусской операции подполковник Г. А. Шамраев представил к награждению медалью «За боевые заслуги» двух женщин. Начальника пеленгаторной станции 72-й отдельной роты связи М. К. Клевину за то, что во время работы авиаполка на Сталинградском фронте она обслужила бесперебойной связью 900, а на Ленинградском фронте 600 самолетовылетов. Радиотелеграфистку этой же роты Е. А. Кузьмину за то, что на Сталинградском фронте она обслужила 950, а в Курской битве 600 самолетовылетов. Обе они по 15 раз осуществили привод самолетов на свой аэродром в сложных метеоусловиях, за что имели благодарность от командира авиаполка.

---

<sup>542</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7111. Д. 60. Л. 63.

<sup>543</sup> Там же. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 39. Л. 28.

---

Что и говорить, служащие 72-й роты связи, а это в основном двадцатилетние девчоночки, зачастую являлись для воздушных радистов авиаполка палочкой–выручалочкой. От их слаженной работы, особенно в ненастную погоду, иногда зависела судьба того или иного экипажа. Они делали одно дело. Многие воздушные радисты общались со своими коллегами из роты связи не только с помощью рации. Как тут не привести стихотворение радистки сержанта М. Рождественской, помещенное в газете «Красный сокол» в сентябре 1943 года.

### БОЕВОМУ ДРУГУ

Пусть мы не встречаемся с тобою,  
И тебя нигде не вижу я –  
Все равно живем одной мечтою,  
Стало быть, мы верные друзья.  
Мы живем мечтой разбить фашистов,  
С мира смыть коричневую грязь.  
Ты – летаешь в бой стрелком-радистом,  
Я – с земли держу с тобою связь.  
Я сажусь за рацию и знаю,  
Что работой тоже гадов бью,  
Что тебе громить их помогаю  
В беспощадном огневом бою.  
Пусть я на земле, а ты, сверкая,  
Высоко взлетаешь в звездный мир,  
Все равно тебя не забываю,  
Весть приносит о тебе эфир.  
И когда покончим с подлым гадом,  
Родины свободу отстоим,  
Будет мне желанною наградой  
Встреча с лучшим другом боевым.

Белорусской операцией советские войска при поддержке авиации нанесли крупное поражение группе армий «Центр», освободили Белорусскую ССР, большую часть Литовской ССР, часть Латвийской ССР и восточную часть Польши. Посильный вклад в это достижение Красной Армии внес личный состав 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка.

После завершения Белорусской операции вплоть до середины сентября боевую деятельность АДД продолжала ограничивать нехватка горючего. В этот период ее соединения и части бомбардировали главным образом объекты на территории самой Германии и ее союзников (Тильзит, Мемель, Инстербург, Сату-Маре, Будапешт, Тукумс, Дебрецен). Отдельные экипажи выполняли полеты в интересах разведывательных органов различных ведомств СССР и разведывательных отделов фронтов.

Один из таких полетов в Болгарию совершил экипаж молодого командира корабля В. Г. Лазарева. Василий Георгиевич пришел в авиаполк в марте 1943 года в группе выпускников Пермской (тогда город Молотов) военной школы летчиков. Среди них: Николай Чепуштанов, Семен Ханин, Георгий Коротыгин, Павел Савицкий, Василий Корнов.

3 февраля 1999 года я оказался в московской квартире В. Г. Лазарева. Рассказывая о своем боевом становлении, он поведал об одном интересном факте. Кормили в школе летчиков плоховато, по крайней мере, шее в воротнике гимнастерки было просторно. Когда молодое пополнение предстало перед командиром авиаполка и когда в беседе с ним кто-то выразил

---

желание как можно быстрее принять участие в боевой работе, Григорий Шамраев, окинув молодую поросль ироническим взглядом, сказал:

– Боевую работу начнем после того, как всех вас хорошенько откормим.

Пока «откармливались», ходили в наряд, пилили дрова, топили печи, работали на пищеблоке. И так больше месяца. Пришло время и «откормленный» Василий Лазарев полетел на войну. Провозной боевой давал ему командир эскадрильи А. И. Мосолов. Предстояло отбомбиться по довольно серьезному объекту – железнодорожному узлу Орел. В полет ушел и штурман авиаполка В. А. Михайлов. Минут за десять до цели летчик уступил ему место, а сам отправился к пулемету в хвост самолета. Оттуда и просматривал обстановку в воздухе и на земле. Разрывы снарядов, лучи прожекторов, взрывы своих бомб. Отвлёкся от этого увлекательного зрелища лишь тогда, когда штурман авиаполка позвал его в пилотскую кабину. При возвращении командир экипажа дал возможность «порулить».

В эту же ночь полетели второй раз. В связи с тем, что Орел к этому времени затянуло облачностью, экипажу дали запасную цель Карачев. После линии фронта вошли в облака. В. А. Михайлов вновь занял место правого летчика и начал сверять курс полета. Что и как он там делал, одному ему было известно, но из облаков вырывались прямо над Карачевым. Высота 800 метров. Пока А. И. Мосолов делал необходимые довороты, зенитная артиллерия открыла по самолету такой ураганный огонь, что, казалось, конец неминуем.

Как отбомбились в этом аду и как из него вырвались, Василий Лазарев старался понять весь обратный путь, но особенно тогда, когда после посадки посчитали самолетные раны. В его теле оказалось 35 пробоин, одна из которых в семьдесят сантиметров. Но больше всего летчик удивлялся тому спокойствию, с которым работали над целью командир эскадрильи А. И. Мосолов и штурман авиаполка В. А. Михайлов.

После этого полета молодого летчика определили в экипаж М. В. Чекрыгина. Не экипаж, а настоящий союз советских республик. Командир корабля и летчик – русские. Штурман М. Т. Стоколос – украинец, бортовой техник Я. Ф. Шапран – еврей, радист А. Аблякимов – крымский татарин, стрелок Г. В. Мососьян – армянин. Потом летал под крылышком И. И. Лобачева. Пришло время, и В. Г. Лазарев стал командиром корабля.

Летом 1944 года в 23-й авиаполк поступил новенький американский Си-47. Неизвестно сколько Г. А. Шамраев думал над проблемой, кому доверить штурвал этого самолета, но, в конце концов, его штурвал оказался в руках В. Г. Лазарева. Если учесть тот неопровержимый факт, что по многим параметрам Си-47 превосходил Ли-2, то, без всякого сомнения, это было поощрение. И удивляться здесь не приходится. Летал Василий Григорьевич грамотно. Без единой предпосылки к летным происшествиям за полтора года боевой работы совершил 141 вылет. Единственный в 23-м авиаполку Си-47 берегли. Главным образом его использовали для чисто полковых транспортных перевозок. И только в исключительных случаях самолет пересекал линию фронта. Вот такой случай и выдался в первых числах сентября 1944 года.

О самом полете экипажа В. Г. Лазарева в Болгарию сведений мало. Лишь только один документ отразил этот факт. Это боевое донесение 53-й авиадивизии в штаб 5-го авиакорпуса: «В ночь на 9 сентября экипаж Си-47 командира корабля 23-го авиаполка Лазарева в 02.00 – 02.20 с высоты 600 метров по заданию РО НКГБ Украины на точку 10 км юго-восточнее Беброво (225 км восточнее Софии) сбросил девять человек и четыре мешка с грузом (480 кг). Сброс произведен по расчету времени и наземным ориентирам (лес) при ясной погоде. Время полета 6 часов 20 минут»<sup>544</sup>.

Почему я при встрече с Василием Георгиевичем не расспросил подробности об этом полете? Скорее всего, потому, что сам не знал о том, что в его боевой биографии имел место такой ответственный полет. Еще труднее ответить на вопрос, почему он сам не рассказал мне о нем во время той встречи.

---

<sup>544</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 20. Л. 67.

---

## 10. На помощь восставшей Словакии

Летом и осенью 1944 года благодаря мощному наступлению Красной Армии обстановка в Юго-Восточной Европе и на Балканах коренным образом изменилась в пользу Советского Союза. Освобождение Чехословакии, Болгарии, Румынии, Польши, Венгрии и Югославии стало ближайшей задачей Вооруженных сил СССР.

Под влиянием побед советских войск в августе и сентябре прокатилась волна вооруженных восстаний польского, румынского и болгарского народов. Достигла она и Чехословакии. Кульминационным моментом национально-освободительной войны в этой стране стало Словацкое национальное восстание (СНВ), ставшее одной из ярких страниц в истории словацкого и чешского народов. По размаху, своему вкладу в разгром общего врага, по количеству участвовавших словаков и антифашистов разных национальностей оно – одно из крупнейших вооруженных выступлений трудящихся Европы против фашистов, ярчайшая страница европейского движения Сопrotивления. Все основные события в Словакии развивались в полосе боевых действий 1-го Украинского фронта под командованием Маршала Советского Союза И. С. Конева.

Весть о восстании, поступившая 29 августа, для руководителей Советского Союза оказалась неожиданной. Тем не менее, решение об оказании всесторонней помощи Ставка Верховного Главнокомандования и советское правительство приняли оперативно.

Словацкое национальное восстание было расценено в СССР как одно из важнейших военно-политических событий в Европе, требующее на основе солидарности и союзнических обязательств незамедлительной помощи. Однако советское правительство и Верховное Главнокомандование, принимая решение об оказании помощи, исходило не только из этого. Здесь, несомненно, и военно-политическая целесообразность, стремление облегчить свою собственную борьбу против фашистской Германии.

Приняв принципиальное решение на оказание восставшей Словакии разнообразной военной помощи, И. В. Сталин приказал Генеральному штабу объявить чехословацкой стороне об этом решении.

Просьбы чехословацкой стороны и возможности Советского государства определили основные направления советской военной помощи Словацкому национальному восстанию. Ими стали:

1. Подготовка и проведение Карпатско-Дуклинской наступательной операции.
2. Непосредственное участие в боях советских партизанских соединений и отрядов.
3. Транспортировка для борющегося народа различных военных материалов.
4. Переброска чехословацких воинских частей, сформированных в СССР.
5. Десантирование в освобожденные районы организаторских и диверсионно-разведывательных групп.

6. Перевозка руководящих деятелей чехословацкого правительства и министерства обороны, партийных работников, представителей УШПД и Военных советов фронтов.

Четыре последних направления в деле оказания помощи требовали авиационных крыльев. Часть этой работы выпала на долю авиации 2-й и 8-й воздушных армий, а также небольшой группы ГВФ при УШПД. Основную же авиационную нагрузку должна была выполнить Авиация дальнего действия. Ее штаб получил от наркомата обороны соответствующие указания.

В эти первые дни, когда принимались решения о советской помощи, крайне не хватало объективной и всесторонней информации о положении дел в Словакии. В ней нуждались все государственные и военные органы СССР, так или иначе причастные к делу оказания помощи Словацкому национальному восстанию. Но прежде всего в этом нуждался штаб 1-го Украинского фронта.

---

Отрывочная информация о том, что происходит в Словакии в такой ответственный момент, каким являлся процесс подготовки Карпатско-Дуклинской наступательной операции, не удовлетворял командующего фронтом И. С. Конева. Нужны были более точные, оперативные, а главное, систематические сведения о событиях по ту сторону Карпат. Обстановка требовала срочного установления связи штаба фронта с командованием повстанческого района Словакии. Командующий приказал начальнику разведывательного отдела фронта генерал-майору И. Г. Ленчику подыскать подходящего для этой роли офицера. Выбор пал на майора И. И. Скрипку, работника этого отдела. Иван Иванович – кадровый пограничник. Война сделала его разведчиком.

Получив указания непосредственно от командующего фронтом, И. И. Скрипка сформировал небольшую группу своих помощников из хорошо знакомых, проверенных в разведывательно-партизанских делах людей. В нее вошли Г. Я. Стальной, радистка М. Р. Сущева и С. И. Рындин в качестве адъютанта.

В Словакию перелетели на двух самолетах немецкого производства, которые пилотировали словацкие летчики, прибывшие в Советский Союз 31 августа. Этот редкий случай требует хотя бы краткого описания.

Утро того дня на аэродроме Львов, куда перебазировался штаб 53-й авиадивизии и 1-й авиапункт, было ясным и теплым, в голубом небе лебедиными стаями проплывали редкие облака, по аэродрому гулял легкий ветерок, между самолетными стоянками сновали машины, то там, то здесь мощным басом взрывались авиационные моторы. И вдруг, совершенно неожиданно, в этот разнообразный аэродромный шум ворвались звуки зенитной стрельбы, вначале рывкнули несколько стволов в западной части, а затем оцетинилась уже вся противоздушная оборона львовского аэродрома.

Когда бьют зенитки – надо смотреть в небо. Вряд ли кто в это время не поднял головы. Но там, кроме белых шапок редких облаков и серых шаров от разрывов зенитных снарядов, ничего не было. Однако взвившаяся с КП ракета предупредила об опасности с воздуха. Что за чертовщина!? Люди бросились в укрытия. Через несколько секунд в звуковой концерт зениток вписались новые, еле уловимые нотки, возникшие все в той же западной части аэродрома. Все взоры туда. Там на голубом горизонте обозначилось несколько темных точек. Они росли и ширились. Сомнений не было, это самолеты. Вот уже по посадочной полосе побежал первый. Да что же это такое!? Самолет с черными крестами! Это же Me-109! А пилот в форточку машет белым платком.

Все, бежавшие в укрытие, остановились и снова задрали головы кверху. Над аэродромом проносилось еще несколько самолетов немецких марок, а по полосе уже катилась вторая севшая машина. Убавили пыл зенитки, их выстрелы стали редкими, потом совсем прекратились.

А налетевшая стая самолетов с крестами на борту, заполнив на разных высотах пространство над аэродромом, все кружила и кружила. Периодически наиболее проворный летчик, улучив момент, плюхался, не слишком заботясь об элегантности посадки, на полосу, гасил скорость и как можно быстрее сруливал в сторону.

Начальник штаба 53-й авиадивизии полковник Н. Г. Шевчук должен был улетать с аэродрома Львов по срочному заданию командира авиакорпуса. Прибыв туда с группой офицеров... Далее цитирую одно из мест его воспоминаний:

«Проехав через проходную на аэродром Львов, остановились у командного пункта для уточнения некоторых предполетных вопросов и раскрыли глаза от удивления. Мы подумали, что это нам привиделось после бессонной ночи. Но нет, это была реальность. Прямо против командного пункта, в линейку, как на параде, уходя ровным рядом в глубь аэродрома, выстроилось около двух десятков одномоторных самолетов с... фашистскими опознавательными знаками. Около них в иностранной военной форме стояли и прохаживались офицеры. Все было необычно и непонятно: наш аэродром с тяжелыми бомбардировщиками на стоянках и рядом фашистские самолеты и летчики.

---

Подошел к стоявшему вблизи офицеру и спросил его, что это за маскарад. Отдав честь по всем правилам, он мне стал объяснять на языке, похожем на польский. Я этот язык знал, поэтому все из его рассказа понял. Оказалось, что это словаки. Немцы вчера оккупировали эту страну. Чтобы гитлеровцы не захватили их самолеты, группа летчиков решила перелететь на известный ближайший аэродром Красной Армии. Проверив у дежурного, доложено ли об этом необычном случае командованию, я с группой офицеров улетел выполнять задание командира корпуса».

Эта информация без промедления дошла до Верховного Главнокомандующего. А. Е. Голованов вспоминал: «В самые последние дни августа 1944 года я получил срочное донесение от командира 5-го авиационного корпуса АДД генерал-лейтенанта Н. В. Георгиева о том, что на один из аэродромов его корпуса в районе Львова произвела посадку большая группа самолетов (около сорока) с немецкими опознавательными знаками. Это прилетели словацкие летчики, которые сообщили, что в Словакии началось восстание против немецких оккупантов. О полученном донесении было доложено Сталину»<sup>545</sup>.

Как было установлено, все самолеты поднялись с аэродрома Прешов, 24 из них приземлились в Львове, а 3 сели на аэродроме Калинув. Всего в СССР прилетело 27 самолетов во главе с командиром группы майором Ю. Тринка. Среди них 9 «Фокке-Вульф-189» и Me-109, остальные – транспортные разных марок. Из Словакии в Советский Союз прибыло: офицеров – 21, рядовых – 63, из них: летчиков – 42, штурманов – 26, механиков – 16<sup>546</sup>.

На двух самолетах из этой группы и улетел И. И. Скрипка со своими помощниками в Словакию. С аэродрома «Три дуба» прилетевших доставили в Банска-Бистрицу. Здесь и состоялось его знакомство с начальником штаба тыла словацкой армии генералом Я. Голианом. Он возглавил ту часть армии, которая перешла на сторону восставших. После знакомства Я. Голиан пригласил гостя к карте. И. И. Скрипка узнал во всех подробностях о масштабах восстания, людских и материальных его возможностях, о противодействии врага и другие детали, касающиеся военного положения в Словакии. В ночь на 7 сентября в эфир ушло первое подробное и конкретное сообщение о положении дел в Словакии.

Затем состоялась встреча с начальником штаба Ю. Носко. После войны, будучи генералом, он издал книгу «Так воевала повстанческая армия», в которой отмечал: «В ночь на 6 сентября прилетел офицер связи штаба командующего 1-м Украинским фронтом маршала И. С. Конева майор И. И. Скрипка. Этим была обеспечена непрерывная и прямая связь между Советской армией и Чехословацкой армией в Словакии. От него мы узнали следующее важное сообщение о помощи Словацкому национальному восстанию – 1-й Украинский фронт через несколько дней начнет наступательную операцию через Карпаты в восточную Словакию. В лице майора Скрипки командование Чехословацкой армии в Словакии встретило человека и воина ценных качеств. Этот опытный фронтовой офицер сумел скромно и ненавязчиво дополнять дело своим опытом, которого штабу Чехословацкой армии не доставало, он всегда умел посоветовать»<sup>547</sup>.

Столь необходимая связь между командованием 1-го Украинского фронта и Военным центром восставших была установлена.

2 сентября начальник Организационного управления ГШ КА генерал Н. И. Четвериков вместе с начальником чехословацкой военной миссии Г. Пикой рассмотрели заявки на требуемые военные материалы. Они оказались внушительными. Обобщающие цифры по количеству и весу грузов получились следующие: в Словакию предстояло перебросить отечественного вооружения, боеприпасов и имущества связи весом 180 тонн, трофейного – 130 тонн. Для его транспортировки из расчета 1000 кг на один самолет, требовалось 310 самолетовылетов<sup>548</sup>.

---

<sup>545</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. С. 469.

<sup>546</sup> ЦАМО. Ф. 40. Оп. 11549. Д. 159. Л. 51.

<sup>547</sup> Носко Ю. Так воевала повстанческая армия. Братислава, 1994. – С. 89.

<sup>548</sup> ЦАМО, Ф. 40. Оп. 11549. Д. 159. Л. 66.



---

Для доставки в Словакию военных грузов и личного состава чехословацких воинских частей, сформированных на территории СССР, был установлен воздушный мост. Начинаясь он с базовых аэродромов Украины и аэродромов подскока на освобожденной территории Польши, а заканчивался на двух точках в Словакии – на полевом повстанческом аэродроме «Три дуба» и площадке для приема грузов у города Брезно.

На начальном этапе восстания к транспортной работе командующий АДД привлек шесть полков 4-го гвардейского авиационного Гомельского корпуса, вооруженного американскими самолетами Б-25. Уже в ночь на 5 сентября первые грузы на парашютах опустились на аэродром «Три дуба», и воздушный мост начал действовать.

Через две недели, когда обстановка потребовала срочно перебросить повстанцам личный состав воздушно-десантной бригады и истребительного авиационного полка, А. Е. Голованов привлек к операции еще шесть полков 5-го авиационного Орловского корпуса, вооруженного отечественными самолетами Ли-2. Люди и грузы пошли в Словакию комбинированно: на «Три дуба» с посадкой, на Брезно – десантированием на парашютах.

Воздушная операция по обеспечению словацких повстанцев, с точки зрения привлечения авиационных сил и средств, была самой крупной в истории Aviации дальнего действия за весь период войны. А. Е. Голованов отмечал: «По своим масштабам обеспечение боевых действий повстанцев в Словакии было одной из крупнейших и сложных операций, проводимых АДД»<sup>549</sup>. Ее можно разбить на два этапа. Первый длился пятьдесят дней и очерчен рамками восстания, когда патриотические силы Словакии располагали контролируемой территорией. По названию города Зволена, близ которого находился аэродром «Три дуба», эта часть воздушной операции получила название Зволенской.

Последний самолет покинул повстанческий аэродром в ночь на 25 октября. Потеряв подконтрольную территорию, словацкие патриоты ушли в горы. С этого момента начался второй этап воздушной операции по обеспечению словацких повстанцев. Он продолжался до окончания Второй мировой войны на европейском континенте. Количество точек доставки людей и грузов значительно возросло, кроме Словакии экипажи Aviации дальнего действия стали прокладывать маршруты на территорию Чехии и Моравии.

### А. Курс – аэродром «Три дуба»

Еще в начале восстания, когда по воздушному мосту только-только пошли первые самолеты, корреспондент газеты АДД «Красный сокол» И. Мойсок пророчески писал: «Пройдет немного времени, и «Три дуба» дадут свое название легендарному партизанскому аэродрому, конечному пункту воздушного моста СССР – Чехословакия, который советские авиаторы перебросят через горные хребты Карпат. Ранее неизвестное горное плато, расположенное в тылу немецко-фашистских войск, будет часто упоминаться в штабных документах, а после войны «Три дуба» войдут в книгу об истории борьбы за освобождение Чехословакии от гитлеровских захватчиков...»

Да, в боевую историю 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка полеты на словацкий аэродром «Три дуба» вошли славной страницей в книгу об освобождении Словакии от немецко-фашистской оккупации. Его экипажи, помогая повстанцам, полностью переключились на эту работу и летали на «Три дуба» до тех пор, пока немцы не захватили аэродром.

Оказание помощи восставшей Словакии начали авиаполки 4-го гвардейского авиакорпуса. Доставку грузов они осуществляли путем сброса в парашютно-десантных мешках. Однако труд-

---

<sup>549</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. С. 476.

---

ное положение повстанцев, помимо доставки туда оружия, боеприпасов и другого военного имущества, потребовало оказания им помощи и людскими ресурсами. Речь идет, прежде всего, о воздушно-десантной бригаде. История ее создания вкратце такова.

Как известно, еще со времен Первой мировой и Гражданской войн на территории СССР осело много выходцев из Чехословакии. Уже 27 сентября 1941 года в Москве было подписано советско-чехословацкое соглашение о формировании на территории СССР, в приуральском городе Бузулуке, чехословацкого батальона, развернутого позже в бригаду. В январе 1943 года сформированная и обученная чехословацкая воинская часть убыла на советско-германский фронт.

Все нарастающее поступление людских ресурсов для нее открывало возможность создание новых формирований, причем иного военного профиля, чем 1-я бригада. Мысль о создании специальной воздушно-десантной части возникла в чехословацких военных кругах в конце 1943 года, накануне приезда из Лондона в Москву президента Э. Бенеша. 16 декабря 1943 года состоялась встреча В. М. Молотова с президентом Чехословацкой республики. Э. Бенеш передал советской стороне записку о состоянии вооруженных сил Чехословакии, а затем, комментируя ее, сказал: «Чехословацкое правительство намерено организовать в СССР вторую чехословацкую бригаду...Чехословацкое правительство хотело бы иметь одну воинскую часть в СССР на фронте, а другую наготове для десантных высадок в тылу немцев на чехословацкой земле. Чехословацкое правительство хочет, чтобы чехословацкий народ сам воевал против немцев»<sup>550</sup>. Уже 30 декабря ГКО принял специальное постановление по вопросам формирования новых чехословацких частей в СССР. Командиром бригады 4 января 1944 года назначили подполковника В. Ю. Пржикрыла.

Основу будущей бригады составили прибывшие в Ефремов во второй половине декабря солдаты, которые добровольно перешли на сторону Красной Армии под Мелитополем. В январе стали прибывать военнопленные словаки и чехи из только что освобожденной Волынской области. К концу января бригада насчитывала 2700 человек. Под руководством советских инструкторов личный состав стал осваивать трудное парашютное дело. Пройдя полный курс обучения, к концу апреля чехословацкая 2-я воздушно-десантная бригада завершила подготовку. Вместе с 1-й бригадой она стала составной частью первого чехословацкого армейского корпуса.

Помимо воздушно-десантной бригады повстанцам понадобился и чехословацкий авиационный полк, который также создавался на территории СССР.

5 октября 1943 года Г. Пика обратился к Уполномоченному СНК СССР по формированию иностранных воинских частей комиссару государственной безопасности Г. С. Жукову с письмом, в котором просил разрешить сформировать истребительную эскадрилью.

Эта просьба, пройдя соответствующие инстанции, дошла до самого верха. Народный комиссар обороны ее удовлетворил. В первых числах апреля 1944 года из Лондона в Москву прибыли 20 чехословацких летчиков под командованием капитана Ф. Файтла. Через две недели эта группа выехала в Иваново и приступила к переучиванию на советских самолетах. 3 мая они впервые поднялись в воздух на истребителях Ла-5. Эта дата стала днем рождения первой чехословацкой авиационной части на территории СССР – 128-й отдельной авиационной эскадрильи. 30 мая учеба в эскадрилье завершилась.

4 июня 1944 года ГШ КА утвердил директиву, в соответствии с которой эскадрилья переформировывалась в 1-й отдельный истребительный чехословацкий авиационный полк по штату 32-самолетного состава. Пунктом формирования определялся аэродром Кубинка. Уже 20 июня первый заместитель командующего ВВС Г. А. Ворожейкин донес И.В.Сталину: «Доклаживаю, что подготовка 1-го авиационного полка Чехословакии в составе двух эскадрилий закончена. Полк

---

<sup>550</sup> Исторический архив. 2002, № 6. С. 38.

---

имеет 22 летчика и 22 самолета Ла-5. Летчики хорошо овладели самолетами. Прошу Вашего разрешения отправить полк на фронт в район действия чехословацкого корпуса (Черновицы)»<sup>551</sup>.

13 сентября А. И. Антонов направил командующему 1-м Украинским фронтом директиву Ставки: «Верховный Главнокомандующий приказал перебросить на территорию Словакии 1-й истребительный чехословацкий полк и 2-ю чехословацкую воздушно-десантную бригаду в районы по согласованию с командованием повстанческой армии, с которым заблаговременно договориться. Для решения вопросов, связанных с переброской воздушно-десантной бригады, к вам вылетает представитель Голованова»<sup>552</sup>.

В этот же день И. В. Сталин подписал приказ: «Для переброски чехословацкой бригады на территорию Словакии обязать командующего АДД Главного маршала авиации т. Голованова выделить 5-й авиакорпус дальнего действия. Ответственность за организацию и обеспечение переброски чехословацкой бригады возложить на командующего 1-м Украинским фронтом Маршала Советского Союза т. Конева, а за непосредственное выполнение переброски на командира 5-го авиакорпуса генерал-лейтенанта т. Георгиева. Переброску произвести в период с 17 по 21 сентября 1944 года»<sup>553</sup>.

Приказ Верховного Главнокомандующего расширял круг обязанностей Авиации дальнего действия в деле оказания кадровой и военно-технической помощи Словацкому национальному восстанию. К полетам в Словакию привлекался еще один авиационный корпус АДД.

В последних числах августа 1944 года, еще не зная о предстоящей работе на Словакию, командир 5-го авиакорпуса получил из штаба АДД приказ на перебазирование ближе к далеко ушедшей на запад линии фронта. Новым местом дислокации был избран львовский аэроузел. Перелетать предстояло не на слишком большое расстояние, однако смена дислокации – сродни пожару, хлопот больше чем надо.

28 августа группа офицеров 53-й авиадивизии на самолете 1-го авиаполка под руководством командира эскадрильи Н. Ф. Москаленко вылетела во Львов с целью обследования аэродромов. Изучив их состояние и возможности, командир авиадивизии дал команду на подготовку к перелету.

Штаб авиадивизии и 1-й авиаполк разместились непосредственно в Львове. 23-му авиаполку отвели место Черляны в пяти километрах от города Городок (30 км западнее Львова). Основная масса боевых экипажей перелетела 5 сентября. В последние десять дней личный состав занимался рассредоточением самолетов, их маскировкой, устройством и приведением в порядок общежитий. В эти дни ушел из жизни моторист авиаполка красноармеец Терентий Федорович Куртаев. В полковом списке безвозвратных потерь зафиксировано: умер от ран, захоронен в г. Городок Львовской области.

Было далеко за полночь, когда на узле связи 5-го авиакорпуса заработал аппарат СТ. По бумажной ленте побежали буквы и цифры. Дежуривший у аппарата связист сразу же сообразил, что идет информация из Москвы. Буквы складывались в слова: «Командиру авиакорпуса. Срочно. Командующий АДД приказал: с рассвета 14 сентября вылететь на аэродром Кросно к командующему Первым Украинским фронтом маршалу Коневу для получения задачи на переброску чехословацкой бригады с посадкой в тылу на аэродроме «Три дуба». Перминов»<sup>554</sup>.

Выполняя приказ Главного маршала авиации А. Е. Голованова, командир авиакорпуса сформировал оперативную группу. Возглавил ее заместитель командира 53-й авиадивизии полков-

---

<sup>551</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11250. Д. 112. Л. 120.

<sup>552</sup> Там же. Ф. 236. Оп. 2712. Д. 213. Л. 489; Советско-чехословацкие отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. Документы и материалы. Т. 4. Кн. 2. М., 1983. С. 151; Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. М., 2000. С. 492.

<sup>553</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11493. Д. 12. Л. 99.

<sup>554</sup> Там же. Оп. 11519. Д. 1168. Л. 200. Н. В. Перминов – начальник штаба АДД.

---

ник Б. Ф. Чирсков. В задачу группы входила организация приема самолетов, разгрузка и обеспечение их возвращения на базовые аэродромы или аэродромы подскока. Вечером 16 сентября два самолета с оперативной группой и имуществом взлетели с аэродрома Львов и взяли курс на Словакию. Через несколько часов в штаб АДД ушло боевое донесение: «В ночь на 17 сентября 1944 года один Си-47 и один Ли-2 в 22.30 – 02.55 доставили с посадкой на аэродром «Три дуба» приводную радиостанцию РСБ, обслуживающую команду и оперативную группу для подготовки к проведению операции по высадке чехословацкой бригады»<sup>555</sup>.

В то время, когда Б. Ф. Чирсков вместе со своей группой готовил аэродром «Три дуба» к приему самолетов, по ту сторону фронта на базовых и полевых аэродромах также шла кропотливая подготовительная работа. Боевая задача, поставленная перед 5-м авиакорпусом, потребовала самого серьезного отношения к подготовке летного состава, созданию всех условий для предстоящей работы, тщательного отбора и осмотра материальной части. Главным стал вопрос отбора и подготовки экипажей. Этой работой занялись командиры полков со своими штабами.

В небольшом, еще не оборудованном и не обжитом помещении, отведенном под класс подготовки экипажей, собрался летный состав 23-го авиаполка. В ожидании командира все внимательно рассматривали только что прикрепленную к стене карту. Несколько линий, обозначающих, судя по всему, маршруты полета, сходились в одной точке. Слово, обозначающее название населенного пункта, было обведено красным карандашом. Стремительно вошедший в класс А. Г. Шамраев движением руки позволил начальнику штаба не поднимать людей. Постояв у карты несколько секунд, он повернулся к людям и начал говорить.

– Как вы уже знаете, товарищи, в Словакии против гитлеровцев началось восстание. Сил у них мало, они нуждаются в оружии, боеприпасах и медикаментах. Ставкой Верховного Главнокомандования принято решение оказать повстанцам материальную помощь. Выполнение этой задачи поручено Авиации дальнего действия. С четвертого сентября ее уже выполняет 4-й авиакорпус, экипажи которого доставляют груз методом сброса. Теперь перед АДД поставлена новая задача – перебросить в Словакию личный состав чехословацкой воздушно-десантной бригады и чехословацкого истребительного авиаполка. Ее выполнение доверено нашему авиакорпусу. К полетам привлекается и наш полк.

Разъяснив суть предстоящей воздушной операции, А. Г. Шамраев продолжил:

– Для посадки наших самолетов выбран аэродром под названием «Три дуба». Вот он здесь, севернее города Зволена, вдоль реки Грон. Расположен он в ущелье. С трех сторон его окружают возвышенности Малых Татр, они в пределах тысячи метров, но в двадцати шести километрах восточнее есть высота в 1459 метров. Она называется Герлаховка. Сесть на аэродром можно с двух направлений – с севера и юга. Расстояние от наших аэродромов – 430 километров. Сегодня организуем тренировочные полеты.

Как только вечерние сумерки окутали Черляны, на аэродроме загудели моторы. Начались полеты с посадкой без прожекторов, с использованием направляющих костров, светового «Т» и самолетных фар. Летчики оттачивали слепой взлет и посадку, выполняли стандартные развороты с креном в 15 градусов.

Вначале тренировку получили командиры эскадрилий и отрядов. После этого они оттренировали командиров кораблей. Через сутки тренировочные полеты продолжились. В архиве сохранился документ «Итоги выполнения специального задания по десантированию чехословацкой бригады в тыл противника». В нем отмечено: «Основной упор был сделан на командиров кораблей, имевших достаточный опыт боевой работы. В среднем на каждого летчика потребовалось один – два провозных и три – пять тренировочных полетов. Таким образом, к началу

---

<sup>555</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 1069. Л. 52.

---

боевой работы по десантированию были подготовлены 22 экипажа. Из них 13 могли выполнять боевые задания в сложных метеорологических условиях»<sup>556</sup>.

Характерный и трудный рельеф местности, сложная, часто меняющаяся в это время года метеообстановка на маршруте и в районе посадки вызвали необходимость особо тщательно готовить экипажи в навигационном отношении. Летный состав детально изучил профиль полета, районы аэродромов подскока и посадки. Маршрут выбрали такой, который имел характерные ориентиры. Определили безопасную высоту полета как на маршруте, так и в районе цели. В связи с возможными полетами вне видимости земли с выходом на цель по приводной станции, имевшейся на аэродроме «Три дуба», провели сверку всех навигационных приборов.

Трудные условия предстоящих полетов требовали серьезного подхода к подготовке материальной части, детальному осмотру моторного хозяйства и подготовке всех средств, обеспечивавших выполнение работы по десантированию. В связи с этим у инженерно-технического состава работы тоже было невпроворот.

Во-первых, надо было отобрать совершенно надежные по моторесурсу самолеты. Дело в том, что предстоящие перевозки личного состава бригады без парашютов, а также таких грузов, как орудия и автомашины, практически исключали возможность, в случае аварийной ситуации, освобождения от них в воздухе. Это обстоятельство ставило перед экипажами задачу быть в готовности совершать вынужденные посадки без выбора удобных площадок. Моторы в таких случаях должны быть надежными. В связи с этим, к полетам в Словакию отбирались те моторы, которые имели остаточный ресурс не менее двенадцати часов. Машин с меньшим ресурсом оказалось две. На словацкую трассу они не выходили.

Во-вторых, привлекаемые к десантным работам самолеты надо было тщательнейшим образом проверить. Вначале их осмотрели инженеры эскадрилий, затем организовали взаимную проверку. К ним привлекались борттехники и техники отрядов, перебрасываемые из одного подразделения в другое. После устранения выявленных дефектов самолеты осмотрел инженер авиаполка.

В процессе подготовки учитывалось отсутствие на аэродроме посадки технических средств, поэтому внимание бортовых техников было обращено на наличие всех необходимых запчастей, облегченный запуск моторов, на исправность электростартеров, зарядку аккумуляторов.

Согласно инструкции АДД на всех самолетах сделали светомаскировку окон кабины и колпаков турелей. Борттехникам и штурманам выдали фонарики и по два-три ножа на экипаж. Заготовили фалы для крепления грузов, доски, облегчающие загрузку и выгрузку боеприпасов, и специальные брусья для погрузки и выгрузки артиллерии. С самолетов сняли лишний груз.

Переброску личного состава чехословацкой бригады планировалось осуществлять с аэродромов подскока Кросно, Ионичи, Ясенки. Их использование сокращало расстояние до места высадки десанта, и, в связи с этим, за счет уменьшения заправки горючим можно было увеличить тоннаж перебрасываемого полезного груза. Для прослушивания экипажей в воздухе на точках подскока связисты установили приемники. Предполагалось, что Ли-2 на аэродромах подскока заправляться бензином и маслом не будут.

Первая информация от возвратившихся с «Трех дубов» экипажей, доставивших туда оперативную группу, и привезенные кроки аэродрома тщательно анализировались в штабах корпуса, дивизий и полков. В результате был выработан следующий боевой порядок корпуса: самолеты уходят на задание отдельными волнами, примерно 15 – 20 единиц каждая, из которых составляют цепочку кораблей в составе одного полка, временной интервал между волнами – 15 минут. Это позволяло обеспечить бесперебойную работу в пределах одной ночи порядка до 80 кораблей.

---

<sup>556</sup> ЦАМО. Ф. 23-го ап. Оп. 199824. Д. 1. Л. 246.

---

Главная задача, которую поставил командующий АДД перед 5-м авиакорпусом, сводилась к переброске на «Три дуба» хозяйства 1-го чехословацкого истребительного авиационного полка (чап): офицеров штаба, техников и мотористов, личный состав 436-го батальона аэродромного обслуживания во главе с инженер-подполковником А. П. Рубцовым, имущество связи, а также горючее, боеприпасы, запасные части и продукты питания.

Что же касается летного состава 1-го чап, то еще 15 сентября его командир Ф. Файтл, возглавив звено Ла-5, вылетел на разведку «Трех дубов». Одновременно он обследовал и аэродром Золна, расположенный северо-восточнее Зволена. 17-го днем именно сюда полк и перелетел со всеми своими самолетами.

Тем временем обстановка в Словакии начала ухудшаться. Гитлеровцы перебросили сюда дополнительные силы. Их удары по повстанцам возросли. Контролируемые территории сузились. Силы патриотов таяли, а советские войска, начавшие наступательную Карпатско-Дуклинскую операцию, столкнулись с ожесточенным сопротивлением врага. Бои здесь приняли затяжной характер. Противник, пользуясь свободой маневра, делал все, чтобы приостановить продвижение советских войск. Каждую высоту, каждый населенный пункт приходилось брать с большими потерями.

16 сентября после обеда командиры соединений 5-го авиакорпуса получили боевые распоряжения, в соответствии с которыми им предписывалось: выделить для полета в Словакию 43 самолета: 35 от 54-й и 8 – от 53-й авиадивизий. Как видим, большая нагрузка легла на экипажи 54-й авиадивизии. Это объясняется тем, что основная масса самолетов соединения В. И. Лабудева в эту ночь привлекалась для сброса грузов (продовольствие и боеприпасы) окруженному кавалерийскому корпусу генерала В. К. Баранова. По этой причине в Словакию от 23-го авиаполка ушло только три экипажа – заместителя командира авиаполка И. Д. Маслова и командиров кораблей Е. Г. Мурашова и А. П. Нестерова. Два последних задание не выполнили – штурманы не смогли вывести свои самолеты в район аэродрома посадки. Груз вернулся в Ясенки<sup>557</sup>.

О полете экипажа И. Д. Маслова рассказал в своих воспоминаниях его штурман В. И. Кислюк. «16 сентября 1944 года десантировали 12 человек и груз пять-шесть ящиков с ракетами и боеприпасами. В ящиках с ракетами лежали по две ракетницы. Все бойцы были с вещевыми мешками за спиной и с какими-то ящиками и коробками, видимо, с боеприпасами и аккумуляторами для раций. Каждый боец имел при себе автомат, а офицер, кроме этого, и пистолет. Старший группы офицер имел фамилию Черник, или Черны, точно не помню. Он единственный был с биноклем.

Произвели посадку, люди, забрав с собой груз, быстро покинули самолет. Через несколько минут к самолету на подводах подвезли шесть человек тяжелораненых. Солдаты внесли их в салон и положили на растеленный на полу брезент. Сопровождала их раненая женщина лет двадцати пяти. У нее была забинтована одна рука от локтя до пальцев. Солдаты сказали нам, что раненых привезли из Зволена, что южнее города идут сильные бои. Мы сели на аэродроме Львов. Раненых отправили в госпиталь».

А на аэродроме «Три дуба» продолжал работать конвейер, состоящий из трех операций – посадки, разгрузки и взлета. Стартовая команда в эту первую ночь, за небольшими погрешностями, сработала неплохо.

Всего сорока экипажами 5-го корпуса на аэродром «Три дуба» в эту ночь было доставлено 56 668 кг грузов и 123 человека личного состава чехословацкого авиационного полка<sup>558</sup>. Начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В. Д. Соколовский донес в Генеральный штаб:

---

<sup>557</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 28. Л. 275.

<sup>558</sup> Там же. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 19. Л. 68.

---

«Чехословацкий истребительный авиационный полк в составе двадцати самолетов Ла-5 с тылом перебазировался в Словакию на аэродром «Три дуба» к утру 18 сентября»<sup>559</sup>. А командующий ВВС Красной Армии А. А. Новиков о выполнении задания донес непосредственно И. В. Сталину: «1-й чехословацкий истребительный авиационный полк в полном составе с имуществом, горючим и радиостанцией 17 и в ночь на 18 сентября сего года перебазировался с территории 1-го Украинского фронта на аэродром «Три дуба»<sup>560</sup>.

Начальник штаба 53-й авиадивизии Н. Г. Шевчук вспоминал: «Первые полеты на аэродром «Три дуба» производились с основных аэродромов базирования. Но нужны были аэродромы подскока. Расположенные вблизи линии фронта, они сокращали расстояние до «Трех дубов» почти на 150–200 километров. Это было важно, так как за счет уменьшения горючего на каждый самолет можно было взять больше основного груза.

Буквально на следующий день после первого массового вылета для 53-й авиадивизии были выделены аэродромы подскока: Ясенки (30 км севернее г. Жешува) и Кросно (45 км южнее г. Жешува). Это были аэродромы фронтовой авиации ограниченных размеров. Это особенно относилось к Кросно, расположенного в предгорьях Восточных Карпат. Связь с аэродромами была неустойчивой. Метеорологическое обеспечение очень слабое, информация о погоде была нерегулярной, а прогнозирование погоды глубокого тыла противника почти отсутствовало. Для организации вылетов с аэродромов подскока мы с командиром дивизии поделили их между собой: ему – аэродром Кросно, мне – аэродром Ясенки».

В ночь на 18 сентября четыре экипажа 23-го авиаполка взяли курс на Польшу. Если «привязаться» к времени выполнения задания, то их работа выглядит так. В 23.00 первый из них с высоты 400 метров десантировал четырех человек в районе пункта Пиньчув (60 км северо-западнее Кракова) четверых разведчиков. Через 52 минуты с борта самолета второго экипажа на точку Жирновец (50 км севернее Кракова с высоты 350 метров десантировалось пять человек и 130 кг груза. В 00.05 третий экипаж появился над точкой Устронь (60 км южнее Катовице). Борт его самолета покинули шесть человек с грузом в 450 кг. Четвертый экипаж в 00.28 десантировал четверых пассажиров с грузом в 150 кг в пункт Мологощ (60 км южнее Кельце). Всего четыре экипажа авиаполка доставили в разные точки Польши 19 человек и 730 кг груза<sup>561</sup>. Раскрыть фамилии хотя бы командиров кораблей, а также их пассажиров не удалось.

В ночь на 19 сентября авиаполки 5-го авиакорпуса были вновь привлечены к выброске грузов кавалерийскому корпусу генерала В. К. Баранова. В отчете об итогах работы 23-го авиаполка в сентябре 1944 года сказано: «По выброске грузов кавалерийскому корпусу в район Поляны (47 км юго-западнее Кросно) производилась доставка продуктов питания и боеприпасов. Сброс производился с высоты 300 – 500 метров. Светонаведение места выброски позволяло экипажам точно выходить и сбрасывать груз. Оказанная помощь позволила кавалерийскому корпусу удерживать свои позиции и в последующем выйти из окружения. Это подтвердил находящийся в районе выброски летчик 336-го авиаполка младший лейтенант Кузнецов, наблюдавший сброс грузов нашими экипажами»<sup>562</sup>.

В Словакию в эту ночь ушло всего десять кораблей 54-й авиадивизии. Два экипажа 5-го авиакорпуса выполнили специальное задание РО 1-го Украинского фронта. Один Ли-2 в 23.55 с четырехсот метров сбросил 520 кг груза на точку в районе Руска Воля (40 км северо-западнее Прешова) и в 01.10 с трехсот метров в районе Гробков (20 юго-восточнее Прешова) двух парашютистов<sup>563</sup>. Ни состава экипажа, ни имен разведчиков установить не удалось.

---

<sup>559</sup> ЦАМО. Ф. 336 ап. Оп. 2712. Д. 105. Л. 236.

<sup>560</sup> Там же. Ф. 35. Оп. 11250. Д. 112. Л. 19.

<sup>561</sup> Там же. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 20. Л. 78.

<sup>562</sup> Там же. Ф. 23-го ап. Оп. 199824. Д. 1. Л. 182.

<sup>563</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 963. Л. 27.

---

Второй экипаж от 111-го авиаполка совершил полет в район Праги. Его командиром являлся выходец из 23-го авиаполка Д. Д. Евсеенко. С двумя разведчиками на борту он вылетел в район Бероун (20 км юго-западнее Праги). Полет протекал при ясной погоде и хорошей видимости. Ломаным маршрутом, обходя крупные населенные пункты, через три часа добрались до освещенной Праги. Оставив город справа по борту, повернули на юг и пошли на снижение. В семи километрах северо-восточнее Бероуна в 02.05 пассажиры покинули самолет.

Проследив в пологом вираже раскрытие их парашютов и приземление, Д. Д. Евсеенко взял курс домой. Через 6 часов 15 минут после взлета приземлились на львовском аэродроме. Представитель РО фронта, получивший к этому времени от разведчиков радиодонесение о благополучном приземлении, поблагодарил экипаж за четкую работу. Хорошим летчиком был Дмитрий Данилович. А таковым он стал, проходя службу в 23-м авиаполку.

С того момента, когда Ставка приняла решение о десантной работе 5-го авиакорпуса в интересах Словакии, прошло две недели. Решая эту задачу, командование сделало уже немало: изучив обстановку и условия работы, штабы подготовили необходимые документы; была сформирована, доставлена к месту назначения и приступила к работе оперативная группа; оттренированы и начали работу отобранные экипажи; переброшен технический состав и необходимые материальные средства для работы 1-го чиап. Бесспорно, сделано много, но главная работа была еще впереди. Время подвело 5-й авиакорпус к выполнению главного – переброске 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады.

Однако воздушная операция затягивалась. Дело в том, что решением командующего 1-м Украинским фронтом чехословацкая бригада с 10 сентября была включена в состав 67-го корпуса и приняла активное участие в наступательных боях на левом крыле 38-й армии. 16 сентября ее командующий генерал К. С. Москаленко донес: «Чехословацкая бригада с боями продвинулась до семи километров и овладела рубежом: Лазы (1,5 км северо-восточнее Рыманув), Гневошувка, северная окраина Сенява, северная часть Оджехова, северная окраина Воля Сенкова, Нагужаны»<sup>564</sup>.

Пять дней подряд, без отдыха десантники вели упорные бои с врагом в этом районе, освободили восемь населенных пунктов и заслужили благодарность маршала И. С. Конева.

19 сентября бригада получила приказ на перелет в Словакию, но по просьбе ее командира личному составу предоставили отдых и возможность привести себя в порядок. Через три дня личный состав сосредоточился на аэродроме Кросно для отлета на родину. В этот день состоялся торжественный парад, на котором присутствовали прибывшие из Лондона члены правительственной делегации. Генерал Виест вручил отличившимся бойцам и офицерам боевые награды.

План переброски бригады, утвержденный командующим 2-й воздушной армией, предусматривал:

«Задача: перебазировать чехословацкую бригаду с аэродромов Кросно и Ионици на аэродром «Три дуба». Средства переброски: до аэродромов – распоряжением штаба 1-го Украинского фронта, по воздуху – 63 Ли-2 5-го авиакорпуса АДД. Место погрузки: Кросно – 33 самолета, Ионици – 30 самолетов. Время посадки: 22 сентября 1944 года с 18.00 до 19.30. Прикрытие посадки: 5-й истребительный авиационный корпус. Организация приема самолетов и ночного старта – распоряжением зам. командующего воздушной армией по тылу генерал-майора авиации Рябцева. Ответственные за проведение операции: за погрузку – подполковник Удальцов из штаба 1-го Украинского фронта, за организацию переброски – командир 5-го корпуса генерал Георгиев»<sup>565</sup>.

---

<sup>564</sup> ЦАМО. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 1078. Л. 146.

<sup>565</sup> Там же. Д. 424. Л. 43.



---

Начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В. Д. Соколовский донес в Генеральный штаб: «2-я воздушно-десантная чехословацкая бригада будет переброшена, согласно представленному вам плану в период: 22 – 24 сентября – личный состав и вооружение; 24 – 30 сентября – материальное обеспечение и тягачи «Виллис», необходимые для артиллерии. Начало переброски в ночь на 23 сентября»<sup>566</sup>.

Несмотря на то, что бригада только что вышла из многодневных и трудных боев, ее личный состав был настроен по-боевому. Людей вдохновляла перспектива через несколько часов оказаться на родине и принять непосредственное участие в ее освобождении. Вряд ли многие рядовые бойцы осознавали, что впереди трудные дни, что вместе с частями повстанческой армии и партизанами им придется фактически без танков и тяжелой артиллерии вести бои с хорошо вооруженным противником.

В ночь на 23 сентября 5-й корпус начал подготовку к переброске чехословацкой бригады в Словакию. В боевом приказе командиру 53-й авиадивизии указывались все подготовительные меры по выполнению этой ответственной задачи.

«В ночь на 23 сентября на аэродром Кросно посадить: командиру 1-го полка – десять, 23-го – четырнадцать и 336-го полка – десять самолетов для десантирования личного состава и боевого груза чехословацкой бригады. Посадка будет прикрываться истребителями 2-й воздушной армии. Время посадки на «Три дуба» – 24.00 – 02.00. С самолета дается зеленая ракета, с земли – зеленая или белая. Из числа идущих самолетов на десантирование командирам 1-го и 23-го полков выделить по одному самолету для переброски руководящего офицерского состава чехословацкой бригады. Командирами кораблей этих самолетов назначить командиров эскадрилий со своими экипажами. Во главе частей на аэродром подскока вылететь командирам 1-го и 23-го полков и заместителю командира 336-го полка Якушкину.

Каждому экипажу иметь именные списки и наименование грузов, которыми будут загружаться самолеты. Перед вылетом эти списки сдавать руководителю полетов для передачи командиру дивизии. Предупредить экипажи о наблюдении за воздушной обстановкой от места взлета до посадки самолетов на своих аэродромах. Командиру 1-го полка выделить один самолет для командира дивизии, не входящий в общий расчет, на котором он пойдет на аэродром подскока. Руководителем полетов на аэродроме подскока Кросно назначаю командира 1-го авиаполка»<sup>567</sup>.

В ночь на 23 сентября на подскок Кросно перелетело 67 Ли-2. Пока шла загрузка самолетов, погода испортилась. На задание ушло только пять кораблей 54-й авиадивизии и один от 1-го авиаполка 53-й, но все они, столкнувшись с непогодой (облачность десять баллов, видимость один – два километра), вынуждены были вернуться. 90 чехословацких воинов, пробыв несколько часов в воздухе, встречу с родной землей отложили до лучших времен. Усилия сотен людей пропали даром. Загруженные самолеты пришлось разгружать.

Информация об обстановке, сложившейся в ходе предпринятой первой попытки перебросить часть чехословацкой бригады, пошла в штаб АДД и Генеральный штаб. В. Д. Соколовский, в частности, доносил: «Ввиду плохой погоды в Словакии – дождь, облачность 150 метров – транспортировка 2-й чвдб в ночь на 23 сентября не состоялась. Самолеты пробиться не смогли и вернулись обратно. До 20.00 22 сентября погода в Словакии неудовлетворительная»<sup>568</sup>.

Но непогода затянулась на несколько дней. 24 сентября полеты из-за сложных метеорологических условий в районах аэродромов базирования и подскока вообще не планировались. Начальник штаба фронта генерал В. Д. Соколовский ежедневно информировал А. И. Антонова о несостоявшемся вылете: «Погода в Словакии неблагоприятная – низкая облачность, туман,

---

<sup>566</sup> ЦАМО. Ф. 336 ап. Оп. 2712. Д. 105. Л. 332.

<sup>567</sup> Там же. Ф. 53-й ад, Оп. 1, Д. 19, Л. 163.

<sup>568</sup> Там же. Л. 347.

---

дождь – в связи с чем транспортировка 2-й чехословацкой бригады в ночь на 24 сентября производиться не будет»<sup>569</sup>. Аналогичная информация ушла в Генеральный штаб и на следующий день.

С утра 26 сентября в авиаполках вновь в центре внимания синоптические службы. Их начальники предсказывали улучшение погоды в районе аэродромов базирования и на участке маршрута до линии фронта. А что за ней – пусть доносят словаки и разведчики погоды.

Командование 5-го авиакорпуса, руководствуясь информацией Б. Ф. Чирскова об улучшении погоды в районе Зволена, пришло к выводу, что к полету надо готовить 66 самолетов, сосредоточенных на аэродроме Кросно и Ясенки. Однако информация разведчика погоды (облачность десять баллов, местами дождь и обледенение) заставила командование авиакорпуса урезать это количество ровно наполовину.

Примерно за два часа до их перелета на аэродромы подскока вылетели командир и начальник штаба 53-й авиадивизии. Н. Г. Шевчук вспоминал: «Я прилетел в Ясенки для контроля за подготовкой к заданию 23-го авиаполка. Его экипажи еще не прибыли. Беспокоило отсутствие на аэродроме грузов, а также ухудшающаяся погода на аэродроме в Словакии. Надо было торопиться с вылетом, чтобы захватить на аэродроме «Три дуба» погоду, позволяющую там сесть. В это время в Ясенках небо было чистым. Ночь уже наступала.

Шамраев с полком сел, моторы летчики выключили. И вдруг почти одновременно возникли два звука: нудный и жужжащий, шедший с неба, и другой – появившийся со стороны деревни Ясенки.

– Вот и разведчик-фриц появился, – констатировал находящийся рядом Шамраев.

– А вот и груз подвезли, – в тон Шамраеву ответил я.

Не успел закончить фразу, как от внезапно вспыхнувших фар въезжающих на аэродром машин все осветилось ярким желтовато-белым светом. И в этом свете четко выделялись самолеты, плотно стоящие друг к другу. Шоферы подвозивших груз машин включили фары, чтобы видеть, как подъехать к самолетам.

А в это время над аэродромом кружил вражеский разведчик. Ясно, что можно было ожидать после этого. Принятыми мерами фары машин были выключены, но дело было сделано. Возникла проблема: или выводить самолеты из-под возможного удара, а их было около двадцати, стоявших вплотную друг к другу, или немедленно грузиться и по мере готовности взлетать. Посоветовавшись с Шамраевым, решили грузиться.

Время было на пределе. Экипажи работали не покладая рук. Моторы урчали на малом газу, чтобы по готовности сразу рулить на старт. Каждый с опаской смотрел на темное небо. Последним взлетел Шамраев. А в установившейся после его взлета тишине уже прорезался нарастающий гул. Взлетел и я. На первом развороте увидел, как, вспарывая темный ночной мрак, на аэродроме рвались бомбы.

Преодолев сложные метеоусловия в районе словацкого аэродрома, экипажи 23-го авиаполка выполнили задание и без потерь возвратились домой».

Полет оказался весьма трудным. По мере усложнения погоды на маршруте кое-кто, особенно те, у кого на борту находились пассажиры, приняли ответственное решение на возврат. В общей сложности в разных местах трассы развернулись и взяли обратный курс 18 самолетов. Некоторые возвращались практически из района цели, а два даже прервали посадку на аэродроме «Три дуба».

Один из них – экипаж 23-го авиаполка И. Ф. Мандрикова – свой Ли-2 вывел в район цели точно. Высота 2000 метров, дождь. Стали вить спираль на спуск, пробивая облачность. Вскоре летчик заметил, что самолет затяжелел. Сомнений не было – началось обледенение. Круче

---

<sup>569</sup> ЦАМО. Ф. 336. Оп. 2712. Д. 105.

---

закрутив спираль, летчик стремился быстрее пробить облака, однако на высоте 1000 метров он с ужасом обнаружил, что отказал прибор скорости. Это результат обледенения. Не раздумывая, командир корабля прекратил снижение и стал выводить корабль вверх.

Но на этом неприятности для экипажа не кончились. Уже на обратном маршруте прибор скорости заработал. До Черлян оставалось тридцать минут полета, когда на борт поступило сообщение, что аэродром для посадки закрыт низкой облачностью. Экипаж погнался на запасной аэродром Станислав, где он благополучно и сел.

В. И. Кислюк вспоминал. «Итак, 26 сентября мы с летчиком Масловым сделали еще один вылет на «Три дуба». Привезли примерно 20 человек. Все они были вооружены автоматами, а двое или трое имели снайперские винтовки. Офицеры с пистолетами и полевыми сумками. У всех груз только в вещевых мешках. После выгрузки к самолету подъехала легковая машина с полковником Чирсковым и каким-то словацким военным. Говорили, что это заместитель командира бригады по снабжению. Попрощавшись с Чирсковым, он вошел в самолет. Мы пошли на взлет».

Весьма ответственное задание получил командир эскадрильи С. А. Лукьянов. «26 сентября 1944 года днем перелетели на аэродром Кросно. Вечером загрузились. На борту был боевой десант – штаб генерала Свободы в количестве 25 человек. Дали взлет. Над аэродромом набрали высоту 1000 метров и взяли курс на Зволэн. Темная ночь. На пути справа видим работающий немецкий аэродром. Вскоре в воздухе появился истребитель. Зашли в облака.

Через некоторое время в разрывах облачности увидели аэродром «Три дуба». Снизилась до 1200 метров, прошли с севера на юг через центр поля, видим линию костров. Еще раз осмотрелись и пошли на посадку. Нас встретили партизаны. Зарулили на стоянку, которую они показали. Началась выгрузка. Я вышел в общую кабину. Начальник штаба увидел меня, мы крепко на прощание с ним обнялись и пожелали друг другу успешно бить немецких фашистов. Он мне подавал для экипажа большую пачку сигарет».

Не все здесь у Сергея Александровича верно. Опираясь на архивные документы и его воспоминания, опишу полет его экипажа более подробно.

Командование авиадивизии доверило экипажу перебросить на «Три дуба» часть штаба воздушно-десантной бригады, а не штаба генерала Свободы. Их было 17 человек, а не 25, как писал С. А. Лукьянов.

Штурман Дмитрий Петрович Волков не вставал со своего рабочего места от взлета до посадки: то ориентировка по звездам, то, когда летели в рваной облачности, тщательный поиск наземных ориентиров, то, когда видимости совсем не стало, радионавигационная работа. Не вставал со своего места и Сергей Александрович Лукьянов, который в этом полете, ко всему, еще и вывозил молодого летчика И. Н. Иванчикова. Остальные члены экипажа в свободную минуту выходили в пассажирский салон и информировали словацких товарищей о полете. Несколько раз в пилотскую кабину входил начальник штаба бригады, молча стоял за спиной командира корабля и также молча через несколько минут возвращался на место.

В районе Попрада на встречном курсе проскочил истребитель. Для безопасности «пикировали» в облачность. В дальнейшем никаких особых осложнений не произошло. Правда, приводная радиостанция работала так слабо, что иногда ее сигнал почти не прослушивался. К тому же из-за толщи облаков не просматривался и светомаяк. Сомнения в отношении того садиться или нет были, но желание во что бы ни стало доставить к месту назначения штаб воздушно-десантной бригады взяло верх.

Посадка была трудной. Но опытный Сергей Лукьянов с ней справился успешно. После приземления погасили скорость и, увлекаемые светом фонарика, зарулили Ли-2 на стоянку. А. С. Лукьянов встал, размял ноги, вышел в салон. Пассажиры уже выгружались. Начальник штаба бригады протянул летчику пачку сигарет, обнял.

---

– Спасибо!

– Бейте фрицев покрепче!

Подошел Борис Чирсков, потребовал командира корабля. С. А. Лукьянов спустился на землю и, укрываясь от дождя, пошел под крыло самолета.

– Здравствуй, Сергей Александрович, поздравляю с первой посадкой на нашем аэродроме! Вам надо будет взять в обратный рейс часть личного состава второй воздушной армии. Сейчас их подвезут. Как загрузитесь, немедленно рулите на старт.

– Понял, товарищ полковник!

– Кто у тебя штурман?

– Волков.

– Дмитрий Петрович?

– Он самый!

– Героев надо бы поберечь, не так уж и много их у вас в полку! Ладно, вон ваши пассажиры.

На обратном маршруте, уже после того как «настругали» необходимые метры высоты, С. А. Лукьянов стал размышлять над тем, что сказал Б. Ф. Чирсков.

«А ведь, действительно, – думал он, – из четырех полковых Героев остался только один. Криворотченко и Куракин погибли, Мосолов переведен с повышением в другой полк. Да, но как его беречь?».

– Дима, Чирсков сказал, что тебя, как Героя, надо беречь.

– Каким образом? – Волков отложил в сторону карту, подошел к командиру.

– Сам вот ломаю голову.

– Чушь все это. Воевать-то кто будет? Беречь надо всех!

На этом разговор и заглох.

Теперь С. А. Лукьянов думал о том, что сказал Д. П. Волков. «Ты прав, Дима, беречь надо всех. Только как в этом молохе всех сберечь? Слава аллаху, пока словацкая трасса еще никого не взяла. Уж больно коварные эти «Три дуба». А Дима – молодец, мыслит правильно».

Сергей Лукьянов, как командир эскадрильи, был доволен штурманом. Человек чистой души, честный и прямой, с неизменно хорошим настроением, с приветливой улыбкой на добром лице. Застенчив и скромн, в делах и одежде – аккуратен, словно и нет этой черновой фронтовой работы. Небольшого росточка, весь из себя ладный, как балерина. Товарищ – надежнейший. В авиации, где боевая работа выполняется экипажной семейственностью, – это качество одно из главных.

Ну, а штурманскими способностями Д. П. Волкова командир просто восторгался. Сам он, будучи летчиком более старой выпечки, тяготел к визуальной ориентировке в воздухе. Совсем не пренебрегая ею, Д. П. Волков отдавал предпочтение радионавигации и владел этим методом самолетовождения в совершенстве. Да и бомбером он был искуснейшим.

А все это оттого, что не знал штурман покоя ни на земле, ни в воздухе, все время учился, все время готовился. На небольшом листе ватмана он аккуратно фиксировал все вещательные станции. Пролетел тридцать минут – взял пеленг, посмотрел за борт – укнулся в карту, подмигнул Полярной звезде, и – снова пеленг. В любую минуту, не задумываясь, скажет, где находится самолет. Летать с ним – одно удовольствие.

Перебирая всех штурманов эскадрилий в авиаполку, авиадивизии, да и в авиакорпусе, С. А. Лукьянов не находил никого моложе Д. П. Волкова. И в самом деле, занять эту должность в двадцать два года – это дано не каждому. Что ни говори, а штурманские задатки у него – это дар природы. Ну, скажем, как у музыканта. Или у физика. Таких мало. «Стоп! – подумал С. А. Лукьянов. – Может, это и имел в виду Чирсков, говоря, что надо бы поберечь Волкова?».

Вспомнил С. А. Лукьянов как год назад, 19 сентября стекались в Мичуринск радостные вести: полку присвоили звание гвардейского, а Мосолову и Волкову дали Героев. Через три дня самому Сергею Лукьянову исполнилось 29 лет. Эти два события, найдя зазор в боевой работе, совме-

---

стили. На «мероприятии» про именинника забыли начисто: как-никак, а день рождения бывает у каждого и каждый год. А вот о гвардейском звании, да о новых Героях – тут наговорили с короб. Но больше говорили о Д. П. Волкове. Это и понятно: среди летчиков авиаполка Александр Мосолов – это третий Герой, а вот Дмитрий Волков среди штурманов – что ни на есть первый.

Ну и говорливое это племя – авиаторы, особенно после третьей. Все вспомнили: и что он не зря так долго летал с Николаем Куракиным, который после смерти как бы отдал ему свою золотую звезду, и что если его вообще не тормознуть, то он, чего доброго, выбьется и в генералы. В общем, в этот вечер пословоблудили изрядно.

А когда языки затупились, Дмитрий Волков взял в руки баян. Нельзя сказать, что он был музыкально одаренным человеком, но владел этим инструментом прекрасно. Его ловкие пальцы непостижимо быстро порхали по черно-белым кнопкам, извлекая из баяна нежные и чистые звуки. Играл он очень редко, все недосуг, но с инструментом никогда не расставался.

Под мерный гул моторов вспомнился С. А. Лукьянову один эпизод. Принял он от С. А. Якушкина первую эскадрилью. Ее штурманом Д. П. Волков был уже почти год. Сработались быстро. Очень здорово помог в этом деле... А. Е. Голованов. Прилетел он в Журбинцы в первых числах июня под вечер. Из Си-47 с ним выгрузилась внушительная свита. Полк «ел» маршала глазами, застыв по стойке «смирно» на взлетно-посадочной полосе аэродрома. Многие видели Александра Евгеньевича «живьем» впервые. Остановив доклад командира полка Г. А. Шамраева, А. Е. Голованов приказал усадить людей на траву.

– Какие ко мне будут вопросы? Можно жаловаться.

Вначале робко, а затем, осмелев, авиационная братия свой шанс не упустила. Несколько штабных чиновников не успевали фиксировать, казалось, бесконечный поток вопросов. Все они крутились вокруг наград, задержанных воинских званий, должностей, быта и питания.

Беседа продолжалась до тех пор, пока не угас розовый закат. Отпустив личный состав на отдых, командующий оставил руководство авиаполка, командиров эскадрилий, начальников служб и адъютантов.

– Всем отдыхать, а вам – ночные полеты: в эскадрильях просмотреть каждого от командира до механика, кто достоин наград, звания или должности, написать представления и наградные листы. К утру все должно быть готово!

С. А. Лукьянов, его заместитель В. И. Кривонос, командиры отрядов М. С. Копытков, И. А. Казакевич, штурманы Д. П. Волков, П. Д. Просветов, инженеры С. В. Ручкин, Н. П. Левашов, адъютант И. В. Швырков – засели за наградные листы и аттестации. Несколько человек с хорошим почерком переписывали эти материалы начисто. Работали до восьми утра.

В этой ночной канцелярской «битве» С. А. Лукьянов убедился, что лучше всех личный состав эскадрильи знает Д. П. Волков. Он подмечал не только у штурманов, но и у летчиков, техников и механиков такие их достижения или промахи, о которых не знали даже их прямые начальники.

С той «головановской» ночи штурман эскадрильи Дмитрий Волков стал для Сергея Лукьянова опорой не только в деле боевой работы, но и в воспитании. Так что командир гордился своим штурманом не без основания.

Успешно выполнил задание, но не вернулся в родные пенаты экипаж командира корабля А. П. Нестерова. За скромность, порядочность, добротную боевую работу Александра Петровича в авиаполку уважали все – и коллеги, и начальство. Достаточно сказать о том, что всего лишь месяц с небольшим назад, как я уже упоминал, он удостоился чести получать в Кремле полковой орденом Красного Знамени.

Перед загрузкой самолета в Красно часть экипажа (командир корабля и штурман получали задание) и их самолет с бортовым номером «20» попали в объектив фотоаппарата Александра Устинова. Сказав летчикам, что плохих фотографий он не делает, а хорошую надо будет подождать, корреспондент умчался на своей «эмке» в другой конец аэродрома.

---

Борттехник экипажа В. И. Колосков вспоминал: «Мы произвели посадку на аэродроме Кросно. Я выключил двигатели. Весь экипаж вышел из самолета. Командир и штурман пошли на командный пункт получать боевое задание. Подъехал бензозаправщик, я дозаправил баки горючим.

Потом я увидел, как к нашему самолету № 20 строем шли человек десять чехословацких воинов. Подойдя, они сели за самолетом на землю. Вскоре подошел офицер Красной Армии, назвал себя Михаилом Глидером. Подъехала грузовая машина. Глидер сказал, что этот груз надо погрузить с самолет. Потом он добавил, что на нашем самолете полетят словацкие воины, он и корреспондент или фотокорреспондент, назвал фамилию. Но я тогда сразу не запомнил, поскольку был занят размещением грузов в самолете, чтобы не нарушить его центровку. Потом я увидел, как какой-то наш офицер наводит объектив фотоаппарата на нас и наш самолет».

И действительно, не успел борттехник Владимир Ильич Колосков внешне осмотреть самолет, как к нему подкатила машина с грузом, а за ней в полной экипировке подошла группа чехословацких бойцов. Один из них, лет сорока, подавая список, на чистом русском языке представился:

– Капитан Михаил Глидер, со мной корреспондент «Комсомольской правды», двенадцать бойцов парашютно-десантной бригады, а в мешках пятьсот килограммов фотоматериалов и кинофильмы.

– Так вы наш, советский? – спросил правый летчик Николай Шабанов.

– Весь – от сапог до шапки!

Так на борту самолета командира корабля А. П. Нестерова оказались два представителя средств массовой информации – корреспондент кинохроники М. М. Глидер и фотокорреспондент «Правды» С. К. Крушинский.

...Военный корреспондент «Союзкинохроники» Михаил Глидер, вернувшись летом 1944 года в Москву из очередной фронтowej командировки, узнал, что режиссер Копалин получил задание сделать фильм «Чехословакия» и подыскивает кинооператора. На хорошие дела у Глидера нюх превосходный, и своего шанса поработать в серьезном фильме он не упустил. Уже на следующий день М. Глидер держал путь к месту дислокации 1-го чак.

Десять дней со своим неизменным стационарным аппаратом «Аймо» пробыл он у чехословацких воинов, снимая различные бытовые сценки, учения личного состава, а под конец запечатлел даже парад частей корпуса. Сцены из мирной жизни надо было дополнить боевыми эпизодами, и Михаил Глидер после небольшого перерыва вновь направился в чехословацкий корпус, а точнее, во вторую воздушно-десантную бригаду, которая в это время вела бои.

Командир бригады полковник Пржикрыл, уже немолодой кадровый офицер, с двумя, помимо чехословацких, советскими орденами – Суворова второй и Отечественной войны первой степени – узнав о намерениях Глидера, предоставил ему полную свободу действий. На кинопленку легли первые кадры боевой деятельности бригады.

Как-то на передовую приехал маршал И. С. Конев и, вполне понятно, не мог не попасть в хозяйство Пржикрыла, а М. Глидер, в свою очередь, не мог не воспользоваться этим редким случаем. Отсняв на пленку беседу маршала с офицерами, оператор узнал, что бригаду планируют перебросить в Словакию. Глидер всегда считал, что родился под счастливой звездой, а теперь, узнав эту ошеломляющую для себя весть, окончательно в этом убедился.

Добившись разрешения на полет в повстанческий район, оператор стал готовиться. А тут – нет, удача одна не ходит! – весть о том, что прибывшее из Лондона высокое чехословацкое начальство будет награждать воинов бригады. Процедуру вручения орденов в первом батальоне М. Глидер заснял утром 22 сентября, во втором – перед обедом. На пленку легли уникальные кадры. Нет, фильм о Чехословакии будет изумительным! Уже к вечеру оператор был в Кросно.

Приблизительно через час стали садиться самолеты. Как только они зарулили на стоянки, к ним потянулись, ориентируясь по бортовым номерам, десантники и машины с грузами. Получив

---

инструктаж командира корабля о том, как держать себя при взлете, в пути, а особенно по прибытии, дабы не попасть под винты самолета, Глидер с группой чехословацких бойцов устроился на боковом сиденье и приготовился к взлету.

Мотаясь по фронтам, оператор часто пользовался авиационными крыльями. На основе приобретенного опыта усвоил одно правило – полет начинается с зеленой ракеты. А тут ее все нет и нет. Члены экипажа томились у самолета и на вопрос оператора только пожимали плечами. Вскоре по обшивке Ли-2 забарабанили капли дождя. Вначале они были редкими и мелкими, затем пошли поуще и покрупнее. Летчики поднялись в самолет. Кусочек неба, который просматривался в проеме незакрытой двери, как-то враз посерел, замутнился. В салон, смеживая веки, потекла азонавая прохлада. Под веселый звук дождя не хотелось даже думать. Пришла та редкая на войне возможность, когда можно расслабиться.

Длилась она недолго. Вскоре темное чрево двери озарилось красным светом. М. Глидер знал – это отбой. Потянулись томительные дни ожидания. Тут к нему и подсоединился корреспондент «Комсомольской правды».

...Сергей Константинович Крушинский. Фронтовые корреспондентские дороги привели его в штаб 1-го Украинского фронта. У члена Военного совета К. В. Крайнюкова повстречался с заместителем начальника военного отдела «Правды» майором Б. Н. Полевым. Поселились в одной комнате общежития и приступили к работе.

Крушинский мотался по частям фронта на редакционной «эмке». Промокший до нитки, пыленный до костей, он собирал крупички боевой фактуры, лепил из них свои сочные корреспонденции, отсылал в Москву, а вечерами умудрялся, уединившись на часок-другой, посидеть над повестью, которую он сооружал с такой же увлеченностью, с какой делал свою корреспондентскую работу.

Уже после войны, в предисловии к книге Крушинского «Наше время», вышедшей в 1960 году, через несколько месяцев после смерти Сергея Константиновича, Борис Полевой писал: «Автор этой книги был прекрасным советским человеком, журналистом в каждой клетке своего существа. Он был одним из тех, кто умеет чувствовать биение пульса своего народа. У него был острый глаз, тонкий слух и какая-то святая постоянная неудовлетворенность собой...

Превыше всего ценил правду жизни. Убежденный, что наше социалистическое бытие интересно и прекрасно во всех своих проявлениях, не нуждается ни в украшательстве, ни в сглаживании углов, ни в умолчании, ни тем более в лакировке, он умел взволнованно и страстно рассказать эту правду...

Лакировщиков ненавидел ненавистью человека, знающего, что такое жизнь, что такое война, понимающего, какой дорогой ценой даются наши победы. И просто, не трудясь даже скрывать, презирал тех из коллег, кто спокойно жил себе во вторых эшелонах, варя жидкую похлебку своих корреспонденций из фактов, извлеченных из политдонесений, с прибавлением изрядной доли розового сиропа...

Да, это был настоящий советский человек, с честной, чистой душой, широко, по-русски открытой для всего хорошего, и потому непримиримо злой ко всем проявлениям пошлости, приспособленчества, чинодральства, ловкачества и всего того, что в среде военных корреспондентов определялось одним всеобъемлющим, но довольно выразительным словом «арапство».

Таким он был – талантливым, зорким, непреклонным в достижении цели, непримиримым в отстаивании того, в чем он был убежден, деятельным, сдержанным в общении с людьми, храбрым. Он готов был поделиться с товарищем последней коркой, рискуя жизнью, спасти друга».

Приведенная цитата оказалась большой. Но я, честное слово, не мог выбросить из нее ни одной фразы, ибо каждая из них является важной деталью в той «скульптуре» внутреннего мира Крушинского, которую так умело и тонко вылепил Борис Полевой.

---

Что же касается заботы о других, то в том же предисловии Б. Полевой приводит такой пример. В тяжелых боях за Дуклинский перевал им пришлось удирать на вездеходе от наседавших немцев, и С. Крушинский, заметив медицинскую сестру, которая тащила на каком-то приспособлении раненого чешского войника, заставил водителя остановить машину, чтобы взять обоих.

Тогда, в дни горячей работы в частях 1-го Украинского фронта они – Б. Полевой и С. Крушинский – сдружились. О восстании в Словакии знали оба. Полевой начал пробивать себе командировку. Как-то вернувшись поздно вечером в комнату, он не застал С. Крушинского. «Эмка» и ее водитель Петр Васильевич Галахо находились на месте, на месте была даже рукопись повести, а вот Крушинский – как в воду канул. Вместе с ним исчезли и вещи боевой принадлежности – трофейный автомат Бориса Полевого и две итальянские гранаты-самоварочки. Заподозрив неладное, Борис Николаевич приступил к допросу водителя. Тот признался, что отвез своего шефа в Кросно...

...Завершив погрузку, экипаж С. П. Нестерова и пассажиры ожидали командира корабля и штурмана и, коротая время, познакомились друг с другом. Вниманием всех завладел С. Крушинский. Он был коренаст, с виду нетороплив, даже флегматичен. Широко поставленные глаза излучали теплоту. Разговаривая, он то и дело снимал шапку и приглаживал свои коротко остриженные волосы. Своими рассказами он покориł летчиков.

Бортовой техник Владимир Колосков в одном из писем сообщил мне: «...стоило ему вступить с нами в разговор, как мы увидели в нем очень доброго, веселого человека... Пока мы ожидали команду на боевой вылет, этот симпатичный капитан покориł нас своим поведением и так увлек рассказами, что я и не заметил, как подошел командир корабля».

Экипаж и пассажиры построились.

– Метеообстановка сложная, – сказал Нестеров, – верхняя кромка облаков порядка четырех тысяч метров, но это предположительно, так как разведчик погоды ее определить не смог. Нижнюю узнаем при подходе.

Зеленая ракета прервала последние указания командира. Пассажиры, а их было четырнадцать, поднялись в салон. Летчик Шабанов закрыл дверь, В. Колосков запустил моторы.

Высоту над Кросно набирали по спирали, вышли за облака, штурман А. П. Бахмат дал курс. В районе линии фронта к самолету потянулись огненные нити. Снаряды, раскрашивая облака, рвались ниже. Летчик приказал борттехнику привести в готовность бортовые пулеметы. Владимир Ильич вышел в салон. Там пассажиры давили лбами иллюминаторы.

– Где мы находимся? – спросил Глидер.

– Перелетаем линию фронта.

Подготовив пулеметы к бою, борттехник вернулся на свое рабочее место, но уже через несколько минут вынужден был бежать назад – стрелок Николай Каледин просигналил о появлении истребителя. Сперва отпугнули его очередями из турельного и бортовых пулеметов, а затем маневром и уходом в облака проворно скрылись с его глаз.

Выждав еще несколько минут, В. Колосков решил вернуться к своим прямым обязанностям – необходимо было задействовать антиобледенительную систему и переключить бензобаки. Перед дверью пилотской кабины его остановил резкий толчок. «В чем дело?» – пронеслось в голове. Все прояснила мгновенно наступившая тишина – моторы обесточены. Рванул дверь. Две руки – одна борттехника и вторая правого летчика – сошлись на кране переключения. Моторы пошли. Увлечшись отражением атаки истребителя, все перестали следить за расходом горючего.

Когда горячка от нападения истребителя прошла, подняли высоту с таким расчетом, чтобы обезопасить пролет высокогорного участка маршрута. Наконец долгожданная команда штурмана. Наступил самый ответственный и самый нервный этап полета – посадка. Не верить Алек-



---

сандру Бахмату нельзя, он основывается на своих штурманских расчетах. И все же... и все же. О действиях экипажа в эти трудные минуты рассказывает Владимир Колосков:

«В крошечной темноте, в облаках, не зная местности, мы стали снижаться по узкой спирали. Вглядывались до боли в глазах, до темных и светлых пятен, так хотелось увидеть землю. А земли все нет. Кругом сплошная облачность, летим, будто в какой-то огромной посудине, наполненной молоком. Скорость самолета ощущаем только по приборам да по работе двигателей. Томительно тянется время, когда знаешь, что кругом горы, но их не видно, и не знаешь, когда кончится облачность и на какой высоте.

Весь экипаж был занят поиском посадочной площадки. Мы все оказывали помощь командиру: правый летчик и стрелок следили за землей, штурман – за курсом, я – за показаниями высотомера, а радист слушал эфир, следил за радиogramмами. Заходим на посадку. По команде Нестерова включаю фары, выпускаю шасси, закрылки, и вот долгожданное касание земли колесами».

У меня есть редкая, а вернее, единственная возможность, привести описание этого полета уже представленными читателю советским пассажирами. Михаил Глидер: «Наконец мы пошли под облаками. Луна осветила нас. Казалось, что мы плывем по морю. Гор не видно, они затянуты дымкой. Москва передавала концерт. Погода стала портиться. Летчики искали аэродром, но внизу ничего не было видно. Сбросили несколько ракет. Уже хотели возвращаться, как вдруг с земли поднялась ракета. Пошли на снижение. Дождь хлестал по крыльям. Вот и выложенная буква «Т». Сделали несколько кругов и, наконец, приземлились»<sup>570</sup>.

Сергей Крушинский: «Помню, летели мы над облачной пеленой. Растилавшиеся внизу плотные, ярко освещенные лунным светом облака напоминали нашу русскую заснеженную степь. Один только раз картина изменилась – впереди над облаками выросла огромная черная глыба. Мы обошли ее стороной. То была скала, венчающая самую высокую в Чехословакии каменную гряду – Высокие Татры. Эту горную вершину, служившую ориентиром при ночных полетах нашей авиации, чехословацкий народ впоследствии в знак признательности Советской Армии назвал пиком Сталина. Достигнув нужной зоны, пилоты пробрили облачную пелену и опустились на летное поле аэродрома «Три дуба». Нас встречали вооруженные люди с красными лентами на шляпах, фуражках или на груди»<sup>571</sup>.

После разгрузки настало время прощаться. Оно было сердечным. Пожелав друг другу обязательно дожить до победы, пассажиры на машине уехали в Гайники, а экипаж пошел в обратный рейс.

Высоту набрали в левом развороте. Сплошная дождевая облачность заставила включить антиобледенительную систему. Однако на 1200 метрах летчики почувствовали падение скорости подъема. Стрелка высотомера замедлила свой бег. Стало понятно: самолет из-за интенсивного обледенения теряет свои аэродинамические свойства, а антиобледенительная система с этим врагом номер один не справляется.

Оставалось набрать каких-то 300 метров, но это моторам оказалось не под силу. Выходить на горизонтальный полет рано – вокруг горы большей высоты. В этой обстановке у экипажа было только два варианта: или покинуть самолет, или крутить обратную спираль на посадку. Но какой летчик оставит в беде боевую машину, не попытавшись ее спасти! Решили снижаться, договорившись, на всякий случай, что всем необходимо быть в готовности оставить борт. К счастью все обошлось благополучно. На мокрую посадочную полосу плюхнулись «утюгом», но могло быть и хуже.

Узнав о случившемся, Чирсков сказал:

---

<sup>570</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. М., 1947. С. 204.

<sup>571</sup> Крушинский С.К. В стране друзей. М., 1951. С. 6.

---

– Самолет замаскируйте и держите в постоянной готовности к вылету.

На аэродроме «Три дуба» остался с ночевкой первый советский самолет. А в Львове начальник штаба авиадивизии Николай Шевчук в боевом донесении указал: «Лейтенант Нестеров (130 боевых вылетов) сидит на точке Чирскова, причина неизвестна. Доставил 14 человек и 500 кг фотоматериалов»<sup>572</sup>.

Одиннадцать самолетов 5-го авиакорпуса в ночь на 27 сентября перебросили в Словакию 106 человек чехословацкой бригады и 12,91 тонны груза (крупнокалиберные пулеметы, автомамы, боеприпасы к ним и гранаты). Обратными рейсами улетели 36 советских авиаторов.

Итак, первая сотня бойцов чехословацкой бригады прибыла на помощь восставшей Словакии. У каждого здесь – у одних близко, рукой подать, у других подальше – был дом, родные, считавшие их погибшими или пропавшими без вести. Но они остались живы и прилетели, чтобы помочь своей Родине. Их ждали горы, снега и суровые испытания. Прибывшее подкрепление сразу вступило в бой, что значительно изменило обстановку в районе Зволена. Врага удалось отбросить на 30 километров.

Начальник штаба 1-го Украинского фронта В. Д. Соколовский донес в ГШ: «На 27 сентября для переброски чехословацкой бригады на аэродромах Кросно было подготовлено и загружено 66 транспортных самолетов. В период с 20.00 до 22.00 поднялись в воздух 33 самолета, а в дальнейшем в связи с резким ухудшением погоды выпуск самолетов был прекращен. Из поднявшихся самолетов 13 приземлились в пункте назначения, а остальные 20 с маршрута вернулись на свои аэродромы. Местонахождение одного самолета уточняется. Переброшено 106 человек и 13 тонн боеприпасов. На 28 сентября улучшение погоды не предполагается»<sup>573</sup>.

Во второй половине сентября обстановка в повстанческом районе Словакии продолжала ухудшаться. Гитлер сменил командующего группировкой немецких войск, назначив вместо генерала Бергера генерала СС Хефле. С фронта были переброшены новые соединения, авиация и танки. Особенно свирепствовала в борьбе против словацкого народа эсэсовская бригада под командованием Дирлевангера, отличившаяся своей жестокостью при подавлении восстания в Варшаве. Гитлеровцы окружили повстанческий район бронированным кольцом, авиация наносила по нему непрерывные бомбовые удары.

К концу сентября освобожденная территория Словакии значительно уменьшилась. Однако сопротивление патриотов показывало, что расчеты фашистского командования на быструю ликвидацию восстания в Словакии провалились.

Продвижение советских войск в ходе Карпатско-Дуклинской операции также не отличалось высокими темпами, ибо, предвидя угрозу их прорыва в Словакию, гитлеровское командование во второй половине сентября продолжало усиливать свою группировку перед 38-й армией и 4-м Украинским фронтом.

И все же советским войскам удалось к концу сентября выйти к главному Карпатскому хребту. Наступление наших войск лишило противника возможности обрушить сосредоточенный удар по повстанцам и облегчило их борьбу против карателей.

Таким образом, к концу сентября боевые действия на фронте повстанческой зоны почти повсеместно прекратились. Гитлеровцы подтягивали новые силы, а повстанцы ожидали из СССР пополнение, новые партии оружия и боеприпасов. Нужда в них оставалась великой.

А еще у борющейся Словакии не было достаточного военного опыта, не хватало толковых руководителей. В связи с этим руководство Словацкого национального совета (СНС – высший политический орган движения Сопrotивления Словакии) попросило ЦК Коммунистической партии Чехословакии, находившийся в Москве, обратиться к советскому военному командованию,

---

<sup>572</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 20. Л. 97.

<sup>573</sup> Там же. Ф. 336. Оп. 2712. Д. 106. Л. 274.

---

с просьбой прислать в Словакию опытного военного специалиста. К. Готвальд направил заявку в УШПД. Кроме этого, понимая, что КПС придется работать в весьма сложной обстановке, он решил помочь словацким коммунистам и кадрами.

Для работы в Словакии стали готовиться представители заграничного руководства КПЧ Ян Шверма, Марек Чулен и депутат Рудольф Сланский. В начале третьей декады сентября они вылетели в Киев, где в УШПД решался вопрос о подборе советского военного советника для СНС.

... 20 сентября 1944 года начальник штаба партизанского движения 3-го Украинского фронта полковник А. Н. Асмолов получил приказ расформировать свое хозяйство. А через несколько дней его срочно вызвали в Киев. Т. А. Строкач принял Асмолова без промедления.

– Нет ли, Алексей Никитович, желания махнуть в Словакию? Обстановка там с каждым днем становится все хуже и хуже, несмотря на нашу огромную помощь. Там недавно создан Главный штаб партизанского движения. Военное командование и Клемент Готвальд просят направить в этот штаб нашего советника, имеющего опыт руководства партизанской борьбой. Мы напрасно искали бы для Словакии человека, более подходящего, чем ты. Ну, как?

– Я готов!

– Вот и хорошо! Полетишь вместе со словацкими товарищами. Собирайся, подбирай себе помощника и изучай оперативную обстановку.

А. Н. Асмолов подобрал себе нескольких помощников. В частности, из Тирасполя он вызвал способного и энергичного офицера М. С. Цареградского, которого хорошо знал по совместной службе. Основная задача группы состояла в том, чтобы помочь руководителям восстания наладить работу Главного штаба партизанского движения Словакии. Затем А. Н. Асмолов встретился с чехословацкими товарищами – членами ЦК КПЧ Марекком Чуленом и Рудольфом Сланским и с членом Политбюро Яном Швермой.

Во второй половине дня 28 сентября 1944 года со Святошинского аэродрома под Киевом взял разбег основательно загруженный людьми и необходимым имуществом Ли-2 из группы ГВФ при УШПД. Кроме группы А. Н. Асмолова и руководителей КПЧ на борт самолета поднялось несколько радистов. Всего улетело 12 человек. Пять часов полета прошли в прикидках планов на первые дни работы и в разговорах с чехословацкими товарищами. В 21 час приземлились на аэродроме «Три дуба».

Утром А. Н. Асмолов встретился с руководителями Словацкого национального совета. После знакомства и обстоятельной беседы, он нанес визит руководителю Военного центра (ВЦ) Я. Голиану. Военный центр являлся координационным органом движения Сопротивления в словацкой армии. В деле понимания общей политической и военной обстановки в Словакии обе встречи были весьма полезными. Прибытие из Советского Союза партийных лидеров Чехословакии и опытных советских организаторов партизанской борьбы сразу же отразилось на деятельности Главного штаба партизанского движения.

В ночь на 1 октября 5-й авиакорпус в Словакию не летал. В. Д. Соколовский донес А. И. Антонову: «Погода в Словакии продолжает быть неблагоприятной для полетов. переброска бригады не производится»<sup>574</sup>. Вот на такой ноте завершилась работа авиаполка в сентябре. Ее результаты подведены в «Отчете за сентябрь». В нем также отмечены некоторые недостатки в организации полетов на «Три дуба».

«Экипажи авиаполка производили высадку десанта и груза в тылу противника на аэродроме «Три дуба». Боевых вылетов на спецзадания с посадкой в тылу противника по десантированию людей и груза – 16... Боевая работа по высадке войск и боевой техники чехословацкой бригаде на территории Чехословакии была сопряжена с трудностями поиска аэродрома посадки в связи

---

<sup>574</sup> ЦАМО. Ф. 336. Оп. 2712. Д. 107. Л. 17.

---

с преобладанием гористого рельефа местности, слабого обозначения и наведения на аэродром. Светонаведение аэродрома неяркое, приводная радиостанция работает слабо. В результате отдельные экипажи, выходя в район аэродрома посадки, не смогли настроиться на привод, установленный на этом аэродроме и опознать его. Приводная радиостанция работала на малой мощности и не обеспечила выход самолетов на аэродром»<sup>575</sup>.

Шесть дней кряду на имя А. И. Антонова начальник штаба 1-го Украинского фронта отправлял краткую шифровку одинакового содержания: «Из-за неблагоприятной погоды у нас и в Словакии переброска 2-й бригады не производится»<sup>576</sup>. А потребность в ней была великая. Гитлеровцы продолжали принимать меры по ликвидации очага восстания. 5 октября Гиммлер собрал в Вене совещание генералов, руководивших боевыми действиями в Словакии. В этот же день он прибыл в Братиславу и продолжил работу по консолидации немецких и словацких сил на решительные действия.

Вести, поступившие в первые дни октября с места боев, говорили о том, что нажим противника усиливается. 3 октября боевая группа немецких войск «Шилл» заняла Св. Криж над Гроном. Повстанцы отступили на новые позиции к склонам Кремницких гор. Возникла опасность прорыва врага к Зволену, а это уже прямая угроза аэродрому «Три дуба». Через два дня пала Банска Штявница. Обстановка все больше осложнялась.

Важное событие произошло и в партизанском движении Словакии. А. Н. Асмолов вспоминал: «В эти дни я несколько раз встречался с К. Шмидке для обсуждения возникших вопросов, и всякий раз он сетовал на то, что из-за чрезвычайной занятости не может уделять Главному штабу партизанского движения столько времени и сил, как это требует обстановка, и просил меня смелее вмешиваться в дела штаба, самостоятельно принимать те или иные, не требующие его вмешательства, решения. И я не удивился, когда в одной из встреч Шмидке предложил мне быть не советником, а его первым заместителем... 6 октября 1944 года был издан приказ, которым я назначался первым заместителем начальника Главного штаба партизанского движения Словакии»<sup>577</sup>.

В лице Алексея Никитовича словацкие товарищи получили опытного партизанского руководителя, теоретика и практика партизанского дела. Оказавшись в трудной роли советника, а затем фактического руководителя Главного штаба, он часто выезжал в отряды и бригады, словом и делом оказывал посильную помощь в деле обороны повстанческого района.

В один из ближайших дней после прилета А. Н. Асмолов и М. С. Цареградский приехали на аэродром «Три дуба», чтобы поближе познакомиться с его работой.

Алексей Асмолов невысокого роста, в длинном кожаном пальто и папахе, обошел весь аэродром, повстречался со всеми членами оперативной группы и обслуживающими командами. Вникнув в суть дела, решили главный вопрос – как распределять грузы между партизанами и повстанческой армией. Этой проблемой стал заниматься Михаил Цареградский.

Ненастье последней недели в районе аэродромов базирования, а главное, на точках сброса и посадки, наконец-то 6 октября начало немного отступать. Это позволило командованию авиакорпусов приступить к организации очередного вылета в Словакию.

В ночь на 7 октября авиаполкам соединения предстояло продолжить переброску 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады, личный состав которой вот уже десять дней томился на аэродромах подскока. В связи с тем, что перерыв в полетах на «Три дуба» оказался значительным, командиры авиадивизий приказали подготовку к вылету и ее контроль провести в полковом масштабе. Основная группа кораблей, работавших на Словакию, перелетела на аэродромы подскока.

---

<sup>575</sup> ЦАМО. Ф.23-го ап. Оп. 199824. Д. 1. Л. 182.

<sup>576</sup> Там же. Ф. 236. Оп. 2712. Д. 107. Л. 61, 130, 195, 215, 269.

<sup>577</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. М., 1983. С. 231 – 232.

---

Переброска бригады осуществлялась строго по плану. В его основу положили принцип одновременной отправки одного подразделения со всем штатным вооружением и комплектом боеприпасов. Посадка личного состава и загрузка имущества также производились по разработанной схеме. К перелету подготовилась часть личного состава 2-го батальона.

В 19.50 с подскока Кросно, закончив погрузку личного состава бригады, начали взлет двадцать самолетов 53-й авиадивизии. Десять из них составили группу 23-го авиаполка. Через 45 минут после того, как все ее корабли поднялись в воздух, ожил подскок Ионици. Здесь начали взлет двадцать семь самолетов 54-й авиадивизии. С учетом того, что с базовых аэродромов на словацкий маршрут вышли еще десять кораблей, общий караван оказался внушительным – пятьдесят семь Ли-2 держали курс на Зволен. В воздухе находилось около 350 авиаторов и приблизительно 500 воинов чехословацкой бригады. Около тысячи человек!

На повстанческом аэродроме самолеты садились один за другим. Те, которые привезли людей, подруливали к зданию бывшего аэропорта. На землю прыгивали бойцы в коротких десантных куртках, с висящими на груди, словно саксафон, автоматами, осматривались и группами располагались на траве. Им еще не верилось, что после этого короткого прыжка через фронт и горы они уже на родной земле.

А самолеты все прибывали и прибывали. К зарулившему с грузом бросались прилетевшие десантники, включались в работу, после ее окончания уезжали на машинах к месту выгрузки. За ними тянулась и еще долго «висела» над долиной Грона русская песня «По долинам и по взгорьям».

Хорошо справились с заданием все десять экипажей 23-го авиаполка. Правда, командир корабля М. И. Мишин (штурман С. Н. Перелай) при возвращении сел не на свой аэродром, а в Куровицах. Экипажи авиаполка доставили в эту ночь на аэродром «Три дуба» 6500 кг боеприпасов, 6280 кг горючего и 200 кг авиационного масла. Обратными рейсами они вывезли 12 человек и 400 кг различных грузов<sup>578</sup>.

В своих воспоминаниях командир 1-й эскадрильи 23-го авиаполка написал: «6 октября экипаж производил дневные полеты по доставке горючего на аэродром Кросно, а уже ночью с частью этого горючего перелетали на «Три дуба» для его доставки партизанам. Обратным рейсом вывезли в Городок тяжелораненых словацких бойцов».

А погода никак не устанавливалась, вновь став с утра 7 октября головной болью синоптиков и командиров всех степеней. Если в районах базирования аэродромов она была сносной, то на маршруте, по московскому прогнозу, на грани срыва боевого задания. Тем не менее, подготовка к вылету шла полным ходом.

Командир 5-го корпуса генерал И. В. Георгиев после завтрака зашел в кабинет начальника штаба. Вместе стали прикидывать возможности. Анализ, проведенный накануне, показывал, что на задание можно будет подготовить 80 самолетов, однако к утру стало понятно, что 76 – это максимум. В дверь постучали, вошел шифровальщик.

– Разрешите, товарищ генерал, шифровка.

И. В. Георгиев взял телеграмму. От имени командующего АДД Н. В. Перминов приказывал: «Для эвакуации из Словакии ответственных чехословацких работников и государственных ценностей, используйте обратные рейсы ваших самолетов, которые перебрасывают чехословацкую десантную бригаду на аэродром «Три дуба». И. В. Георгиев протянул документ полковнику В. К. Богданову:

– Вероятно, там совсем туго, раз уже дошло до этого. Надо предупредить летный состав, а Чирскову передать, чтобы эту задачу поручал наиболее опытным летчикам. Давай подпишу боевое распоряжение.

---

<sup>578</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 28. Л. 318.

---

В 53-й авиадивизии его принял начальник оперативного отдела И. И. Федорин. Уже через час его довели до всего летного состава. Командир авиакорпуса предписывал выделить для десантирования чехословацкой бригады 40 самолетов, из них 20 Ли-2 с лучшими экипажами посадить на аэродром Кросно, 11 – на Ясенки и 9 – должны уходить с базовых аэродромов. Старшим на Кросно назначался командир 23-го авиаполка Г. А. Шамраев, на Ясенки – командир соединения В. И. Лабудев.

Приказ о выделении 40 самолетов командование авиадивизии выполнило. 31 из них взлетел для перелета на аэродромы подскока, но завершили его не все.

В 16 часов с Черлян поднялся и взял курс на Кросно самолет под управлением командира корабля 23-го авиаполка Б. Ю. Зильбермана. После взлета радист установил связь с КП, но в дальнейшем в эфир не выходил. Вскоре все прояснилось. Свидетелем случившегося стал экипаж командира корабля И. А. Казакевича. Его штурман А. Д. Коноваленко писал мне: «Экипаж Зильбермана погиб при перелете на аэродром Кросно. Местность там была пересеченная и мало ориентирная. Экипаж уклонился вправо, а рядом в десяти – двенадцати километрах находилась линия фронта. Они попали туда на низкой высоте и сразу были сбиты немцами на наших глазах. Самолет упал и загорелся. Видимо, все и погибли там».

А. Д. Коноваленко в основном правильно описал детали случившегося, кроме одного. Не все из экипажа Б. Ю. Зильбермана погибли. После войны в авиаполк из плена вернулись радист В. Н. Новиков и стрелок П. И. Попов, а затем борттехник В. А. Голубкин. Из их рассказов установили, что при перелете с аэродрома на аэродром, в условиях светлого времени, штурман умудрился потерять ориентировку. Начали восстанавливаться и, по всей видимости, ослабили бдительность. Над линией фронта в районе Ясло, совсем рядом с Кросно (!), на Ли-2 напал истребитель. Что и говорить, добыча для немецкого летчика оказалась легкой. Бомбардировщик загорелся и рухнул на землю.

Из экипажа погибли: штурман Сергей Васильевич Сухинин и летчик Григорий Иванович Елистратов. Судьба командира корабля осталась неизвестной, а стрелок, радист и борттехник попали в плен. П. И. Попова освободили части Красной Армии 17 марта, В. Н. Новикова – американцы 14 мая, В. А. Голубкин же прибыл в полк 13 июня 1945 года.

Так, поверхностное знание своего дела, невнимательность и халатное отношение к своим функциональным обязанностям привели к срыву боевого задания, гибели одной части экипажа и трагедии в личной жизни другой. Я уж не говорю о потере самолета.

По причине отказа материальной части на задание не смог улететь экипаж 23-го авиаполка командира корабля М. И. Мишина. Остальные 29 самолетов авиадивизии благополучно сели на аэродромах подскока и приступили к погрузке личного состава чехословацкой бригады.

Вылет с аэродрома Кросно затянулся по причине несвоевременной доставки грузов. В связи с этим часть самолетов попала под обстрел дальнобойной артиллерии противника. Немцы били точно, часть разрывов пришлась на летное поле. Григорий Шамраев, находившийся на старте, приказал не успевшим взлететь командирам кораблей С. А. Лукьянову, Е. Г. Мурашову и И. И. Лобачеву увести машины подальше от ВПП и дожидаться окончания обстрела. Прекратился он в 23.00.

Свидетельство С. А. Лукьянова: «8 октября 1944 года. Транспортировка пушки с аэродрома подскока Кросно с прислужгой и боекомплектком. Одновременно провозной летчику Иванчикову. При выруливании на старт для взлета с Кросно немцы открыли по аэродрому артиллерийский огонь. Командир полка Шамраев передал по радиации: «Задержись, Лукьянов, нас обстреливают». Переждали и взлетели. Была встреча с истребителями. Ушли в облака. Обратным рейсом вывезли тяжелораненых».

Кроме С. А. Лукьянова курс на Словакию держали 10 самолетов 23-го авиаполка. Из них до аэродрома посадки не дошел один. Несколько дней судьба экипажа оставалась неизвестной, затем кое-что стало проясняться.

---

Н. П. Нестин ушел на задание в Словакию второй раз. Командир корабля совершал свой семьдесят шестой боевой вылет, а штурман Я. В. Локтионов – сто первый. На борту находилась противотанковая пушка, 400 кг снарядов и семь человек прислуги. Связь с самолетом прервалась, на «Три дуба» он не сел, на свой аэродром не вернулся. Несколько прилетевших с задания экипажей сообщил, что в районе Здыня (40 км юго-западнее Кросно) наблюдали две трассы по неопознанному самолету, который в результате обстрела загорелся, резко пошел к земле и взорвался в воздухе.

Через несколько дней С. А. Лукьянов привез от Б. Ф. Чирскова новые сведения. Из состава пассажиров на «Три дуба» доставили одного тяжелораненого чеха, который подтвердил, что самолет зажег немецкий истребитель, шестеро его товарищей погибли, а члены экипажа якобы воспользовались парашютами. Никто из выпрыгнувших в полк не вернулся, судьба их неизвестна по сей день, они – пропавшие без вести. Вот их имена: командир корабля лейтенант Нестин Николай Петрович, штурман лейтенант Локтионов Яков Васильевич, летчик лейтенант Карпов Василий Иванович, борттехник старший техник-лейтенант Неплюев Иван Яковлевич, радист сержант Чагин Александр Иванович, стрелок старший сержант Сенчугов Егор Павлович.

В одном боевом вылете потеряно сразу два экипажа. Для полка это много. Описывая этот эпизод, я задумался над вопросом: а почему парашютно-десантную бригаду транспортировали к месту назначения без средств спасения? Можно себе представить моральное состояние летчиков, когда они оснащены парашютами, а их пассажиры при всяком непредвиденном случае, которых в авиации в условиях войны предостаточно, обречены на гибель. Ответа на этот вопрос я не нашел.

Но не только из неприятностей сложилась боевая ночь в 23-м авиаполку. Пять экипажей из ушедших на задание одиннадцати справились со своими обязанностями весьма успешно. Среди них был и командир корабля Д. Е. Нетудыхатко.

Пожалуй, более молодого экипажа в полку не было. Дмитрию Евсеевичу исполнилось двадцать пять, бортовому технику Нару Нурмухамедову, правому летчику Михаилу Ивановичу Немову, штурману Дмитрию Николаевичу Демидову – по двадцать два, стрелку Семену Хаймовичу Ланцу – девятнадцать, а радисту Павлу Игнатовичу Шелудкову 3 августа 1944 года «стукнуло» всего лишь восемнадцать лет.

Боевого опыта у доброй половины экипажа фактически не было. Например, С. Х. Ланц и П. И. Шелудков пришли в авиаполк после окончания учебы только в мае 1944 года. Может быть, эти два обстоятельства – молодость и малоопытность – и способствовали тому, что коллектив был дружным и исполнительным, отличался стремлением выполнить любое задание, каким бы трудным оно ни было.

Вот и в эту ночь экипаж проявил настойчивость, особенно командир корабля. Дмитрий Евсеевич имел четкий план своих действий в зоне аэродрома, продуманный много раз и уже испытанный в первый прилет – 26 сентября. Главное – точный выход на приводную. Этого и добивался командир от штурмана. После прохода приводной – разворот на 180 градусов, уход назад, построение коробочки, снова выход на приводную и начало снижения по спирали.

Так он действовал и в этот раз. К цели подошел на высоте верхней кромки облачности и начал ее пробивать. Минимум у командира корабля был в тысячу метров, то есть он имел право снижаться в облаках, если их нижняя кромка была не ниже этой высоты. Если же они ниже, то летчик обязан был прекратить выполнение задания. Скрутили высоту до этого минимума, но земля по-прежнему оставалась задернутой.

Перевел машину в набор, выбрался к звездам, все время задавая себе вопрос: «Что делать?». А над облаками собралось уже несколько самолетов, они хорошо просматривались в тусклом лунном свете. Д. Е. Нетудыхатко решил предпринять новую попытку. Дошел, снижаясь, до своего минимума, опустил машину еще на двести метров. Земли не видно. Снова вывел Ли-2 за облака,

---

осмотрелся и решился на третий заход. Миновал опробированные 800 метров, прошел ниже. Буквально через несколько секунд под самолетом стало просматриваться зеленоватое пятно. Это ракеты, это центр аэродрома! Пошел смелее вниз. На 550 метрах все хором закричали: «Земля!». Расслабившись, Дмитрий Евсеевич повел Ли-2 на посадку. Подъехал Б. Ф. Чирсков:

– Из ваших сел пока только Парамонов, вероятно, сегодня сядут немногие. А вы просто молодцы! Что привезли?

– Пушку, товарищ полковник!

– Нужное дело! Сейчас подошлю разгрузочную команду.

Через несколько минут с подъехавшей машины спрыгнула целая ватага чехословацких бойцов и бросилась к самолету. Кто-то из них затыкнул «Катюшу», ее подхватили другие. Как же звучала эта песня на ломаном русском, с приятным акцентом, здесь, среди словацких гор! В хор, подправляя слова и мотив, включился экипаж! Пушку сгрузили за считанные минуты.

В обратный рейс на борт приняли семерых авиаторов из 1-го чиап, в тонких кожаных пальто, с чемоданами. Были они немножко навеселе, охотно знакомились. На маршруте в Черляны повстречались с немецким истребителем. Семен Ланц в это время стоял под плексигласовым колпаком турели, расположенной в центре фюзеляжа, и просматривал заднюю полусферу самолета. Когда командир корабля передал ему, что впереди по курсу немецкий истребитель, он резко перебрал ствол своего крупнокалиберного УБТ вперед, отыскал силуэт самолета, взял его в прицел. Пассажиры заметили эти действия стрелка, немедленно бросились к окошечкам и загалдели: «Мессер! Мессер!» Кто-то из них даже попытался взобраться к стрелку на тумбу, но он, сняв правую руку с рукоятки пулемета, вежливо отвел ее чеха в сторону.

Стрелять, однако, не пришлось – Д. Е. Нетудыхатко своевременно перевел машину в крутое снижение, укрыв ее облачным одеялом. На командном пункте доложили командиру авиаполка о выполнении задания.

– На какой высоте пробили облачность? – спросил Г. А. Шамраев.

– Чуть выше пятисот метров, товарищ майор!

– А почему вы нарушаете установленный минимум?

– Война, товарищ командир!

– Что будем делать, Калистрат Елизбарович?

– Спишем нарушение за счет войны! – ответил начальник штаба авиаполка.

– Отдыхайте, Нетудыхатко.

Начальник штаба авиадивизии полковник Н. Г. Шевчук писал в своих воспоминаниях: «Каждый самолет при подходе к аэродрому «Три дуба» над закрытыми облаками возвышенностями должен был пробивать облачность, не столкнувшись при этом с землей... Вот один из примеров. Командир корабля 23-го гв. авиаполка старший лейтенант Д. Е. Нетудыхатко шесть раз преодолел сложные метеоусловия по маршруту и в районе «Три дуба». При облачности десять баллов пробивал ее с 3000 до 500 метров при установленном минимуме до 1000 метров».

Задание с разведчиками на борту в эту ночь выполнили два экипажа 23-го авиаполка. В полковых итогах боевой работы за октябрь есть такие сведения: «Выполнено два самолетовылета на выброску людей и грузов в интересах РО 1-го Украинского фронта в районе Ченстохова (105 км северо-западнее Кракова) и в районе 35 км южнее Моравской-Остравы (70 км юго-западнее Катовице)».

Эти данные полностью совпадают с теми сведениями, которые отражены в боевом донесении штаба 53-й авиадивизии на имя командира 5-го авиакорпуса: «В ночь на 8 октября 1944 года совершено два самолетовылета по заданиям РО 1-го Украинского фронта. Один Ли-2 в 22.15 – 22.30 с высоты 400 метров с четырех заходов в лес, что в сорока километрах северо-восточнее Ченстохова выбросил 9 челоек и 600 кг груза. Один Ли-2 в 23.03 с высоты 450 метров выбросил на поляну в тридцати пяти километрах южнее Моравск-Остравы 8 чело-



---

век. Выброска произведена без сигналов по расчету времени и наземным ориентирам. На маршруте ясно, в районе целей облачность 5 – 7 баллов, с нижней кромкой в 600 – 900 метров, видимость 3 – 5 километров»<sup>579</sup>.

Что касается экипажа, который отвез разведчиков в Польшу, а также, что это была за группа и какое она выполняла задание, выяснить не удалось. А вот всех действующих лиц, летавших в Чехословакию, – и авиаторов, и разведчиков – я установил. И помог мне архив Главного разведывательного управления. Доставка группы зафиксирована в документах РО 1-го Украинского фронта: «В 23 часа 05 минут 7 октября с аэродрома Городок Львовской области на самолете «Дуглас» № 30, командир корабля старший лейтенант Кочураев, штурман младший лейтенант Андросенко, выброшена группа в составе восьми человек в районе 5 км юго-западнее Макова»<sup>580</sup>.

Хочу обратить внимание читателя на такой факт: и в авиационном и в разведывательном документах время выброски указано практически точно, с разницей в две минуты.

Вот состав экипажа командира корабля Д. В. Кочураева: штурман А. И. Андросенко, летчик С. Н. Кирьянов, борттехник А. А. Мусиенко, стрелок В. В. Руднев. До этого в Словакии они побывали уже четыре раза. Командиру корабля шел тридцать восьмой год, его «поседевшая» летная практика в авиаполку была самой богатой. По крайней мере, он часто, при случае, напоминал, что окончил летное училище вместе с командиром авиадивизии!

Несмотря на свой возраст, летчик по своей работоспособности давал фору многим молодым. Любил шутку, но, особенно, песню. Частенько, возвращаясь после выполнения задания, отдавал штурвал правому летчику, а сам, раскрепостившись, затягивал не очень громко, может быть, в четверть голоса, никому незнакомую песенку про мелкий дождик и туман. А еще Дмитрий Васильевич обладал недюженной силой – в молодости он в своем родном селе Черновка Курской области работал молотобойцем.

Задание у экипажа было сложное. Следовало отвезти и сбросить без сигналов на земле группу разведчиков в восемь человек. Представитель РО 1-го Украинского фронта показал на карте точку десантирования – 35 километров южнее Моравской-Остравы.

Штурману Алексею Ивановичу Андросенко, да, собственно говоря, всему экипажу, подобное задание доверили впервые. «Им-то что, – думал штурман, – летчику – крути баранку, борттехнику – кочегарь, стрелку – следи за воздухом, а мне-то как? Как найти эту точку? Ни сигналов, ни приметных ориентиров, да еще в лесу!». Надо сказать, что штурман особой дисциплинированностью в авиаполку не отличался. За это в 1943 году был даже разжалован в рядовые и отбыл в шрафбате три месяца. Но в своем штурманском деле был аккуратен.

Пошел к штурману авиаполка А. Т. Ковалеву. Вместе все промерили и просчитали. Главное – это строгое выдерживание скорости полета и точный расчет времени.

...Пока экипаж на аэродроме Городок готовился к заданию, в штабе 1-го Украинского фронта завершались последние приготовления к вылету разведывательно-диверсионной группы. Начальник разведотдела (позывной Павлов) дал последние указания, еще и еще раз обговорил все варианты связи, а затем зачитал боевой приказ: «Состав группы: командир – «Арап», заместители – «Остов» и «Агроном», радистки – «Ора» и «Ира», бойцы – «Яныч», «Маренич» и «Адик». В ночь на 8 октября 1944 года авиадесантом убыть в тыл противника для выполнения специального задания». Пожелав доброго пути, начальник разведотдела в заключение сказал:

– Берегите «Ору» и «Иру». И потому, что они радистки, и потому, что они женщины.

А сказал об этом А. Г. Павлов в связи с тем, что, пожалуй, впервые в его практике в группу вошло сразу две женщины. Он считал, что им, двоим, будет веселее, а главное удобней. Все-таки женщина есть женщина. Правда, в этом был еще один резон: одна из них, «Ора», вот уже год

---

<sup>579</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 20. Л.101.

<sup>580</sup> Встретимся после задания. М., 1973. С. 393.

---

являлась официальной женой командира группы. Кроме него, Павлова, об этом никто не знал. Скрыть эту маленькую тайну от всех, мыслил начальник, «Арапу» будет гораздо легче при наличии в группе двух женщин.

Было уже темно, когда машина доставила десантников на аэродром Городок. Самолет с бортовым номером «30» был готов, экипаж – на взводе. Поприветствовали друг друга и стали загружаться. Собственно груза как такового в группе не было, все, что везли с собой разведчики, находилось у них за плечами. Размещением пассажиров занялся борттехник. Завершив это дело и закрыв дверь, он появился в кабине.

– Докладываю: на борту две женщины.

– Вот те на, а я и не заметил в темноте, – включился в разговор правый летчик. – Говорят, это не к добру.

– Так, кончайте балаган! Мусиенко, запускай моторы!

Через несколько минут звездное небо приняло в свои бескрайние просторы одинокий Ли-2. Набрали 3000 метров и до линии фронта шли в чистом просторе. Это обстоятельство вызывало у экипажа тревогу: бомбардировщик, как на ладони. Периодически предупреждая подчиненных о бдительности, Д. В. Кочуряев и сам больше обычного посматривал за борт, боясь внезапных атак истребителей

Однако вскоре под крылом потянулись облака, пусть редкие, но все же хоть какая-то возможность облегчить свою участь на случай встречи с неприятелем. А встречи этой ох как не хотелось! Все-таки на борту восемь пассажиров, и у них ответственное задание.

Пожалуй, меньше всего этому факту радовался штурман: облачность сужала возможности визуального наблюдения, а если она еще уплотнится до сплошной, то тогда трудным будет даже выход в район цели. Главное – чтобы тучами не был закрыт основной ориентир – река Висла. К ней, после того как прошли Кросно, самолет идет строго по прямой, летчики выдерживают курс градус в градус, она, прямая, выведет их непосредственно на точку сброса. Нужен просмотр Вислы, если ее не скроет облачность, то задание будет выполнено успешно. С этими надеждами А. И. Андросенко «колдовал» свое штурманское дело.

Погода не подвела. Облачность в пределах пяти-семи баллов позволила просмотреть справа по борту Бельско-Бялу, а затем и Вислу. Как только пересекли ее серебристую ниточку, штурман включил секундомер и дал команду на снижение. Скорость потери высоты была рассчитана так, чтобы на точку сброса выйти на 500 метрах. Все получилось на славу. За несколько минут до выхода на цель самолет оказался под облаками, что дало возможность опознать небольшой населенный пункт Маков. За ним, как только вышло расчетное время, и была десантирована группа.

Под контролем бортового техника пассажиры покинули самолет без задержек, повторного захода не понадобилось. Убедившись, что все парашюты раскрылись, экипаж развернулся и с набором высоты лег на обратный курс.

Вернувшись в Городок, узнали, что приземление группы прошло нормально. В штаб АДД ушла шифровка: «В ночь на 8 октября экипаж 23-го полка десантировал восемь человек на точку 35 км южнее Моравска-Остравы. Сброс произвели с высоты 450 метров с одного захода. Сигналов не было»<sup>581</sup>.

Этот документ я нашел в очерке А. Азарова и В. Кудрявцева «Синие Бискиды». Воспользуюсь их материалами и вкратце расскажу о том, что сделала в тылу врага десантированная экипажем Д. В. Кочуряева группа.

Прежде всего, надо раскрыть имена тех, кто в полночь приземлился у Макова, а также показать те задачи, которые поставил группе РО 1-го Украинского фронта. Сведения эти из архива ГРУ.

---

<sup>581</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 31. Л. 370.

---

Командир группы Адам Евсеевич Нищименко («Арап»). Белорус, родился в селе Красновка Наровлянского района Полесской области в 1918 году. Педагог. Старший лейтенант административной службы. В разведке с декабря 1942 года. С марта 1943 по январь 1944 года работал нелегально в районе Новгород-Волынский. Создал широкую сеть резидентур, с ее помощью сумел охватить большой район разведработы. Второй раз побывал за линией фронта в период с мая по август 1944 года. И на этот раз создал надежную осведомительную сеть. Характеризуя разведчика, РО отмечал: «Храбрый офицер, хорошо знает условия нелегальной работы в тылу противника. Может быть использован командиром группы».

В архивном деле группы сохранилась легенда на «Арапа». «Я – Гассовский Александр, родился 27 марта 1917 года в городе Житомире. В 1938 году должен был призываться в армию, но, не желая быть солдатом, решил поступить в военное училище. Киевское пехотное училище окончил в 1940 году, получил звание лейтенанта и должность командира взвода. За успехи в 1941 году стал командиром роты и присвоено звание старший лейтенант. С началом войны был командиром роты в 378-м полку. Все время отступали на восток. 26 сентября в Прилуцком округе сдался в плен с группой бойцов своей роты. Из Прилуцкого лагеря военнопленных эшелонам был отправлен в Берлин. Там помещен в лагерь военнопленных № 170. Мой номер 487. В числе многих русских командиров немецкая власть освободила меня и направила в Вистров-Марк на курсы пропагандистов для восточных областей. В начале 1943 года направлен в Луцк для работы. Оттуда в Проскуров, где и находился до отхода немецких войск. В настоящее время нахожусь в Чехословакии».

В группу вошли две радистки. Жена «Арапа» «Ора» – Лидия Ивановна Нищименко (в девичестве Вербовская). Уроженка города Батайска (1923 года), русская. Незаконченное среднее образование, кандидат в члены ВКП (б). В 1942 году окончила курсы радистов в городе Горьком. После завершения обучения прошла агентурную подготовку при РУ ГШКА. Побывала за линией фронта, работала радисткой в группе «Арап» первого варианта на нелегальном положении. По оценке РО она была «храброй и инициативной девушкой».

Вторая радистка Сущева Галина Петровна («Ира»). Уроженка города Кинешма (1924 года). Русская, образование среднее. Горьковскую школу радистов окончила в 1943 году. Кандидат в члены партии. Агентурную подготовку прошла два раза. Дважды была и за линией фронта. В архиве сохранилась легенда и на нее.

«Родилась 27 июля 1924 года в селе Ружична близ Проскурова. Отец Смагин Петр Сергеевич, агроном по профессии. Мать Екатерина Сергеевна умерла в 1942 году. Сама Галина училась в средней школе, до войны успела закончить 9 классов. С началом войны вместе с матерью занималась домашним хозяйством. В июле 1943 года с отцом приехала в Львов, получила кенкарту. Отец работал агрономом. Сама же устроилась работать в галантерейную капелюшную мастерскую. Перед приходом Красной Армии отец уехал в направлении Лейпцига, а она должна добираться туда сама. 17 июля выехала из Львова. До Кракова добралась поездом, а оттуда как придется – то машиной, то на лошадях, то пешком».

Обе радистки перед вылетом в боевом приказе № 2 получили особые указания. «Вы поступаете в полное подчинение командира группы «Арап» и его заместителей и выполняете только их указания и Центра. Задача: установить бесперебойную связь по радио с Центром, передавать все материалы по указанию командира группы. Радиogramмы, исходящие из РО подписываются «Павлов», исходящие от группы – «Арап», «Ора» и «Ира». Если после приземления радистки с группой не встретятся, приступить к разведке самостоятельно. В случае звхвата радиостанции противником и работы по принуждению телеграммы подписывать аварийным псевдонимом «Лора» и «Лира».

В Интернете я нашел сведения о работе радисток, которую они исполнили в тылу врага до вылета на самолете 23-го авиаполка в октябре 1944 года. «В августе того же года разведгруппа «Арап», в состав которой входили радистки Галина Сущева и Лидия Вербовская, была

---

выброшена в семидесяти километрах от места действия. Ошибка пилотов стоила разведчикам изнурительного двухнедельного перехода по тылам, занятым врагом. Шли ночью, по лесам и горам, обходя фашистские оборонительные рубежи, засады и облавы. Встречались с украинскими и польскими националистами. И все-таки вышли в заданный район и приступили к разведке. Радистки передали более ста ценных донесений в штаб 1-го Украинского фронта».

У командира группы было два заместителя. Дмитрий Мелентьевич Доля («Агроном»). 1909 года рождения. Уроженец села Шевченко Запорожской области. Незаконченное среднее образование, техник-лейтенант. С сентября 1941 по сентябрь 1943 года работал в тылу врага, легализовавшись в городе Готяч. Награжден орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». Он также улетел на задание с легендой.

«С приходом в 1939 году Советов не работал. В 1940 году поступил на станцию Львов по своей специальности – техником по строительству и ремонту зданий. С приходом немцев не работал. В январе 1943 года вновь вернулся на работу. С приходом русской армии подался в западном направлении».

Второй заместитель Остапенко Василий Михайлович («Остов»). 1916 года рождения (Кременчуг). Работал техником на железной дороге. С августа 1941 по сентябрь 1943 года выполнял задание в тылу. Агентурную подготовку проходил при школе ГШКА.

Командир и оба его заместителя тоже имели особые указания. Им предписывалось следующее. В случае отсутствия радиосвязи необходимо на пятый, десятый и двадцатый день после приземления подвать сигналы нашему самолету: зажигать три костра треугольником через сто метров. Зажигать в районе высоты 266,8 (8 км севернее М.Острawy) с 24.00 до 5.00. Если в этот день не будет выброшен радист, сигналы повторять 10, 20, 30 числа каждого месяца в то же время. Кроме этого необходимо было подобрать связника и послать его в Центр с донесением. Пароль для связника при встрече с частями Красной Армии – «Я иду к майору Павлову».

Так что командир группы «Арап», обе его радистки и оба заместителя перед вылетом в Чехословакию в октябре 1944 года имели достаточный опыт агентурной работы в тылу врага.

В группу вошло три разведчика. Янечко Федор Янович («Яныч»). Словак. Родился в 1919 году в селе Анталовцы (округ Ужгород). В 1939 году перешел границу в районе Сколе, за что осужден на три года. Отбывал наказание в трудовом исправительном лагере в Архангельской области. В составе 1-й отдельной чехословацкой бригады участвовал в боях. Показал себя храбрым и дисциплинированным младшим командиром.

Разведчик Магарита Василий Дмитриевич («Маренич»). Украинец, родился в 1919 году в городе Валовое (Чехословакия). Как и Янечко, перешел границу СССР в районе Сколе, осужден, воевал в составе чехословацкой бригады. Разведчик Эйхнер Геннадий Вульфвич («Адик»). Еврей. Родился в 1915 году в селе Дубецко Перемышльского района. В июле 1944 года в Перемышле завербован «Арапом».

Заместитель начальника РО штаба 1-го Украинского фронта полковник И. Бевз поставил группе следующие задачи.

1. Систематически освещать военные перевозки через железнодорожный узел Моравска-Острава и передвижение войск по шоссе на дорогам, идущим через этот пункт. Особое внимание уделять передвижению бронетанковых частей противника.

2. Систематически освещать гарнизоны противника в городе Моравска-Острава, количественный состав, род войск, место сосредоточения, нумерацию частей и расположение штабов.

3. Установить места переправы через Одер на участке Богумин, Моравска-Острава, Мистэк.

4. Установить характер оборонительных сооружений по реке Одер в этом же районе.

5. Вскрыть дислокацию аэродромов и складов в районе деятельности группы<sup>582</sup>.

---

<sup>582</sup> Архив ГРУ. Оп. 21111. Д. 1. Лл. 3 – 21.

---

Все члены группы приземлились кучно, никто ничего не сломал, радиоаппаратура не разбилась, никто на деревьях не завис. Вообще-то, сделать это было трудно, так как спустились в небольшую рощицу из берез и елей. Решили до рассвета не двигаться с места, разобраться в обстановке, а уже потом предпринимать какие-то действия. Утром убедились, насколько это решение оказалось верным – вокруг, явно разыскивая десантников, шныряли каратели. Пришлось затаиться на весь день. Разведчиков спасла невзрачность рощи, в которую они приземлились. Прочесывая лес в округе, фашистам и в голову не пришло, что в жидком лесочке, окруженном со всех сторон полянами, могут скрываться те, кого они ищут.

Как только стемнело, и немцы убрались, десантники бесшумно проскользнули мимо Макова, и за ночь ушли из опасной зоны. Дальше их путь лежал в Моравию. Обосновались на горе Каменитой. Первой ценной информацией, которую удалось направить в Центр, были сведения об аэродроме в Витковицах. Сколько же разведчики испытали радости, когда в одну из ночей советские бомбардировщики точно ударили по объекту!

Нищименко понимал, что без связи с чешским подпольем, без помощи местных жителей им не обойтись. Группа усиленно искала эти контакты. Особая надежда была на «Яныча» и «Маренича». Они-то и нащупали через владельца фирмы «Дуда» подходы к моравским подпольщикам. А вскоре им удалось привлечь к разведывательной работе служащего железнодорожной станции Пшивоз. Его окрестили «Чехом».

Вначале от него поступили ценные сведения о прибытии под Моравска-Оставу установок ФАУ-I, затем удалось выяснить, что они следуют не на фронт, а в тыл. Что бы это значило? Долго ломали голову, что к чему. Не разгадав эту загадку на месте, важные сведения отправили в Центр – там видней. Оказалось, что немцы эвакуировали свою экспериментальную базу в Польшу. Затем от «Чеха» поступила важная информация об эшелонах с тяжелыми танками. А. Г. Павлову срочно ушли координаты. Дело, начатое разведчиками, завершили бомбардировщики.

Отважным разведчикам группы приходилось вступать в открытый бой с противником. В том же материале из Интернета, на который я ссылаюсь, приводятся детали одного из них: «Действуя уже в Чехословакии, в районе Моравской Остравы, разведчики остались без связи. В бою у Галины Сущевой пулей была пробита радиостанция «Север». Однако радистка с помощью командира группы отремонтировала рацию и вышла в эфир».

Возможности группы значительно расширились, когда А. Е. Нищименко удалось установить связи с достаточно активной подпольной организацией. «Ора» и «Ира» только и успевали передавать в Центр ценные сведения. Однако с питанием к рациям было совсем худо. Нуждались и в оружии. Попросили помощи. А. Г. Павлов несколько раз направлял самолеты с требуемым разведчиками имуществом, но они так и не пробилась к сигнальным кострам. Пришлось проблему радиопитания решать за счет местных ресурсов.

А задачи, поступавшие из Центра, все усложнялись. В марте А. Г. Павлов приказал: «Противник производит перегруппировки сил, всрыть их – ваша задача». Полную картину этой перегруппировки установить, конечно, не удалось, но важные ее детали в разведотдел фронта все-таки ушли.

И тут новое задание: добыть план оборонительного пояса Бискид. Трудность задания была очевидной – подобные планы могут храниться только в сейфе, достать их оттуда может только его хозяин.

Началась тонкая и рискованная игра с комендантом Моравска-Остравы. Орешком он оказался твердым, но все же на кругленькую сумму в долларах клюнул. Документы сфотографировали. А. Е. Нищименко донес: «Получил данные об оборонительной системе... Материал представляет большую ценность». И тут, как на грех, в очередной раз возникла проблема с питанием рации. Изрядно подсевшие элементы не обеспечивали устойчивой передачи материала. А 1-й Украинский фронт готовился к наступлению в направлении Моравска-Остравы и Брно.

---

Сведения, которые были добыты с величайшим трудом, могли облегчить выполнение задачи и сохранить тысячи жизней наземным войскам.

Тогда А. Е. Нищименко решил направить к линии фронта курьеров. Для надежности задание получили сразу трое – «Адик» и двое местных парней, уже давно зарекомендовавшие себя в серьезных делах. Каждого снабдили пленкой и паролем, хорошо проинструктировали. И ребята дошли, все трое! Ответственное задание РО фронта было успешно выполнено.

За две недели до окончания войны разведчики группы «Арап» получили новое задание. Для его выполнения они направились в предместья Брно, где и встретили день Победы. Великую радость не испытал только один член группы – заместитель командира «Остов». Еще в январе 1945 года он попал в лапы гестаповцев.

Так действовала в тылу противника разведывательно-диверсионная группа под руководством А. Е. Нищименко, сброшенная в ночь на 8 октября экипажем 23-го авиаполка командира корабля Д. В. Кочураева.

В ночь на 8 октября в интересах РО 1-го Украинского фронта работал еще один экипаж авиаполка.

Завершая рассказ о работе 23-го авиаполка в эту ночь, следует сказать, что из 11 экипажей задание не выполнили 6. Все они вернулись с маршрутов по метеоусловиям, причем почти все они имели уже достаточный опыт боевой работы, а некоторые и значительное количество вылетов на спецзадания, в том числе и в Словакию.

Среди них был и командир корабля Герой Советского Союза В. В. Сапожников. Правда, полетел он на этот раз не со своим родным штурманом П. Г. Бирюковым, с которым за два года войны «съел» ни один пуд соли. Что ни говори, а слетанность и взаимопонимание двух ключевых фигур в экипаже дальнего бомбардировщика – командира корабля и штурмана – дело великое. А В. В. Сапожников и П. Г. Бирюков притерлись друг к другу уже давно, и это, без всякого сомнения, являлось главной причиной успеха экипажа.

...К этому времени Владимир Васильевич Сапожников бил фашистов ровно столько дней, сколько их самой войне. А до этого уже приходилось водить свой ТБ-3 на боевых курсах при освобождении Западной Украины и Западной Белоруссии, а также в небе Финляндии. «Закрыл» уже три сотни вылетов в немецкий тыл. Всякое бывало в каждом из них, а вот чего не было, так это зафиксировано в наградном листе на звание Героя Советского Союза: «...не имеет случаев потерь ориентировки и возвращений с боевого задания. Летает без аварий и поломок»<sup>583</sup>.

«Не имеет возвращений» Это, надо полагать, по вине экипажа. А предпосылок к такому возвращению имелось предостаточно.

Взять хотя бы тот полет 26 июня 1943 года, когда экипаж получил ответственное задание – осветить и зажечь для всего авиаполка аэродром Олсуфьево. Незадолго до цели произошла неожиданная встреча с «Фокке-Вульф-190». Не горя большим желанием завязывать с ним знакомство, продолжили полет к цели. Однако фашист был другого мнения. Предчувствуя легкую добычу, он пошел в атаку.

Обстановка для бомбардировщика оказалась сложной: экипаж как раз проходил безоблачный участок маршрута, и прикрыться было просто нечем, а уйти от нападающего потерей высоты и маневром – это значит опоздать с выходом на цель и сорвать выполнение задания всего авиаполка. Оставалось одно – умело построить защиту самолета и продолжить полет.

Упорству немецкого летчика можно было позавидовать. Он пытался подобраться к Ли-2 со всех сторон, его огненные трассы шелестели то слева, то справа, он исчезал и снова появлялся, демонстрируя во всей красе свое искусство воздушного боя. Но и экипаж бомбардировщика был не лыком шит. Грамотным противоистребительным маневром Сапожников срывал все его

---

<sup>583</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 42. Л. 188.

---

попытки занять выгодное положение для атаки, а стрелки А.П.Иванов и И.О.Калмыков короткими очередями держали фашиста на почтительном расстоянии. Так и летели в паре вперед с разными задачами: экипаж бомбардировщика стремился пробиться к объекту, а истребитель пытался ему помешать. Лишь на подступах к Олсуфьево, боясь попасть под огонь своей ЗА, немецкий летчик прекратил преследование. Бомбардировочный удар полка состоялся.

К званию Героя заместителя командира эскадрильи Владимира Сапожникова представил командир авиаполка Г. А. Шамраев. Наградной лист взял старт 19 апреля 1944 года. Корпусные инстанции документ прошел быстро, а вот там, наверху, подзастрял, но, правда, ненадолго. Ровно через четыре месяца, 19 августа, ко Дню авиации, Сапожников стал Героем Советского Союза. За 285 боевых вылетов. К этому времени Владимир Васильевич покинул родные пенаты и во вновь сформированном авиаполку командовал второй эскадрилей.

Не было ни одного сколько-нибудь значимого сражения на фронтах войны, где не побывал бы экипаж Сапожникова. Его бомбы обеспечивали оборону Москвы и успех контрнаступления, защиту Сталинграда и уничтожение окруженной группировки, сдерживали натиск танковых клиньев врага в районе Орла и Курска, помогали наземным войскам снимать блокаду многострадального Ленинграда, продвигаться вперед в Крыму и Прибалтике, на Украине и в Белоруссии. И вот теперь, осенью 1944 года, ему выпала честь оказывать помощь словацкому народу...

К этому времени его экипаж (штурман П. Г. Бирюков) совершил туда несколько удачных рейдов. Сегодня на корабле находился молодой штурман И. Г. Плита. Парень старался, делал все грамотно, вывел машину в район сброса, но... нужно было ему, а также молодому правому летчику показать пример в принятии грамотного решения. А оно, в условиях мерзкого состояния погоды, было только одно – возвращаться. Что и сделали.

В ночь на 8 октября самолетом 5-го авиакорпуса на аэродром «Три дуба» прибыл дивизионный генерал Р. Виест. Он прилетел в Советский Союз по рекомендации президента Э. Бенеша из Лондона, где находилось чехословацкое правительство в эмиграции, а уже отсюда в Словакию. Он возглавил Военный центр, руководивший боевой работой той части словацкой армии, которая перешла на сторону восставших. Прежний руководитель ВЦ Я. Голиан стал у Р. Виеста заместителем.

Перед очередным вылетом советских самолетов в Словакию обстановка там еще больше ухудшилась. Фашистские войска, используя свое превосходство в танках и артиллерии, нанесли чувствительные удары по повстанцам. Кое-где они вынуждены были отступить, площадь освобожденной территории еще больше сократилась. Наиболее уязвимым к этому времени стало зволенское направление.

Поэтому прибытие в эти дни части личного состава чехословацкой бригады было кстати. Уже 8 октября она под руководством Пржикрыла вступила в бой с противником на подступах к Зволену. Вместе с партизанским соединением имени Яна Нелепки две роты бригады под командованием подпоручиков Г. Тота и А. Мухи повели наступление на позиции противника в районе Зольны. Дело доходило до рукопашной. Враг начал отход. К 12 октября совместными усилиями воины бригады и повстанцы выбили противника из населенных пунктов Трнава Гора, Клачаны, Ялно и Дуброва. Положение несколько стабилизировалось, угроза захвата аэродрома «Три дуба» отпала.

Войдя в состав повстанческой армии, бригада, даже не в полном составе, стала наиболее боеспособным ее подразделением. Бойцы мужественно сражались с врагом, ибо это были те словацкие военнослужащие, которых Тисо, по указке Гитлера, посылал на войну против советского народа, но они перешли на сторону Красной Армии. Теперь эти парни вступили в бой и против гитлеровцев, и против тех, кто посылал их воевать за чуждые им интересы.

У словаков есть пословица: «Не бросай камень в небо – вернется на твою голову». Вот и упала, с помощью АДД, с неба на голову Тисо чехословацкая воздушно-десантная бригада.

---

Одна беда: она никак не могла собраться в полном составе. Прошло уже десять дней, как 5-й авиакорпус приступил к ее переброске в Словакию, но по милости непогоды удалось доставить не многим более семисот человек. И вот в ночь на 9 октября аэродром «Три дуба» принял сразу 72 корабля. За всю Зволненскую операцию такое количество самолетов прилетело к повстанцам впервые.

Погода была что надо: на маршруте два-три балла. Это позволяло вести детальную ориентировку, а в случае необходимости давало возможность прикрыться облаками. В районе цели – ясно, что обеспечивало сравнительно легкую посадку. Хорошие погодные условия позволили командирам авиаполков выпустить на словацкую трассу несколько молодых экипажей.

72 самолета перебросили 453 человека и 62 875 кг различных грузов (противотанковые и артиллерийские пушки, пулеметы «Максим», снаряды, патроны, мины, гранаты, дымовые шашки, радиостанции, походные кухни). Обратными рейсами в Советский Союз доставлено 149 человек, из них 94 раненых, и 200 кг груза<sup>584</sup>. В ночь на 9 октября экипажи на Ли-2, перебросив на «Три дуба» 453 бойца, фактически завершили доставку в Словакию 1-го батальона воздушно-десантной бригады под командованием подполковника Вовиса.

В эти дни, когда полеты в Словакию стали ежедневными, наибольшая нагрузка легла на руководящий состав авиаполка. Командир, начальник штаба, штурман, заместители командира по политчасти и инженерно-техническому обеспечению в эти напряженные дни практически не спали и валялись с ног. Послеполетная отчетность и подготовка к новому боевому вылету, а также масса текущих дел, от которых никак не уйти, требовала от всех служб штаба времени больше, чем определено природой на сутки.

Однако, без всякого сомнения, основная заслуга в том, что самолеты летали и способны были выполнять задания, принадлежала инженерно-техническому составу, возглавляемому инженер-майором В. И. Кухаренко. Их работа была непрерывной. Все остальное – сон, прием пищи, процедуры, связанные с личной гигиеной, – вписывались только незначительными и короткими эпизодами в эту бесконечную непрерывность

Золотые руки техника и механика, чего они не могли!? Они, пропахшие бензином и маслом, в трещинах и ссадинах, творили чудеса, способны были вдохнуть жизнь в, казалось бы, уже мертвый агрегат или прибор, в бездыханный самолет. К великому сожалению, труд технического состава не отражен, за некоторым незначительным исключением, в архивных документах. Не удавалось «разговорить» в переписке или при встрече и ветерана-техника. По этим причинам их бесценная работа в конкретном фактическом выражении редко ложится на страницы книг на авиационную тему. И поэтому мне, как автору одной из них, хочется особо подчеркнуть: за каждым описанным полетом, за каждой поденной или итоговой цифрой, за каждым успехом летного состава незримо стоит великий труд инженера, техника и механика самолета, технической группы.

Если работу двух авиакорпусов сравнить по нагрузке, которая легла на личный состав в период работы на Словакию, то, бесспорно, большей она была в полках, летавших на Ли-2. Выматывали подскок и работа на аэродроме «Три дуба», требовавшие серьезных организационных и технических усилий. В целом за одну ночь экипаж на Ли-2 выполнял как минимум три взлета и три посадки, а на Б-25 только по одному разу. Много усилий уходило на загрузку и выгрузку людей, техники и других материалов. Все это приводило к тому, что время, затраченное на выполнение задания от взлета до посадки в авиаполках 5-го авиакорпуса, фактически в три раза превышало эти затраты по сравнению с братским соединением. А это дополнительная нагрузка на людей, начиная от командира авиаполка и кончая механиком, а также на технику. Это больше катастроф и аварий, отказов и поломок. В конце концов – это качество выполнения заданий.

---

<sup>584</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 982. Л. 7.



---

8 октября посол Чехословакии в Советском Союзе З.Фирлингер направил в Лондон Я. Маса-рику депешу, в которой высоко оценивал помощь СССР восставшей Словакии: «...Советы сделали для Словакии все, что было в их силах... Поставки оружия в Словакию продолжаются. Были переброшены также наш первый авиационный полк и, вероятно, уже вся наша вторая бригада. При технических средствах транспортировки, которыми располагают Советы, это является значительным достижением. Эта помощь будет продолжаться дальше, насколько позволит погода»<sup>585</sup>.

Да, даже З. Фирлингер усвоил эту особенность работы советской авиации – «насколько позволит погода» А позволила она не слишком много. Это показали последующие дни.

В ночь на 10 октября, несмотря на то, что синоптики ничего хорошего не обещали, к полету в Словакию 5-й авиакорпус подготовил 79 самолетов. Все они перелетели на Ясенки и Ионичи. Разведчики погоды донесли: в первой половине маршрута облачность семь-десять баллов, во второй – двухслойная с нижней кромкой 400 метров, дожди, в облаках обледенение.

Сложная погода в районе цели и на маршруте заставила командиров соединений пересмотреть план вылета на боевое задание. Генерал В. И. Лабудев отправил только четыре экипажа, что ни на есть самых сильных. Три из 1-го авиаполка и один из 23-го – Д. Е. Нетудыхатко.

Дмитрий Евсеевич вспомнал: «В ночь на 10 октября при полете на «Три дуба», когда мы возвращались домой, на траверзе города Попрад на высоте 3000 метров за облаками нас обстрелял истребитель Me-110. К счастью, попаданий в самолет не было. Чтобы не быть атакованными вторично, я снизился и ушел в облака. Пролетев в них минут тридцать, вновь вышли в заоблачный простор. Экипаж стал более осмотрительным. Новой атаки не последовало».

Непогода на маршруте в Словакию воцарилась вновь. Несколько дней подряд в воздух поднимались только разведчики. Они упорно пробивались к цели, достигали районов сброса и посадки, и, встретив сплошную облачность, возвращались с грузом. С командных пунктов авиаполков взлетали красные ракеты, летчики уезжали в общежития, а за ними, завершив необходимые работы, покидали аэродром и техники. В вышестоящие штабы уходили короткие донесения о причинах невыхода на боевое задание. Лишь в ночь на 13 октября она несколько улучшилась. Генерал И. В. Георгиев приказал готовить к полету 60 самолетов.

29 экипажей 53-й авиадивизии перелетели на подскок Ясенка и подготовились для броска в Словакию, однако на трассу вышел только 21 самолет. Остальные из-за сложных погодных условий в районе аэродрома остались на земле, в том числе и самолет командира корабля 23-го авиаполка И. А. Казакевича, который при вырубивании для взлета попал в воронку от снаряда.

Из тех, кто ушел на задание, сложными оказались условия лишь для одного экипажа, и он вернулся. Погода в районе «Трех дубов», вопреки прогнозам, была вполне удовлетворительной. Севшие двадцать самолетов доставили словакам 29 298 кг грузов (боеприпасы, горючее, баллоны с воздухом, техимущество) и 12 человек. Ко всем этим результатам надо только добавить, что днем командир корабля 23-го авиаполка И. И. Лобачев выполнял оперативный перелет на Кросно. В воздухе из-за течи масла отказал мотор, плюс ко всему аэродром посадки закрыло туманом. Летчик решил идти на запасной. Через горы перетянуть не смог, сел вынужденно на сопке у деревни Рычкова. Самолет разбили, но сами не пострадали.

Проанализировав самым тщательным образом свои возможности, а также метеоусловия в районе Зволена, 5-й авиакорпус в ночь на 14 октября сумел выделить для нужд словацких повстанцев 90 самолетов. Это был рекорд.

Решение на вылет генерал И. В. Георгиев принял перед обедом. В соединении боевое распоряжение поступило в 16.30. Вот, например, что оно предписывало командиру 53-й авиадивизии: «28 Ли-2 посадить на аэродром Ясенка, откуда в период 23.30 – 01.30 доставить груз и людей на

---

<sup>585</sup> Советско-чехословацкие отношения... С. 199.

---

«Три дуба». Два Си-47 посадить на аэродром Ионици в распоряжение командира 54-й дивизии, откуда перебросить руководящий состав чехословацкой бригады. Командиру дивизии на аэродромах подскока Ясенка и Ионици непрерывно слушать команды командира корпуса»<sup>586</sup>.

Руководителем полетов на аэродроме Ясенка генерал В. И. Лабудев назначил командира 23-го авиаполка Г. А. Шамраева. Боевое распоряжение начальник штаба К. Е. Далакишвили получил в 17.00. Перелет на подскок начался сразу же после ужина. Ночь выдалась трудной. Первым на задание ушел экипаж командира корабля Б. А. Князева. Ему предстояло выполнить задание НКГБ Украины и доставить груз ранее заброшенной в тыл врага разведывательно-диверсионной группе. Однако десятибалльная облачность на маршруте заставила экипаж вернуться на свой аэродром<sup>587</sup>.

Тем же экипажам, которые шли на «Три дуба», на первом отрезке маршрута при ясной погоде пришлось преодолевать главным образом противодействие ПВО противника. В районе Буковено и Новожанец (15 км юго-западнее Санок) действовал куст из шести прожекторов, а в районе Змигрудок (25 км юго-западнее Кросно) таких кустов оказалось четыре. Кроме того, на этом участке рыскали немецкие истребители. Многим опасную зону пришлось обходить стороной.

Однако не всем удалось пройти усиленную зону ПВО без последствий. В пятьдесят пятый раз ушел на задание командир корабля Николай Григорьевич Буренков. Вроде по боевому опыту сравнительно молодой, но свое имя в авиаполку он уже имел. Считалось, что в пределах разумного нет таких преград, которые могли остановить летчика.

Полет в ночь на 14 октября в Словакию походил в какой-то степени на тот, который произошел в августе 1943 года и мной уже описан. Тогда экипаж садился на воду озера. На этот раз обошлось без купания, а вот хоронить боевых товарищей пришлось.

Взлетели в 19.30 и уже через час на высоте 2600 метров пересекли линию фронта. Спустя 26 минут в районе железнодорожной станции Межмарок совершенно неожиданно темное небо прошли четыре прожекторных луча, пошарили, натолкнулись на Ли-2, впились в его тело и, не выпуская из своих щупалец, повели словно слепого.

Но Н. Г. Буренкову смертельные объятия удалось разжать довольно-таки быстро. Не успели успокоить нервы, как через восемь минут полета в районе Попрада к бомбардировщику снизу сзади подкрался истребитель. Пулеметная очередь прошелестела по правому борту, зацепив мотор. Самолет содрогнулся, по его телу прошла нервная дрожь. Буренков посмотрел на выотомер – там 3100 метров.

– Командир, – падает давление масла правого мотора, – доложил правый летчик.

– Наверное, повреждена маслосистема. Ермизин, сбавь правому обороты!

Однако это не помогло, через две минуты мотор остановился. Стрелка выотомера медленно, но упорно пошла влево. Не успев ничего предпринять, экипаж оказался на высоте 2400 метров. Что делать? Справа сзади горы высотой в 2700, слева – в 2000 метров. Путь самолету назад фактически отрезан. Идти вперед? А что там? Приняли единственно верное в этой обстановке решение: искать площадку для посадки.

Мощность одного мотора не позволяла удерживать машину даже в горизонтальном полете, она теряла высоту. В 21.20 оказались над населенным пунктом Брезно. На выотомере 900 метров. Все знали, что это ниже тех гор, которые окружали этот город и внимательно смотрели за борт самолета, стараясь найти что-либо подходящее для посадки. Но землю спеленала облачность, а в редкие «окна» ничего не удавалось рассмотреть.

Гора небольшим исполином в 560 метров стояла на северо-востоке от Брезно. Вероятно, жители города любовались ее скалами, взбирались на вершину. Никто и никогда не ударялся

---

<sup>586</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 26. Л. 17.

<sup>587</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 28. Л. 17.

---

о ее могучее тело. И вот только теперь, 14 октября 1944 года в 21 час 22 минуты, возможно, впервые за тысячелетия, она стала преградой на пути горстке крылатых людей.

Удар в какой-то степени получился касательным, Ли-2 основательно покорежило, а вот люди каких-либо серьезных травм не получили. Но через 50 секунд взорвались баки, и начался пожар. Для этого страшного дела в самолете вполне было достаточно и своего горючего, а тут еще те полторы тонны, которые предназначались словацким истребителям.

Из горящей машины выскочили все, кроме двоих. Правый летчик Николай Гаврилович Савченко и стрелок Степан Иванович Бородулин при ударе потеряли сознание и покинуть самолет не смогли. Выбравшийся же из-под обломков Сергей Иванович Швец горел как факел. Его еще в самолете облило бензином. Все бросились спасать радиста, однако теплую одежду, в которую был упакован несчастный, не так-то было просто сорвать. Тело радиста обуглилось. Через пять часов он в муках скончался в госпитале Брезно, куда его доставили оставшиеся в живых товарищи – Николай Григорьевич Буренков, Григорий Павлович Брага и Александр Дмитриевич Ермизин. Все они получили ожоги разной степени. С. И. Швецу исполнилось 25 лет. Столько же было и С. И. Бородулину. Н. Г. Савченко был еще моложе. Все трое похоронены на кладбище в городе Брезно.

Все, что случилось с экипажем, описано мной на основе таких архивных документов: письменных объяснительных командира корабля и штурмана, боевых донесений авиаполка в авиационную группу, оттуда в авиакорпус и, наконец, донесения генерала И. В. Георгиева командующему АДД А. Е. Голованову. Однако есть еще документы, которые отражают совсем иную версию случившегося.

В обзорном донесении о работе оперативной группы Б. Ф. Чирсков представил катастрофу экипажа Н. Г. Буренкова так: «Вместо аэродрома «Три дуба», где стояла приводная, и были выложены сигналы, вышли на площадку, предназначенную для сброски грузов в районе Брезно. Приняв ее за аэродром, так как там давались сигналы ракетами, пошли на посадку. При снижении заделали плоскостью за возвышенность».

И ни слова о воздушном бое, о неисправном моторе, о стремлении вынужденно сесть. Документ исполнен в январе 1945 года. В этом же месяце состоялось совещание у командира авиакорпуса, на котором в выступлении того же Б. Ф. Чирскова прозвучало следующее: «Летчик Ларионов совершил удачную посадку на площадку для сбрасывания грузов в районе Брезно, перепутав ее с аэродромом «Три дуба». Это позволило трем экипажам рискнуть с посадкой в Брезно, хотя заведомо знали, что этот аэродром для посадки ночью непригоден. Это привело к трем катастрофам. Особо хочу отметить катастрофу Буренкова, который ранее отличался как летчик с хулиганскими выходками, и благодаря своему зазнайству и лихачеству в августе 1944 года утопил в озере самолет»<sup>588</sup>.

И вновь ни слова о том, что Н. Г. Буренков совершал в Брезно не просто посадку, а садился там вынужденно. Вполне возможно, что командир корабля являлся действительно летчиком «с хулиганскими выходками», что ему присущи «зазнайство и лихачество», но разве можно мотивировать этими, пусть и серьезными недостатками, выдвигая их, так сказать, на передний план, при всем при этом совершенно не упоминать о главном – о вынужденной посадке как следствии воздушного боя. Странно все это, мягко говоря.

В нынешней Словакии есть удивительный человек, его имя Станко Бурса. Живет он в Брезно. Многие годы по своей личной инициативе Станко занимается поиском мест падения советских самолетов, устанавливает имена погибших членов экипажей и пассажиров. Занимается этим благородным делом с девятнадцати лет. Сейчас ему под пятьдесят. Работает машинистом небольшого судна, которое развозит по реке Лабе уголь для местных электростанций. Я с ним имел переписку. Вот, что он сообщил мне по аварии самолета Н. Г. Буренкова.

---

<sup>588</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 34. Л. 21.

---

По его сведениям, на борту Ли-2 находились мины и несколько пассажиров. Авария произошла на горе Брдо в районе Гронской Брезницы. Кроме троих советских авиаторов, погиб один словак, остальные якобы выбросились на парашютах. Н. Г. Буренкова, Г. П. Брагу и А. Д. Ермизина партизаны доставили на «Три дуба». Еще и сегодня на месте падения самолета, как писал мне С. Бурса, находятся его останки, а часть крыла установлена, как символический памятник, в средней школе села Бутчи.

Теперь еще об одном происшествии. Командир корабля 23-го авиаполка Т. И. Киреев, обходя прожектора, вышел на пункт Ясло.

– Возьми левее!

Не успел штурман А. Ф. Ильичев произнести эти слова, как перед носом Ли-2 возникла вспышка, а через мгновение раздался треск – п-пах-х. Летчик сделал отворот влево. И снова: п-пах. Теперь уже справа кабины. Было ясно – немцы бьют прицельно. Надо срочно менять высоту полета. Только летчик толкнул штурвал вперед, как третий снаряд вонзился в правый бок самолета в районе турельной установки. В пассажирском салоне и в кабине летчиков зашуршали осколки, запахло гарью, машина затяжелела, стала грузной, но продолжала быть управляемой, летчики держали ее в четыре руки. Шум от треска разорвавшегося снаряда сменился стонами.

– Штурман, выясни обстановку!

Результаты обстрела оказались трагическими: на борту трое убитых и шестеро раненых. Погибли стрелок Николай Григорьевич Амшарин, бортовой техник Василий Федорович Кропачев и один воин чехословацкой бригады. Тяжело ранены радист Николай Тимофеевич Овсянников и пятеро пассажиров.

Отрядив летчика и штурмана для оказания помощи пострадавшим, Т. И. Киреев развернул Ли-2 на обратный курс. Пассажирский салон самолета превратился в лазарет и морг. Раненых чехов уложили на боковые сиденья, радиста – прямо на полу, а трупы оттащили в хвост самолета. После того как штурман освободился, командир корабля приказал ему выйти на связь и доложить в Ясенки о случившемся.

Трудными и тягостными были минуты возвращения. Не верилось, что В. Ф. Кропачева и Н. Г. Амшарина уже нет в живых, что они лежат там, в хвосте родного самолета, который, по сути дела, стал их могилой. В шоке были словаки. Они так стремились на родину, мечтали о возможно скорой встрече с родными. Теперь один из них этого уже никогда не сделает, а для пятерых она вновь отодвинется на неопределенное время.

Члены экипажа и пассажиры встретились всего лишь два часа назад, не зная до этого друг о друге буквально ничего. Но общее дело, которое они вершили, еще до встречи объединило их. А теперь, после этой трагедии кровь и смерть боевых товарищей породнили оставшихся в живых, сделав побратимами.

На втором отрезке маршрута главной трудностью стала непогода. Облачность нарастала стремительно, а в районе цели она уплотнилась до десяти баллов. Испытание на силу воли и умение началось еще до Зволена. Оценив обстановку, развернул самолет и лег на обратный курс командир корабля Д. В. Кочуряев. Правый летчик С. Н. Кирьянов писал мне: «13 октября посадку на «Три дуба» не произвели из-за очень плохой погоды, высота облачности над аэродромом была ниже пятисот метров, а в восьми километрах от него находились возвышенности, что представляло большую опасность для посадки. Мы решили вернуться».

Не менее трудным из-за непогоды был и возврат на базовый аэродром. С. А. Лукьянов писал: «14 октября. Транспортировка боеприпасов с аэродрома подскока. Провозные Коротыгину. Один из тяжелейших полетов, которые довелось выполнить в Карпатах. На обратном пути весь полет проходил в облаках. Самолет обледенел, зачихали моторы, упала скорость. Думали, что вот-вот упадем. Однако дотянули, сели благополучно. Какой вздох облегчения! Время этого

---

тяжелого ночного полета – 4 часа 30 минут. Воздушный стрелок Лемешев показал лед на стволе пулемета. Он оказался толщиной в три сантиметра».

Большое желание преодолеть непогоду и сесть проявили молодые летчики авиаполка. Стремление утвердиться в собственных глазах, а также показать коллегам, что и они не лыком шиты – вполне похвально. Но до известного предела. Это понимало командование и «парировало» этот их порыв, подсаживая к молодому командиру корабля то более опытного летчика, то штурмана. Они не позволяли переступить грань дозволенного, зажигали перед ней красный свет.

Командир корабля Д. М. Мещеряков ушел в свой тридцать третий боевой вылет. В помощь экипажу Г. А. Шамраев отрядил штурмана эскадрильи П. Д. Просветова. Он совершал свой двести семьдесят восьмой полет. Заодно надо было проверить и работу своего подчиненного – штурмана корабля А. И. Селиверстова.

В район цели вышли без особых отклонений от тщательно продуманного на земле плана. Работой штурмана П. Д. Просветов остался доволен. По крайней мере, точку, с которой надо начинать снижение, он определил верно, и заявил об этом командиру без тени сомнения. Летчики начали «вязать» серпантин, растягивая круги в эллипсы – проход со снижением с юга на север, энергичный разворот на 180 градусов, проход с севера на юг, разворот, и все заново. За бортом – ни зги. Высота таяла медленно, а с ней, чуть быстрее, таяла и решительность летчиков. П. Д. Просветов это замечал по тем быстрым взглядам, которыми они обменивались между собой, по тому напряжению, с которым командир корабля, застыв на сиденье, мертвой хваткой держал штурвал. Наконец, по тем бусинкам пота, которые катились по его щекам.

Напряжение создавало и гнетущее безмолвие, которое царило между членами экипажа в эти трудные минуты. Пришлось разряжать обстановку несколькими рабочими фразами. Но когда на одном из разворотов Д. М. Мещеряков создал машине слишком большой крен, а затем нервно стал исправлять ошибку, штурман эскадрильи, стараясь быть более спокойным, приказал снижение прекратить. Высотомер показывал 800 метров.

Доволен был командир корабля этим решением или нет, но команду П. Д. Просветова он выполнил сразу. Уж если кто и был недоволен возвращением, так это те шесть словацких воинов, которые находились на борту самолета № 21 и которым до долгожданного свидания с родиной не хватило каких-то четырехсот метров высоты. Не получили повстанцы два пулемета и несколько ящиков с боеприпасами к ним.

К разряду происшествий этой боевой ночи следует отнести и полет экипажа авиаполка под управлением командира корабля Д. Е. Нетудыхатко. Это был их шестой вылет на «Три дуба», шестой и последний. Нет, нет, экипаж не погиб, однако посадка в этой крайне сложной метео-обстановке была выполнена неудачно, с поломкой самолета, которая и приковала летчиков к аэродрому до самого конца Зволенской операции. Но все по порядку.

На подскоке Ясенка на борт Ли-2 загрузили 45-миллиметровую пушку и ее боевой расчет в шесть человек. Порулили на старт. Командир авиаполка Григорий Шамраев дал разрешение на взлет. Полет протекал без особых отклонений от плана, правда уже за линией фронта словаки выразили беспокойство в связи с тем, что их пушка недостаточно прочно закреплена. С помощью бортового техника навели порядок.

Штурман Дмитрий Демидов вывел корабль к тому месту, где можно начинать снижение, точно. Павел Шелудков запросил у стартовой радиостанции данные о нижней кромке облачности, получил ответ, что она в пределах шестисот метров. Дмитрий Нетудыхатко перевел машину на снижение. Оно длилось долго и вымотало летчика до основания. Пот заливал глаза, ныли руки и плечи, занемела левая нога.

Машина вывалилась из облаков далеко от южной окраины аэродрома, что было в принципе не так уж и плохо. Несколько доворотов, и посадочное «Т» оказалось впереди по курсу. Не заметив несколько быстрого вертикального снижения, летчик приземлил Ли-2 с недолетом до

---

посадочного «Т» метров на 300. Машина несколько раз сделала «козла» и запрыгала на неровностях земли. Резкий удар по лапкам переключателя – и два ярких снопа света выхватили из мрака ночи кусок пространства. Овраг! Резкое торможение, удар головой о приборную доску, визг, скрежет, треск. Что-то шипело, шуршал, разрезая воздух, винт одного из моторов.

16 марта 1999 года газета «Тамбовские известия» напечатала статью летчика 1-го гвардейского авиаполка А. Боднара «Курс – аэродром «Три дуба». История одного полета». Речь в ней шла именно об этом полете Д. Е. Нетудыхатко.

«В начале маршрута полет проходил без особых осложнений, если не считать нескольких выстрелов зениток на линии фронта. После ее пролета горы оказались закрытыми плотными облаками. Экипаж перешел на пилотирование самолета по приборам. По расчету времени начали снижение. Вышли из облаков недалеко от южной окраины аэродрома, вспоминает Дмитрий Евсеевич. Казалось бы, все трудности позади, оставалось выполнить несколько небольших доворотов на курс посадки и совершить приземление.

Но летчики не заметили несколько увеличенного вертикального снижения самолета и коснулись колесами земли с недолетом до посадочных знаков. Нетудыхатко еще до касания земли на мгновение увидел, что там, где через несколько секунд должен оказаться самолет – овраг. Мысль в это время работает особо четко. Выключено зажигание, резкое нажатие педали тормоза. А дальше все произошло произвольно. Удар головы о приборную доску...»

Прийдя в себя после такой посадки, члены экипажа попрыгали на землю, собрались у левой стойки шасси. Она подломилась, самолет левым винтом уперся в землю. Осмотрев содеянное, решили сгрузить пушку. В разгар этой работы к самолету подкатил «Виллис».

- Кто командир корабля, какой полк?
- Двадцать третий полк, товарищ полковник, командир корабля...
- Ах вы, сопляки, вам не летать...

В этом месте я, пожалуй, откажусь от прямой речи, ибо она изобиловала такими яркими существительными, глаголами и междометиями, которых ни в одном русском словаре нет.

«Выпустив пар», Б. Ф. Чирсков приказал:

– Выгрузите пушку, а мне, командир, дай на помощь одного члена экипажа, который поможет. Спать будете в самолете. Утром явитесь на командный пункт!

Обидно было. Да, допустили ошибку, да, виновны, но обидно. Старались же, а могли и уйти, не лезть в эти круги ада. И действительно, старались, особенно командир корабля. Не могу не привести нескольких фраз из письма Дмитрия Евсеевича ко мне. Они созвучны с теми мыслями, которые я только что выразил.

«Выполняя каждый раз посадку, пробивая облачность, порой толщиной от 3000 до 500 метров, делая по несколько попыток ее преодолеть, конечно, очень рисковал, но риск был не безрассудный, он основывался на расчете. При этом проявлялось чувство долга за порученное дело перед Родиной, огромное желание помочь братьям-славянам».

В официальных документах поломка самолета Ли-2 № 18412403 командира корабля Д. Е. Нетудыхатко была квалифицирована следующим образом: «После четвертого разворота заходил на малой высоте с подтягиванием на малой скорости... Летчик допустил потерю скорости при заходе на посадку. После уборки газа самолет резко пошел к земле и с двух-трех метров ударился о землю на границе аэродрома. Сломана верхняя ферма левого шасси, узел вилки, погнут винт, деформирована левая мотогандола».

Позже за халатность, проявленную при посадке на аэродроме «Три дуба», Дмитрия Нетудыхатко лишили гвардейского звания. Незаслуженное и несправедливое наказание. Может быть, об этом легко рассуждать, описывая события более чем полувековой давности сегодня, сидя за письменным столом. Но, повторяю, командир имел все основания, как некоторые другие, вернуться на свой аэродром, привезти эту злосчастную пушку с прислугой в другой раз, дождав-

---

шись лучшей погоды. Мог, но не сделал. Он рисковал своей жизнью, жизнью своих подчиненных. Как рисковали те, кто погиб. А могли тоже вернуться. А кто учел, что Д. Е. Нетудыхатко летал на «Три дуба» четыре дня подряд – 7, 8, 9, и 13 октября? И ни разу не вернулся!

Завершая свои рассуждения по этому вопросу, хочу привести несколько строк из послеволнового письма правого летчика Михаила Немова своему командиру: «Дмитрий Евсеевич, не считите это лестью. Я всегда и по сей день восхищаюсь вашей храбростью, рассудительным риском. Летая с вами, многое взял для себя. Будучи на Сахалине, летал на Чукотку, Камчатку, в Приморье, встречался с различными условиями полета, у меня останавливался двигатель над Охотским морем. И в самые критические минуты я всегда вспоминал вас, вашу выдержку и хладнокровие, когда вы без всякой паники выходили победителем в самых экстремальных условиях. В шести полетах на «Три дуба» мы садились шесть раз. Это только потому, что командиром был Нетудыхатко». Оценка, которой можно гордиться!

Оставим экипаж в холодном самолете, им после случившегося и «благословения» Б. Ф. Чирскова долго еще не уснуть. Сами же подведем итог этой ночи. Она для экипажей авиаполка действительно выдалась трудной. В сложнейших метеорологических условиях, проявляя настойчивость, порой даже излишнюю, граничащую с безрассудством, все они пробивали эту проклятую, сидящую в печенках толщу облаков, доставляя людей и так необходимые грузы.

Но не только была трудной посадка, не менее сложным являлся и взлет. На грани происшествия, к примеру, был экипаж командира эскадрильи С. А. Лукьянова. Решительно пробив облачность над аэродромом посадки, он доставил повстанцам боеприпасы, взял на борт раненых и немедленно вылетел обратно. Уже в наборе высоты Сергей Александрович заметил, что самолет начал обледеневать. Включили систему антиобледенения, уменьшили скорость подъема. Был момент, когда машина чуть не свалилась на левое крыло, но летчики сумели ее удержать. Победив стихию, доставили раненых во Львов. Так завершился очередной полет 23-го авиаполка в Словакию.

В ту ночь, когда экипаж Д. Е. Нетудыхатко по причине аварии самолета вынужден был остаться на аэродроме «Три дуба» для ремонта, в родные пенаты вернулся экипаж А. П. Нестерова. На словацком аэродроме он пробыл две недели. Утром, после неудачного ночного взлета, когда из-за интенсивного обледенения моторы не обеспечили набора необходимой высоты, они явились к Б. Ф. Чирскову на командный пункт. Повторив приказание о постоянной готовности к вылету, руководитель оперативной группы добавил:

– Выделяю вам легковую машину для поездки завтра в Банска-Бистрицу, в штаб партизанского движения. Водитель дорогу знает. Представитесь там и скажите, что от меня. Короче – будете исполнять роль связных. После обеда приведите самолет в порядок. Сегодня вряд ли кто прилетит, вон какая погода.

И действительно, непрерывно шел дождь, над аэродромом висела почти неподвижное облачное тряпье. В его бугристом панцире – ни одного просвета.

Вернулись к самолету, осмотрели двигатели и шасси, проверили аккумуляторы и приборы, слили остатки топлива из всех баков в один, в правый передний, и стали подсчитывать литры. По всем раскладкам их должно было хватить, но при условии, что какие-либо обстоятельства не заставят удлинить маршрут обратного пути.

На второй день пребывания в долине Грона командир корабля, штурман и бортовой техник поехали в Банска-Бистрицу. Летчиков принял А. С. Егоров, командир одного из советских партизанских отрядов на территории Словакии. Рассказав о положении на фронте борьбы с гитлеровцами, Алексей Семенович попросил выполнить ряд поручений. Подбросил свою просьбу и А. П. Нестеров: мол, неплохо было бы раздобыть где-либо бензина, ну хотя бы литров триста.

Потянулись дни ожидания хорошей погоды, но десять дней никто на «Три дуба» не прилетал. За это время экипаж втянулся в связную работу между Б. Ф. Чирсковым, штабом партизанского

---

движения и близлежащими отрядами. Свои новые обязанности авиаторы выполняли добросовестно. Ночи стали прохладнее, дождь шел попеременно со снегом, по утрам легкий морозец серебрил пожухлую траву и покрывал жемчугом льдинок ветки маскировочного кустарника. Больше всего это закономерное явление природы беспокоило бортового техника В. И. Колоскова, так как ответственность за запуск моторов лежала на нем. Опробовать их все эти дни из-за экономии горючего он не решался.

Как-то утром к самолету подкатил грузовик. Два партизана – словак и русский, – растянув рот до ушей, доложили, что они доставили две бочки бензина, предупредив при этом о его трофейном происхождении. Сбегать бы с баночкой этой жидкости в лабораторию, там бы быстро установили актановое число, но такого заведения на «Трех дубах» не было, поэтому проверить горючее можно было только запуском.

Дождавшись более теплого периода суток, притупили к делу. Моторы Владимир Колосков запустил, используя отечественный бензин. Прогрел, как положено, затем, дав через форточку отмашку рукой, переключился на бак с подарочным горючим. Нормально. Двинул сектора газа чуть вперед. Гудят, родимые! Еще вперед. В ровном дыхании движков появилась незначительная хрипота. А теперь – была не была! – полный газ. Тр-ах-тах-тах. Хрипота сменилась захлебыванием. Понимая, что через несколько секунд моторы заглохнут, В. И. Колосков немедленно прибрал газ. Вот тебе и актановое число, не какая-то там высокая материя, а самая что ни на есть конкретика. Решили так: взлетать на своем бензине, а уже дальше, как говорится, по ровной дороге, использовать трофейный. Это решение и затвердили.

7 октября, переждав непогоду, на «Три дуба» прилетели самолеты, воздушный мост вновь начал работать. Три дня кряду садились и взлетали знакомые и незнакомые экипажи, но Б. Ф. Чирсков, имея свой расчет, держал А. П. Нестерова при себе. Ничего не изменилось в его позиции и после того, как началась, а затем закончилась еще одна вызванная непогодой пауза в полетах. Вполне исправный Ли-2, словно арестованный, продолжал красоваться на берегу Грона среди величавых гор. «Поджигаемый» подчиненными, А. П. Нестеров пошел на руководителя оперативной группы в «штыковую атаку» и «добро» на вылет, в конце концов, получил.

Борттехник В. И. Колосков в своей статье «Полет через годы» так описал подготовку к вылету. «И вот натупил самый ответственный момент в моей профессии. Вопрос стоял так – улетим мы на своем самолете или нет. Надо было в холодную погоду без подогрева запустить двигатели.

Весь экипаж проворачивал за лопасти винта коленвалы, чтобы заполнить воздушно-топливной смесью рабочие объемы цилиндра... Даю команду: «От винтов!», включаю стартер левого двигателя, нажимаю на сцепление. Секунда, другая, вечность... И вот вспышка вначале в одном, потом в другом цилиндре. И опять тишина. Я делаю несколько манипуляций сектором газа, чтобы послать очередную порцию бензина. Опять вспышка. Наконец вспышки стали повторяться чаще.

Чувствовалось, что еще не все цилиндры работают. Мотор трясет. Через несколько мучительных минут ювелирных манипуляций двигатель начал работать равномерно. Настроение поднялось, посыпались шутки. Я начал запуск правого двигателя. Он запустился ничуть не легче, чем левый. Видя, что оба двигателя работают, члены экипажа влезли в самолет и стали поздравлять меня с успехом. Затем началась обычная подготовка к взлету».

Во второй половине ночи, израсходовав почти весь свой и партизанский бензин, приземлили «двадцатку» на аэродроме в Черлянах. Начальник штаба авиадивизии в боевом донесении за эту ночь указал: «Один Ли-2 (командир корабля Нестеров), сидевший на аэродроме «Три дуба», перелетел на свой аэродром»<sup>589</sup>.

А как сложилась командировка в Словакию кинооператора М. Глидера и корреспондента «Комсомольской правды» С. Крушинского, доставленных на «Три дуба» экипажем А. П. Несте-

---

<sup>589</sup> ЦАМО. 5-го ак. Оп.1. Д. 20. Л. 115.



---

рова? Их с прилетевшими словаками доставили в Гайники и разместили в доме, где совсем недавно располагалась летная школа армии Тисо. Здесь, плененные сном, свалились в постели и спали до переполоха, который возник в связи с появлением командира бригады Пржикрыла.

После завтрака поехали в Банска-Бистрицу. В штабе партизанского движения представились начальству, получили указания по размещению. Бригаде отвели село Бадин. Обустройства ждали прилета самолетов. 2 октября Пржикрыл собрал всех прибывших из СССР бойцов и офицеров и сообщил, что бригада получит пополнение в пределах восьмисот человек, которых необходимо срочно обучить азам военного дела. Эта работа началась уже на следующий день. Учебу не прерывали даже проливные дожди. А в штабе в перерывах между занятиями офицеры толпились у карты, но, как заметил М. Глидер, они изучали не столько район предстоящих боевых действий, сколько расстояние между районом восстания и Красной Армией.

Потом, когда доставка воинов бригады возобновилась, М. Глидер встречал прибывающих, помогал в их обустройстве, бывал на занятиях, участвовал в боях и все время снимал, снимал, снимал. В Банской-Бистрице и ее окрестностях он находился до последнего дня, отступив вместе со всеми в горы.

Сергей Крушинский, прибыв на «Три дуба», простился с М. Глидером, сориентировался и попутным транспортом уехал в штаб партизанского движения, перезнакомился и переговорил со многими руководителями восстания и офицерами штаба. А позже, найдя укромное место, склонился над блокнотом. Его карандаш лепил букву к букве, из них складывались слова и предложения первой корреспонденции из центра Словацкого восстания. Она была направлена по повстанческой рации в родную «Комсомолку». Именно от него, Сергея Крушинского, советские люди стали получать конкретную информацию о событиях в Словакии.

Потом, раздобыв машину, С. Крушинский укатил туда, где шли бои. Он встречался и беседовал с людьми, лез под пули, делал зарисовки стычек, слушал у ночных костров рассказы словацких, чешских и русских парней, сам брался за винтовку. Из его книги «Наше время» удалось установить, что убыл он из Словакии самолетом. Однако такие детали, как дата отлета, тип самолета и место приземления не вписались в канву его воспоминаний. В зарисовке отлета домой Крушинский-писатель взял верх над Крушинским-журналистом. Ясно одно: Сергей Константинович и прибыл в Словакию и вернулся в Советский Союз на самолете. Туда его отвез экипаж Александра Нестерова. А вот кто привез на Родину – осталось невыясненным.

Не смогли прояснить эти важные для меня вопросы и сыновья С. Крушинского. Но зато у одного из них, Михаила Сергеевича, я узнал, что в семье сохранилась гибкая пластинка с речью Крушинского-старшего, записанной в далекой Словакии. Под честное слово мне доверили ее на сутки. Найти в настоящее время, в век магнитофонов, радиолу – проблема. Но я нашел. Запись, оказалась трудновоспроизводимой, кое-где слова «съедены» или искажены. Пробелы я восстанавливал, руководствуясь смыслом предыдущих фраз.

«Нынешняя осень войны ознаменовалась всенародным восстанием в Словакии. Вместе с первой группой чехословацких воинов-парашютистов я поднялся на самолете с аэродрома Кросно. Мы описали круг над горными склонами, внизу вспыхивали огни – части Красной Армии вели бои с главными силами германских войск. Наш самолет опустился на аэродроме «Три дуба», в долине Грона. Никогда не забудется радость трудных дней восстания в Банской-Бистрице. Помню поведение раненых партизан, которые, когда их перевозили на великолепный курорт Вия, не хотели расставаться с оружием, потому что враг мог появиться в любую минуту под окнами курорта. Но уныния не было. Народ верил в силу славянской дружбы и в конечную победу.

Как-то на фронте в районе Ружомберока перебежал на сторону восставших из немецкой армии солдат. Это был чех. Он сказал, что его фамилия Коваль. Немцы насильно мобилизовали его в свое войско и дали новую немецкую фамилию. Перебежчик говорил, что он не хочет быть

---

немецким кузнецом, он хочет ковать будущее Чехословакии. Я рад, что вера чехов и словаков в славянскую дружбу оправдалась, народы моего отечества, не жалея своей крови, помогают вам изгнать немцев со скалистых гордых Татр и из долины прекрасной Влтавы. Желаю вам, друзья, успешно ковать свое будущее, будущее чехов и словаков».

По всей видимости, это его речь перед отлетом в Советский Союз.

А мы вернемся на аэродром «Три дуба», где заночевал экипаж Д. Е. Нетудыхатко.

– Спице, бездельники! А я один за всех отдуваюсь! – Павел Шелудков влез в грузовой салон самолета.

– Закрой дверь с той стороны! – натягивая сползший с ног чехол, отозвался правый летчик Михаил Немов. – И так всю ночь мерзли в этом холодильнике!

Радист прошел в пилотскую кабину, разбудил командира и штурмана.

– О, а где бортач?

– Наш Норик пошел вчера за молоком в деревню, да там, у молошницы и остался, – пошутил Семен Ланц, поправляя под головой подушку.

– Ну, братцы, работенка, я вам скажу, у Чирскова! Сделал он из меня ракетчика, и палил я этими белыми да зелеными в небо несколько часов. От выстрелов рука распухла, я под конец ею почти не владел и чуть не поджег самого Чирскова. Реглан ему подпортил. Взыскание не наложил, но дураком обозвал. Послал он меня к вам, чтобы я передал – завтрак в столовой у чехословацких летчиков. Меня на период ремонта он делает своим адъютантом. Так что я, командир, убываю в распоряжение вышестоящего начальства.

В кабину по лесенке поднялся Нар Мухамедов.

– Командир, вот список тех деталей, которые нам нужны для ремонта.

– Хорошо. Пойдем на доклад к Чирскову, а потом на завтрак.

Двухэтажное здание командного пункта находилось в восточном секторе аэродрома. В помещении несколько просторных комнат, в них разместились все аэродромные службы, самую большую отвели радистам. Из оперативной группы на КП постоянно находился только Г. Мигур. Он сообщил, что руководитель оперативной группы отдыхает. Встретились с М. Цареградским и вместе пошли на завтрак. Б. Ф. Чирсков появился поздно. Выслушав доклад о плане ремонта самолета, сказал:

– Значит, так, Нетудыхатко, вызывайте работника ПАРМа, с инструментами и запасными частями. Борттехник пусть пошарится по аэродрому, здесь кое-что можно найти. Днем ремонтируетесь, а с наступлением темноты – сюда, будете помогать принимать самолеты. Все, что необходимо для ремонта, напишите и сами передайте любому летчику из вашего полка. Действуйте!

А в Советском Союзе на базовых аэродромах 5-го авиакорпуса в это время завершалась подготовка к предстоящей очередной работе на Словакию. Зарождалась она в больших сомнениях, их порождал прогноз погоды. Существенных изменений по сравнению с прошлой ночью она не претерпела, за исключением того, что теперь и первая часть маршрута оказалась во власти сплошной облачности. Сложные метеорологические условия в эту ночь повлияли на план боевой работы и ее результаты. Генерал Иван Васильевич Георгиев приказал готовить 60 самолетов. Тем временем на основе информации разведчиков погоды на аэродромах определяли наиболее сильные экипажи. Из шестидесяти готовившихся к полету в Словакию отобрали тридцать три.

53-я авиадивизия должна была уходить в Словакию во вторую очередь. Пока она подошла, погода на аэродромах подскока окончательно испортилась. В связи с этим от соединения ушло всего четыре экипажа, но все они вынуждены были вернуться. А вот несколько экипажей братской 54-й авиадивизии, преодолев все превратности непогоды, на аэродроме «Три дуба» сели. Один из них, возвращаясь обратным рейсом, выполнил весьма ответственное задание полковника Б. Ф. Чирскова. Сделал это экипаж 340-го авиаполка А. А. Васильева. В связи с тем, что в

---

выполнении этого задания оказалось два самостоятельных этапа и что ко второму из них имел отношение экипаж 23-го авиаполка, расскажу о полете А. А. Васильева подробнее.

Это был седьмой полет командира корабля в Словакию. И самый трудный из всех. В Ясенках приняли людей и груз. Учитывая состояние погоды, решили идти или между слоями облаков, или под ними. Набрали 3100 метров. На этой высоте не страшна даже Герлаховка. Так, не снижаясь, дошли до района Зволена. Минут за десять до расчетного времени правый летчик настроил РПК и услышал позывные приводной. «Слава богу!» – подумал он, зная, что далеко не всегда удавалось настроиться на эту маломощную станцию. Но радость его была преждевременной – через пять минут сигналы приводной исчезли. А самолет в облаках, расчетное время вышло. Доложил командиру.

– Давай пройдем на Зволен и оттуда начнем все снова.

Через десять минут полета по прежнему курсу удалось распознать признаки города. Разворот и заход на цель с юга. На этот раз сигналы приводной прослушивались до точки снижения. Получив команду, А. А. Васильев ввел машину в левую спираль с креном в тридцать градусов, хотя по всем канонам надо было дать лишь пятнадцать, но тогда растягивалась бы коробочка. Снижение по вариометру установил десять метров в секунду. По мере приближения к земле, увеличил его величину до пяти, затем и до трех метров.

Миновали давно привычные пятьсот метров, прошли четыреста, вот уже и триста. Летчик слился со штурвалом, превратился в комок нервов. Руки, ноги, голова, глаза – все было готово к мгновенному действию. Не паниковать, все будет хорошо! Все равно между нижним краем облачности и землей есть зазор. Точно, есть! Он равен двумстам метрам!

Никогда раньше ничего подобного в практике командира корабля не случалось. Нахлынувшая радость победы над стихией и над собой, зажгла кровь, вызвала волну положительных эмоций. Но расслабляться еще рано – земля рядом, видимость плохая. Отыскав глазами посадочное «Т», выполнив, по возможности, самый малый круг, включил фары и произвел посадку. Подрулил к командному пункту, «вырубил» моторы.

Размявшись в кабине, все попрыгали на землю. Осмотрелись. Ну и погодка! Она не то, что плохая, она просто мерзкая – шел дождь со снегом, на земле слякоть из грязи и снежной кашицы. Ветер со стороны Грона гнал сырой липкий туман. А. Васильев пошел докладывать руководителю полетов, а тот уже сам бежал ему навстречу,

– Ты опять прилетел, извини, забыл твою фамилию.

– Васильев!

– Значит, команду на возврат не принял?

– Первый раз слышу!

– Вот и хорошо, что не приняли, вот и хорошо, что первый раз слышишь! Знаешь поговорку насчет того, что не было бы счастья... Молодцы, что сели, вы мне – во как нужны! Хорошенько проверьте материальную часть самолета. Скоро подвезут весьма ценный груз, его надо доставить во Львов любой ценой. Ждите!

А. А. Васильев вернулся к самолету, разгрузка шла полным ходом. Собрал экипаж.

– Приказано ждать ценный груз. Проверьте хорошенько каждый свое, обратите особое внимание на моторы и шасси. Разгрузку прекращайте!

Машина подошла прямо к борту самолета, к открытой двери грузового салона. В кузове находилось несколько вооруженных словаков. Когда откинули брезент, там оказались ящики. Даже в темноте можно было заметить, что они аккуратно сбиты из хорошо обработанных досок. Ящиков оказалось 21, все под замками и свинцовыми пломбами. Заносили вместе – и словаки и члены экипажа. К завершению погрузки подошел Б. Ф. Чирсков, отозвал командира корабля:

– Вот что, Васильев, ты повезешь национальное богатство чехословацкой республики, народное добро – драгоценности. Груз сопровождают представители словацкого штаба парти-

---

занского движения. Вы должны сесть во Львове, там вас будут ждать. Если что-либо произойдет в воздухе, то самолет надо поглубже вогнать в землю. Золото фашистам достаться не должно! Это – приказ! Погода не смущает?

– Есть доставить груз во Львов! А погода не смущает.

– Выруливай, но имей в виду, что она стала еще хуже, да ты и сам видишь. По всем законам выпускать тебя не могу, но есть законы повыше тех, которые регламентируют нашу работу. Ни пуха, ни пера! Учти, может быть обледенение.

Было два часа тридцать минут, когда командир корабля вывел Ли-2 на старт, поставил его по направлению взлета, тщательно проверил работу всех приборов. Горизонта не видно, поэтому взлетать придется только по приборам.

Полный газ моторам, сброс тормозов, разбег, отрыв, выравнивание и – по коробочке вверх. Минут через двадцать летчик почувствовал неустойчивость машины и сразу понял, что начинается обледенение, явление в авиации страшное само по себе, а в наборе высоты тем более. Скорее за облака!

Ли-2 появился перед ликом луны на высоте 3500 метров. У-у-ф! Пробились! А это значит, что самое трудное – позади. Теперь можно вытереть пот и почистить мысли.

А. А. Васильев решил идти в облаках. Сбросив сотню метров, укрыли в них самолет от возможной встречи с истребителями. Кроме этого, он приказал остаться в пилотской кабине только штурману и летчику. Остальные ушли в салон к пулеметам. Самолет болтало, подбрасывало вверх, бросало вниз. Сопровождавшие груз словаки Шевчик и Ковачик, летевшие в своей жизни впервые, с трудом переносили эти превратности воздушного путешествия. Члены экипажа все время их подбадривали, давая понять, что все будет хорошо.

Погода на аэродроме была сносной, и посадка трудностей не вызвала. Как только зарулили на дальнюю стоянку, к самолету подъехал крытый «Студебеккер» с вооруженными солдатами внутренних войск. К А. А. Васильеву подошел майор с красными погонами, поблагодарил за доставку груза. Ящики бережно перенесли в кузов грузовика, укрыли брезентом. Экипаж по-братски простился с Ковачиком и Шевчиком. Машина тронулась. На востоке только-только стала прорезаться бледная полоска утренней зари.

А. А. Васильев стал Героем Советского Союза. В наградном листе есть упоминание и о полете со словацкими драгоценностями. «15 октября 1944 года, выполняя задание по десантированию с посадкой в глубоком тылу противника боеприпасов и живой силы в помощь повстанческой чехословацкой армии, несмотря на плохие метеоусловия, задание выполнил весьма успешно. С аэродрома «Три дуба» Васильеву было поручено ответственное задание: вывезти весьма ценный груз – золотой запас Чехословакии весом 1100 кг на территорию СССР. Задание выполнил успешно, груз доставлен в полном порядке»<sup>590</sup>.

15 ноября 1981 года я встречался с А. А. Васильевым в его московской квартире. Он подробно рассказал о боевом пути, Зволенской операции и, естественно, о своем «золотом» рейсе. Уже в конце беседы я спросил у него: «Вполне понятно, Алексей Александрович, что вы рисковали, когда сажались, но ведь вылет в такую погоду, когда видимость практически равнялась нулю, – это риск вдвойне, а если учесть, что на борту находился ценный груз, то это уже тройной риск. Чем вы тогда руководствовались?».

«Да, – начал он отвечать на мой вопрос, – в другой ситуации было бы правильным вылет отставить и дожидаться более благоприятных условий. Но, подчеркиваю, в другой ситуации. Во-первых, все мы знали, что к этому времени общая обстановка на территории, занятой повстанцами, усложнилась, шли тяжелые бои с превосходящими силами противника, и ценностям, загруженным в самолет, грозила опасность попасть в руки врага, их надо было срочно вывозить.

---

<sup>590</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 793756, д. 8, л. 115.

---

Во-вторых, с точки зрения безопасности взлета, при совершенном отсутствии видимости световых ориентиров ночью, чувствовал себя подготовленным и уверенным, так как имел хорошую тренировку во взлетах по приборам за шторками. Что касается остальных членов экипажа, то их подготовка не вызвала у меня никаких сомнений».

В этом месте процитирую одно место из воспоминаний начальника штаба 53-й авиадивизии полковника Н. Г. Шевчука. «Через несколько часов Чирсков получил радиограмму из Львова о том, что самолет Васильева, несмотря на интенсивное обледенение, произвел благополучную посадку на львовском аэродроме. На самолете, согласно описи, был 21 ящик весом 1062 килограмма с золотом, серебром и другими ценными металлами.

Утром этого же дня из Львова взлетел самолет, пилотируемый командиром корабля 23-го гвардейского авиаполка Расторгуевым. Курс на Москву, на борту – словацкое золото».

Цитирую это место из воспоминаний Н. Г. Шевчука в связи с тем, что в моей книге «Курс – аэродром «Три дуба» доставку золотого запаса Словакии из Львова в Москву произвел экипаж другого авиаполка. Не буду сейчас выяснять, какими данными я тогда руководствовался, скажу только одно – ни грана выдумки в том описании нет. В то время со сведениями начальника штаба авиадивизии знаком не был. Возможно, Николай Гаврилович ошибается. Но его сведения о том, что вторую часть «золотого рейса» выполнил экипаж 23-го авиаполка, меня обрадовали. Несомненно, этот факт украсит его историю. Будем считать, что словацкие драгоценности из Львова в Москву доставил экипаж 23-го авиаполка Алексея Васильевича Расторгуева.

Была полночь, когда Си-47 приземлился в Тушино. Самолет встречали военные и работники чехословацкого посольства во главе с Фирлингером. Ценности перегрузили в специальную машину, она направилась прямо с аэродрома в банк. Там содержимое ящиков тщательно взвесили, на каждый слиток золота поставили цветную печать чехословацкого посольства в Москве, а 19 октября прием драгоценностей оформили протоколом. Вернувшись в посольство, Фирлингер донес в Лондон: «16 октября прибыла первая партия эвакуированных женщин и детей (29 человек), два ревизора Словацкого национального банка (Шевчик и Ковачик), а также 21 ящик золотого запаса Словакии»<sup>591</sup>.

Так драгоценности словацкого народа, проделав долгий и трудный путь на машинах, повозках и самолетах, оказались в сейфах Центрального банка Советского Союза.

Когда кончилась война, спасенный золотой запас, депонированный в Москве, был возвращен в Чехословакию. 30 ноября 1945 года нарком финансов СССР А. Г. Зверев обратился к заместителю Председателя СНК В. М. Молотову с письмом следующего содержания: «Наркомфином СССР в 1944 году были приняты на хранение от отделения Словацкого национального банка в Банска-Бистрице 413 кг золота, 548 кг серебра и 10,4 кг других металлов... Указанные ценности были зачислены на особый депозит Госбанка СССР.

В настоящее время, по сообщению Госбанка СССР, Национальный банк Чехословакии, информируя о слиянии со Словацким национальным банком, просит возвратить ценности Национальному банку Чехословакии по поручению, подписанному лицами, которые указаны в сопроводительном письме Словацкого народного комитета к депонированным ценностям. Наркомфин СССР не имеет возражений против возврата Национальному банку Чехословакии ценностей, принятых от Словацкого народного банка. Проект распоряжения СНК прилагается».

На ходатайстве В. М. Молотов наложил резолюцию: «Разрешить Наркомфину СССР и НКВД СССР выдать Госбанку СССР ценности, принятые им от Словацкого Национального Банка, для передачи Национальному банку чехословакии»<sup>592</sup>.

---

<sup>591</sup> АВП. Ф. 4-го Европейского отдела. Оп. 25 «В». Д. 8, Л. 30.

<sup>592</sup> Там же. Ф. Молотова. Оп. 7. Д. 43. Л. 36, 37.

---

Так в критический период восстания национальное достояние словацкого народа было вывезено в СССР, сохранено и после окончания войны сразу же возвращено законному владельцу. Полностью. До грамма.

Золото! В истории земли оно стало не только символом богатства, но и мерилom доблести, чести и совести. Однако в сфере человеческих взаимоотношений его роковая роль преувеличивает. С этим «дьяволом» связаны все самые низменные деяния человеческого рода – подлые сделки, заговоры, подкупы, измены, убийства. Его связь с людьми обгажена потоками крови.

История же со словацким золотом, пусть редкая, но история другого рода. С ним имели дело десятки обычных, простых, совсем не богатых людей, которые в одночасье получили сказочную возможность обогатиться. Но для них, истинных патриотов, чувство долга оказалось выше желания разбогатеть.

Но и это не все. В истории со словацким золотом проявилось благородство и на государственном уровне. Возвращая драгоценности законному владельцу в ноябре 1945 года, через два месяца после окончания разрушительной для СССР войны, его правительство могло бы и вспомнить сколько материальных ценностей и человеческих жизней отдала наша страна во имя освобождения Чехословакии, вспомнить и попытаться компенсировать эти затраты, направив их на нужды обездоленного войной советского народа. Но оно, советское правительство, не сделало даже намека на это.

Александр Крушинский, сын Сергея Крушинского, улетевшего в разгар восстания в Словакию на одном из наших самолетов, как бы продолжая отцовскую тему, написал несколько статей о словацком золоте. Одну из них («Правда» за 30 августа 1990 года) он завершил такими словами:

«В последнее время, обращаясь к истории взаимоотношений с восточноевропейскими странами, журналисты стали как-то стыдиться выражений типа «братство по совместно пролитой крови»... Мы не вправе забывать, что в суровые годы войны наши народы связывали искренность, бескорыстие. И в этом смысле история с эвакуацией золотого запаса мне представляется глубоко символической. Спасали «презренный металл» – но не для себя, а для будущей освобожденной Словакии. Советских летчиков, словацких банковских служащих и всех, принявших участие в этой эпопее, связывало духовное начало, чувство духовного родства, которое дороже любого серебра и золота». Прекрасные, верные слова!

А тем временем обстановка в Словакии продолжала ухудшаться. Эхо боев все чаще и чаще докатывалось до аэродрома «Три дуба». В середине октября А. Н. Асмолов выехал в Зволен, где провел совещание с командирами некоторых партизанских бригад, дал четкие указания, как действовать на случай дальнейшего осложнения обстановки. Бригада А. С. Егорова получила задачу начать подготовку по закладке баз на Прашивой и в Доновалах, куда, вполне возможно, передислоцируется Главный штаб партизанского движения Словакии.

А. Н. Асмолов писал: «В остальные партизанские бригады и отряды был передан письменный приказ Главного штаба партизанского движения, в котором сообщалось о необходимости начать подготовку к уходу в горы, не ослабляя усилий по защите освобожденной территории. В приказе намечались места новой дислокации и районы боевых действий партизанских сил в случае оставления повстанческого региона, способы связи с Главным штабом»<sup>593</sup>.

Несмотря на осложнение обстановки в районе Зволена и Банской-Бистрицы, воздушный мост СССР – Словакия продолжал действовать. Авиакорпус, вооруженный самолетами Ли-2, подготовил к полету в ночь на 16 октября 84 машины. Все они сосредоточились на подскоках Ионици и Ясенка (54 самолета) и на аэродромах основного базирования (30).

---

<sup>593</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. С. 239.

---

На разведку погоды поднялся экипаж 23-го авиаполка командира корабля М. С. Копыткова (штурман П. Д. Просветов). Уже в правой половине маршрута ясное небо стало зашториваться облачностью. Постепенно померкли звезды, а вскоре в ее мареве исчез, затуманился и лунный диск. Вышли в район цели. По стартовой радиостанции получили информацию о нижней кромке облачности – 700 метров. Командир и правый летчик В. В. Голованов осторожно повели машину на снижение.

Земля открылась на высоте 650 метров. Сели, зарулили на площадку, разгрузились и – быстренько в обратный путь. Набрал по спирали необходимую высоту, доложили на командный пункт авиакорпуса о выполнении задания и фактическом состоянии погоды. И. В. Георгиев дал разрешение на вылет. Все экипажи 23-го авиаполка задание выполнили и без происшествий возвратились на свой аэродром.

В следующую ночь (на 17 октября) 5-й авиакорпус действовал, как и прежде, с базовых аэродромов и подскока. Боевое распоряжение в соединения поступило в 16.00. Вот что оно предписывало 53-й авиадивизии: «В ночь на 17 октября 1944 года выполнять специальное задание по десантированию чехословацкой бригады. 25 самолетов Ли-2 посадить на аэродром подскока Ясенка, и в период 24.00 – 01.30 доставить груз и личный состав на аэродром «Три дуба». Самолеты, находящиеся на аэродромах основного базирования, на «Три дуба» посадить в 20.45 – 24.00. Взлет по своему расчету времени»<sup>594</sup>.

Боевая ночь выдалась трудной, с неприятностями для многих экипажей, с обстрелом аэродрома подскока, с воздушными боями, авариями, потерей людей и самолетов.

В 13.00 немцы начали обстрел Ионичей. Продолжался он ровно час. За этот период времени артиллеристы выпустили 30 снарядов. Огонь дальнобойной артиллерии корректировала группа Ме-109. Противнику удалось повредить пару Ил-2, среди личного состава частей ВВС были жертвы. К вечеру все воронки на ВПП засыпали, и аэродром Ионичи смог принять транспортные самолеты.

Но главная неприятность поджидала экипажи в воздухе – на маршруте и в районе цели. Всего с подскока и базовых аэродромов поднялось 70 Ли-2 5-го авиакорпуса. Не выполнили задание 28, из них 22 из-за сложных метеоусловий.

40 Ли-2 наперекор всем преградам сели на аэродроме «Три дуба». Из самолетов ступили на родную землю 154 воина, а из грузовых салонов аэродромные команды выгрузили 44 704 кг различных грузов. Обратными рейсами в Советский Союз улетело 43 человека и 451 кг имущества<sup>595</sup>. вылетом в ночь на 17 октября переброска 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады в основном завершилась.

Работали летчики в сложных метеоусловиях: по маршруту до Попрада малооблачно, затем десять баллов, в районе цели меньше.

На пути к Зволону экипаж 23-го авиаполка под руководством И. Ф. Мандрикова. Ведет корабль штурман А. А. Кисиль. Это их четвертый полет на «Три дуба». Дважды отвозили 76-миллиметровую пушку, а вот теперь на борту несколько словаков, боеприпасы и винт для самолета Д. Е. Нетудыхатко. После взлета и набора высоты Анатолий Кисиль вышел в салон поговорить с пассажирами.

Несколько дней назад, когда возили пушку с прислужгой, он познакомился с одним из них. Им оказался советский лейтенант, переодетый в словацкую форму. Москвич. На «Три дуба» по погоде тогда не пробились, с полпути повернули назад. Посадили их в Черлянах. Анатолий Кисиль предложил знакомому вместе переночевать, благо свободных мест в общежитии оказалось предостаточно.

---

<sup>594</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп.1. Д. 26. Л. 18.

<sup>595</sup> Там же. Ф.39. Оп. 11519. Д. 1070. Л. 47.

---

Как лейтенант оказался в чехословацкой бригаде, расспрашивать было неудобно, а вот о том, как словаки ждали этой переброски на родину, как они относятся к русским и многом другом, Анатолий Андреевич узнал подробнейшим образом. После этого разговора штурман стал смотреть на десантников по-иному, они стали ему как-то ближе, роднее.

Вот и сейчас, воспользовавшись тем, что полет протекает нормально, он вышел в салон, полагая, что пассажиров надо подбодрить, но все они, уткнувшись лбами в иллюминаторы, пристально просматривали темный фон земли. Постояв минуту-другую, А. А. Кисиль вернулся на рабочее место, хотел было сесть, но тут почувствовал, что самолет стал подрагивать. «Наверное, пошла облачность», – подумал он и посмотрел за борт. Точно. Ни луны, ни звезд.

Так, уже больше не видя земли и не вставая с сиденья, по расчету времени довел свой самолет до аэродрома «Три дуба». Иван Мандриков благополучно посадил Ли-2, подрулил к месту выгрузки, поставил моторы на малый газ. Началась разгрузка.

Анатолий Кисиль сидел на месте правого летчика и смотрел в форточку. Вдруг его внимание привлек огонек: кто-то шарил лучом фонарика по борту самолета. В фигуре человека было что-то знакомое. Присмотрелся. Не может быть! Кисиль сорвался с места, лавируя в салоне между людьми, пробился к двери и спрыгнул на землю.

– Толя, а я тебя ищу!

Сомнений не было – перед ним стоял Михаил Цареградский.

– Миша!

Обнялись.

– Ты как здесь очутился?

– Работаю с Асмоловым!

– Да ну! Значит, и Алексей Никитович здесь? Здорово! А кто тебе сказал, что я должен прилететь?

– Нетудыхатко! Когда я узнал, из какого он полка, спросил о тебе. Он назвал номер твоего самолета, вот каждый ваш прилет я и ищу тебя.

Отошли в сторону. Но гул самолетов в небе и на земле, шум от работающих моторов собственного Ли-2 не дали толком поговорить.

Встреча с М. Цареградским подняла у А. А. Кисиля волну теплых воспоминаний более чем годичной давности. Читатель должен помнить тот раздел книги, в котором описано, как его экипаж выполнял спецзадание на Украине в разгар Курской битвы. Среди пассажиров, пребывавших на борту самолета, были и девушки. Особенно запомнилась одна. Так получилось, что ее несколько дней подряд не могли отвезти из-за неблагоприятной погоды. Познакомились. Аня только что окончила курсы радистов, готовилась к первому боевому заданию и очень боялась прыжка с парашютом. Анатолий Андреевич как мог успокаивал девушку, давал советы. Договорились, что он напишет ей на школу радистов. Выбросили ее группу благополучно, вскоре пришло сообщение о том, что они приступили к работе.

Вернувшись после командировки в Мичуринск, А. А. Кисиль написал, как договорились, письмо. Ответа не было долго. Лишь месяца через два он распечатал конверт. Это была весточка от М. Цареградского. Михаил сообщил, что Анна погибла. Печальное известие ошеломило Кисиля, он долго не мог прийти в себя, однако время и постоянная напряженная работа приглушили боль. Но только приглушили. Вспоминал он о девушке часто. Вот и теперь, встретившись с Михаилом, не мог не спросить о том, как она погибла. И думал о ней до самой посадки. И не мог уснуть до самого рассвета.

Между тем немецкое командование, воспользовавшись не слишком высокими темпами предпринятого советского наступления в Карпатах, продолжало стягивать к повстанческому району все новые и новые силы и готовилось к решительным операциям. Рейхсфюрер СС Гиммлер предоставил в распоряжение командующего оккупационными войсками в Словакии генерала



---

Хефле свежие части СС и потребовал предпринять решительные действия против повстанцев. К середине октября, сконцентрировав здесь около 40 тысяч войск, гитлеровцы создали превосходство в силах и завершили подготовку нового генерального наступления на контролируемую патриотами территорию.

Оно началось 18 октября, то есть в день, когда в основном завершилась переброска парашютно-десантной бригады. Бомбардировке подверглись Банска-Бистрица, Брезно и другие опорные пункты повстанцев. Затем наступление со всех направлений повели сухопутные войска.

Ожесточенные бои разгорелись за город Крупину. Здесь врагу противостояла бригада А. С. Егорова. Город удержать не удалось. Немцы начали теснить патриотов к Зволону. Возникла угроза окружения словацких частей и партизанских отрядов под Тельгартом. Неутешительные сведения поступали и из других участков повстанческого фронта.

Контролируемая территория сузилась до треугольника Банска-Бистрица – Брезно – Зволон. Фронт все ближе и ближе подходил к сердцу восстания – аэродрому «Три дуба». В эти дни он оставался не только единственным источником материальной поддержки, но и своеобразным символом морального вдохновения. Все, кто в эти тяжелые дни отражал натиск врага, вслушивались в гул прилетающих советских самолетов. Гудят – значит, помощь поступает, значит надо держаться.

Алексей Асмолов вспоминал: «И в этой тяжелой обстановке было так приятно знать, что на аэродром «Три дуба» продолжают прибывать советские самолеты с оружием и боеприпасами, увозя в СССР раненых солдат и партизан, а также тех, кому нельзя было оставаться в Словакии. Самолеты прилетали вновь и вновь»<sup>596</sup>.

Работа АДД на Словакию, начиная с 7 октября, продолжалась, с небольшим перерывом на пару нелетных ночей, целые десять дней. Проходила она в трудных погодных условиях, не всегда использовались потенциальные возможности авиакорпуса, но наиболее сильные экипажи все же летали, достигали аэродрома посадки или точки сброса, доставляя повстанцам так необходимые военные грузы и так необходимый личный состав чехословацкой бригады.

И хотя основная задача по переброске воздушно-десантной бригады в основном была решена, потребность повстанцев в военных грузах оставалась большой. Вероятно, в связи с этим 17 октября командующий 1-м Украинским фронтом обратился к Верховному Главнокомандующему с просьбой продолжить работу АДД в интересах Словацкого национального восстания. «Для доставки боеприпасов, вооружения, авиационного бензина и бомб для чехословацкого авиаполка, бригады и повстанческой армии в Среднюю Словакию необходимо ежедневно 60 – 80 транспортных самолетов.

Прошу Ваших указаний маршалу Голованову продолжать работу 5-м авиакорпусом по доставке указанных грузов в Словакию»<sup>597</sup>.

Но с 18 октября метеобстановка вновь поставила мощный заслон на пути экипажей в Словакию. И произошло это в самый критический период Словацкого национального восстания, когда остров повстанческой территории катастрофически таял. В этот трудный для повстанцев период на сторону врага стала и непогода. В районе аэродромов вылета, на маршрутах, а главное, в зонах Брезно и Зволена, господствовала десятибалльная облачность, шли дожди со снегом. В таких условиях было опасно выпускать даже разведчиков погоды.

Но они каждый вечер уходили на запад, как правило, с грузом, иногда его удавалось сбросить, но зачастую он возвращался на аэродром вылета. Разведчики взлетали, их известий ждали командиры всех степеней и штабы всех уровней, более тысячи человек летного состава, сотни инженеров, техников и механиков, около сотни самолетов Ли-2 и Б-25.

---

<sup>596</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. С. 245.

<sup>597</sup> Красная Армия в странах Центральной и Северной Европы и на Балканах. М., 2000. С. 504.

---

Пока разведчики пробивались к целям, вся эта огромная масса людей и техники замирала в томительном ожидании, готовая после зеленой ракеты ринуться на запад, в район Зволена и Брезно. Но наземные радисты принимали такие сведения о погоде, по которым можно было сделать только одно – приказать дежурному штурману на КП дать красную ракету. Прочертив небо-свод, она перечеркивала всю подготовительную работу тысяч людей на аэродромах вылета, сотен людей на точках приемов грузов.

В ночь на 18 октября от 5-го авиакорпуса разведчиком погоды ушел экипаж 23-го авиаполка Е. Р. Усачева (штурман А. Я. Савельев). Все настойчивые попытки сесть на аэродроме «Три дуба» не увенчались успехом. Доложив по радиации состояние погоды, он вернулся с грузом, а из 19 самолетов 53-й авиадивизии выгрузилось 30 человек, и снято 21 450 кг имущества.

В ночь на 19 октября на разведку погоды от 5-го авиакорпуса ушло три экипажа. От 23-го авиаполка свединия о ее состоянии добывал тот же Е. Р. Усачев. Все три экипажа возвратился по метеоусловиям. Разведчики погоды с грузами уходили и в последующие три дня. Но непогода возвращала их на свои базовые аэродромы.

В эти дни нелетной погоды заместитель уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР генерал А. М. Белянов направил на имя заместителя начальника ГШ КА генерала армии А. И. Антонова следующий документ: «При сем направляю копию телеграммы Главного командования чехословацкими вооруженными силами генерала Ингра на имя товарища Сталина, врученную мне 20 октября 1944 года начальником чехословацкой военной миссии в СССР бригадным генералом Пикой. Телеграмма мною представлена товарищу Сталину.

«Верховному Главнокомандующему Сталину И. В. от Главнокомандующего чехословацкими вооруженными силами генерала С. Ингра

В момент, когда доблестная Красная Армия вступила на территорию ЧСР, позволю выразить Вам и доблестным войскам СССР глубокую благодарность как от имени всех чехословацких войск за границы, так и от имени всех воинов на родине, в которой этот радостный день укрепит решимость стать против врага, как только наступит подходящий момент, так же, как это сделало чехословацкое войско в Словакии.

Благодарю Вас за честь, оказанную чехословацкому армейскому корпусу в СССР в том, что ему была предоставлена возможность участвовать бок о бок с доблестными советскими войсками в бою за переход на нашу территорию и за помощь в его формировании и подготовки этого боя.

Да завершит доблестная Красная Армия под Вашим руководством в кратчайшее время полный разгром врага и принесет заслуженную победу народам СССР.

Генерал Ингр. Лондон, 19 октября 1944 года»<sup>598</sup>.

А как обстояли дела у тех авиаторов, для которых аэродром «Три дуба» стал временным пристанищем? Помимо оперативной группы здесь собралось 24 человека летного состава из пяти различных экипажей, три самолета, из которых только один находился в исправном состоянии. Среди них находился и Ли-2 Д. Е. Нетудыхатко. Его экипаж к этому времени уже вовсю развернул на своем самолете ремонтные работы. В помощь им выделили из аэродромных мастерских несколько техников-словаков. Один среди них по имени Макс, среднего роста, круглолицый, лысый и худощавый сорокалетний мужчина оказался сущей находкой. Работящий и смекалистый, он стал правой рукой борттехника.

Особую роль в восстановлении самолета сыграл сержант Андрей Бойко, специально прилетевший на помощь из полковых авиаремонтных мастерских. Он привез с собой инструмент, необходимые для ремонта материалы, надувной мешок для поднятия самолета, а главное – свою светлую голову и умелые руки. Борттехник К. Х. Нурмухамедов передал все руководство

---

<sup>598</sup> ЦАМО. Ф. 40. Оп. 11549. Д. 159. Л. 70.

---

ремонт под его начало. Активными помощниками в восстановлении самолета стали Семен Ланц, Дмитрий Демидов, Михаил Немов. Командир корабля и радист, помогая Б. Ф. Чирскову, на самолете появлялись редко.

Возле Ли-2 образовалась настоящая мастерская. Обыкновенными кровельными ножницами обрезали оборванные края дюралю, сверлили отверстия, склепывали обшивку, пробитую нервюру и стрингеры. Долго пришлось повозиться с дырой в крыле, в которую Ланц пролезал свободно. Наконец удалось залатать и ее. Из-за неисправности гидравлики не работали закрылки. Просверлили дырки и проволокой притянули их к крыльям. С разбитого самолета взяли подкос, прикатали колесо.

Трудились с раннего утра до позднего вечера. По ночам, если аэродром работал на прием, помогали Б. Ф. Чирскову. В это время на самолете оставался только С. Ланц. Он дежурил в очередь с одним молодым словаком, который каждый вечер приносил с собой большой фонарь. Его устанавливали на верхнюю часть фюзеляжа и зажигали, сигнализируя о препятствии для производящих посадку самолетов.

Семен Ланц сдружился с этим малоразговорчивым словаком. Новый знакомый подарил стрелку фотографию, на которой он был запечатлен со своей невестой. На оборотной стороне латинскими буквами новый знакомый написал: «На пам'янтку Шимону».

Когда машина стала на свои ноги, построили через овражек мостик и с помощью маломощного трактора, еще менее мощного небольшого танка, а также пятнадцати бойцов перетащили ее по раскисшему и вязкому полю на край аэродрома.

К засевшим на аэродроме советским экипажам большое внимание и отеческую заботу проявлял Михаил Цареградский. Помогал с питанием, ремонтом, знакомил с партизанами, а то просто приходил в свободное время на самолет, чтобы поговорить, рассказать о том, как развиваются события в Словакии.

В дни пребывания на аэродроме «Три дуба» летчики являлись свидетелями нескольких налетов авиации противника. Перетащив свой Ли-2 с места вынужденной посадки на летное поле, члены экипажа Д. Е. Нетудыхатко, выбившись из сил, прилегли отдохнуть. Кто где, а штурман Дмитрий Демидов – в самолете. И вдруг крик Семена Ланца: «Полундра, истребители!». Четыре «фоккера» в пикировании неслись к земле. Все, кто был возле Ли-2, бросились в овраг. Заговорили аэродромные зенитки. От истребителей отделились желтые бочонки – РАБы, поле аэродрома прорезали пулеметные очереди. Боевой разворот и новый заход.

А из-за гор тем временем выскочила еще шестерка вражеских истребителей. Теперь аэродром штурмовала уже целая десятка самолетов. В момент атаки зенитчики скосили одного прямо на пикировании. Не выходя из него, он вонзился в землю. Остальные, завершив дело, свечей взмыли в небо и скрылись за горной каймой горизонта. Страхивая с себя грязь, авиаторы вылезли из канавы.

– Так я и знал! Шакалы вонючие!

Бортовой техник погрозил кулаком в сторону скрывшихся истребителей. Его можно было понять – в верхней и нижней части фюзеляжа зияли два отверстия от снаряда. А выражение «шакалы вонючие» было вершиной его ругательского лексикона.

Почти на целую неделю непогода прервала боевую работу АДД на Словакию, приостановив поток доставляемых грузов и личного состава чехословацкой бригады. И это в критический период восстания, когда помощь была так необходима!

В ночь на 24 октября командование 5-го авиакорпуса отправило на разведку погоды экипаж из 29-го авиаполка. Он донес: за линией фронта по маршруту шесть баллов, в районе цели – десять, с нижней кромкой до шестисот метров, местами дожди и обледенение. Выпускать основную группу или нет? По всем наставлениям состояние погоды требовало только одного решения – полет отменить. Но значительный перерыв в оказании помощи повстанцам, их тяжелое положение заставили командование авиакорпуса перейти грань дозволенного.

---

К вылету привлекались наиболее сильные экипажи, их набралось 55. По плану все они должны были работать с подскока Ясенка (27 самолетов) и львовского аэроузла (28 самолетов). Однако в связи с ухудшением погоды уже в процессе боевой работы в воздух поднялось только 39 Ли-2, а к цели из них пробилось лишь 18.

На аэродроме «Три дуба» самолеты ожидали, как никогда. Обстановка вокруг Зволена обострилась до предела, было очевидно, что город, а с ним и аэродром, придется сдавать врагу. В этих условиях стал вопрос об эвакуации членов чехословацкого правительства, только недавно прибывших в Словакию, тяжелораненых, и, по возможности, детей и женщин – членов семей руководителей восстания.

Обстановку этой тяжелой ночи рисует Михаил Глидер: «На аэродроме у каждого отходящего самолета столпотворение. Перепуганные гражданские люди предлагают летчикам деньги, драгоценности, чтобы попасть в самолет. Летчики берут пассажиров только по приказу своего начальника. Отправляли в первую очередь раненых, а затем детей, женщин и стариков – членов семей военнослужащих и партизан, то есть тех, кого необходимо спасти от мести гитлеровцев»<sup>599</sup>.

Задачу на эвакуацию, установив порядок очередности, Б. Ф. Чирскову поставил А. Н. Асмолов: в первую очередь членов чехословацкого правительства. Погода – дрянь: льет дождь, видимость плохая. Пробьются ли самолеты?

С аэродрома подскока Ясенка взлетел и взял курс на Зволена самолет 23-го авиаполка. Его вели летчики И. А. Казакевич и Р. Е. Акопян. Свой Ли-2 члены экипажа называли женским именем «Лидочка». В переписке с командиром корабля и его штурманом я пытался выяснить, почему именно этим именем был назван самолет, но прояснить этот вопрос так и не смог. На борту боеприпасы в ящиках – 1500 кг. Радист Александр Безденежных доложил о пролете линии фронта. Дальше пошли в режиме радиомолчания.

В экипаже знали, что немецкая ЗА пристрелена на четные высоты, поэтому всегда старались летать на нечетных. Вот и на этот раз шли на высоте 2500 метров. После линии фронта правый летчик перебрался в хвост самолета к пулемету ШКАС, а его место занял штурман Андрей Коноваленко. Он взял переноску, осветил на приборы. Все в порядке.

Примерно через тридцать минут самолет вошел в сплошную облачность. Вокруг клубились густые снежные облака. Вскоре Иосиф Казакевич ощутил в поведении машины признаки обледенения. И действительно, самолет затяжелел, его стало трясти, снизилась скорость, лобовое стекло покрылось изморозью, обзора не стало. Штурман вновь подсветил приборы, повел лучиком по карте. Уяснив, что началось обледенение, бортовой техник Афанасий Чучалов принял за привычную в такой ситуации работу: стал изменять шаг винтов то на большой, то на малый. Вскоре по обшивке забарабанили срывающиеся с лопастей куски льда.

– Командир, может быть, на стекла пустить спирт?

– Чего-о? Ты, Афанасий, лучше тряпочкой протри. Так, понимаешь, экономней. Спирт – он и на земле спирт! Давай лучше пойдём вверх.

Борттехник и сам был такого мнения, но спросить у командира нелишне. Через сорок минут полета И. А. Казакевич обратился к штурману:

– Попряд прошли?

– По расчету времени прошли.

– Тогда будем снижаться.

– Курс – ноль!

Машина пошла вниз. Командир приказал радисту запросить высоту нижней кромки. Через несколько минут тот доложил:

– Командир, высота нижней кромки тысяча метров.

---

<sup>599</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. С. 219.

---

– Врут, как пить дать, врут!

И точно – наврали. Облачность пробили лишь на шестистах метрах. Сели с курсом 360 градусов во втором часу ночи, срулили вправо и застряли в вязком грунте. Попытка «вырвать» самолет моторами не увенчалась успехом. Пришлось искать лопаты и просить помощи. В темноте и под дождем возились больше часа. И. А. Казакевич запустил моторы.

– Ну, «Лидочка», трогай!

И она пошла, пошла, пробуксовывая в грязи, вперед, где прямо, где юзом. Подрулили к месту разгрузки.

– Какого хрена вас туда понесло!? Столько бензина выжгли. А время расчетное для вылета уже того – вышло. Будете ночевать!

– Товарищ полковник, мы успеем, быстро разгрузимся и в момент смоемся.

– Давайте быстрей. Возьмете раненых.

Через пятнадцать минут «Лидочка» с двадцатью ранеными на борту покатила на взлет, грузно оторвалась от раскисшего поля аэродрома и пошла в набор высоты, крутясь над приводом. И вновь все повторилось: винты покрылись ледяной коркой, стекла кабины стали белыми, а борттехник взялся за сектора управления газами.

Только вверх, только за облака! На высотемере было 3500, когда И. А. Казакевич в щелочку лобового стекла рассмотрел звезды. Значит, страшное позади.

– Борттехник, а ну-ка протри стеклышки!

– Ды-к спирт и на земле спирт!

– Он на земле хорош во всех случаях, кроме поминок. Впереди линия фронта, надо осмотреться.

Когда стекла очистились ото льда, штурман посмотрел за борт и обратил внимание на то, что восточная часть неба заметно посветлела.

– Командир, рассвет!

– Ничего, успеем, ветерок почти попутный, вон скорость какая!

Линию фронта миновали серым мгlistым утром, сразу «нырнули» вниз и на высоте ста метров добрались до аэродрома Черляны. «Нас ждали, – писал мне Коноваленко, – все самолеты были уже давно дома. Мы приложили все силы, знания и умения, чтобы это задание выполнить до конца, как и подобает гвардейцам».

Начальник штаба 53-й авиадивизии полковник Н. Г. Шевчук в своих воспоминаниях писал: «Командир корабля 23-го авиаполка старший лейтенант И. А. Казакевич находился на аэродроме «Три дуба», когда его неожиданно закрыло облаками. А взлетать надо. После взлета на высоте ста метров вошел в облака и пробил их на высоте трех тысяч. Самолет обледенел и начал терять управление, но летчик не потерял самообладания и грамотно вышел из тяжелого положения».

Кроме И. А. Казакевича в эту ночь задание выполнил еще три экипажа 23-го авиаполка.

Завершилась еще одна боевая ночь частей 5-го авиакорпуса. Она, как и предыдущие, из-за сложных метеорологических условий и активного противодействия истребителей противника, оказалась трудной. На аэродром «Три дуба» пробилось ограниченное количество самолетов, домой не вернулось два экипажа. 18 Ли-2 доставили 45 человек и 24 790 кг боевого груза (пушки, минометы, автоматы, бомбы, снаряжение, взрыватели, техимущество, боеприпасы). Обратными рейсами экипажи вывезли 1300 кг груза и 86 человек, из них: двух министров, двух статских советников, шестерых членов чехословацкого правительства, одного генерала, одного доктора, двух санитарок и 72 раненых. 20 самолетов возвратились на свои аэродромы. Приблизительно 30 тонн необходимых военных грузов словаки не получили. В критический момент восстания это, бесспорно, являлось большой потерей.

Это был последний прилет самолетов 5-го авиакорпуса АДД на аэродром «Три дуба», правда, в ту ночь никто не знал, что это последняя посадка, последние пассажиры и килограммы военных грузов, последний взлет и вывинчивание из «каменного мешка».

В полночь вернувшиеся самолеты стали садиться на своих базовых аэродромах. Один за другим появлялись на командных пунктах экипажи, докладывали о выполнении заданий, заполняли документацию. Начальники штабов подписали подготовленные боевые донесения. И тоже последние.

Итоги работы на Чехословакию подвел и штаб 23-го авиаполка. «Боевых вылетов на десантирование с посадкой в тыл противника на аэродром «Три дуба» – 108. В октябре было всего 12 летных ночей, остальные по погодным условиям плохие. Полеты с посадкой на аэродроме «Три дуба» были сопряжены с исключительно трудными метеорологическими условиями, плохим обозначением аэродрома, слабой работой приводной радиостанции. Экипажи не обеспечивались шаропилотными данными при вылетах с аэродромов подскока. Экипажи в районе от Попрада до «Трех дубов» шли, как правило, в облачности. Над аэродромом посадки пробивали облачность с высоты 2000 – 2600 метров до высоты 1000 – 600 метров. Экипажи проявляли настойчивость в выполнении этого особо важного задания.

Исключительно сложной оказалась метеоситуация в ночь с 23 на 24 октября. Над аэродромом посадки нижняя кромка облачности была 700 метров, в облаках обледенение. Несмотря на это, четыре экипажа выполнили задание, доставив боевой груз и людей для чехословацкой армии.

В ночь с 13 на 14 октября корабль лейтенанта Буренкова в районе Попрад на высоте 3100 метров был атакован истребителем сзади справа. Атака произведена один раз. В результате выведен из строя правый мотор. Полет дальше с грузом был невозможен, при посадке в районе Брезно самолет сгорел. Три члена экипажа погибли.

В ночь с 13 на 14 октября после пролета линии фронта в районе города Ясло был обстрелян интенсивным огнем ЗА корабль командира корабля гвардии лейтенанта Киреева. Корабль имеет серьезные повреждения, два человека убиты и один тяжело ранен.

В ночь с 7 на 8 октября огнем ЗА был сбит самолет гвардии лейтенанта Нестина. Судьба экипажа неизвестна. Из показания оставшихся в живых членов чехословацкой бригады после поражения самолета огнем ЗА экипаж выбросился на парашютах. Самолет упал и пассажиры в количестве шести человек погибли. Один раненый был доставлен на аэродром «Три дуба»<sup>600</sup>.

Основную задачу в Зволеньской операции авиакорпус в основном выполнил. Почти вся чехословацкая воздушно-десантная бригада была перебросена. Растянулась эта работа, вопреки всем планам, желаниям и потребностям, более чем на месяц. Виною тому – сложные погодные условия. Итоги переброски из СССР на аэродром «Три дуба» чехословацкой воздушно-десантной бригады показаны в справке генерала А. М. Белянова.

Дата	Переброшено		Самолетов			Вывезено из Словакии	
	л/состава	грузов в т	всего	выполнено	вернулось	людей	грузов в т
7.10.44.	334	47	47	47	-	111	-
27.9.44.	106	13	13	13	-	-	-
8.10.44. 9.10.44.	268	44,5	45	45	-	153	0,4
10.10.44.	467	62,1	72	72	-	139	0,2
14.10.44.	7	1,1	20	2	18	3	-
15.10.44.	514	55	-	-	-	104	2
17.10.44.	31	11	30	10	20	-	-
24.10.44.	156	44,5	71	42	29	43	4,5
	45	24,8	39	18	21	12	
Итого	1928	303,6	337	249	88	625	7,1

<sup>600</sup> ЦАМО. Ф. 23-го ап. Оп. 199824. Д. 1. Л. 205.

В цифрах каждой колонки этой таблицы отражена и толика работы 23-го авиаполка. За цифрами стоят конкретные люди.

Непосредственное участие в организации полетов в Словакию на аэродром «Три дуба» приняли все руководители авиаполка. Назову их персонально. Командир Григорий Алексеевич Шамраев, его заместитель по политической части Виктор Петрович Яковлев, начальник штаба Калистрат Елисбарович Далакишвили, заместитель командира по летной подготовке Иван Дмитриевич Маслов, штурман Владимир Александрович Михайлов, заместитель штурмана Василий Игнатович Кислюк, старший инженер Владимир Иванович Кухаренко, заместитель начальника штаба по оперативной работе Григорий Тимофеевич Новиков, начальник связи Николай Михайлович Иваненко.

Приведу некоторые персональные сведения по результатам боевой работы отдельных членов экипажей.

Должность	Фамилия, имя, отчество	Кол-во полетов с посадкой	Доставлено	
			людей	груза
Ком. Кор.	Буренков Николай Григорьевич	1	–	1250 кг
К. к.	Расторгуев Алексей Васильевич	1	–	1300
К. к.	Парамонов Сергей Спиридонович	6	49	6850
К. к.	Казакевич Иосиф Александрович	2	14	1850
К. к.	Киреев Тихон Иванович	2	11	4000
К. к.	Копытков Михаил Сергеевич	7	72	6170
К. к.	Олейник Анатолий Павлович	1	–	1500
К. к.	Нетудыхатко Дмитрий Евсеевич	5	35	8800
К. к.	Мещеряков Дмитрий Михайлович	4	30	4300
К. к.	Мурашов Евгений Григорьевич	4	13	3250
К. к.	Лукьянов Сергей Александрович	4	38	5400
Шт.	Волков Дмитрий Петрович	6	57	6480
Шт.	Кисиль Анатолий Андреевич	4	29	4350
Шт.	Перелай Сергей Никифорович	3	15	2000
Шт.	Демидов Дмитрий Николаевич	5	35	8800
Шт.	Мулиндеев Петр Михайлович	2	22	1350
Шт.	Тарасенко Константин Иванович	6	29	7370
Шт.	Горькавый Федор Сергеевич	6	49	6850
Щт.	Малин Егор Иванович	3	35	4180
Шт.	Чепуренко Иван Иосифович	1	–	1250
Шт.	Брага Григорий Павлович	1	4	3500
Шт.	Парымуд Иван Абрамович	1	–	1300
Летчик	Федоров Дмитрий Григорьевич	5	36	5400
Летчик	Немов Михаил Иванович	5	35	8800
Б/т.	Колосков Владимир Ильич	2	14	3000
Б/т	Кузнецов Анатолий Васильевич	6	49	6450
Б/т	Котрехов Аркадий Владимирович	4	53	1700

Б/т	Винокуров Алексей Иванович	4	38	4280
С/р	Сайфулин Абдул Закирович	5	38	5780
С/р	Зобенко Алексей Лукич	4	30	5780
С/р	Осипов Павел Андреевич	5	39	4950
С/р	Шубин Виктор Яковлевич	7	72	6170
С/р	Негматулов Минула Хабибудович	7	72	6170
Стр.	Самохвалов Василий Данилович	5	49	6850
Стр.	Буримов Иван Степанович	5	38	6780
Стр.	Ланц Семен Хаймович	4	30	5400

А обстановка в районе восстания стала критической. Волны германской ярости продолжали накатываться на берега острова контролируемой территории. Слабо вооруженным повстанцам, показывая презрение к численному превосходству, танкам и самолетам, все же приходилось отходить. Островок восстания таял, сужался. Оставление Банск-Бистрицы и аэродрома «Три дуба» стало неизбежной реальностью.

Но вернемся на повстанческий аэродром, где теперь обстановка осложнялась с каждым часом. С юга, со стороны Зволена, постоянно слышалась артиллерийская стрельба. По дороге на Банска-Бистрицу, которая проходила рядом с аэродромом, тянулись беженцы, отходили воинские части и партизанские отряды.

В таких условиях вынужден был вернуться из Словакии в Советский Союз 1-й истребительный чехословацкий авиаполк. 25 октября он покинул зону боевых действий, взял курс на восток. Из-за плохих метеоусловий самолеты расселись на разных аэродромах: в Пшеворске, Перемышле и даже в Араде и Орадеа-Маре (Румыния).

Сворачивала на аэродроме «Три дуба» свою деятельность и оперативная группа 5-го авиакорпуса. Утром 24 октября полковник Б. Ф. Чирсков приказал экипажу Дмитрия Нетудыхатко совместно с наземными радистами спрятать стартовую и приводную радиостанции. Ящики с разобранной радиоаппаратурой закопали в селе Гайники в разных местах – в небольшом парке и огороде костела. Выполнив поручение, весь экипаж, кроме радиста, который все время находился при командире оперативной группы, продолжал восстанавливать самолет.

Вечером этого же дня оперативная группа во главе с Б. Ф. Чирсковым на самолете командира корабля Юрия Яблокова из 1-го авиаполка, который уже десять дней находился на повстанческом аэродроме, улетел в Советский Союз. Не могу не выразить своего недоумения решением Бориса Федоровича Чирскова. Как можно было оставить на аэродроме «Три дуба», когда его дни были сочтены, такое большое количество подчиненных – двенадцать человек летного состава, механика из ПАРМа и девять радистов? Двадцать два человека!

Возможно, у него и были какие-то веские причины поступить именно так, но я, размышляя об этом, их не нахожу. Стремление спасти технику? Но стоила ли она хоть одной жизни оставшихся! Надежда на то, что прилетит какой-то самолет? Но лучше самого Б. Чирскова никто не знал, что она призрачная. Я сожалею, что при личной встрече с Борисом Федоровичем не спросил его самого об этом. Просто я тогда не знал, что после отлета оперативной группы на «Трех дубах» оставалось столько людей. Хорошо, что все завершилось благополучно и обошлось без потерь.

Эти строки уже легли на бумагу, отлежались, когда, работая дополнительно в Подольском архиве, я нашел приказ командира 5-го авиакорпуса от 5 ноября 1944 года, содержание которого частично отвечало на мои вопросы. Вот он: «Полковник Чирсков, находясь на аэродроме «Три дуба», получил приказ командира 54-й авиадивизии через капитана Слепцова об отправ-



---

лении самолета Ли-2 № 8 на аэродром Львов. Вместо того, чтобы его выполнить и перегнать самолет, Чирсков высказал недовольство полученным приказом в присутствии личного состава, с употреблением нецензурных слов по адресу командира дивизии, и приказ не выполнил.

Кроме того, Чирсков, находясь на аэродроме «Три дуба», в нужный момент не проявил офицерской настойчивости и заботы об отправке радиостанции, имея для этого возможность, в результате чего последняя оставлена на территории, занятой противником.

За невыполнение приказа командира дивизии и дискредитацию его, за нетактичное поведение полковнику Чирскову объявляю выговор и предупреждаю о неполном служебном соответствии».

И вновь недоумение: Б. Ф. Чирсков нетактичен, не выполнил приказ, бросил радиостанцию... и ни слова о том, что он бросил на произвол судьбы двадцать два человека.

После отлета группы Чирскова на самолете Д. Е. Нетудыхатко возобновились ремонтные работы. К полудню восстановление самолета закончили. Осталось перелить горючее. Его таскали ведрами, и эта операция потребовала много времени.

Связисты перенесли на стоянку свое имущество и ждали окончания ремонта самолета. Подошел Михаил Цареградский и пытался убедить Д. Е. Нетудыхатко бросить эту затею с отлетом, сжечь самолет и уходить в партизаны. Командир корабля сказал, что этот вариант предусмотрен, но он самый последний.

Было еще светло, когда Дмитрий Нетудыхатко, Михаил Немов и Нар Нурмухамедов сели на свои рабочие места. По почти безлюдному аэродрому покатило эхо работающих моторов. Прогрев их, летчики повели машину на взлет. Преодолевая вязкий грунт, она с трудом оторвалась от земли. Сделав два круга, убедились, что шасси не убираются, моторы в норме, щитки, прикрепленные проволокой, держатся. Д. Е. Нетудыхатко осторожно посадил самолет, подрулил к месту стоянки.

– Лететь можно! – сказал командир корабля, спрыгнув на землю.

Связисты загрузили свое имущество, которого навскидку набралось килограммов шестьсот. Стали прощаться. На борт самолета поднялись девять радистов, техник из ПРМа, который помогал восстанавливать самолет, и один раненый партизан.

Его взяли «по блату». Во время вынужденного простоя экипаж несколько раз ходил в гости в местный отряд. Штурман Дмитрий Демидов встретил там одного офицера, с которым познакомился, когда летал к брянским партизанам. Через него договорились с командиром отряда о том, что, если не удастся улететь, экипаж примкнет к партизанам. Прибыв перед вылетом для прощания, командование отряда привезло с собой и одного раненого в ногу бойца, ему грозила ампутация. Несчастный стоял на костылях у самолета и терпеливо ждал решения. Когда Д. Е. Нетудыхатко выслушал просьбу, он, не раздумывая, махнул рукой. Кстати, партизаны вместе с теми, кто во главе с М. Цареградским держал оборону аэродрома, помогли экипажу взлететь.

Когда командир корабля дал моторам полные обороты и отпустил тормоза, самолет с места не сдвинулся – правое колесо увязло в мягком грунте. Тогда партизаны стали толкать правую часть Ли-2, а Д. Е. Нетудыхатко дал полный газ левому мотору. Колесо вышло из ямы. Не останавливаясь, летчики выровняли мощность моторов и пошли на взлет.

Перегруженный самолет с трудом набирал скорость на мокром поле аэродрома. Натужно отдавая всю силу, стонали моторы, гулко стучали стойки шасси. Только бы не подломилась левая нога! Только бы набрать необходимую скорость! Как ждали этого момента летчики! И он настал. Штурвал легонько к себе. Машина плавно оторвалась от земли, перешла в руки летчиков, тронулась с места стрелка высотомера, прекратился этот ужасный грохот стоек. Выровняв машину, Д. Е. Нетудыхатко «блинчиком» начал набирать высоту.

Летели в облаках с неубранными шасси и без радиосвязи. Над Черлянами экипаж появился в 21 час, но его никто не ожидал, тем более, что минут за тридцать до его прилета аэродром

---

бомбила немецкая авиация. Без связи, подсвечивая себе фарами, летчики посадили наспех отремонтированный Ли-2 с бортовым номером «25» на базовый аэродром.

Неожиданное появление экипажа, который отсутствовал в полку одиннадцать дней, вызвало и удивление, и чувство радости. После ужина командир корабля подробно доложил командованию о том, что случилось с экипажем при посадке, о ремонте самолета и отлете с аэродрома «Три дуба». К своим кроватям добрались только в полночь. После жестких самолетных скамеек набитые соломой матрацы и чистое белье показали благом. Так экипажу 23-го авиаполка Д. Е. Нетудыхатко выпала честь завершить работу воздушного моста СССР – Словакия. С его отлетом повстанческий аэродром «Три дуба» перестал функционировать.

В моем распоряжении несколько страниц воспоминаний о боевой работе экипажа Д. Е. Нетудыхатко в период Словацкого национального восстания. Приведу из этого документа несколько фрагментов. Дмитрий Евсеевич обозначил все шесть полетов своего экипажа на «Три дуба». Три полета (26 сентября, 7 и 8 октября) совершены с личным составом 2-й воздушно-десантной бригады. Еще три полета (9, 12 и 13 октября) с 45-миллиметровыми пушками, боекомплектами и расчетами. В ночь с 9 на 10 октября на аэродром Львов привезли 10 чехословацких военных летчиков для переучивания на советских самолетах Ла-5.

Вполне естественно, летчик не мог не рассказать об отлете экипажа с аэродрома «Три дуба». Приведу этот раздел воспоминаний в виде цитирования: «Исключительно сложным полетом был полет 25 октября 1944 года, особенно взлет с аэродрома «Три дуба». Фашисты вплотную подошли к аэродрому, были слышны даже автоматные очереди. Ремонт самолета произвели без специального инструмента и запасных частей. Шасси не убиралось, над аэродромом постоянно стояла мощная кучевая десятибалльная облачность. От реки Грон постоянно стелился туман.

В этой обстановке надо было из двух вариантов выбрать один: либо уничтожить самолет и всем экипажем идти в партизаны, либо взлетать. Моего решения ждали не только члены экипажа, но еще четыре члена экипажа из 336-го авиаполка, радисты приводной радиостанции и несколько человек раненых словацких партизан. Я принял решение на взлет.

Хотелось бы подробнее изложить те сложности, которые встретил наш экипаж при ремонте самолета. Днем и ночью тринадцать дней мы ремонтировали свой Ли-2. Кроме этого, радист и стрелок днем дежурили за пулеметом УБТ. Ночью, когда наши самолеты шли на посадку, на фюзеляже приспособляли фонарь красного цвета, чтобы они не задели колесами нашу машину. Она ведь стояла в створе посадочной полосы. Нам привезли детали для ремонта шасси, и прилетел механик из полковой мастреской ПАРМ. Но многих деталей и инструментов не доставало. Их добывать нам помогали словацкие авиаторы, одного из них звали Рудо.

Во второй половине дня 24 октября приехал полковник Чирсков и сказал, чтобы мы сняли винт с неисправного самолета 336-го авиаполка и поставили на свой. Наш экипаж с вечера 24 октября и до утра при свете автомобильных фар ставил самолетный винт. Часа в два ночи на машине подъехал Чирсков и сказал мне, что если не успеем сегодня ночью улететь, то самолет следует сжечь, а самим уходить в партизаны. Он также сказал, что с ним улетает вся оперативная группа.

Монтировать винт мы закончили только к утру и, конечно, лететь днем было бессмысленно. В половине дня с аэродрома улетели истребители Ла-5, на которых летали чехословацкие летчики. Обстановка в течение дня становилась все сложнее и сложнее. Население уходило к партизанам в горы. Со стороны Зволена все отчетливее доносились звуки пулеметных очередей.

Во второй половине дня я принял решение облетать самолет с целью проверки его летных качеств и уборки шасси. На борт взял только второго пилота Немова и борттехника Нара Мухамедова. Остальных оставил на земле, потому что полет был рискованным. Взлетели и, как выражаются летчики, «блинчиком» на высоте 50 метров сделали круг и приземлились. Шасси убрать не смогли из-за повреждения стойки. По результатам облета приняли решение – как только стемнеет, будем улетать.

---

Стемнело, рассадили пассажиров, экипаж занял свои рабочие места, и пошли на взлет. Высоту набрали с трудом, поскольку шасси были в выпущенном положении. Через несколько часов приземлились на аэродроме Городок».

Из воспоминаний воздушного стрелка экипажа С. Х. Ланца: «С трудом взлетев, взяли курс домой. Погода была облачной, но в данной ситуации это было нам на руку. Незадолго до нашего появления аэродром, на котором дислоцировался наш полк, подвергся бомбардировке, и руководитель полетов майор Маслов выключил посадочное «Т». Не имея радиоданных, мы не могли запросить посадку. Ориентируясь только направляющими огнями, включив фары, наш командир посадил машину. Было около 20 часов. В летной столовой заканчивался ужин. Наше появление вызвало радость и удивление. Считалось, что мы уже не сумеем вернуться».

Хорошим летчиком был Дмитрий Евсеевич Нетудыхатко.

Начальник штаба 53-й авиадивизии полковник Н. Г. Шевчук, оценивая работу экипажей соединения, в том числе и 23-го авиаполка, писал: «Следует особо отметить участников и исполнителей этой крупнейшей транспортно-боевой операции – летные экипажи. Подвиг был отличительной чертой каждого из них. Проявлением героизма был каждый вылет. Благодаря героизму экипажей, их настойчивости в выполнении каждого задания операция «Воздушный мост» стала успешной».

Завершилась славная страница в истории 23-го авиаполка – интернациональная помощь братскому народу Словакии в его борьбе против общего врага. Боевые полеты его экипажей на аэродром «Три дуба» оказались невероятно трудными, героическими и жертвенными. Авиаполк потерял 14 человек (6 авиаторов погибла и 8 пропали без вести), а также четыре самолета. Все эти утраты приходятся на октябрь 1944 года. Последние потери произошли 14 октября. Сложным делом оказались полеты на аэродром «Три дуба».

Словацкое национальное восстание займет одно из значительных мест в истории антифашистской борьбы народов Чехословакии за свою независимость, по сути дела, станет ее вершиной. В течение двух месяцев вооруженный народ контролировал целый освобожденный край, устанавливал в городах и населенных пунктах новые формы общественной и хозяйственной жизни, которые стали прообразом будущей народно-демократической власти во всей стране.

После потери контролируемой территории повстанцы ушли в горы и продолжали борьбу против оккупантов. Начавшееся 29 августа 1944 года восстание при разносторонней помощи Советского Союза успешно завершилось 9 мая 1945 года полным изгнанием врага.

Словацкому национальному восстанию принадлежит почетное место в истории европейского движения Сопротивления. Открытая вооруженная борьба патриотов сковала несколько немецко-фашистских дивизий, нанесла врагу значительный материальный ущерб, лишила его возможностей в полной мере использовать ресурсы Словакии и ее коммуникации. В результате восстания страна и ее армия не стали бастионом обороны гитлеровцев на пути продвижения советских войск. Маршал Советского Союза, командующий 1-м Украинским фронтом И. С. Конев отмечал: «Словацкое национальное восстание – героическая страница в истории народа, смело вставшего на вооруженную борьбу против гитлеровских захватчиков. Это одно из выдающихся событий в борьбе европейских народов против фашизма»<sup>601</sup>.

Нет нужды анализировать причины потери восставшими контролируемой территории, это основательно сделали в свое время чехословацкие и советские политики и ученые. Однако одно высказывание, которое принадлежит непосредственному организатору помощи восставшей Словакии и которое до сих пор неизвестно широкой общественности, следует здесь привести.

---

<sup>601</sup> Конев И.С. Записки командующего фронтом. М., 2003. С. 338.

---

Главный маршал авиации А. Е. Голованов в своих мемуарах писал: «Хотя Словацкое восстание и было подавлено превосходящими силами противника, оно сыграло определенную роль в борьбе с гитлеризмом и отвлекло на себя некоторые силы врага. На примере этого восстания Сталин показал следующее. Правительство Бенеша и руководство Словацкого национального совета, имея общего противника – клику Тисо и гитлеровскую Германию – не объединили свои усилия в борьбе с одним врагом, хотя стремления их в этом вопросе не расходились... В попытках решить спорные политические вопросы было упущено время для организации объединенных целенаправленных вооруженных действий против немецких оккупантов, вследствие чего начавшееся, по сути дела, стихийно восстание народа и армии оказалось без единого и твердого руководства, чем и воспользовался враг»<sup>602</sup>.

Высокую оценку оказанной помощи Советского Союза Чехословакии дал ее президент Э. Бенеш, выступая 16 мая 1945 года на Староместской площади Праги. Он сказал: «Будьте благодарны народам Советского Союза за огромные жертвы, которые они принесли за нас в этой войне; будьте благодарны Красной Армии за огромное напряжение сил и, особенно за военное искусство, давшее ей возможность достичь тех грандиозных побед над немецко-фашистским бешенством – побед, каких, кажется, еще не было в русской истории».

Не менее высокую оценку работе экипажей АДД дал один из послевоенных руководителей Чехословакии Г. Гусак: «Каждый, кто жил в то время на повстанческой территории, помнит, как гул советских самолетов, доставлявших военные грузы, поднимал надежду, помогал преодолеть депрессию у колеблющихся и прямо-таки символизировал, что мы не одни, что у нас есть могучий и верный друг»<sup>603</sup>.

Начальник оперативной группы Б. Ф. Чирсков подготовил на имя командира 5-го авиакорпуса докладную записку, в которой отмечал положительные моменты при работе летчиков на аэродроме «Три дуба»: «Ни горы, ни сплошная облачность с дождями и обледенением – ничего не могло помешать лучшим экипажам, выполнять ответственное боевое задание. Их работе дивилась вся Словакия, ее сравнивали с работой английских и американских летчиков, которые не решались производить посадку, боясь гор».

А. Н. Асмолов в своей книге приводит еще одну оценку Б. Ф. Чирскова работе советских авиаторов: «Нельзя не сказать самые добрые слова о наших летчиках, штурманах, борттехниках, радистах, воздушных стрелках. Только тот, кто находился здесь, на повстанческой территории, может в полной мере оценить их смелость, мастерство, беззаветную преданность порученному делу, подвиг, совершенный ими в дни восстания. Отвага, дисциплинированность, трудолюбие были отличительными чертами каждого советского экипажа».

В считанные минуты от посадки до взлета в условиях ночи они успевали не только разгрузить свои самолеты, но и погрузить носилки с ранеными... Если бы кто-нибудь видел их в эти минуты, это счастливое сочетание армейской твердости и смелости с нежностью и заботливостью по отношению к раненым – братьям по оружию или соотечественникам, их умение, не причиняя боли, перенести и положить раненого в самолет, то непременно обратил бы внимание на то, что такой работе могут позавидовать сестры милосердия»<sup>604</sup>.

Из памяти народов никогда не изгладится полное искренности и верности боевое сотрудничество советского и чехословацкого народов в годы Второй мировой войны. Боевая дружба, порожденная совместной борьбой против общего врага, в послевоенный период переросла в дружбу ветеранскую.

Ежегодно в последние дни лета, в канун очередной годовщины Словацкого национального восстания в социалистическую Словакию приезжали многочисленные делегации советского

---

<sup>602</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. С. 478.

<sup>603</sup> Гусак Г. Свидетельство о Словацком национальном восстании. С. 247.

<sup>604</sup> Асмолов А. Война в тылу вермахта. С. 246 – 247.

---

Комитета ветеранов войны. Среди них часто бывали и те, кто водил свои Ли-2 к «острову свободы» на территории Словакии, в горы Чехии и Моравии. Их всегда принимали с великим радужием и теплотой, принимали, как друзей, протянувших руку помощи в тяжелое время борьбы. Но особые встречи были у тех, кто в минувшее лихолетье волей судьбы «завязал» узелки личных контактов со словацкими и чешскими людьми.



Самолет Ли-2, установленный как памятник в г. Банска-Бистрице

В городе Банска-Бистрица в послевоенное время был создан музей Словацкого национального восстания. На площади перед ним застыл на вечной стоянке закамуфлированный боевой самолет. 29 августа 1977 года газета «Комсомольская правда», когда по содержанию она еще соответствовала своему названию, писала: «Он приземлился навсегда в Банска-Бистрице, близ музея Словацкого национального восстания, боевой Ли-2 с бортовым номером «20». Где теперь его пилоты?.. Где бы вы ни были, товарищи, знайте: о вас здесь помнят, ваш самолет стал памятником. Один за другим по узкому трапу поднимаются в кабину люди. Пожилая женщина, то и дело откладывая вязание, отрывает им билетки.

– Сколько же человек приходит сюда за день?

– Вчера – 1256...».

Был ли самолет-экспонат боевым – сказать трудно. Некоторые сведения о нем сообщил борттехнику В. И. Колоскову директор музея Словацкого национального восстания С. Пажур. Он писал: «Самолет Ли-2, который теперь находится возле нашего музея, был личным самолетом Климента Готвальда, который он получил от Сталина. Самолетом пользовался К. Готвальд и генерал Чепичка, бывший министр вооруженных сил Чехословакии, а также генерал Тыкал, начальник военного авиационного училища. От него мы самолет получили как экспонат».

Что же касается бортового номера, то, давая самолету это своеобразное имя, организаторы музея руководствовались историческим фактом, а именно: первый Ли-2, «застрявший» на аэродроме «Три дуба», принадлежал командиру корабля 239-го авиаполка А. П. Нестерову и имел двадцатый номер. Он-то и стал прототипом экспоната. Борттехник экипажа В. И. Колосков в уже цитируемой мною статье «Полет через годы», касаясь этого факта, писал следующее:

---

«Впервые в 1964 году в газете «Правда» за 29 августа я увидел снимок нашего самолета на аэродроме Кросно и «Три дуба». Они были приурочены к 20-летию Словацкого национального восстания. От волнения я на некоторое время отключился от мира сего и мысленно ушел на 20 лет в прошлое. Поделился со всеми знакомыми своей радостью. Газета хранится у меня до сих пор.

Под фотографией подписано, что снимок сделан фотокорреспондентом «Правды» А. Устиновым на аэродроме Кросно. Я снова вспоминаю лицо капитана, который фотографировал нас. С тех пор не покидал мечты встретиться с ним. Фотографии А. В. Устинова, запечатлевшие наш самолет Ли-2 № 20, помещены в ряде книг чехословацкого издания, посвященных Словацкому национальному восстанию, и до сих пор при виде замаскированного самолета мне всегда вспоминается та октябрьская ночь 1944 года, когда мы с экипажем маскировали самолет травой и ветками.

И еще одна приятная встреча. Я всматриваюсь в лицо капитана Устинова в книге «Фотографии Александра Устинова 1941 – 1945 гг.» А в октябре 1983 года еще радость – я увидел по телевидению передачу «Творческий отчет фотокорреспондента А. Устинова», на которой выступил он сам. В августе 1984 года я говорил с ним по телефону, а в сентябре получил от него письмо.

В честь сорокалетия СНВ в музее экспонировались документы периода войны. Посетил выставку и бывший техник 1-го чехословацкого авиационного полка Рудольф Жилиак. На одной из фотографий он узнал советского борттехника Владимира Ильича Колоскова, с которым познакомился, когда тот в октябре 1944 года вместе с экипажем и самолетом по техническим причинам несколько дней находился на аэродроме «Три дуба». Через Комитет советско-чехословацкой дружбы Р. Жилиак установил адрес В. И. Колоскова и пригласил его в гости. Встреча через сорок лет была сердечной, она породила новый круг словацких друзей. Состоялось свидание борттехника у музея СНВ со своей «двадцаткой».

Благодарственные письма, музеи, памятники, ветеранские встречи и переписка – все это крепило дружбу двух народов в послевоенный период, способствовало сохранению исторической памяти, которая живет по закону эстафеты, передается из поколения к поколению. Пусть этому благородному делу служит и эта книга.

## **Б. Крылья над горами Чехословакии**

Дни контролируемой территории Словакии, порожденной восставшим народом, были сочтены. Островок свободы все больше и больше сужался. Повстанцы сдали Брезно, Зволен, аэродром «Три дуба». Пала Банска-Бистрица – центр восстания. Оккупация Словакии фашистами завершилась.

В борьбе с захватчиками и их пособниками за сохранение территории патриоты Словакии понесли большие потери, однако основные силы повстанческой армии удалось сохранить. Оставляя под натиском превосходящего врага освобожденные районы, они для продолжения сопротивления с боями уходили в горы.

Туда держали путь партизанские отряды и соединения, рабочие, крестьяне, врачи, медицинские сестры, все, кто считал, что борьбу с захватчиками надо вести до победного конца. На заранее подготовленную базу в шестнадцати километрах северо-восточнее Банска-Бистрицы Доновалы еще 26 октября убыла команда генерала Виеста. А через три дня сюда, в район высоты 1648, где размещался лагерь партизанского отряда Героя Советского Союза А. С. Егорова, перебрался Главный штаб партизанского движения под руководством А. Н. Асмолова. Организованно ушла в горы воздушно-десантная бригада под руководством Пржикрыла. Она прибыла в Доновалы в количестве 598 человек – 560 солдат, 32 офицера и 6 ротмистров<sup>605</sup>. Воины были полны решимости продолжать вооруженную борьбу против захватчиков.

---

<sup>605</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. С. 237.

---

К сожалению, подобной решимости не было у руководителей словацкой армии. Р. Виест и Я. Голиан обособились от руководителей восстания и еще 27 октября, не поставив в известность ни К. Шмидке, ни А. Н. Асмолова, издали приказ о роспуске армейских частей и прекращении организованного сопротивления. Желая уйти в горы и продолжать борьбу в партизанских отрядах. Это было что-то сродни измене. Такое решение существенно ослабило повстанческие силы.

Л. Свобода писал: «За два с половиной месяца боев со времени начала восстания не было столько жертв и потерь, сколько за последнюю неделю октября, во время неорганизованного отхода повстанцев в горы. Так распалась повстанческая армия»<sup>606</sup>.

Лишь незначительная часть личного состава воинских частей осталась верна повстанческим идеалам и примкнула к партизанским отрядам. Не избежали ареста Р. Виест и Я. Голиан. Из Доновал они решили пробиться в Поляну. Это на противоположной стороне Грона. 3 ноября в деревне Погронски-Буковец их пленили, а позже расстреляли.

После захвата партизанской территории гитлеровцы распространили на Словакию оккупационные порядки и вместе со своими пособниками подвергли население жестоким репрессиям, залили страну кровью. Они убили, посадили в тюрьмы и бросили в концентрационные лагеря тысячи словацких патриотов. «На их кровавом счету 120 братских могил и 55 сожженных деревень»<sup>607</sup>.

Однако репрессии не поколебали решимости многих патриотов продолжать борьбу до полного освобождения, карателям не удалось запугать словацкий народ, он не склонил голову перед врагом и после потери повстанческой территории.

Главной задачей в это трудное время стало сохранение руководящего ядра восстания. Это удалось сделать. В конце октября к расположению партизанского лагеря подошел противник. Сил для принятия боя явно не хватало. Оставив Доновалы, партизаны и десантники направились в Низкие Татры. По пути к горе Прашова было проведено первое официальное совещание. Проанализировав создавшуюся обстановку, приняли ряд важных решений: Алексея Никитовича Асмолова назначили командующим партизанскими силами Чехословакии, а 2-ю парашютно-десантную бригаду превратили в партизанскую часть, ее комиссаром стал советский кинооператор М. М. Глидер.

Вот как он вспоминал об этом: «Партизанская борьба продолжается, – сказал Асмолов. – Партизаны не складывали оружия... Считаю необходимым ввиду перехода бригады на партизанские методы борьбы назначить в помощь командиру бригады комиссара и предлагаю на этот пост товарища Глидера». Было ясно, что товарищ Асмолов делает это предложение не от своего лица, что депутаты и Пржикрыл уже договорились об этом. Для меня это, однако, было неожиданностью»<sup>608</sup>.

В связи с тем, что М. Глидер не знал словацкого языка, ему назначили заместителя. Им стал депутат парламента Богумил Лаушман.

Немного позже, 20 ноября, приказом командующего 1-м Украинским фронтом 2-я бригада была преобразована во 2-ю чехословацкую партизанскую бригаду имени генерала Свободы и подчинена штабу партизанского движения Чехословакии.

31 октября колонна в семьсот человек двинулась дальше. Ее вел А. Н. Асмолов. В Клечанской долине близ горы Солиска к ней присоединилась группа И. И. Скрипки в составе семи человек с радиостанцией. Установили связь с командующим 1-м Украинским фронтом, доложили обстановку и попросили разрешения оставить «миссию» при штабе. И. С. Конев дал согласие. Здесь же было решено назначить И. И. Скрипку начальником штаба партизанского движения Чехословакии.

---

<sup>606</sup> Свобода Л. От Бузулука до Праги. С. 346.

<sup>607</sup> На вечные времена. – М., 1985. С. 177.

<sup>608</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. С. 236.

---

В 1984 году, в канун сорокалетия Словацкого национального восстания, редакция журнала «Советская литература в Чехословакии» попросила И. И. Скрипку ответить на некоторые вопросы, среди них был такой: «Расскажите хотя бы коротко о вашей деятельности во время восстания».

Отвечая на него, Иван Иванович сказал: «Пока у восставших словаков была свободная территория, я со своими товарищами находился при штабе армии, то есть непосредственно был связан с ее командованием – Яном Голианом и Рудольфом Виестом. В конце октября 1944 года обстановка в Словакии, как известно, резко изменилась. Пришлось уходить в горы. Командование армии в горы не пошло. Вместе со своей группой я присоединился к партизанам. Вскоре был назначен начальником Главного штаба партизанского движения».

Таким образом, руководящие должности в партизанском движении Чехословакии заняли советские офицеры – Алексей Никитович Асмолов и Иван Иванович Скрипка.

Во время трудного перехода через Хабенецкий перевал, жизнь Яна Швермы, этого замечательного человека, целиком и полностью отдавшего себя народному делу, оборвала смерть. Это случилось 10 ноября, за несколько сот метров до окончания изнурительного перехода к намеченному месту базирования.

О последних часах его жизни рассказал Михаил Глидер: «Я остановился рядом со Швермой. Он ни на что не реагировал и не отвечал на вопросы. Казалось, он стоит без сознания... Лицо его, покрытое коркой льда, стало узким и длинным, глаза, казалось, вот-вот потухнут... Мне казалось, что Шверма так и не пришел в сознание и двигался машинально. Впрочем, он не двигался, его двигали. Именно двигали: ноги его заплетались, он обвис на руках солдат, и они не в состоянии были приподнять его. Так они скрылись из моих глаз»<sup>609</sup>.

Главный штаб партизанского движения Чехословакии обосновался в Ломнистой долине и немедленно вышел на связь с УШПД и штабом 1-го Украинского фронта. Они нацелили А. Т. Асмолова и И. И. Скрипку, прежде всего на восстановление нарушенных отступлением связей с отрядами. Многие из них, пробиваясь в горы с боями, разделились на мелкие группы, лишились радиосредств. Надо было как можно быстрее соединить оборванные нити, собрать хотя бы часть сил в единый кулак.

С потерей повстанческой территории сопротивление словацкого народа фашистам и их пособникам не прекратилось. Оно переместилось в горы и приобрело специфическую форму партизанской борьбы. Под ударами патриотов оказалась еще большая территория, чем в сентябре. Очаги партизанского сопротивления стали возникать и шириться в Чехии и Моравии.

Активность и эффективность партизанских действий на территории Чехословакии во многом зависела от их снабжения оружием, боеприпасами, продовольствием и медикаментами. Эта зависимость, по сравнению с тем периодом, когда повстанцы имели свою подконтрольную территорию, а на ней действующий аэродром «Три дуба», возросла многократно.

Это хорошо понимали как в самой Чехословакии, так и в Лондоне и в Москве. Э. Бенеш из Лондона, К. Готвальд в Москве, А. Т. Асмолов из Ломнистой долины просили компетентные советские органы продолжить работу по оказанию материальной помощи борющейся стране по воздуху.

Информируя ГШ КА о партизанских формированиях, действующих на территории Чехословакии, штаб 1-го Украинского фронта констатировал: «...В настоящее время партизанские отряды крайне нуждаются в боеприпасах, вооружении, взрывчатых веществах, радиопитании, медикаментах, зимнем обмундировании и частично в продовольствии, но условия нелетной погоды не позволяют помочь выброской грузов авиацией»<sup>610</sup>.

---

<sup>609</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. С. 248, 249.

<sup>610</sup> Там же. С. 237.



---

Для советского командования вопрос продолжать или не продолжать оказывать материальную помощь повстанцам в связи с потерей ими контролируемой территории и аэродрома «Три дуба» не стоял – народ Чехословакии борьбы не прекратил, там находились советские партизанские отряды и соединения, представители командования 1-го Украинского фронта и Украинского штаба партизанского движения.

Как и в Зволенской операции, на Чехословакию продолжали работать 5-й авиакорпус в полном составе и 4-я авиадивизия 4-го авиакорпуса. В связи с уходом повстанческих сил в горы в планах боевой работы АДД на Чехословакию произошли лишь две корректировки. Во-первых, с потерей аэродрома «Три дуба» 5-й авиакорпус стал доставлять грузы методом сброса. И, во-вторых, для обоих авиакорпусов были определены новые точки доставки грузов.

Пожалуй, следует сказать еще об одной особенности в работе АДД в период после потери повстанцами своей территории. Речь идет о расширении географии заданий. Главный штаб партизанского движения Чехословакии, разведотделы фронтов и НКГБ Украины, разведуправление Генерального штаба Красной Армии все чаще и чаще обращались в штаб АДД с просьбой на заброску разведывательно-диверсионных групп на территорию Чехии и Моравии. Это объясняется тем, во-первых, что осуществляемые и планируемые в перспективе наступательные операции всех Украинских фронтов нуждались в глубокой разведке, им нужны были сведения о состоянии обороны протвника, передвижении его войск, работе военных предприятий, замыслах врага.

И, во-вторых, в Чехии и Моравии пошло на подъем партизанское движение. Оно нуждалось, как и в Словакии, в материальной и кадровой поддержке. Фактически она началась еще в ходе Словацкого восстания. Еще в сентябре и октябре в Чехию и Моравию прямым десантированием, а также через аэродром «Три дуба» было заброшено несколько партизанских организаторских групп, на базе которых возникли сильные и боеспособные отряды.

Серьезную помощь в организации чешских партизанских отрядов и развертывании их боевых действий стали оказывать УШПД и штабы партизанского движения при Военных советах Украинских фронтов путем усиленной подготовки специальных организаторских групп. Для их заброски в глубокий тыл нужны были крылья. Их могли предоставить в основном два ведомства – АДД и ГВФ.

Вот почему в боевых приказах штаба Aviации дальнего действия, адресованных командованию 4-го и 5-го авиакорпусов, все чаще и чаще стали появляться задания, в которых значились различные точки на территории Чехии и Моравии.

25 октября начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В. Д. Соколовский проинформировал командование авиакорпусов о том, что: «При сложной обстановке в Словакии посадка наших самолетов на аэродромах стала невозможной. Район Зволен и Брезно находится под угрозой захвата немцами. В ночь на 27 и 28 грузы можно сбрасывать на площадку в районе Доновалы (16 км северо-восточнее Б. Бистрицы). Сигналы: земля зажигает три костра треугольником, дает две зеленые ракеты и букву «Р» световым маяком»<sup>611</sup>.

Уже в ночь на 27 октября десять экипажей 53-й авиадивизии получили задачу на новую точку. Все они с Львовского аэроузла перелетели на подскок Ясенки, однако грузы для транспортировки не были подготовлены, вылет не состоялся.

В следующую ночь от 5-го авиакорпуса на Доновалы вновь работала, выделив 30 самолетов, только 53-я авиадивизия. Самолеты перелетели на подскок Ясенка и стали под загрузку. Она продолжалась около двух часов. Подошло расчетное время вылета, и экипажи приступили к запуску. И вот тут выяснилось, что у пяти Ли-2 моторы от электростартеров не запустились, а автостартера на аэродроме не имелось. На задание взлетело 25 самолетов.

---

<sup>611</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11515. Д. 16. Л. 534.

---

Результаты этого полета оказались невысокими – девятнадцать экипажей задачу не выполнили. Семь из 23-го авиаполка. Причины отражены в полковом отчете за октябрь. «Боевая работа по выброске грузов чехословацким частям на площадку Доновали со стороны наземных войск не была обеспечена нужными сигналами. Выложенный из костров треугольник оказался настолько слабо обозначенным, что большинство экипажей его не обнаружили, он сливался с множеством очагов пожаров в районе выброски. Светомаяк не работал, дача ракет не производилась. В связи с этим из десяти вылетевших экипажей задание выполнили только три»<sup>612</sup>.

Таким образом, в эту ночь только шесть экипажей авиадивизии смогли доставить партизанам всего лишь 8950 кг боеприпасов. Авиаторы бросали груз с высоты 2100 метров вручную. Среди тех экипажей 23-го авиаполка, которые задание выполнили, был и экипаж командира корабля И. Ф. Мандрикова. В летной книжке его штурмана А. А. Кисиля отмечено, что на их полет для выброски грузов партизанам Словакии было затрачено 5 часов 10 минут.

А погода продолжала оставаться нестабильной. Тем не менее, авиаполки 5-го авиакорпуса готовились к очередному полету. По боевому распоряжению его командира полет в Чехословакию должны были осуществить 35 кораблей 53-й авиадивизии. Разведчиками погоды ушли три самолета – по одному от каждого авиаполка. От 23-го эту миссию выполнил экипаж М. С. Копыткова (штурман П. Д. Просветов). По их информации командование авиакорпуса приняло решение боевой работы не производить.

После этого в полетах на Чехословакию наступил длительный перерыв. По погодным условиям авиаполк почти две недели не поднимал ни одного самолета. Личный состав занимался учебой, работал на материальной части и смог по-человечески отметить революционный праздник.

7 ноября 1944 года по случаю 27-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции И. В. Сталин обратился к личному составу Красной Армии с приказом № 220. В нем, в частности, говорилось: «Завершив освобождение родной земли от фашистской нечисти, Красная Армия помогает теперь народам Польши, Югославии, Чехословакии разорвать цепи фашистского рабства и восстановить их свободу и независимость».

Личный состав 23-го авиаполка был горд тем, что в это благородное дело вносит свой вклад и он, помогая борющейся Чехословакии разорвать цепи фашистского рабства.

До 13 ноября 5-й авиакорпус полеты в Чехословакию только планировал. И каждый день этот план решительно перечеркивали синоптики, а точнее, погода, которой они усердно молились. Лишь в ночь на 14 ноября им удалось вымолить у этого сплошного безмолвия небольшой просвет. Генерал И. В. Георгиев приказал готовить к полету десять наиболее опытных экипажей с тем, чтобы решить хотя бы неотложные заявки партизан и НКГБ Украины.

К обеду В. И. Лабудев получил боевой приказ: «53-я дивизия продолжает выполнять специальное задание по сбрасыванию боеприпасов чехословацкой бригаде в район высоты 1648 (18 км юго-восточнее Ружомберок) на сигнал пяти костров «конвертом», в середине – мигающий. Для этого выделить семь наиболее сильных экипажей. Вылет с аэродрома подскока Ясенка. Два самолета выделить для выполнения заявок НКГБ Украины. Командиру 23-го полка иметь на подскоке стартовую радиостанцию»<sup>613</sup>.

Из семи экипажей авиаполка задание выполнил только один – командира корабля И. Ф. Мандрикова. Об этом говорит запись в летной книжке его штурмана А. А. Кисиля: 14 ноября выброска груза на высоту 1648, время полета 5 часов 45 минут.

Остальные шесть экипажей приложили максимум усилий, чтобы пробиться к пункту Ружомберок, но все они оказались тщетными. Экипажи пытались выйти на Попрад, чтобы затем,

---

<sup>612</sup> ЦАМО. Ф. 23-го ап. Оп. 199824. Д. 1. Л. 205.

<sup>613</sup> Там же. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 28. Л. 367.

---

используя Ваг и держа курс строго на запад, найти точку сброса. Однако низкая облачность не позволила рассмотреть ни реки, ни костров. В район цели вышли по расчету времени. Под крылом – непроницаемая тьма. Снизилась до безопасной высоты. Круг, второй, третий. Гудели над точкой минут тридцать, хотя все прекрасно понимали, что это совершенно напрасно: даже если земля их ждет, и зажгла костры, их свету через сплошную толщу облаков не пробиться. Так и ушли, не сбросив груз.

А на земле его ждали. В этом районе находился штаб А. Н. Асмолова, 2-я воздушно-десантная бригада и часть партизанских отрядов. Они готовы были принять мешки, но только послушали милый сердцу рокот самолетных моторов. В своих воспоминаниях Иван Скрипка писал об этом:

«Попросили помощи у фронта. Ответ пришел обнадеживающий: ждите, самолеты придут. В Ломницкой долине запылали сигнальные костры. Но, как на грех, горы прикрыл плотный туман. По ночам мы не раз слышали гул самолетов. Они кружили где-то поблизости, но, не заметив в тумане костров, возвращались на аэродромы, увозя обратно столь необходимый нам груз»<sup>614</sup>.

Возвращение из Словакии и посадка на своем аэродроме оказались трудными. Успел сесть только Д. Е. Нетудыхатко, остальные из-за внезапно нахлынувшего тумана сели на запасных аэродромах. Например, Н. П. Подлuzский и И. Ф. Мандриков приземлились близ Жешува.

Но в самые трудные условия попал экипаж Н. М. Федорова (штурман Н. В. Усольцев). Экипаж сколотился совсем недавно, летом 1944 года. Николаю Михайловичу Федорову исполнилось двадцать три, все остальные – моложе. Штурману Николаю Васильевичу Усольцеву только только «стукнуло» девятнадцать. А еще этот рост! Он делал парня совсем подростком, с ним, этим ростом, была просто беда.

Из-за него на пороге штурманского училища чуть не зажегся красный свет. Узнав, что в щуплом абитуриенте всего 149 сантиметров, мандатная комиссия сказала решительное «нет». Подавив возмущение, нахлынувшее от такой несправедливости и еле сдерживая слезы, Николай Усольцев выпалил:

– Я еще подрасту!

Решительность паренька прибавить в росте, хотя и вызвала у членов комиссии улыбку, но дело преодоления природного недостатка ни на сантиметр вперед не продвинула. Выручил начальник штаба училища Шушара. Он подошел к Николаю, одарил его с высоты своего двухметрового роста теплым взглядом и спросил:

– Так обещаешь подрасти?

– Обещаю!

– Давайте, товарищи, поверим Николаю Усольцеву, он действительно еще растет. А мы его тут хорошенько подкормим.

Через два года Шушара вручал выпускникам погоны младших лейтенантов. Когда перед ним выросла фигура Н. Усольцева, он, пожимая руку, спросил:

– Ну как, подрос?

– На одиннадцать сантиметров, товарищ полковник!

В мае 1944 года Н. В. Усольцев вместе с корешом Г. Л. Кузнецовым прибыл в авиаполк. Григорий Шамраев, даже не выясняя, сколько кому лет, спросил:

– Из какого же вы, ребятки, детского сада?

– Из челябинского, товарищ подполковник! Сто тридцать пять часов налета, из них – сто ночью.

– И чему же вас там научили?

---

<sup>614</sup> Так зарождалось братство. Киев, 1990. С. 26.

- 
- Всему!  
– Это я знаю. А вот воевать будем учить здесь. Мельниченко! – обратился Г. А. Шамраев к командиру эскадрильи. – Кто сегодня идет на разведку?  
– Усачев!  
– Как твоя фамилия?  
– Усольцев!  
– Вот и полетишь сегодня с Усачевым.

Так Николай Усольцев чуть ли не с училищным чемоданом ушел на боевое задание. Штурман экипажа Константин Тарасенко «показал» войну. Потом слетал с опытным Анатолием Кисилем, еще разок – со штурманом эскадрильи Михаилом Бабушкиным. А 24 июня полетел самостоятельно, в только что сформированном экипаже Н. М. Федорова. Несколько раз сходили на «Три дуба». И вот в ночь на 14 ноября командир корабля поднялся в воздух для выполнения боевого задания в шестьдесят седьмой, а Н. В. Усольцев в четырнадцатый раз.

Когда, не выполнив его, вернулись на свой аэродром, он уже не принимал. Руководитель полетов дал команду идти в Ясенки, которые, как он выразился, «временами открываются». Штурман уточнил курс и пересел на место правого летчика. Летели в десятибалльной облачности. Прошли привод. Под самолетом – ни зги. Н. В. Усольцев взял пеленги, дождался, когда они сойдутся, и дал команду на снижение.

Собрав волю в кулак, командир корабля повел машину вниз. До пятисот метров снижались смело, затем в работу вступили нервы, появилась неуверенность в правильности определения места аэродрома и даже недоверие к показаниям высотомера. Все молча «сверлили» глазами панцырь облачности, стараясь рассмотреть признаки земли, лишь периодически в молчаливом пространстве кабины повисал вопрос командира: «Когда?» Задавал он его, вероятно, скорее самому себе, чем кому-либо.

Толщу облаков пробили на высоте двухсот метров, нырнули под них и оказались прямо над «Т». Нервное напряжение спало. Переведя машину в горизонтальный полет, Н. М. Федоров стал заводить ее на посадку. После второго разворота выпустили шасси. Дальнейшие детали посадки приводятся в двух архивных документах.

«В ночь на 14 ноября самолет Ли-2 командира корабля Федорова на аэродроме Ясенка потерпел аварию – заходя на посадку, на третьем развороте самолет левым колесом ударился о землю, отбил его, а после этого стал касаться правым колесом, зацепился консольной частью левой плоскости за землю. Самолет разбит, ремонту не подлежит, экипаж невредим»<sup>615</sup>.

«При заходе на посадку в десятибалльной облачности после третьего разворота летчик не прибавил наддув. Самолет, имея 1500 кг груза, с выпущенными шасси, незаметно для летчика стал терять высоту, ударился левым колесом о землю, оторвал его и после приземления с креном левой плоскостью зацепился за землю»<sup>616</sup>.

Вопреки утверждению документа, пострадавшие в экипаже были. Серьезные травмы получил Н. В. Усольцев. Он сидел на месте правого летчика, держал ноги не на педалях, а под ними. Когда самолет стал носом пахать землю, началась деформация передней кабины, приборная доска подалась назад, придавила грудь штурмана к спинке сиденья и зажала его ноги. Как только Ли-2 остановился, все в панике бросились к двери и попрыгали на землю. Через несколько секунд, придя в себя, обнаружили, что нет штурмана. Хорошо, что самолет не загорелся, ибо на вызволение Н. Усольцева из железного плена понадобилось несколько минут.

Штурман, получив удар в грудную клетку, не мог не то что говорить, ему даже трудно было дышать. С поврежденным позвоночником и ребрами он попал в госпиталь на целый месяц.

---

<sup>615</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 28. Л. 412.

<sup>616</sup> Там же. Ф. 18-й ва. Оп. 2. Д. 67. Л. 325.

---

И вновь очередной перерыв в полетах на Чехословакию по погодным условиям затянулся на целую неделю. Лишь в ночь на 21 ноября 53-я авиадивизия смогла выпустить на задание восемь кораблей, семь его выполнили. Два из них из 23-го авиаполка – И. Ф. Мандриков (А. А. Кисиль) и Н. П. Подлuzский (В. А. Боргуль). Они вышли в район Брезно точно. Этому помогло освещение в городах Брезно, Градок и Ружомберок. Кроме этого, облачность в три-четыре балла позволяла видеть наземные ориентиры. Сигнал – круг из шести костров – просматривался хорошо, но только вертикально, так как партизаны выложили его в ущелье. С высоты 2400 метров экипажи сбросили гранаты, винтовочные и пистолетные патроны общим весом 2850 кг.

Задание не выполнил экипаж Д. Е. Нетудыхатко (Д. Н. Демидов). Ему предстояло доставить груз на точку Янушовцы (10 км юго-восточнее Стропкова). В районе цели господствовала десятибалльная облачность с нижней кромкой в 500 метров. Зафиксировав первые признаки обледенения, повернули обратно. Всего чехословацкие партизаны получили в эту ночь 10 280 кг грузов<sup>617</sup>.

В ночь на 23 ноября 53-я авиадивизия подняла в воздух шесть самолетов. Четыре из них пришли на цель № 3 (10 км севернее Брезно) и с разных высот сбросили партизанам 3700 кг ручных гранат и 2520 кг винтовочных патронов. Треугольник из трех костров просматривался хорошо. Один самолет на сигнал из четырех костров буквой «П», выложенный у горы Особита (32 км северо-восточнее Ружомберока), доставил 1500 кг винтовочных патронов. И еще один Ли-2, затратив на шесть заходов 30 минут, опустил 1650 кг патронов к пистолетам «ТТ» на цель № 1 (26 км юго-восточнее Ружомберока). Круг из шести костров с седьмым в центре был также хорошо виден.

Для выхода в район сброса штурманы использовали электроосвещение польского города Новы-Тарг. На подступах к Брезно экипажи зафиксировали передвижение отдельных автомобилей. Еще 9370 кг боеприпасов пополнили скудные запасы партизан<sup>618</sup>.

Это все, что в ноябре 1944 года могли сделать для партизан Чехословакии экипажи 5-го авиакорпуса. Причина – непогода. Неблагоприятную метеообстановку обусловила серия циклонов юго-западного направления и стационарные малоподвижные фронты. Из тридцати дней ноября двадцать шесть оказались нерабочими. Почти для каждого из них были характерны десятибалльная облачность, туман, морось, снег, обледенение.

Надо сказать, что непогода в ноябре была характерна не только для этого района боевых действий. Практически вся Авиация дальнего действия со своих многочисленных, разбросанных по всем фронтам аэродромов боевую работу не вела. Лишь один раз за весь месяц, 22 ноября, она смогла поднять в воздух 233 корабля для нанесения бомбардировочного удара по порту Ливава. Непогода приковала к земле и авиацию противника. Поэтому экипажи, летавшие в ноябре в Чехословакию, противодействия со стороны истребителей не встречали.

Некоторые затруднения в боевую работу авиакорпуса на Чехословакию вносила меняющаяся наземная обстановка. Непрерывные бои заставляли партизан часто менять места своей дислокации. Непосредственная близость вражеских позиций вынуждала проявлять максимум осторожности при выкладывании сигнальных костров, они зачастую были слабо выраженными, сливались с очагами пожаров и плохо просматривались с воздуха.

Подводя итоги работы за ноябрь, командир 5-го авиакорпуса оценивал ее так: «При выполнении специальных заданий на выброску боеприпасов частям чехословацкой бригады наземная обстановка характеризовалась переходом от стабильной обороны чехословацких войск, занимавших небольшой плацдарм в районе Зволена, к партизанским действиям мелкими группами. Площадки на выброску грузов часто менялись в связи с передвижением партизанских групп»<sup>619</sup>.

---

<sup>617</sup> ЦАМО. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 1071. Л. 5.

<sup>618</sup> Там же. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 1071. Л. 4.

<sup>619</sup> Там же. Оп. 11515. Д. 1060. Л. 30.

---

Анализ работы АДД на Чехословакию в ноябре 1944 года показывает, что ее, весьма ограниченную по погодным условиям, вела фактически одна 53-я авиадивизия, а в ее составе 23-й авиаполк. Вот итоги его боевой работы за ноябрь. «Выброска боеприпасов чехословацким частям производилась в пунктах Янушовцы (60 км южнее Кросно), Особита (50 км северо-восточнее Брезно) и в районе между высотами 1670 – 1617 (11 км северо-западнее Брезно). Всего совершено 8 самолетовылетов. В течение месяца было всего три рабочих ночи, остальные по погодным условиям – плохие. Все вылеты производились в сложных метеоусловиях, что усложнило выполнение заданий. В отдельные ночи цель была закрыта сплошной облачностью, и все попытки отдельных экипажей пробить облачность не привели к желаемым результатам, так как нижняя кромка облаков была ниже предельной высоты. Не всегда цель, где должен был производиться сброс груза, обозначалась со стороны наземных войск, что вынуждало уходить на запасные цели. Противодействия со стороны истребителей экипажи не встретили. Маршрут полета выбирался вне действий ПВО противника, и обстрелу ЗА самолеты не подвергались»<sup>620</sup>.

К концу ноября в основном завершился период собирания партизанских сил Словакии. 8 декабря А. Н. Асмолов и И. И. Скрипка подписали приказ о переходе всех отрядов и соединений к активной борьбе против немецко-фашистских захватчиков. В нем, в частности, говорилось:

«Период временного затишья закончен. Настало время немедленного перехода всех партизанских сил к активной и решительной борьбе с фашистскими мерзавцами... Основное внимание сосредоточить на воспрепятствовании перевозок живой силы и техники противника по железным и шоссейным дорогам как идущим к фронту, так и от фронта... Принять меры к розыску на месте взрывчатых веществ, запалов и бикфордового шнура. Через местных жителей выяснять местонахождение бывших горных разработок, где, как правило, сохранилась взрывчатка»<sup>621</sup>.

Выдержки из приказа свидетельствуют о том, что переход партизанских сил Чехословакии к активным боевым действиям осуществлялся в условиях нехватки даже самого необходимого – подрывных средств. Катастрофически не хватало боеприпасов и медикаментов, в меньшей степени – оружия, теплой одежды и продовольствия.

Удовлетворить партизанские нужды, вполне понятно не полностью, а лишь частично, могла только Авиацзия дальнего действия. Но эстафету непогоды конца ноября подхватил декабрь и уверенно нес ее целых двадцать дней. Весь этот период АДД на всем советско-германском фронте не произвела ни одного боевого вылета.

Тот же А. Н. Асмолов в письме командиру партизанского соединения М. И. Шукаеву от 16 декабря писал: «...Сообщите мне, в чем вы нуждаетесь. Правда, сейчас я пока больше могу оказать помощь деньгами, чем вооружением из-за плохой погоды»<sup>622</sup>.

Затянувшийся период непогоды начальники всех степеней в полной мере использовали для того, чтобы «почистить перышки» в своих многочисленных командирских, инженерно-технических и партийно-политических делах. Для проведения собраний, занятий и работ на материальной части низкая десятибалльная облачность, снегопады, туманы и обледенения помехой не стали.

Лишь в ночь на 21 декабря появились первые признаки улучшения погоды. Генерал И. В. Георгиев приказал командиру 53-й авиадивизии готовить 26 самолетов – 21 с основного аэродрома и 5 с подскока Ясенка. Предстояло отработать по заявкам Чехословацкого штаба партизанского движения, НКГБ Украины и РО 1-го Украинского фронта. Задание выполнили только девять экипажей. Четыре из них от 23-го авиаполка.

Партизаны сделали заказ на доставку боеприпасов на точки, расположенные в основном вокруг Брезно. Два экипажа на сигнал «конверт» из пяти костров (в центре мигающий) в пятнадцати километрах на север от Брезно (цель № 2) с высоты 2600 метров сбросили 4190 кг боепри-

---

<sup>620</sup> ЦАМО. Ф. 23-го ап. Оп. 199824. Д. 1. Л. 239.

<sup>621</sup> Документы и материалы... Т. 4, кн. 2. С. 248, 249.

<sup>622</sup> Там же. С. 257.

---

пасов (винтовочные патроны, мины, гранаты, патроны к «ТТ»). На точку в пятнадцати километрах на юго-запад от Брезно (цель № 3) один экипаж на пятиугольник неправильной формы из пяти костров сбросил 1250 кг винтовочных патронов. На цель № 4 (40 км севернее Брезно) на сигнал буква «Г» (три костра в линию и один в стороне под девяносто градусов) еще один экипаж опустил на парашютах 1265 кг винтовочных патронов. Ни одного командира корабля, выполнившего задание, назвать невозможно.

Кроме этого, один экипаж 23-го авиаполка работал по заданию РО 1-го Украинского фронта. Предстояло выбросить груз последовательно на две точки. Первая – высота с отметкой 1471 – находилась в 18 километрах на северо-запад от Брезно. Сюда экипаж прибыл в 22.40 и сбросил на световой сигнал из пяти костров четыре ПДМ (480 кг) с боеприпасами. Через тридцать минут вышли на вторую точку в районе горы Острица (24 км юго-восточнее Брезно). Два костра сигналили о том, что работать можно. За борт ушло три мешка (450 кг) боеприпасов. Имя командира корабля в боевом донесении также не зафиксировано.

В декабре 1944 года 23-му авиаполку пришлось еще раз менять свою нумерацию. Это произошло по следующей причине. Успешные боевые действия Красной Армии против фашистской Германии во второй половине 1944 года неумолимо приближали конец третьего рейха. Война шла к завершению, фронт борьбы с противником сузился, значительно сократилась глубина захваченных им территорий. В таких условиях необходимость в подчинении АДД непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования практически отпала.

27 ноября ГКО принял следующее постановление: «Признать необходимость слияния АДД с ВВС с тем, чтобы командующий АДД Голованов был заместителем командующего ВВС по дальней авиации. Поручить комиссии в составе т.т. Маленкова (председатель), Новикова и Голованова (с заменой тов. Скрипко) выработать и представить в ГКО проект оформленного изложенного в первом пункте решения. Гражданскую авиацию выделить в самостоятельную организацию»<sup>623</sup>.

Комиссия такую работу проделала. В результате появилось еще одно постановление ГКО от 6 декабря «О мероприятиях по слиянию АДД с ВВС». Оно предусматривало: «Сформировать 18-ю воздушную армию ВВС КА в составе четырех бомбардировочных авиационных корпусов на действующем фронте и одного вновь сформированного авиационного корпуса на Дальнем Востоке. На формирование управления 18-й воздушной армии обратить управление АДД. Командующим 18-й воздушной армией назначить А. Е. Голованова, утвердить его одновременно заместителем командующего ВВС и членом Военного совета Красной Армии. Назначить: первым заместителем – Скрипко, заместителем – Буянского, начальником штаба – Перминова, главным инженером – Маркова, заместителем по тылу – Власова».

На основе постановления ГКО А. Е. Голованов издал приказ № 001 от 22 декабря. В соответствии с ним корпусная система в армии сохранилась, но число авиакорпусов на действующем фронте уменьшилось с восьми до четырех. Базой их переформирования стали гвардейские соединения. 4-й авиакорпус по сути дела остался, только в его состав с 23 декабря влились 53-я и 54-я авиадивизии 5-го авиакорпуса, управление которого было расформировано.

23 декабря командир 5-го авиакорпуса генерал И. В. Георгиев подписал свой последний приказ: «На основании приказа командующего 18-й воздушной армией от 22 декабря 1944 года с сего числа 53-я и 54-я авиадивизии передаются в подчинение командира соединения генерал-лейтенанта Счетчикова со всем личным составом и материальной частью. Личный состав и материальная часть 111-го авиакорпуса передаются в соединение Нестерцева»<sup>624</sup>.

Слиянию этих двух соединений АДД во многом способствовало решение единых боевых задач – оказание помощи силам сопротивления Чехословакии. 4-й гвардейский Гомельский

---

<sup>623</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 335. Л. 194.

<sup>624</sup> ЦАМО. Ф. 5-го ак. Оп. 1. Д. 44. Л. 241.

---

авиакорпус под командованием генерал-лейтенанта авиации Г. С. Счетчикова в АДД являлся самым сильным. И по уровню подготовки летного состава, и по эксплуатируемой им авиационной технике. Все его полки были вооружены американскими самолетами Б-25, которые по некоторым летным качествам превосходили образцы советских бомбардировщиков. Наибольшее количество специальных заданий командование АДД поручало именно этому соединению. Это массовые полеты в Югославию и Чехословакию, а также наиболее ответственные задания по доставке в глубокий тыл врага разведывательно-диверсионных групп.

Вхождение 18-й воздушной армии в ВВС страны потребовало внести изменения в нумерацию ее некоторых гвардейских соединений и частей. Так, 53-я 54-я авиадивизии свою нумерацию сохранили, а вот 23-й гвардейский авиаполк с 26 декабря стал именоваться 239-м гвардейским **БЕЛГОРОДСКИМ** Краснознаменным авиаполком.

Таким образом, в результате реорганизации АДД работу по оказанию помощи чехословацким партизанам с 23 декабря продолжило фактически прежними силами одно соединение 18-й воздушной армии – 4-й гвардейский Гомельский авиакорпус четырехдивизионного состава. Собрав в единый кулак тринадцать авиаполков, командование авиакорпуса получило возможность решать боевые задачи, в том числе и по оказанию помощи Чехословакии, более оперативно и, следовательно, с большим эффектом. Крылья авиационной помощи этой стране еще больше окрепли.

Уже на следующий день после реорганизации авиакорпус получил из штаба 18-й воздушной армии боевую задачу: «В ночь на 24 декабря тридцатью самолетами сбрасывать груз в Словакию, выделив по шесть самолетов на цели: № 1 – высота 1042, № 2 – высота 1133, № 3 – высота 1521, № 4 – аэродром Зуберец, № 5 – высота 1480. Запасные цели взаимно друг для друга. Выделить разведчика погоды»<sup>625</sup>.

Назначенные экипажи подготовились к полету, выехали на аэродром, прождали несколько часов, но непогода так и не позволила подняться в воздух.

В последующие дни из Москвы начальник штаба 18-й воздушной армии генерал Н. В. Перминов ежедневно присылал шифровки: «Командующий воздушной армией приказал: при наличии погоды тридцатью самолетами выполнять спецзадание в интересах Чехословакии по старой задаче от 23 декабря. Сигналы всех точек сброса без изменений»<sup>626</sup>. Целую неделю все повторялось: поступала задача, экипажи готовились, высылался разведчик погоды, давал информацию, по которой командир авиакорпуса принимал решение – полеты не производить.

Лишь в ночь на 29 декабря синоптики дали прогноз, позволяющий выполнить самые неотложные задачи в интересах Военного совета 1-го Украинского фронта, разведотделов 4-го Украинского фронта и НКГБ Украины. К выполнению задания командир 4-го гвардейского авиакорпуса Г. С. Счетчиков привлек 16 самолетов обоих соединений, вооруженных самолетами Ли-2.

И вновь, уже в который раз, непогода свела усилия сотен людей до минимума. До линии фронта группа шла при ясном небе, затем потянулась облачность, которая быстро уплотнилась до десяти баллов. Поиск целей затруднился. Израсходовав дозволенный запас горючего и получив команду на возврат, многие экипажи стали уходить домой с грузом. Задание выполнили только четыре.

Непосредственно на партизан работало десять экипажей, задание выполнили два, доставив в район горы Бенюшка (11 км северо-восточнее Брезно) 2750 кг (150 автоматов и 80 полушубков). Кто выполнил задание в боевом донесении 53-й авиадивизии не зафиксировано.

В оставшиеся дни 1944 года Москва продолжала ставить новые задачи: «30 самолетами сбрасывать груз в Словакию. Выделить по шесть самолетов на каждую цель: № 1 (2 км юго-восточнее высоты 1346 Гомалка, что 16 км южнее Прьевидза, сигнал – пять костров в линию); № 2

---

<sup>625</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 13. Л. 6.

<sup>626</sup> Там же. Д. 15. Л.1.



---

(точка 38 км северо-восточнее Нитры, сигнал – два костра и красная ракета); № 3 (Нова Легота, 42 км северо-восточнее Трнавы, сигнал – «конверт» из пяти костров и белые ракеты); № 4 (точка 3 км севернее горы Кляк, 20 км южнее Прьевидза, сигнал – три костра в линию и зеленая ракета); № 5 (аэродром Зуберец, 20 км севернее Микулаш, сигнал – четыре костра буквой «Г»). Запасная цель – цель № 5. Выслать разведчика погоды, вылет только при наличии погоды»<sup>627</sup>.

Но этого «наличия» как раз и не было. Итог боевой работы авиаполка на Чехословакию в декабре 1944 года более чем скромнен – всего 9 самолетовылетов. 29 декабря, воспользовавшись паузой в боевой работе, штаб 4-го авиакорпуса передислоцировался из Винницы во Львов, заняв помещения расформированного управления 5-го авиакорпуса. Обе авиадивизии на Ли-2 оказались под боком.

Наступил новый 1945 год. Чувствовалось, что он будет годом окончательного разгрома ненавистного врага. Но когда это произойдет, в какой день в сердце «ударит» долгожданное слово победа, никто не знал, но все верили, что сорок пятый будет победным.

Советские войска продолжали теснить врага, значительных успехов они добились на южном фланге советско-германского фронта. Здесь успешно развивалась Будапештская наступательная операция 2-го и 3-го Украинских фронтов. Преодолевая яростное сопротивление врага, войска километр за километром продвигались вперед, охватывая венгерскую столицу с юга, востока и запада. 26 декабря фронты соединились. Будапешт оказался в кольце. В окружение попала группировка противника численностью в 188 тысяч человек.

Одновременно войска правого крыла 2-го Украинского фронта во взаимодействии с 4-м Украинским фронтом вели бои в Чехословакии. В ноябре-декабре они освободили восточные и юго-восточные районы страны.

«Разгром гитлеровской группы армий «Юг», окружение крупной группировки в районе Будапешта и вывод Венгрии из войны на стороне фашистской Германии – таков важнейший военно-политический итог наступления 2-го и 3-го Украинских фронтов в октябре-декабре 1944 года.

На этом участке советско-германского фронта советские войска продвинулись в западном и северо-западном направлениях от 250 до 400 км. Войска 4-го Украинского фронта преодолели Карпатский хребет и прошли с боями более 200 км. Создались условия для полного освобождения Чехословакии и развития наступления на венском направлении»<sup>628</sup>.

Успехи Красной Армии способствовали расширению освободительной борьбы на еще неосвобожденных территориях. Самой активной ее зоной по-прежнему оставалась Словакия. Партизанские отряды и соединения, а их было более шестидесяти, оперировали, как это было в период восстания, в районах таких центров, как Банска-Бистрица, Зволена, Жилина, Ружомберок, Попрад, Брезно, Кошице. Постепенно пламя партизанской борьбы распространялось на Чехию и Моравию. В ряде районов образовались партизанские зоны.

С активизацией партизанской борьбы в Чехии и Моравии расширялась география авиационной помощи со стороны СССР.

По заявкам Главного штаба партизанского движения Чехословакии сюда Советский Союз продолжал отправлять воздушным путем не только оружие и боеприпасы, но и организаторские группы, которые, установив связь с местными патриотическими организациями, создавали новые партизанские отряды.

В первые дни нового года сфера боевой деятельности 239-го авиаполка расширилась. Утром 5 января штаб получил следующее указание командира 4-го гвардейского авиакорпуса: «Командиру авиаполка подполковнику Шамраеву. С получением сего, Вам надлежит отправиться в составе 20 экипажей самолетов Ли-2 на аэродром Эчка (Югославия) и поступить в распоряже-

---

<sup>627</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 19. Л. 1.

<sup>628</sup> История Второй мировой войны. Т. 9. С. 204.

---

ние командующего 17-й воздушной армией ВВС КА генерал-полковника Судеца для выполнения специального задания по его указанию. Основание: распоряжение командующего 18-й воздушной армией ВВС КА. Шифротелеграмма за № 121/ш от 5 января 1945 года»<sup>629</sup>.

Приказание командующего было исполнено на следующий день. Штаб авиакорпуса донес в Москву: «Во исполнение приказа командующего 18-й воздушной армией от 5 января 1945 года 23-й гвардейский авиаполк в составе 20 самолетов в 12.03 – 16.17 6 января перелетел на аэродром Эчка (Югославия) в распоряжение командующего 17-й воздушной армией генерал-полковника авиации Судеца для выполнения специальных заданий. Разведку погоды произвел командир авиаполка Шамраев»<sup>630</sup>.

Потребность в использовании Ли-2 для транспортировки военных грузов была велика. В них, прежде всего, нуждались войска 3-го Украинского фронта и авиационные полки 17-й воздушной армии.

Осенью 1944 года, очистив почти весь Балканский полуостров от немецко-фашистских захватчиков, войска 3-го Украинского фронта вплотную подошли к границам Венгрии и приступили к подготовке проведения Будапештской наступательной операции. Она началась 7 ноября 1944 года. В этот день передовые части фронта начали форсирование Дуная. Захватив два плацдарма, они закрепились на западном берегу реки. Гитлеровское командование стремилось во чтобы то ни стало вернуть потерянные позиции и сбросить смельчаков в реку. Защитники плацдармов нуждались в боеприпасах и продовольствии.

В ходе отражения контрударов врага советским наземным частям большую помощь оказывала 17-я воздушная армия. Стремительно меняющаяся обстановка требовала быстрой смены мест базирования авиационных полков армии. Для оперативной переброски штабов, технического состава и имущества истребительных и штурмовых авиаполков требовались крылья тяжелой авиации. Для удовлетворения всех транспортных потребностей 3-го Украинского фронта командование ВВС направило в распоряжение генерал-полковника В. С. Судеца группу самолетов 239-го авиаполка.

Венская операция, проведенная силами 2-го и 3-го Украинских фронтов, охватила период с 16 по 15 марта 1945 года. Она проводилась с целью завершения разгрома немецко-фашистских войск в западной Венгрии и освобождения австрийской столицы Вены. Эта операция также нуждалась в тяжелых крыльях. В связи с этим группа самолетов 239-го авиаполка продолжила свою транспортную работу. Она, как и при проведении Будапештской операции, исполнялась в интересах 3-го Украинского фронта и его 17-й воздушной армии.

Уже после войны, представляя Григория Алексеевича Шамраева к ордену Отечественной войны 2-й степени, начальник штаба этой воздушной армии генерал-лейтенант авиации Н. М. Корсаков отмечал: «239-й гвардейский авиаполк прибыл в состав 17-й воздушной армии 6 января 1945 года. В период напряженных боевых действий в ходе Будапештской и Венской операций, когда наземным транспортом из-за отсутствия переправ через Дунай невозможно было доставить боеприпасы и продовольствие нашим частям, полк подполковника Шамраева произвел 1080 самолетовылетов, из них 27 по спецзаданиям. Благодаря умелому руководству со стороны командира полка и самоотверженной работе всего личного состава наземным войскам и воздушным частям груз доставлялся вовремя в сложных условиях воздушной и наземной обстановки. Перевезено 300 тонн груза».

В историческом формуляре отражены несколько иные сведения. «С января по 9 мая 1945 года полк содействовал наступлению войск 3-го Украинского фронта по проведению Будапештской и в дальнейшем Венской операций. Работа полка в период Будапештской операции делится на два периода.

---

<sup>629</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп.221514. Д. 2. Л. 11.

<sup>630</sup> Там же. Ф. 18 ва. Оп. 480. Д. 54. Л. 4.

---

Первый. Наземные части форсировали Дунай и овладели плацдармом на западном берегу. Ввиду того, что льдом были снесены все переправы через реку, работа пока заключалась в транспортировке боеприпасов и продовольствия для снабжения частей 3-го Украинского фронта.

Второй. Когда противник сосредоточил большое количество танков против переправившихся наших частей и ценой больших потерь, потеснив наши части, вышел к западному берегу Дуная в районе Секешфехервара и тем самым создал угрожающее положение для наших войск, в этот период полк эвакуировал раненых и различное имущество на высокий берег Дуная. До овладения городом Будапештом полк совершил 1233 вылета и три вылета по особому заданию для выброски агентов разведки в тыл противника.

Воздушная обстановка в 1945 году была благоприятной, так как к этому времени наша авиация завоевала полное господство в воздухе и противодействий со стороны авиации противника не было, несмотря на то, что полк базировался в двадцати километрах от линии фронта. Личный состав работал с энтузиазмом, каждый экипаж в день делал по пять-шесть вылетов, а некоторые до восьми вылетов»<sup>631</sup>.

Да, объем транспортной работы, выполненной личным составом авиаполка при проведении войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов Будапештской и Венской наступательных операций, впечатляет. В транспортных крыльях 239-го авиаполка нуждались как наземные части, так авиационные полки 17-й воздушной армии. Так, например, 19 января, когда гитлеровцы приблизились к дислокации одного из полков связи воздушной армии, поступил приказ оставить занимаемое им село и переправиться на левый берег Дуная. На транспортных самолетах и попутных машинах личный состав и средства связи были переброшены в новый пункт базирования.

Или еще пример. Когда часть соединений 4-й гвардейской армии оказалась отрезанной от своих тылов, снабжение войск боеприпасами и горючим было возложено на группу самолетов 239-го авиаполка. Они с честью выполнили эту ответственную задачу. Совершая полеты в сложных погодных условиях, производя посадку непосредственно в боевых порядках войск, под артиллерийским и минометным огнем противника, экипажи бесперебойно снабжали подразделения всем необходимым.

Приведу некоторые конкретные сведения этой работы. При этом оговорюсь, что состав группы экипажей под командованием подполковника Г. А. Шамраева, выделенной в оперативное подчинение генерала В. А. Судеца, все время менялся. Постоянно работал лишь отряд под руководством И. Ф. Мандрикова. Основная масса экипажей находилась на аэродроме постоянного базирования и продолжала выполнять боевую работу в интересах Чехословакии, а также выполнять задания ГРУ, НКГБ Украины и разведотделов фронтов.

Итак, некоторые сведения о транспортной работе личного состава авиаполка на заключительном этапе Великой Отечественной войны, которые отражены в наградных листах.

Заместитель командира по политической части В. П. Яковлев с января по март 1945 года в интересах 3-го Украинского фронта в качестве штурмана совершил 50 транспортных полетов к линии фронта, чем, как отмечено в наградном листе, воодушевлял личный состав на славные боевые подвиги в деле защиты Родины и быстрейшего разгрома немецких захватчиков.

За период проведения Будапештской и Венской наступательных операций экипажи командира отряда И. Ф. Мандрикова совершили 510 транспортных полетов и оказали помощь частям в деле маневрирования при осуществлении крупных операций в битве за Будапешт и Вену. Кроме этого, отряд доставлял летный состав частей 17-й воздушной армии в Советский Союз для перегонки новой материальной части на фронт. Сам командир отряда совершил 70 вылетов на транспортировку боеприпасов наземным частям и 17-й воздушной армии. Особо интенсивно работал в январе и феврале 1945 года.

---

<sup>631</sup> ЦАМО. Ф. 23-го ап. Оп. 519000. Д. 2. Л. 6.

---

Экипаж командира корабля М. С. Копыткова за период Будапештской и Венской операций произвел три боевых вылета на выброску агентов РО 3-го Украинского фронта, при этом выбросил одну группу в исключительно сложной для полета гористой местности. Кроме этого, совершил 74 вылета на транспортировку летно-технического состава 17-й воздушной армии на передовые аэродромы, обеспечив тем самым маневренность авиационных частей.

Бывший воздушный стрелок Д. М. Демидов, переучившийся к этому времени в процессе войны на штурмана, совершил на транспортировку 78 вылетов. Его экипаж доставлял к линии фронта наземным частям 3-го Украинского фронта боеприпасы и продовольствие, а также активно участвовал в перебазировании авиационных частей 17-й воздушной армии. В наградном листе отмечено, что при этом он проявил безошибочное умение в деле самолетовождения.

Экипаж командира отряда Н. П. Подлузского совершил 36 транспортных полетов в интересах наземных частей 3-го Украинского фронта и авиационных частей 17-й воздушной армии. Кроме этого, семь раз летал в тыл противника по заданиям РО этого фронта.

Молодой летчик А. К. Рябышев совершил 54 транспортных полета и семь раз участвовал в доставке разведгрупп на различные точки за линией фронта.

Воздушный стрелок-радист на транспортировку грузов наземным войскам к линии фронта и переброску летно-технического состава частей 17-й воздушной армии совершил 79 самолетовылетов. И еще два вылета с разведывательно-диверсионными группами.

Кроме этого приведу несколько донесений, отражающих транспортную работу авиаполка на заключительном этапе Великой Отечественной войны. Все они вынесены в **Приложение (№ 21)**.

Как видим, на завершающем этапе Великой Отечественной войны экипажам 239-го авиаполка пришлось основательно потрудиться на поприще транспортных перевозок в интересах войск 3-го Украинского фронта и 17-й воздушной армии в процессе двух наступательных операций Красной Армии – Будапештской и Венской. В результате их успешного проведения последняя союзница Германии в Европе Венгрия была выведена из войны, Красная Армия полностью освободила восточную часть Австрии и оказалась у южного порога 3-го рейха. Свой вклад в этот успех Красной Армии внес и личный состав 239-го авиаполка.

Судя по содержанию следующего документа, 239-й авиаполк транспортной работой занимался до конца войны: «Врид. командующего ВВС маршалу авиации Фалалееву. 22 мая 1945 года. Более двух месяцев два авиаполка (60 самолетов Ли-2) 4-го авиакорпуса находятся в командировке, выполняя транспортные задачи 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов. Еще один авиаполк этого же авиакорпуса (20 Ли-2) два с половиной месяца выполняет транспортную работу 17-й воздушной армии.

Экипажи этих авиаполков, занимаясь столь длительное время дневными полетами по перевозке грузов и людей, теряют свою квалификацию как ночных дальних бомбардировщиков. Прошу вашего распоряжения об отзыве из командировки экипажей 7-го, 29-го и 239-го авиаполков. Первый заместитель командующего 18-й воздушной армией Н. Скрипко»<sup>632</sup>.

Что-то в этом документе не стыкуется. Дата документа однозначно говорит о том, что на период 22 мая 20 экипажей 239-го авиаполка находились в командировке. Если они начали транспортную работу в первых числах января, то это четыре месяца, а ни как не два с половиной.

В это же время основная часть экипажей авиаполка с базового аэродрома продолжала боевую работу в интересах Чехословакии. После длительного перерыва, вызванного непогодой, в ночь на 18 января туда был запланирован очередной рейд. Однако к вечеру синоптики доложили, что на пути к целям господствует десятибалльная облачность. Через сутки пять Ли-2 перелетели на аэродром подскока Ясенка для выполнения специального задания в интересах чехословацкой бригады. И вновь на их пути к точкам сброса непогода опустила шлагбаум.

---

<sup>632</sup> ЦАМО. Ф. 18 ва. Оп. 7106. Д. 220. Л. 76.

---

До конца января в Чехословакию был осуществлен еще один полет. Его произвел экипаж 239-го авиаполка, который перелетел еще 5 января на венгерский аэродром Дебрецен и поступил в распоряжение РО 2-го Украинского фронта. Это задание А. Е. Голованов получил от заместителя начальника РУ ГШКА генерал-майора Ф. А. Феденко еще в декабре: «Прошу вашего распоряжения командиру 5-го корпуса генерал-лейтенанту авиации Георгиеву произвести в декабре 1944 года для разведотдела штаба фронта семь самолетовылетов. Место посадки – аэродром Дебрецен. На аэродроме самолет будет встречать представитель разведотдела подполковник Попович или подполковник Варенов»<sup>633</sup>.

В связи с тем, что АДД была реорганизована в 18-ю воздушную армию и вошла в подчинение командующего ВВС, РУ ГШКА повторило эту заявку уже на его имя. Начальник штаба ВВС маршал авиации С. А. Худяков 24 декабря дал Н. С. Скрипко следующее указание: «До конца декабря текущего года разрешается произвести с аэродрома Дебрецен семь самолетовылетов для выполнения специальных заданий в тылу противника согласно прилагаемой к сему заявке»<sup>634</sup>.

Представитель оперативного отдела штаба 18-й воздушной армии подполковник И. Н. Ракша 26 декабря направил командиру авиакорпуса шифровку с приказанием обеспечить эту заявку, выделив один Ли-2. Авиакорпус дал команду в 53-ю авиадивизию, а та в авиаполк. Г. А. Шамраев, перебрав все экипажи, решил, что выполнение этой задачи вполне можно доверить И. А. Казакевичу. 29 декабря его экипаж из Черлян вылетел в Дебрецен, однако туман над Венгерской долиной затруднил посадку. Снизились до пятидесяти метров, но – тщетно.

– Командир, надо возвращаться, – предложил штурман.

Поднялись вверх, А. Д. Коноваленко дал курс на Черляны. Лишь 5 января, дождавшись улучшения погоды, днем перелетели к месту назначения.

Экипаж встретил куратор от РО 2-го Украинского фронта подполковник Попович. На аэродроме в это время базировался один из полков ВВС, который и принял командированных на полное довольствие. К экипажу прикрепили инструктора Герасименко. Он должен был лично сопровождать в полете десантные группы.

Первого вылета ждать пришлось долго. Виной тому – отсутствие заданий. 12 января днем пришлось транспортировать 450 кг груза и одного человека на аэродром Тиса-Вежени (18 км южнее Сольнок). Еще одну транспортную работу выполнили 14 января – перевезли на аэродром Кечкемет 340 кг и одного человека. Здесь и остались, ожидая заданий. Первый вылет состоялся в ночь на 30 января.

Попович поставил задачу: отвезти и сбросить на площадку в районе пункта Бориско (35 км северо-восточнее Нитры) один ПДМ весом 150 кг.

– И только? – уточнил командир корабля.

– Группа в тяжелом положении, этот минимальный груз им крайне необходим. Вместе с тем представитель разведотдела проинформировал экипаж о том, что десять дней назад восточная часть столицы Венгрии Пешт освобожден советскими войсками, а в западной – Буда – бои еще продолжаются.

Сели за подготовку. Главная проблема – какой выбрать маршрут. Когда Андрей Коноваленко взял линейку, соединил на карте две точки – Кечкемет и Нитру – одной линией, то она пролегла прямо через венгерскую столицу.

Будапешт – ориентир прекрасный, но там идут бои по уничтожению окруженной группировки врага. Долго ломали голову, в конце концов, решили, что, хотя фашистам не до их одиночного самолета, но береженого и бог бережет. Маршрут проложили восточнее Будапешта на Вац.

---

<sup>633</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 23. Л. 4.

<sup>634</sup> Там же. Л. 3.

---

Взлетели в 20 часов. Чем дальше уходили на северо-запад, тем лучше становилась погода. Будапешт, кстати, без особых признаков боев, остался слева по курсу. Через двадцать минут полета вышли на то место Дуная, где река у города Вац делает поворот под углом девяносто градусов на запад.

– Командир, курс триста двадцать!

Наш первый вылет был совершен на точку, что в 15 километрах на северо-восток от города Брно 14 января. Погода была отличная – на небе ни облачка, всюду светила луна своим полным диском, даже тень своего самолета мы ясно и отчетливо видели на земле. В момент выброски группы на аэродроме Брно шли полеты немецкой авиации. Мы этим воспользовались и спокойно выполнили задание».

31 января штаб 4-го авиакорпуса перебазировался в польский город Жешув.

Тем временем войска 2-го и 3-го Украинских фронтов приступили к ликвидации окруженной будапештской группировки противника. Враг предпринимал отчаянные попытки к деблокированию. Весь январь шли ожесточенные бои, противник упорно оборонялся, но советские войска неуклонно продвигались вперед. 18 января они освободили Пешт, а 13 февраля Буду. С ликвидацией будапештской группировки врага перед советскими войсками на южном участке фронта стали новые задачи.

В январе и феврале войска 2-го и 4-го Украинских фронтов освободили большую часть Словакии. Активно действовали и партизанские отряды.

В связи с успешными наступательными операциями Красной Армии на южном участке советско-германского фронта Генеральный штаб, штабы соответствующих фронтов все больше и больше нуждались в сведениях о войсках противника, их оснащении, рубежах обороны, мощностях военных заводов и т.п. В связи с этим с февраля 1945 года они активизировали свою деятельность по засылке разведгрупп в глубокий тыл противника. Заявки «на крылья» для десантников сыпались со всех сторон.

А экипаж Иосифа Казакевича продолжал свою работу с аэродрома Кечкемет. В ночь на 5 февраля Попович поставил задачу: «Выбросить семь человек и 300 кг груза на площадку в трех километрах западнее пункта Габровани (18 км восточнее Брно)».

Так как бои по уничтожению окруженной группировки противника западнее столицы Венгрии еще продолжались, решили идти прежним маршрутом на Вац. В 20 часов на борт самолета поднялись шесть парней и одна девушка. В салон загрузили два мешка по 150 кг. Через десять минут «Лидочка» уже набирала высоту. До поворотного пункта полет проходил при ясной погоде, после Ваца пошла облачность, однако не сплошная, и Андрей Коноваленко мог сличать свои расчеты с наземными ориентирами.

На точку вышли в назначенное время. Десантники покинули борт за одну минуту. Все семь парашютов раскрылись. Борттехник Афанасий Чучалов задраил дверь. По всей видимости, мне удалось установить состав десантированной группы, правда, дата приземления на несколько дней расходится...

В книге «Партизанские портреты» говорится о том, что 8 февраля в Ольшанских лесах приземлился десант в семь человек, оперативно подчиненный 2-му Украинскому фронту. Командир группы Георгий Сергеевич Жуков при приземлении погиб, его труп нашли и 19 февраля похоронили в селе Ольшаны. Командовать группой стал его заместитель старшина Иван Швецов. Вскоре местные жители стали называть его Иванушкой, потом это название закрепилось и за всей группой.

Кроме названных командира и его заместителя в составе десанта были два радиста – Борис Жиленко и Анна Андрюшина, а также три разведчика – Ефим Казаков, Юрий Басков и Михаэл.

После приземления десантникам помогли жители села Витовице братья Губерт и Карле Ганики. Они нашли парашютистам удобное место в лесу, помогли построить жилье. С «Ивануш-

---

кой» стал тесно сотрудничать житель Франтишек Полак. Хорошо зная Брно, он собирал разведсведения, а через многочисленных знакомых обеспечивал группу продовольствием.

Вскоре к отряду присоединился бежавший еще летом 1944 года из плена Василий Кузничев. 10 апреля десантники устроили налет на дом немецкого лесничего в полесье Лготки. Однако там их ожидала западня, многие бойцы получили тяжелые ранения. Ивана Шевцова, к примеру, со сквозными ранами в животе увезли в дом Ганика, где он ночью умер. Кузничев с раздробленной правой рукой добрался до стоянки отряда и предупредил остальных членов группы об опасности.

Отряд стал уходить отседавших фашистов. Обеспечивая его отступление, Кузничев погиб. Получил тяжелое ранение, от которого через несколько дней скончался, и Полак. В конце апреля оставшиеся десантники в местечке Вышков соединились с частями Красной Армии. Такова судьба разведывательной группы «Иванушка», сброшенной экипажем Иосифа Казакевича.

В ночь на 20 февраля его самолет вновь поднялся в ночное небо и взял курс на Моравску Оставу. На борту пять пассажиров и небольшой груз. Над головой – полный круг луны, светло так, что видно бегущую по земле тень самолета. Вышли на знакомую Трнаву и уже оттуда пошли строго на север, прямо на свою точку, что в двадцати пяти километрах на северо-запад от Моравской Оставы. В 23.05 Андрей Коноваленко дал команду на десантирование. Два человека покинули борт.

Пока разворачивались на 180 градусов, десантники преодолели высоту в тысячу метров и уже собирали свои парашюты. Через сорок минут, идя строго на юг, экипаж вышел на вторую точку, что в двенадцати километрах западнее Чичманы (62 км северо-западнее Зволена). С высоты 400 метров десантировались оставшиеся на борту три человека. Как только последний из них освободил дверь, борттехник Афанасий Чучалов и радист Александр Безденежных столкнули вниз мешок в 150 кг. Задание выполнено, курс – на Кечкемет<sup>635</sup>.

Через сутки И. А. Казакевич вновь пошел на точку Габровани. На борту находились люди и груз. Земля костров не зажгла, пришлось возвращаться.

Еще один полет совершил экипаж в феврале – в ночь на 26-е. На этот раз на территории Чехословакии предстояло найти точку в двадцати пяти километрах на юго-запад от Пардубице. На такую далекую цель пришлось лететь впервые.

В связи с тем, что советские войска 13 февраля завершили ликвидацию окруженной группировки противника в районе Будапешта, маршрут проложили прямо через венгерскую столицу. На всем четырехсоткилометровом пути противодействия со стороны истребителей не встретили. В 22.50 на высоте пятисот метров простились с двумя пассажирами и легли на обратный курс.

Как в январе, так и в феврале экипаж Иосифа Казакевича летал на задание не слишком часто – всего восемь вылетов. Причина тому – неблагоприятные метеоусловия в районе аэродрома и по маршруту.

В конце февраля в Кечкемет прилетели еще два экипажа 23-го авиаполка командиров кораблей Д. В. Качуряева Н. П. Подлузского. Однако в Чехословакию они не летали, штурмана А. И. Андросенко и Н. Н. Панкратов прокладывали маршруты на точки в Австрии. Эти задания давал РО 3-го Украинского фронта.

Почти весь период, пока экипажи-одиночки работали на разведотделы Украинских фронтов, самолеты Ли-2 в Чехословакию, преимущественно из-за плохих погодных условий, не летали. А необходимость в помощи партизанам была огромная. Это видно из донесения, которое поступило 15 февраля в штаб партизанского движения 4-го Украинского фронта:

«О состоянии 2-й чехословацкой бригады, где командиром Пржикрыл, на 10 февраля 1945 года: солдат и младших командиров – 320, офицеров – 60, ручных пулеметов – 9, автома-

---

<sup>635</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 1. Д. 49. Л. 59.

---

тов – 184, остальное – винтовки. Патронов на автомат 30 штук, на пулемет – 250, на винтовку – 50. Четверть личного состава без обуви, 20 процентов в бригаде больных, не способных передвигаться в горах.

Бригада неоднократно подвергалась внезапным нападениям противника и во второй половине декабря фактически прекратила существование»<sup>636</sup>.

Что и говорить, положение бригады было тяжелым. Не лучше были вооружены и одеты и другие партизанские отряды. Помощи с воздуха ждали все. Но непогода продолжала чинить препятствия, да и проблем у различных ведомств было много. Их тоже надо было решать.

В ночь на 22 февраля пять экипажей 53-й авиадивизии получили задание на доставку людей и грузов в различные точки Чехословакии по заявкам РУ ГШ КА, разведотделов 4-го Украинского фронта и НКГБ Украины.

В начале маршрута погода была малооблачной, затем в Западной Словакии достигла десяти баллов. По этой причине два самолета вернулись с маршрута. Еще два экипажа от 1-го авиаполка пошли на точку в район Нитры. Они везли по заявке НКГБ боеприпасы ранее выброшенным группам, это было то задание, которое они выполняли в предыдущую ночь. Однако и на этот раз земля их не ожидала<sup>637</sup>.

Из пяти экипажей, летавших в эту ночь, задание в интересах РО 4-го Украинского фронта выполнил только один. На точку в двенадцати километрах западнее Римаржов (30 км севернее Оломоуц) экипаж десантировал семь человек и 300 кг грузов. Сведений о том, чей это был экипаж, нет, зато в архиве ГРУ мне удалось по дате выброски и количеству десантированных определить, что это была группа под кодовым названием «Мартин».

Их было семеро – трое словаков и четверо русских. Командир группы Уличный Богуш Мартынович, словак, 1918 года рождения, уроженец Литовского Ямника, ратник чехословацкой армии, привлечен к агентурной работе в партизанском отряде «Сергей» (в районе Гуменне) сотрудником РО капитаном Дегтяревым. Он был назначен командиром разведывательной группы.

Вошли в нее еще два словака. Разведчики Волоштьяк Ян Янович («Саша» и «Ян»), уроженец села Подлужка, округа Липт, и Юражко Ян Янович («Цирилл») из села Турча Блатица, округ Турча. Оба они, как и командир, были из партизанского отряда «Сергей».

Заместителем группы РО назначил Якова Федоровича Ванягина («Отчаянный»). Ему было 23 года. Разведчикам Фоме Николаевичу Чеботареву исполнилось 26, а Ивану Пантелеевичу Малюге («Жаров») двадцать два. В группе была одна женщина – радистка Вера Ивановна Виноградова («Аня»).

Разведчиков готовил капитан Дегтярев с 1 ноября 1944 года. К 15 февраля подготовка была завершена. Группе были поставлены в основном разведывательные задачи. Среди них такие: круглосуточно наблюдать за движением живой силы и военных грузов по железным и шоссейным дорогам; устанавливать номера воинских частей; разведывать возможные оборонительные сооружения по реке Морава в районе действий группы, а также химические средства нападения и защиты немецкой армии.

Убыла группа на задание в гражданской одежде. Приземлились благополучно и кучно. Уже через час все были в сборе. Сориентировались и установили связь с Центром.

Первые пять дней ушли на то, чтобы подыскать базу и пункты наблюдений. Решить эту задачу оказалось делом трудным, так как в определенном РО районе работы местность оказалась открытой и густонаселенной. Решили наблюдательные пункты организовывать в домах, расположенных вблизи железных и шоссейных дорог.

---

<sup>636</sup> Хнеупек Б. Генерал с орденом Льва. М., 1976. С. 26.

<sup>637</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп.1. Д. 49. Л. 45.



---

25 февраля разведчики зашли в дом жителя Жлутова Рихарда Маха, рабочего завода «Батя» в городе Злин, представились партизанами. После продолжительной беседы Мах дал согласие работать на группу. Уже на следующий день с его помощью был организован наблюдательный пункт в сарае усадьбы сестер Двараковых, жительниц города Напаедла. Их дом находился в 150 метрах от железной дороги. Сестры Миля и Соня не только охотно предоставили двум разведчикам сарай, но и согласились снабжать их продуктами питания. Днем наблюдение за железной дорогой велось непосредственно из сарая, ночью наблюдатели выдвигались почти вплотную к железной дороге. Наблюдение вели два человека поочередно круглые сутки. Почтовый ящик находился в четырех километрах от базы. Почту доставлял только тот разведчик, который наблюдал днем.

26 февраля с помощью жителя села Жлутова Буреша разведчик «Цирилл» организовал пункт для наблюдения за железной дорогой в городе Напаедла у местного жителя Яноша Милана, дом которого находился в пяти метрах от шоссе. С этого НП днем наблюдение вел Мартынек Ладя, ночью кто-либо из состава группы. Почтовый ящик находился в пяти километрах от города и в двух километрах от базы. Данные наблюдения носил Ладя.

База группы менялась каждые пять дней. Наблюдение за железной дорогой вели два человека, за шоссе – один. Остальной состав группы выполнял задачи по проверке добытых данных и вел наблюдения за дорогами с запасного НП, а также выполнял задачи по охране базы и добычу продуктов.

Группе было известно, что в районе ее действий находится много партизанских отрядов, но связи с ними она всячески избегала. 25 марта немцы численностью до 2000 эсэсовцев в течение двух дней вели в районе Остроковице облаву на партизан, на всех дорогах и тропинках были организованы круглосуточные засады. Местные жители своевременно предупреждали разведчиков об этом, и группа предпринимала необходимые, более повышенные меры предосторожности, стремясь ничем не обнаружить себя. Так, радистка «Аня» со своей рацией была хорошо замаскирована в яме и охранялась двумя разведчиками. При облаве группа не была обнаружена.

С 26 марта по 23 апреля группа снова вела нормальную работу по разведыванию района Островице – Старе Место. 23 апреля в шесть часов вечера в районе действия группы появилось 45 эсэсовцев, вооруженных автоматами и тремя пулеметами. Во время движения по направлению к базе группа немцев натолкнулась на часового из числа привлеченных – Волковича Николая. Он смог условленным сигналом своевременно предупредить об опасности. Сам же был замечен и обстрелян немцами. Ответной автоматной очередью Волкович убил одного пулеметчика. По сигналу группа быстро приняла оборону и завязала с немцами перестрелку. Трое из них были убиты. В группе трое получили ранение – «Аня», «Жаров» и Божиш Богуш (из числа привлеченных). Кроме этого, было выведено из строя питание рации.

После короткого боя группа вынуждена была оставить базу и скрытно отойти в новый район, при этом пришлось уничтожить шифр, график работы радиостанции и журнал учета работы разведывательно-диверсионной группы.

В новом районе связь с Центром установить не удалось, так как связник Михаил Яковлевич Щетинин («Зеленый»), переброшенный Центром 26 апреля в район действия группы с целью доставки радиопитания и денег, в условленном месте с группой не встретился.

После прекращения связи с Центром и до момента освобождения района действий группы «Мартин» частями Красной Армии (2 мая) разведчики занимались диверсионной работой. Несмотря на сложную обстановку, группа задачу командования 4-го Украинского фронта выполнила, ею было передано в Центр 95 радиogramм с весьма ценной информацией о противнике.

Командир группы показал себя храбрым и толковым разведчиком, сумел правильно распределить силы и средства, им лично были привлечены к работе жители города Напаедла сестры Соня и Мила, члены подпольной коммунистической организации Мартынек Ладя и

---

Божиш Богуш («Борис»), перебежчик из венгерской армии Плашек Андрей («Мила») и бежавший из немецкого плена красноармеец 96-го танкового полка 48-й танковой дивизии Волкович Николай Николаевич («Серж»).

Заместитель командира группы «Отчаянный» успешно справился со своими обязанностями, выполнял задания по захвату контрольных пленных, по организации наблюдения и проверке достоверности данных, поступавших от членов группы и осведомителей.

Относительно Маха, сестер Двораковых, Буреша и Мартынека, командование РО фронта указывало: «Все они, как патриоты чехословацкого народа, честно и добросовестно выполняли поставленные перед ними задачи»<sup>638</sup>.

Больше в феврале Ли-2 в Чехословакию не летали. А в конце этого месяца с несколькими партизанскими отрядами в районе Брезно Алексей Асмолов перешел линию фронта. В марте он был уже в Киеве и составил боевой отчет о работе в Словакии. Борьбе словацкого народа этот человек отдал всего себя. Вернувшись в Кромпахи, где в это время размещался штаб партизанского движения 4-го Украинского фронта, он узнал, что стал генералом. После войны Чехословацкое правительство наградило Алексея Никитовича Асмолова высшим орденом страны – орденом Белого Льва.

Его помощник Михаил Цареградский в письме ко мне так оценил помощь АДД штабу Асмолова после ухода в горы: «Через месяц мы покинули аэродром «Три дуба», но советские летчики продолжали нас снабжать всем необходимым. Выброска грузов совершалась на костры в горах. Противник находился рядом. И мы были благодарны славным летчикам за то, что они помогали нам бить фашистов».

Весна пришла неожиданно рано. Кажется, еще недавно бушевали метели, и вдруг концовкой февраля завладела оттепель. Ласкающий бархатным теплом ветерок и дожди начисто смыли снежное одеяние земли. Ее серый лик пробил первые изумрудной зелени листки травы, на деревьях стали набухать почки, поглубело небо.

Но в первой половине марта погода резко ухудшилась. Низкие хмурые тучи в течение нескольких дней непрерывно высевали снег. Лишь в середине месяца противоборство зимы и весны завершилось победой последней.

Ничего особенного в обновлении, происходящем в природе, не было. Но люди воспринимали весну сорок пятого по-особенному: в них крепла надежда на близкую победу. Зима войны сдавалась перед неумолимым натиском весны долгожданной победы.

После того, как из-под немецкого влияния выпали Румыния, Болгария, Венгрия и Польша, Рур парализовала союзная авиация, а Силезию заняли советские войска, фашистская Германия фактически потеряла важнейшие источники стратегического сырья, промышленной и сельскохозяйственной продукции. В этих условиях Чехия и Моравия с их развитой и налаженной машиностроительной промышленностью, стали последним арсеналом для гитлеровских армий. Поэтому для обеих сторон южный фланг советско-германского фронта продолжал оставаться стратегически важным.

С целью дальнейшего изгнания врага с территории Чехословакии Ставка приказала войскам 4-го Украинского фронта начать с 10 марта Моравско-Оставскую операцию, а с 25 марта основным силам 2-го Украинского фронта приступить к проведению Братиславско-Брновской наступательной операции. Боевые действия начались в строго назначенное время. Существенную помощь советским войскам оказывали партизанские формирования и разведывательно-диверсионные группы.

1 марта Н. С. Скрипка получил документ: «Командующий ВВС приказал: для выполнения специальных заданий ГРУ произведите два самолето-вылета 5 и 6 марта и один 15 марта. Все

---

<sup>638</sup> Архив ГРУ. Оп. 9654. Д. 2. Л. 135 – 143.

---

остальные данные, относящиеся к выполнению этих заданий, получите от представителя генерал-лейтенанта Ильичева, который прибудет к вам». Николай Семенович это задание поручил командиру 4-го авиакорпуса, проинформировав, что люди и груз прибдут в Жешув<sup>639</sup>.

Поступали заказы на самолеты от РО Украинских фронтов и НКГБ Украины. Выполняя их, командиры соединений создавали специальные группы самолетов, которые летали по заявкам только этих ведомств.

Продолжала работать по заданиям РО 2-го и 3-го Украинских фронтов и группа самолетов с аэродрома Кечкемет. В ночь на 3 марта экипаж Иосифа Казакевича полетел на знакомую точку Габровани (18 км восточнее Брно) с грузом. Не обнаружив условленных сигналов, вернулись обратно. Через несколько дней с этого же аэродрома в интересах РО 2-го Украинского фронта один экипаж 239-го авиаполка доставил на точку в трех километрах севернее деревни Ждянице (12 км северо-западнее Киев) семерых десантников и 150 кг боеприпасов. Это была радиофицированная нелегальная разведгруппа «Годон».

Семерку разведчиков возглавлял лейтенант Алексей Андреевич Селявкин («Коршун»). Родился в 1906 году в селе Константиновка Ростовской области, русский. Его заместителем был старший сержант Иван Илларионович Соснин («Мститель»). Кроме них в группу входили три разведчика: Николай Васильевич Селезнев («Василий»), Гавриил Иванович Крацкий («Алеко») и Василий Петрович Тесменецкий («Тимур»). Исходя, вероятно, из тех важных задач и объема работы, которые были определены группе, в нее включили двух радисток. И хотя они носили одну фамилию, никакого родства между ними не было. Александра Васильевна Захарова («Сандра») родилась в 1922 году в городе Браилов (Румыния), а Вера Степановна Захарова («Нури») родилась в 1921 году в городе Аккерман (Бессарабия).

Готовил разведчиков к работе в тылу противника помощник начальника 2-го отдела РО фронта майор Миронов. Перед группой руководство 2-го Украинского фронта поставило следующие основные задачи. Освещать оперативные перевозки войск и грузов противника по шоссейным и железным дорогам на участке Брно – Бранковиче – Киев – Годонин, Брно – Славаков – Чейч – Годонин. Разведать оборонительные сооружения противника по западному берегу реки Морава на участке Старе Место – Годонин. Освещать гарнизоны противника, их состав, численность, вооружение и нумерацию в районе действия. Выявить наличие аэродромов и баз снабжения в районе Годонин.

Группа приземлилась в районе населенного пункта Петровице (25 км северо-восточнее Брно) без всяких происшествий. Пункт выброски соответствовал приказу. Во время следования в район действия отстал от группы Николай Селезнев. Как выяснилось позже, он примкнул к одному из партизанских отрядов и сражался в его составе до окончания войны.

После выхода в заданный район организовали две базы – основную в районе населенного пункта Вел. Битень и запасную в районе населенного пункта Петровицы. Командир завербовал двух осведомителей – мастера артиллерийского завода и поручика чехословацкой армии. Последний передавал данные о строительстве оборонительных рубежей и артиллерийских позиций.

Путем личных наблюдений, опроса местных жителей, солдат и сержантов противника, а также через осведомителей группа сумела вскрыть строительство оборонительных сооружений в районе действий, своевременно информировала командование о переброске войск, о месте нахождения продовольственных баз и складов с вооружением и боеприпасами. Всего передано 18 радиogramм информационного характера. 10 мая разведгруппа «Годон» соединилась с частями Красной Армии.

В выводах по результатам работы руководство РО фронта указывало, что группа, несмотря на трудные условия (шел непрерывно снег и дождь) и нелегальное положение, действо-

---

<sup>639</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 6. Л. 91.

---

вала смело и решительно. Разведданные передавались только после тщательной проверки и установления их достоверности. Группа умело держала связь с местным населением. За успешное выполнение задания «Коршун» был награжден орденом Красного Знамени, а «Мститель», «Тимур» и «Алеко» удостоились ордена Славы третьей степени<sup>640</sup>.

В ночь на 22 марта один экипаж из группы самолетов в Кечкемете выполнил полет на доставку в тыл врага парашютистов. Это было задание РО 2-го Украинского фронта. В 00.35 с высоты 200 метров в пункт Банок (78 км юго-восточнее Самбаталь) борт самолета покинули четыре человека. Пройдя дальше, экипаж в районе Гренсдорф (20 км восточнее Грац) десантировал еще пять парашютистов. Задание выполнялось при ясной погоде<sup>641</sup>.

В ночь на 24 марта состоялся еще один полет с аэродрома Кечкемет. Это вновь было задание РО 2-го Украинского фронта. Экипаж летел при ясной погоде с видимостью от трех до четырех километров. Сигнальные костры увидели заблаговременно и в 00.34 на точку в трех километрах от деревни Ждярице (25 км юго-восточнее Брно) десантировали группу в семь человек и 150 кг груза<sup>642</sup>.

Полет отдельных экипажей 4-го авиакорпуса на спецзадания в ночь на 26 марта характерен забросом больших разведывательно-диверсионных групп по заданиям различных ведомств Советского Союза и Главного штаба партизанского движения Чехословакии.

Пять самолетов 53-й авиадивизии работали на НКГБ Украины. С одного Ли-2 в 22.30 на высоту 503 (12 км южнее Добжешц) десантировалась группа в 15 человек. Борт еще одного Ли-2 в 22.20 покинули девять человек и 284 кг груза на высоту 55 близ города Линца. Через пять минут борт другого самолета покинули девять человек и 284 кг над точкой в сорока пяти километрах на северо-восток от города Шлепава. В это же время 7 человек и 568 кг груза были сброшены в семидесяти километрах на северо-запад от города Кладно, недалеко от Праги. И, наконец, в 22.50 на точку в восемнадцати километрах на северо-восток от города Табор десантировалось 9 человек и 284 кг груза.

Еще четыре самолетовылета в интересах этого же ведомства произвела авиадивизия с оперативного аэродрома Мелец. Один Ли-2 десантировал 9 человек и 260 кг груза в район Тельч (88 км западнее Брно). Второй выбросил 15 человек на точку в двадцати пяти километрах на юго-запад от Праги. Еще один Ли-2 десантировал 9 человек и 240 кг груза в район Либерец (10 км восточнее Поляни, 82 км северо-западнее Праги). И, наконец, два Ли-2 в пятидесяти километрах на северо-запад от Праги выпустили 16 человек и 6 ящиков боеприпасов /900 кг/. К сожалению, выяснить фамилии командиров кораблей и принадлежность экипажей к тому или иному авиаполку выяснить не удалось. Вполне возможно, среди них были и экипажи 239-го авиаполка, но...

Продолжали работать и экипажи, командированные в Кечкемет. В период с 24 по 26 марта два Ли-2 совершили четыре полета (один по заданию РО 2-го Украинского и три по заданию РО 3-го Украинского фронтов).

Один из них в два часа ночи 25 марта десантировал на точку в семнадцати километрах юго-западнее Простеева (45 км северо-восточнее Брно) четырех пассажиров и 150 кг груза. Это было задание РО 2-го Украинского фронта. Второй экипаж в эту же ночь в 02.17 с высоты 200 метров десантировал в район Гокош, что в пяти километрах на северо-восток от Шапрона выбросил четверых разведчиков. При возвращении в районе озера Балатон самолет был обстрелян двумя батареями МЗА. Это было задание РО 3-го Украинского фронта. В ночь на 26 марта два экипажа выполняли задание РО 3-го Украинского фронта. В 00.59 один из них десантировал с высоты 200 метров четверых своих пассажиров на высоту 1061 (62 км северо-западнее Загреба). На под-

---

<sup>640</sup> Архив ГРУ. Оп.9289. Д. 1. ЛЛ. 150 – 152.

<sup>641</sup> ЦАМО. Ф. 18 ва. Оп. 7106. Д. 82. Л. 12.

<sup>642</sup> Там же. Д. 127. Л. 17.

---

ходе к точке сброса самолет обстрелян ружейным огнем. Второй в 01.00 с высоты 250 метров десантировал четырех человек в районе северо-восточнее Пеггау (17 северо-западнее Грац) <sup>643</sup>.

В ночь на 27 марта пять Ли-2 53-й авиадивизии и восемь 54-й выполняли задания штаба партизанского движения Чехословакии, разведотделов 1-го, 4-го Украинских фронтов и НКГБ Украины.

На партизан работало четыре самолета, задание выполнили три. В 22.55 с высоты четырехсот метров с одного Ли-2 экипаж выбросил 1300 кг груза на точку в семнадцати километрах юго-юго-западнее Жилины. В 23.02 – 23.12 второй экипаж, сделав два захода, десантировал одного пассажира и 1700 кг боеприпасов в семнадцати километрах на юго-запад от Жилины. Третий экипаж в 23.00 сбросил с высоты 400 метров на точку в двадцати километрах на юго-восток от Св. Мартина 1700 кг груза<sup>644</sup>.

В конце марта разведотдел 3-го Украинского фронта направил в штаб 18-й воздушной армии заявку на два экипажа для производства нескольких полетов с разведчиками в тыл врага. Для их работы воздушная армия фронта определила аэродром Мадоча (30 км южнее Будапешта). Заявка докатилась до 239-го авиаполка. Два экипажа были выделены и перелетели на указанный аэродром. Один из них мной установлен. Это экипаж командира корабля Д. М. Мещерякова.

В ночь на 30 марта он получил первое задание. Ему предстояло доставить на точку в двенадцати километрах восточнее Праги двух пассажиров с грузом. Задание давали два представителя РО 3-го Украинского фронта. Они же, что было редко, и определили маршрут – от аэродрома по прямой на северо-запад до восточной окраины Праги. Штурман Анатолий Кисиль предложил иной, более безопасный маршрут, в обход линии фронта. Однако работники разведотдела настояли на своем мнении.

Пассажиры оказались пассажирками. Одна из них, небольшого роста, лет сорока, отличалась строгостью в одежде и какими-то аристократичными манерами. Вторая, совсем молоденькая, лет двадцати, была выше своей напарницы, стройна и подвижна.

Их подвезли к самолету на машине без личного багажа, словно им предстояло лететь не в тыл врага, а совершить обычный пассажирский рейс. Д. М. Мещеряков даже не выдержал и спросил у сопровождающего:

- Они, что, летят на свиданку?
- Да нет! Они летят на задание.

Через минуту все стало ясно: из машины, на которой привезли пассажиров, извлекли их амуницию, и началась экипировка. После обвешиваний и перепоясываний немедленно все поднялись в самолет, так как ракета уже прочертила угасающий небосвод.

Летели при ясной погоде. До линии фронта набрали 2500 метров, пересекли Дунай, правый берег которого, более обрывистый, хорошо просматривался. Прошли Братиславу. Вот тут опасения Кисиля и оправдались – экипаж попал в радиолокационную зону ПВО противника. Пара Ме-110 обозначилась на фоне неба выше Ли-2 и стала заходить для атаки.

Д. М. Мещеряков резко развернул машину в их сторону. Маневр удался – истребители проскочили. Все понимали, что противник, имея превосходство, этим не ограничится, и следили за воздухом в шесть пар глаз.

Новую атаку тоже заметили заблаговременно. Повторив прежний маневр, не позволили немецким летчикам даже открыть огня, несколько раз, взвинчивая нервы, бомбардировщик и истребители старались обмануть друг друга. «Игра» в кошки-мышки продолжалась минут тридцать, но не приносила сторонам никакого успеха: одна не имела возможности нанести прицельный удар, вторая – не могла оторваться от нападающих.

---

<sup>643</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 129. Л. 20.

<sup>644</sup> Там же. Д. 130. Л. 23.

---

Когда истребители, вероятно, израсходовав горючее, вдруг исчезли, стали восстанавливать курс. Пока А. А. Кисиль занимался этим делом, появилась вторая пара Ме-110, и началась новая карусель. Но и на этот раз, ловко разрушая замыслы врага, летчик уберег Ли-2 от поражения.

Тем временем погода на маршруте основательно испортилась. Прикинули остатки горючего, анализ показал, что оно на пределе. Дойти до Праги можно, а вот вернуться на аэродром – проблема. Да и кто гарантирует, что не придется еще раз «вязать» в небе «заячьи петли». Решили возвращаться.

После посадки к самолету подъехали представители разведотдела, выслушали объяснения и, явно недовольные, забрали пассажирок и уехали. Экипаж привел Ли-2 в порядок и убыл на отдых. Анатолий Кисиль жил во второй половине дома, принадлежащего одной пожилой супружеской паре. Хозяйка встретила его испеченным с вечера рулетом из... голубиных птенцов. Поблагодарив за внимание, Анатолий Андреевич лег спать, но сон не шел, сознание то и дело воспроизводило картинку ночного неба – черные силуэты нападающих истребителей, круговорот луны и звезд, отрывистые команды командира корабля, работу его рук и ног при уходе от атак. Нервы успокоил лишь под утро.

В эту же ночь второй экипаж поднялся с аэродрома Мадоча и взял курс на Грац. В 00.16 он появился над точкой, что в трех километрах западнее пункта Зибинг (38 км юго-восточнее Граца) и с высоты 200 метров десантировал четверых пассажиров и 150 кг груза.

В ночь на 1 апреля оба экипажа вновь пошли на задание. На борту самолета Д. М. Мещерякова находилось четыре человека. Их необходимо было десантировать в двух точках. В 22.50 с высоты 400 метров на точку в четырех километрах западнее Пиллау (38 км северо-восточнее Граца) сброшена первая пара разведчиков. Ровно через час с такой же высоты на точку в шести километрах западнее Фрейштадт (22 км северо-восточнее Линц) десантировалась вторая пара.

На борту самолета другого экипажа находилось 12 человек. Их также надо было десантировать в двух точках. Семь человек покинули самолет на высоте 500 метров и благополучно приземлились у пункта Ленти (70 км южнее Самботель). Через двадцать минут экипаж вышел на точку Борнюк (20 км севернее Любляны), где и простились с оставшимися пассажирами. Сброс произвели с высоты 500 метров<sup>645</sup>.

30 марта, совершив семнадцать полетов с Кечкемета и других аэродромов, вернулся экипаж Иосифа Казакевича. Перелетев еще в начале января в Дебрецен и поменяв несколько аэродромов, он в полку «потерялся». Начали искать. Как-то в одном из оперативных полетов начальник штаба К. Е. Далакишвили с воздуха заметил «шестерку». В один из дней марта к самолету подъехала машина. Рядом с водителем восседал Калистрат Елизбарович. «Пропажа» нашлась.

Экипаж И. А. Казакевича, летая по заданиям РО 2-го Украинского фронта, получил большое моральное удовлетворение. Штурман корабля Андрей Коноваленко писал мне: «Всякий раз, когда мы вылетали на выброску групп – это была встреча с людьми смелыми, боевыми, жизне-радостными. Они, вполне возможно, шли на верную гибель, но шли, чтобы скорее приблизить победу нашего народа, и просили выбросить их так, чтобы при приземлении не повредить ноги и руки. Они сообщали такие данные, что просто дух захватывало. Дело в том, что при нас была девушка-радистка, с которой эти группы (мы тоже с ними) имели связь.

В каждом полете мы применяли разнообразные хитрости. Например, командир корабля с борттехником ставили одному мотору 1750 оборотов в минуту, а другому – на сто больше, и этим подстраивались к гулу немецких самолетов. Думаю, что эта хитрость, может быть, в некоторой степени и помогла нам успешно выполнить поставленную задачу. Великое спасибо нашей дорогой и милой «Лидочке», которая ни разу не подвела ни нас, ни разведчиков».

---

<sup>645</sup> ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 135. Л. 16.

---

Что и говорить: нужную и серьезную работу выполняли отдельные экипажи 239-го авиаполка, доставляя на территорию Чехословакии разведывательно-диверсионные группы, подготовленные различными ведомствами СССР. Они, обрастая чехами и словаками, становились грозной силой для врага. В районах, которые еще недавно для гитлеровцев были относительно спокойными, взлетали в воздух эшелоны, мосты, самолеты, склады. Немецкие гарнизоны и жандармские комендатуры находились в постоянном страхе. Что же касается передаваемой в штабы фронтов разведывательной информации, то ей не было цены.

А. Д. Коноваленко посылал в музей СНВ в Банска-Бистрицу свои воспоминания. В них есть сведения о полетах с разведчиками на борту. «За период выполнения этого особого задания с аэродромов Дебрецен, Тиса Вежени, Кечкемет и Папа мы совершили 17 боевых вылетов ночью на своей прекрасной «Лидочке», за что получали много раз благодарности и от личного состава выброшенных групп, и от командования РО 3-го Украинского фронта.

Разведгруппы мы выбрасывали в составе шести-восьми-десяти челоек в районы городов Брно, Пардубице, Оломоуц, Кромержжж, Тренчин, Топоятчони и др. Бывали случаи, когда мы в один вылет выполняли сразу два-три задания. Выбрасывали разведгруппу, а потом шли на выброску груза для ранее выброшенных групп. В этих мешках находилось питание для радиостанций, медикаменты, боеприпасы и другое снаряжение».

Начатая войсками 4-го Украинского фронта Моравско-Оставская наступательная операция развивалась трудно, с паузами и перегруппировками сил. Бои приняли затяжной характер. И все же войска продвигались вперед. 22 апреля они освободили Опаву, а 30 – Моравска-Оставу. К 5 мая важнейший промышленный район Чехословакии был очищен от врага.

Тем временем в ходе Братиславско-Брновской операции войска 2-го Украинского фронта 25 марта освободили Банска-Бистрицу, 4 апреля – Братиславу, а 26-го – Брно.

В результате проведенных операций Красная Армия разгромила крупную группировку немецко-фашистских войск в Западных Карпатах, полностью освободила Словакию и часть Моравии. Советские войска вышли в центральные районы Чехословакии, создали условия для ее полного освобождения.

Существенную помощь наступавшим войскам продолжали оказывать партизанские соединения и разведывательно-диверсионные группы, забрасываемые в тыл врага. Помимо активных диверсионных действий, они помогали штабам фронтов выявлять расположения основных узлов сопротивления противника, определять сильные и слабые стороны в его обороне.

К этой весьма необходимой и важной работе на заключительном этапе войны был, как и прежде, причастен личный состав 239-го авиаполка.

В ночь на 9 апреля экипаж Д. М. Мещерякова с прежними своими пассажирками вновь взял курс на Прагу. На этот раз ушли на задание с аэродрома Секешфехервар. Относительно хорошая погода сопровождала самолет до Вены. Столица Австрии оказалась затянутой дымом от пожаров. Над территорией Чехословакии в районе Мельк-Креме на высоте 1800 метров Ли-2 атаковал немецкий истребитель, однако летчики изменили курс и с потерей высоты ушли от преследования. Штурман А. А. Кисиль ориентировку восстановил быстро. Полетели дальше, но в районе Праги встретили сильную дымку с видимостью в один километр и вынуждены были вернуться на базу<sup>646</sup>.

В ночь на 16 апреля Д. М. Мещеряков сделал третью попытку. Задание удалось выполнить. С тех неудачных полетов в ночь на 30 марта и 9 апреля, когда наталкивались на атаки немецких истребителей, прошло две недели. На этот раз штурман поставил условие: маршрут на Прагу он выбирает сам. Представители разведотдела согласились. Анатолий Кисиль сел за подготовку, стараясь выбрать менее уязвимый, с точки зрения ПВО, маршрут. Учитывая, что столицу Австрии

---

<sup>646</sup> ЦАМО. Ф 18-й ва. Оп. 7106. Д. 135. Л. 18.

---

пару дней назад освободили советские войска и что противник поспешно отступает в северо-западном направлении, он решил лететь на Вену, пройти в направлении Линца, а уже оттуда, повернув строго на север и выйдя на оккупированную территорию, где активных боевых действий еще нет, держать курс на Прагу.

Д. М. Мещеряков согласился с мнением своего штурмана. Договорились еще об одном: чтобы уменьшить вероятность быть засеченными локаторами, лететь, не слишком отрываясь от земли.

Вену обошли с южной стороны. Держа курс на Линц, пересекли Дунай, развернулись на север и, прижимаясь к горам, пошли дальше. Редкая облачность позволяла вести детальную ориентировку. Штурман нетерпеливо ожидал самую высокую гору на маршруте с высотой в 2244 метра. При лунном свете она открылась издали и просматривалась словно днем. Над ней прошли на пятистах метрах и начали снижение. А. А. Кисиль неотрывно следил за землей, ожидая Влтаву. Вот и ее свинцовая змейка. Вихляя то влево, то вправо от курса, река оставалась главным ориентиром до самой Праги.

Вьющаяся среди холмов и долин Влтава вывела к окраине Праги. ПВО города встретила самолет клинками прожекторных лучей. Штурман пальнул ракету. Уловка удалась: зенитная артиллерия огня не открыла, а прожектора погасли. Снизились до четырехсот метров. А. А. Кисиль нажал кнопку сирены. К пассажирам пошел борттехник.

В районе Чешске-Будеевице справа по курсу над поверхностью земли вдруг прорезался луч прожектора. Ба, да это же аэродром! Где-то в стороне в темном небе рассыпалась желтая ракета. Погас прожектор. Вот оно что! Штурман от удовольствия потер руки. У него, запасливого, всегда имелся набор ракет всех цветов. Нашел желтую, вогнал ее в ствол ракетницы. Возможно, пригодится.

Прошли над дорогой, промелькнул большой массив темного леса, еще ленточка дороги, за ней лужайка, и опять дорога. Куда бросать? Надо в лесок, там все же безопаснее. Разворот на 180 градусов. В районе первой дороги прозвучала команда штурмана: «Пошел!».

Проследили за раскрытием парашютов и приземлением десантников. Весь обратный путь переживали за своих спутниц – как они там? И что за необходимость бросать девчат прямо у ворот большого города?

На командно-диспетчерском пункте заполнили документацию, на основании которой начальник штаба авиаполка оформил боевое донесение: «Один Ли-2 в 01.50 с высоты 650 метров сбросил двух человек и 240 кг груза в районе Костелец (28 км юго-восточнее Праги)»<sup>647</sup>.

Дело сделано, можно перекусить и отдохнуть. Только вот мучает один вопрос: как там пассажиры? Утром стало известно, что женщины приземлились нормально, в город попали на попутной машине, подвезли их немцы. Ай да девчата! Представитель разведотдела 3-го Украинского фронта поблагодарил экипаж за четкую работу.

Полеты экипажа Д. М. Мещерякова с пассажирами на борту поданы мной со слов штурмана А. А. Кисилья. Он же описал пассажирок, рассказал, как они после приземления попали в Прагу. Надо сказать, что Анатолий Кисиль в основном правильно определил возраст своих пассажирок, которые 55 лет назад оказались на борту его самолета. Именно все эти детали помогли мне, работая в архиве ГРУ, установить их имена, кодовое название группы, суть задания и результаты его выполнения.

Теперь, когда в результате третьего захода экипажа Д. М. Мещерякова разведчицы оказались в месте назначения, можно сообщить о них самих и их работе в Праге некоторые сведения.

В январе 1945 года помощник начальника 2-го отделения разведотдела штаба 3-го Украинского фронта майор Хорошевский получил задание подготовить для работы в Праге радиофици-

---

<sup>647</sup> ЦАМО.Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 145. Л. 43.



---

рованную резидентуру из двух человек. Желательно, вполне понятно, чтобы кто-то из них знал город. Такая кандидатура нашлась – Надежда Ивановна Гетуль (Дезо). Родилась она в 1899 году в Нижнем Новгороде. С какого-то времени (в архиве сведений нет) и до 1935 года проживала в Праге, имела там знакомых. Ей и была отведена роль резидента под псевдонимом «Зина».

На должность радистки Хорошевский подобрал младшего лейтенанта Надежду Кирилловну Долголеву, девушку 1927 года рождения. Она стала «Лианой».

Радиофицированной резидентуре присвоили кодовое название «Новак». Готовили ее с 15 января по 20 марта 1945 года.

Перед женщинами разведывательный отдел поставил следующие задачи.

1. Ежедневно освещать переброску войск, военных грузов и техники на участке железной дороги от Праги на Дрезден, Пльзень и Линц.

2. Определять численность, нумерацию и национальный состав перебрасываемых частей.

3. Установить численность войск пражского гарнизона, расположение аэродромов, складов, баз с горючими и боеприпасами.

4. Установить наличие имеющихся и строительство новых оборонительных сооружений на подступах к Праге, размещение военных заводов и их производственные мощности.

5. С подходом к Праге частей Красной Армии своевременно доносить о начале отхода войск противника, направлениях этого отхода, о группировках отходящих войск, а также об их концентрации для осуществления контрудара.

6. Завербовать на месте двух-трех человек из числа местных жителей, работающих на железнодорожной станции Прага или телеграфе.

Надо прямо сказать, что для двух человек, тем более женщин, заданий разведотдел дал многовато, да и каждое из них само по себе являлось сложным. Вполне понятно, что их выполнение зависело, прежде всего, от того, удастся ли на месте подобрать надежных людей.

По сведениям архива ГРУ разведчицы приземлились вполне благополучно в районе города Костелец (40 км восточнее Праги) в пятидесяти метрах от железной дороги у села Валенки. Разночтение между этой информацией и данными экипажа вполне допустимо: вероятно, разведчицы дали координаты приземления приблизительно.

Что же касается событий, которые развернулись после того, как разведчицы коснулись земли, а также их работы в Праге, то они в архиве освещены весьма скудно, и я приведу эти сведения почти полностью.

«16 апреля на попутной машине прибыли в Прагу и остановились у знакомого «Зины» – Блажека Иосифа (Прага-Жижков, улица Есеньева, 175, кв. 6). 17 апреля резидентура перебазировалась на другую квартиру (Прага-Каширжи, улица Покавалиркау, 40). Прописались в полиции и установили для работы радиостанцию. 29 апреля получили продовольственные карточки. За период работы группа передала 26 радиogramм с ценными сведениями о противнике. За успешное выполнение задания резидентка и радистка награждены денежной премией»<sup>648</sup>.

А 26 апреля А. А. Кисиль чудом остался жив. В экипаже командира корабля Н. П. Подлузского ему предстояло с аэродрома Самботель вечером уходить в полет. После обеда весь экипаж находился возле своего самолета. Как раз в это время на задание взлетали Пе-2 39-го отдельного разведывательного авиаполка. Один из летчиков не выдержал направление и врезался в Ли-2. Экипаж не пострадал, а бомбардировщик сгорел<sup>649</sup>.

В конце апреля 1945 года заместитель командира 239-го авиаполка подполковник И. Д. Маслов получил ответственное задание. Ему предстояло вылететь на аэродром «Три дуба» за приводной радиостанцией. Ее в конце октября 1944-го вывезти не сумели. Однако расчеты с помощью

---

<sup>648</sup> Архив ГРУ. Оп. 9933. Д. 1. Л. 234.

<sup>649</sup> ЦАМО. Ф. 4-го ак. Оп. 1. Д. 58. Л. 67.

---

словацких партизан удалось ее надежно спрятать. Радисты остались в Словакии, партизанили, а после освобождения страны вернулись в свой батальон связи и доложили о месте ее схоронения. Они же назвали словака, который знает это место. Им оказался ксендз.

Далее слово штурману из экипажа И. Д. Маслова В. И. Кислюку. «И вот в конце апреля 1945 года я с летчиком Масловым прилетел на «Три дуба» из города Секешвехервар (Венгрия). Пройдя пешком от аэродрома до города Зволен, вошли во двор костела. Встретили нас два служителя, мы объяснили им суть нашего прихода. Один из них пригласил ксендза, который и показал нам место, где хранились радиостанция и двигатель. А этим местом оказался сарай, в котором хранились дрова, пустые ящики и деревянные бочки. Когда из сарая все вынесли, ксендз сказал: «Копайте здесь и здесь». То есть в двух местах. К удивлению всех нас, радиостанция и двигатель оказались в превосходном состоянии. Этот же ксендз предложил свои услуги и на подводе доставил все к самолету».

Работа отдельных экипажей по заданиям штаба партизанского движения Чехословакии и РО Украинских фронтов продолжалась. Правда, заявки стали поступать реже, и количество привлекаемых экипажей постепенно уменьшалось. Дыхание конца войны чувствовалось и в деятельности этих органов.

В первых числах апреля 1945 года 239-й авиаполк совершил свое последнее за период Великой Отечественной войны перебазирование. Из Черлян, где он пробыл 7 месяцев, последние экипажи 4 апреля перелетели на аэродром Воля Оцецка.

Завершал авиаполк Великую Отечественную войну бомбардированием живой силы и техники окруженной группировки немецко-фашистских войск в Бреслау (ныне Вроцлав). Для войск Красной Армии город-крепость Бреслау оказался твердым орешком.

В середине февраля 1945 года войска 1-го Украинского фронта совершили стремительный обходной маневр и окружили город Бреслау. В капкане оказалось порядка 80 тысяч немецких солдат и офицеров. Среди них много было эсэсовцев. Осада города началась 13 февраля. Сдаваться окруженные не собирались, на предложения советского командования сложить оружие отвечали отказом.

К бомбардированию различных объектов в Бреслау привлекалось несколько соединений 18-й воздушной армии. Самое активное участие в операции принял 4-й гвардейский авиакорпус. 25 февраля штабом 18-й воздушной армии ему была поставлена задача: бомбардировочными ударами содействовать наземным войскам в уничтожении окруженной группировки противника в городе Бреслау.

К ее выполнению соединения авиакорпуса приступили с 1 марта. Удары наносились как ночью, так и днем почти ежедневно в течение марта и апреля. За этот период 4-й бак произвел 31 бомбардировочный налет на город, из них 20 налетов днем и 11 – ночью. Дневные бомбардировочные удары соединение наносило впервые. Всего совершено 1140 самолетовылетов днем и 581 вылет ночью. В результате боевых действий наземных войск и ударов с воздуха 7 мая 1945 года вражеский гарнизон во главе с комендантом крепости в полном составе сдался в плен.

К нанесению бомбардировочных ударов днем привлекались только соединения и части авиакорпуса, вооруженные самолетами Б-25. Начали они бомбардировать различные объекты в Бреслау с 1 марта и завершили 11 апреля. Ночную работу выполняли экипажи самолетов Ли-2 из 53-й и 54-й авиадивизий. К выполнению этих заданий они приступили с 16 апреля.

Ночная работа экипажей имела ряд особенностей. Советские войска находились в самом городе в непосредственной близости к окруженному гарнизону. Это требовало от штурманов самолетов Ли-2 при осуществлении бомбардирования ювелирной точности. Вторая особенность заключалась в том, что в период нанесения ударов, практически одновременно, немецкие транспортные самолеты сбрасывали окруженным боеприпасы и продовольствие. Вполне

---

естественно, наши зенитчики стремились этому помешать. Из-за неудовлетворительного взаимодействия командования авиакорпуса с руководством частей ПВО, особенно в первый период операции, под огонь советских зенитчиков попадали и самолеты Ли-2. Три экипажа были сбиты. 239-й авиаполк потерь не понес.

О том, что штурманам надо было быть предельно внимательными и бомбить объекты в Бреслау с ювелирной точностью, можно судить по содержанию боевого распоряжения 53-й авиадивизии, отданному в подчиненные авиаполки 17 апреля. «Командир авиадивизии приказал: 1-му, 239-му и 336-му авиационным полкам в ночь с 17 на 18 апреля 1945 года бомбардировать живую силу и технику противника в окруженной группировке города Бреслау.

Точка прицеливания 1-му и 239-му авиаполкам: кварталы, ограничивающие с северо-запада от объекта 198 по улице Кайзер до улицы Тиргартен; с северо-востока по улице Тиргартен до Стар. Одер; с юго-востока – Стар. Одер; с юго-запада – река Одер, искл. квартал Набережная.

Предупредить экипажи, при попадании в лучи прожекторов давать сигнал «Я свой самолет». По прожекторам, ЗА и огневым позициям не стрелять. Из-за облаков, по расчету времени и по неосвещенной цели не бомбить. В полет назначить опытных штурманов. Бомбить только прицельно, учитывая близость своих войск. Работать только в заданное время, в противном случае будете обстреливаться своей ЗА»<sup>650</sup>.

Что касается боевой работы 239-го авиаполка по Бреслау, то его экипажи выполняли эту задачу пять раз – в ночь на 18, 26, 27, 28 и в ночь на 1 мая. Всего произведено 24 самолетовылета. Отработали летчики без особых происшествий и результативно. Приведу основные фрагменты из одного боевого донесения авиаполка.

«В ночь с 26 на 27 апреля 1945 года произведено восемь самолетовылетов. Восемь Ли-2 вылетали на бомбардирование окруженной группировки противника в Бреслау. Цель – бомбардирование зоологического сада. Три Ли-2 произвели повторный вылет.

Линия фронта и передний край обороны наших войск обозначались ракетами белого и зеленого цвета. Бомбардирование производилось при хорошо освещенной цели.

Контролером от авиаполка вылетал заместитель штурмана гвардии старший лейтенант Кислюк. В период 22.02 с высоты 1500 метров наблюдал: САБы сброшены точно, цель освещена хорошо; основная масса экипажей бомбардировала севернее и западнее цели. При повторном вылете в 04.35 с высоты 1900 метров наблюдал: сброшенные САБы находились точно над целью; точно по цели было сброшено до 15 % бомб от общего количества. В районе квартала 220 было создано три взрыва большой силы»<sup>651</sup>.

В ночь на 1 мая состоялся последний вылет авиаполка на бомбардирование Бреслау. Вот его результаты:

«В ночь на 1 мая 1945 года произведено четыре самолетовылета. Сброшено 12 ФАБ-250, 8 САБ-100, общим весом 3440 кг.

Основную цель – склады боеприпасов в районе школы Гинденбург (кварталы 397 – 400, 406, 407, 409 – 413) три Ли-2 бомбардировали в период 22.10 – 22.30 с высоты 1500 метров. Один Ли-2 производил освещение цели, САБы сброшены в 22.25 в районе северо-восточнее цели за каналом с высоты 1750 метров.

Заданная цель бомбардировалась впереди идущими самолетами нашей авиации. В результате бомбардирования экипажи наблюдали разрывы своих бомб. В 22.11 экипажем отмечен большой силы взрыв в западной части самой цели, вызвавший пожар»<sup>652</sup>.

Это было последнее донесение, последний вылет и последние бомбы. Но в тот день об этом никто не знал, так как в последующие дни задача бомбардирования окруженных ста-

---

<sup>650</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 221514. Д. 2. Л.1.

<sup>651</sup> Там же. Ф. 239-го ап. Оп.221514. Д. 1. Л. 2.

<sup>652</sup> Там же. Л. 5.

---

вилась еще несколько раз. Вот последнее боевое распоряжение штаба 53-й авиадивизии: «В ночь с 6 на 7 мая 1945 года действовать по целям в Бреслау. Район бомбардирования, боевая зарядка, маршрут полета, подсвет цели, контроль бомбардирования и все остальные вопросы согласно нашему боевому распоряжению № 29 от 5 мая. Вылет на задание по команде командира авиадивизии»<sup>653</sup>.

Однако задание это не выполнялось, так как последний очаг сопротивления гитлеровцев на территории Германии был подавлен, гарнизон крепости Бреслау капитулировал. Бомбардировочная деятельность 239-го авиаполка в Великой Отечественной войне завершилась.

В конце апреля и начале мая экипажи 239-го авиаполка для выполнения специальных заданий поднимались тоже редко. Последним, кто готовился к вылету в ночь за несколько часов до дня Победы, оказался экипаж командира корабля И. А. Казакевича.

Его штурман Андрей Коноваленко писал мне: «В ночь на 9 мая получили задание: произвести выброску группы разведчиков в район Праги. Через два часа самолет и мы были готовы к полету. В этот период наш полк базировался на венгерском аэродроме Папа. За тридцать минут до намеченного вылета нам дали отбой. Во втором часу ночи от дежурного по полку мы узнали, что Германия капитулировала, войне конец и Гитлеру «капут». Что тут началось! А в 9 часов утра мы провели митинг. По приказу командира полка Георгия Шамраева со всех пулеметов Ли-2 был дан двадцатизалповый салют».

О радости, которая охватила весь авиаполк по случаю окончания войны и вылилась в стрельбу из всех видов оружия, рассказывал мне и командир корабля Василий Иосифович Кривонос. Он только что вернулся с Дмитрием Волковым из полета под югославский город Триест, куда десантировали группу разведчиков. Стреляли все и из всего. Даже жена Шамраева Клавдия Степановна, работавшая в авиаполку, высунулась в форточку окна, расположенного на третьем этаже штабного здания, и из пистолета мужа разрядила в небо несколько обойм.

Выстрелы из бортового и личного оружия в переходящее от войны к миру небо знаменовали окончание бового пути 239-го (3-го тбап и 3-го ап) гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка. Пора и мне под звуки победных выстрелов подводить итоги.

На заключительном этапе Великой Отечественной войны личный состав авиаполка оказывал помощь ушедшим в горы словацким повстанцам, забрасывал организаторские и разведывательно-диверсионные группы на территории Словакии, Чехии, Моравии, Австрии и Венгрии. Кроме этого, выполнял объемную транспортную работу для наступающих Украинских фронтов и наносил бомбардировочные удары по окруженной в Бреслау немецко-фашистской группировке. Самый главный итог всей этой работы в том, что она завершилась без боевых потерь. С 14 октября 1944 года и до конца войны похорожки семьям личного состава из штаба авиаполка не уходили.

Однако без небоевых потерь не обошлось. Пять человек погибли при нападении бандеровцев в месте базирования авиаполка. 14 января убит летчик младший лейтенант Юрий Александрович Симаков. 20 февраля убиты мастер по вооружению младший сержант Неткали Утибаев и воздушный стрелок рядовой Василий Дементьевич Ермохин, пропали без вести мотористы сержанты Михаил Иванович Дутов и Василий Сергеевич Павлюк. Погибшие захоронены на кладбище города Городок Львовской области.

Итоги боевой работы 239-го (3-го тбап, 3-го ап) гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка за весь период Великой Отечественной войны таковы.

В борьбе с немецко-фашистскими захватчиками личный состав авиаполка участвовал с первого дня войны и до последнего. Выполнив в июне 1941 года несколько дневных полетов, в последующем, вплоть до 9 мая 1945 года, боевые задания выполнялись исключительно ночью.

---

<sup>653</sup> ЦАМО. Ф. 53-й ад. Оп. 221514. Д. 2. Л. 10.

---

Авиаполк участвовал практически во всех более и менее крупных операциях, проведенных Красной Армией в период войны. Поэтому легче назвать ту, в которую он не внес своего вклада. Это Берлинская операция.

В ходе борьбы с фашистскими агрессорами личный состав авиаполка проявил высокий моральный дух, боевой энтузиазм и непреклонную волю в выполнении каждого боевого задания. А их пришлось выполнять 10475 раз. Это столько совершено боевых вылетов за весь период войны. На различные объекты врага экипажи обрушили 6000 тонн бомб различного калибра. В результате бомбардировочных ударов врагу был нанесен следующий материальный ущерб: уничтожено на земле 110 и в воздухе 7 самолетов, взорвано 4 моста, 116 складов с боеприпасами и горючим, разбито 55 эшелонов с людьми и техникой, уничтожено 19 зенитных батарей и 16 прожекторных установок.

Трудную и опасную работу выполнял летный состав. Каждый боевой вылет экипажа – это шаг навстречу невероятным трудностям, возможным ранениям и даже смерти. И делал этот шаг летный состав не колеблясь. Ни одного отказа от выполнения боевого задания архивные документы не зафиксировали.

Инженерно-технический состав и штабные работники авиаполка рисковали меньше. Но с каким нечеловеческим напряжением они трудились всю войну! ТБ-3 и Ли-2 восставали из пепла благодаря золотым рукам инженеров, техников и младших авиационных специалистов.

О том, как умело и эффективно личный состав авиаполка защищал Родину, говорят коллективные и персональные награды. За мужество и отвагу, проявленные в Великой Отечественной войне, 23-й авиаполк удостоился гвардейского звания и награждения орденом Красного Знамени. За активное участие в разгроме врага на Курской дуге ему присвоено почетное наименование **Белгородский**. За личную отвагу и грамотное выполнение боевых заданий 741 человек награжден орденами и медалями Советского Союза. Четыре летчика и два штурмана стали Героями Советского Союза.

Так получилось, что один из них удостоился этого высокого звания уже после окончания войны. Уж слишком долго проходил положенные инстанции наградной лист. Ходатайство о присвоении штурману эскадрильи П. Д. Просветову командир авиаполка возбудил 3 ноября 1944-го. Уже на следующий день наградной лист подписал командир авиадивизии. А потом пошли непонятные задержки. Командир авиакорпуса поставил свою подпись через два с лишним месяца – 9 января 1945 года. 80 дней документ находился в штабе 18-й воздушной армии. Первый заместитель командующего маршал авиации Н. С. Скрипко подписал его 29 марта. И еще три месяца понадобилось для того, чтобы представление было окончательно затверждено. 29 июня 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Петру Даниловичу Просветову было присвоено звание Героя Советского Союза.

247 человек из состава авиаполка отдали свои жизни, защищая от смертельного врага себя, свою семью и Родину. Это много. Это более чем штатный состав полка. Летчик И. А. Казакевич писал ребятам в школу: «На полях войны осталось много наших боевых товарищей. Вот только один пример. Окончив летную школу в 1940 году нас, 32 человека, направили в полк, а в конце войны осталось в живых всего пять человек».

Я безмерно рад, что мне удалось полностью восстановить имена всех погибших. Их фамилии названы на страницах книги при описании обстоятельств гибели. Скорбный список боевых и небоевых потерь за период Великой Отечественной войны вынесен в **Приложение (№ 22)**. За период войны авиаполк потерял 39 самолетов ТБ-3 и Ли-2.

Таков боевой путь 239-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка в Великой Отечественной войне, таков вклад его личного состава в дело достижения нашей Великой Победы.

---

## Глава третья

# В ПОСЛЕВОЕННЫЕ НЕ СОВСЕМ МИРНЫЕ

### 1. Меняя крылья и места базирования

Салютами из всех видов оружия в ночь с 8 на 9 мая и торжественным митингом, проведенным утром в связи с безоговорочной капитуляцией фашистской Германии, личный состав 239-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка завершил боевой период своей истории. Начался мирный этап, прерванный утром 22 июня 1941 года. Он продолжался 53 года.

Начиная работать над книгой, я не ставил перед собой задачу восстанавливать послевоенную историю авиаполка в полном ее объеме. Попробую объяснить свою позицию. Почетное наименование «**БЕЛГОРОДСКИЙ**» авиаполку присвоено в процессе Великой Отечественной войны. Это обстоятельство требовало более подробного освещения именно этого периода его истории. Думаю, что эту задачу мне удалось выполнить. Это, во-первых.

Во-вторых, я не располагаю достаточно полными сведениями о послевоенной деятельности личного состава, так как архивные документы не изучал, а встречаясь с ветеранами войны, подобных вопросов перед ними не ставил. И еще один момент. Лет через десять, те, кто прошел войну, стали активно уходить на заслуженный отдых. Еще лет через пять личный состав полностью заменился. За исключением нескольких человек ни с кем из них встречаться мне не довелось.

В связи с этими обстоятельствами обозначу послевоенный период авиаполка буквально штрихами, чтобы логично подвести читателя к финальному факту его истории – расформированию.

Несколькими фактами, которые имели место на грани от войны к миру и в первые несколько месяцев после завершения боев, я располагаю. Приведу их, дабы они не остались за бортом истории.

Так получилось, что экипаж Василия Иосифовича Кривоноса взлетел на боевое задание в небо войны, а вернулся на свой аэродром после ее завершения. Об этом он рассказал школьникам в своем письме.

---

«Вас интересует самый памятный для меня боевой вылет. Это было в ночь с 8 на 9 мая 1945 года. Мы получили задание на выброску парашютистов, наших славных разведчиков в глубокий тыл. Задание выполнили успешно. Возвращаясь на свой аэродром (мы стояли в городе Папа, Венгрия), обратили внимание на сильный зенитный огонь. Он был неприцельным, беспорядочным. Снизившись, я поморгал бортовыми огнями для того, чтобы включили посадочные прожектора, так как была вторая половина ночи. Их сразу же включили, и я благополучно произвел посадку. А вокруг фейерверк – стрельба из всех видов оружия. И только тогда, когда выключили моторы, мы услышали долгожданное слово – «ПОБЕДА!»

Как-то я попросил бортового техника В. И. Колоскова вспомнить, приходилось ли его экипажу выбрасывать в тыл врага разведывательно-диверсионные группы. В письме он ответил: «В конце апреля 1945 года наш экипаж с аэродрома Папа (Венгрия) был послан для выполнения задания на аэродром Ковин в Югославию. Мы должны были ночью десантировать пять девушек с этого аэродрома. Место десантирования не помню. В эту ночь вылет не состоялся, и мы наутро с десантницами прилетели в Папу. Отсюда, не помню, нашим экипажем или другим, это задание было выполнено.

После войны мы летели из Вены и произвели посадку на одном из аэродромов для дозаправки. Завершив дело, поехали в столовую. Там, к нашему великому удивлению, увидели тех девушек. Они рассказали, что задание выполнили».

А вот что случилось с экипажем Д. Е. Нетудыхатко через месяц с небольшим после окончания войны. Привожу содержание документа: «Экипаж 239-го авиационного полка командира корабля Д. Е. Нетудыхатко, штурман В. А. Боргуль 16 июня 1945 года выполнял специальное задание по транспортировке груза 17-й воздушной армии с аэродрома София в Бул. При подготовке к заданию штурман неправильно склеил карту, что в полете привело к потере ориентировки и экипаж вынужденно сел на территории Турции у пункта Ипсала (85 км от Эдирна). После посадки турецкие жандармы сняли с самолета пулеметы и боекомплект, отобрали у летчиков личные вещи и планшеты, обезоружили экипаж и отправили в пункт Ипсала. У самолета была выставлена охрана. Нетудыхатко потребовал доложить о случившемся в советское консульство.

Летчики были накормлены, и им представили отдых. 18 июня с утра экипаж собирался уехать в Анкару в советское посольство. Но в 12 часов турецкие власти сказали, что бензин и масло для самолета есть. 19 июня экипаж выехал к месту вынужденной посадки и на следующий день получил разрешение на вылет в Советский Союз. В этот же день приземлились на аэродроме базирования авиаполка Папа»<sup>1</sup>.

24 июня 1945 года в Москве состоялся парад воинов Красной Армии, посвященный завершению войны в Европе и разгрому фашистской Германии. Его участником стал штурман корабля капитан Александр Яковлевич Савельев. Ребятам в школу он писал:

«От Авиации дальнего действия в параде принимал участие сводный батальон, который входил в состав Карельского фронта. Командовал этим батальоном командир 1-го гв. авиакорпуса генерал-лейтенант авиации Тупиков. В начале июня 1945 года мы начали усиленную строевую подготовку на аэродроме Остафьево, где и жили в палатках. Всем участникам была пошита новая парадная форма. Предпоследняя репетиция со всем составом состоялась на Центральном аэродроме в Москве, а генеральная – на Красной площади. Всем участникам парада были вручены медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.». Удостоверения к ним отличаются от обычных, так как они красного цвета. Участников парада можно определить по этим удостоверениям. 24 июня в день парада нас подняли раньше обычного, мы позавтракали и нас повезли на Красную площадь. Небо в тот день было пасмурное, с утра моросил дождь, но настроение было приподнятое».

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11333. Д. 36. Л. 311.

---

Вскоре после окончания войны уволился из рядов Красной Армии механик по радиооборудованию гвардии старший сержант Н. И. Мельников. Вернулся в родной Куйбышев. Стал там учителем, работал в школе. И на этом поприще достиг вершин. 1 ноября 1984 года решением Исполнительного комитета городского Совета народных депутатов ему было присвоено звание «Почетный гражданин города Куйбышева». В документе отмечалось: «За плодотворную работу по коммунистическому воспитанию подрастающего поколения, многолетнюю высокопродуктивную педагогическую деятельность, активное участие в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 годов присвоить звание «Почетный гражданин города Куйбышева» **Мельникову Николаю Ивановичу**, учителю средней школы № 63 города Куйбышева. Занести имя товарища Н. И. Мельникова в Книгу почета Куйбышевского городского Совета народных депутатов».

Несколько выходцев из авиаполка в послевоенный период стали генералами, а один это высокое звание получил еще во время войны. Бывший помощник командира 3-го тбап майор А. Г. Мельников в составе авиаполка участвовал в советско-финляндской войне, лично совершил 17 боевых вылетов, за что был награжден орденом Красной Звезды. В начале Великой Отечественной войны командовал 96-м дальнебомбардировочным авиаполком. С августа 1942 года возглавил 2-й перегоночный авиаполк 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии ГВФ. С мая 1944 года стал ее командиром. Войну закончил генералом. В мае 1945 года руководил перелетом от Москвы до Уэлькаля и обратно правительственной делегации СССР, а также делегаций Украины и Белоруссии, следовавшей на конференцию в Сан-Франциско во главе с В. М. Молотовым.

В послевоенный период звание генерала получили бывшие командир авиаполка Г. А. Шамраев, штурман эскадрильи Д. П. Волков, летчик А. П. Тимофеев.

Вот, собственно говоря, те факты из послевоенного периода, которые касаются личного состава авиаполка, прошедшего Великую Отечественную войну.

Так получилось, что авиаполк завершал свою боевую деятельность практически на двух аэродромах Папа (на территории Венгрии) и Воля-Оцецка (Польша), куда стал перебазироваться в самом конце войны. Можно сказать, здесь и началась мирная жизнь личного состава.

Воля-Оцецка – место, забытое богом, его даже на порядочной карте нет. Да и местное польское население смотрело на авиаторов далеко не дружелюбно. Здесь, занимаясь боевой и политической подготовкой, личный состав авиаполка и провел всю первую послевоенную зиму. В марте 1946 года поступил приказ сниматься с «якоря». Правда, сменить страну базирования не удалось, но Цеханув – это уже приличный город. Авиаполк продолжал летать на самолетах Ли-2 и носить свое прежнее имя – 239-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный бомбардировочный авиаполк.

Через год, в марте 1946-го пришлось снова менять место базирования. Надежды на то, что отцы-командиры выберут место где-нибудь на российских просторах, не сбылись. И хотя Инстербург, переименованный в честь дважды Героя Советского Союза Ивана Даниловича Черняховского в Черняховск, стал советским, но в то время русским духом особо не отличался. Основной достопримечательностью города оставались полуразрушенные здания – в годы войны Инстербургу здорово досталось от английской авиации. Задержались здесь авиаторы авиаполка на целых три года.

Новое переселение произошло в 1949 году. Аэродром под литовским Каунасом оказался самым лучшим за весь период существования части. Однако и здесь косых взглядов в сторону авиаторов было достаточно.

В эти годы во многих странах началось интенсивное освоение принципиально новых летательных аппаратов – вертолетов. Первым советским более или менее приличным вертолетом стал Ми-1. Однако и он быстро устарел. Стараясь ликвидировать наметившееся отставание в этой сфере, советское правительство приняло в октябре 1951 года постановление о разработке



---

двух типов вертолетов: среднего десантно-транспортного вертолета (в ОКБ М. Л. Миля) и тяжелого транспортного (в ОКБ А. С. – Яковлева). В рекордно короткий срок – через семь месяцев с начала проектирования – ОКБ М. Л. Миля выпустило первый опытный образец вертолета Ми-4. А уже в конце 1952 года начались его войсковые испытания. Этой чести удостоился 239-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный авиаполк.

К началу 1953 года первыми освоили новую технику командир авиаполка Герой Советского Союза гвардии подполковник А. П. Ерофеевский. Личный состав успешно справился с задачей переучивания и освоения совершенно новой для себя материальной части. В связи с переходом с самолетов на вертолеты авиаполк стал четырехэскадрильским и сменил свое амплуа – из бомбардировочного превратился в транспортный. Подкорректировалась, в соответствии с новым предназначением, и его «фамилия», он стал 239-м гвардейским **БЕЛГОРОДСКИМ** Краснознаменным десантно-транспортным авиаполком.

В ВВС страны он первым переучился и освоил отечественный вертолет Ми-4. В 1953 году на авиационном празднике в небе над Тушино впервые перед зрителями величаво проплыли винтокрылые машины. Их вели летчики 239-го **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка. Входил он тогда в 35-ю десантно-транспортную авиадивизию. В последующем экипажи авиаполка ежегодно участвовали в воздушных парадах над Красной площадью.

В Интернете на сайте «Форум вертолетчиков» помещена «История 239-го отдельного гвардейского вертолетного полка». Ее авторы сообщили некоторые сведения о начальном периоде освоения вертолета. «В 1954 году полк участвует в учениях ПрикВО, и с 36 вертолетов Ми-4 десантирует «ГАЗ – 6» и 120-мм минометы. В 1954 году освоены полеты на групповую слетанность ночью в ПМУ. В 1956 году экипажи полка подготовлены к десантированию войск и боевой техники днем в составе полка, ночью – в составе эскадрильи. С появлением современного десантно-транспортного вертолета стала возможна отработка новых форм боевых действий войск. Так, 10 сентября 1956 года во время учений после воздушного ядерного взрыва мощностью 40 килотонн примерно в 500 – 600 метрах от его эпицентра (через 40 минут после взрыва) с вертолетов Ми-4 был высажен десант 345-го парашютно-десантного полка (272 человека). Учения подтвердили возрастающую роль вертолетных десантов в современной войне. И уже в октябре – ноябре 1956 года полк принимает участие, впервые в истории вертолетной авиации СССР, в вооруженном конфликте в Венгрии».

Заместитель командира авиаполка по боевой подготовке Лунин вспоминает: «В период с 6 по 13 ноября 1956 года 12 экипажей полка (Щукина, Манохина, Петровского, Линкевича, Краснова, Стаценко, Крейна, Жерлицына, Батурина, Сухих, Валейша и Исайкина) принимали участие в боевых действиях по подавлению мятежа в Венгрии, базируясь на аэродроме Текель. Выполнялись полеты на перевозку раненых, офицеров связи, переброску средств связи и спецгрупп. Экипаж старшего лейтенанта Валейша выполнил 34 боевых вылета, 22 раза подвергался обстрелу с земли. Перевез 30 человек тяжелораненых, 68 офицеров связи, за что был награжден орденом Красной Звезды».

В период пребывания в Каунасе несколько экипажей авиаполка дважды участвовали в спасении рыбаков Калининградской области. Об этом в письме в школу сообщил штурман К. С. Билаш. Он же прислал две вырезки из газеты «Калининградская правда», в которых рассказано о благородных делах вертолетчиков. Сделаю из этих материалов небольшую зарисовку.

К. С. Билаш писал: «Дорогие ребята! При встрече в Каунасе 9 мая 1986 года ветеранов 23-го авиаполка я узнал, что вы создаете музей истории нашей части. Об этом рассказала директор вашей школы. В Отечественную войну я был в другой части, которая выполняла такие же задачи, как и 23-й авиаполк».

Действительно, Константин Семенович в 23-м авиаполку в период войны не служил, и попал в него в послевоенные годы. А воевал он в составе 1-го транспортного авиационного полка осо-

---

бого назначения, летал на самолете Си-47 штурманом. Чтобы убедиться, как он исполнял свои обязанности, достаточно привести один пример.

В период наступления войск 1-го Белорусского фронта в начавшейся Белорусской наступательной операции его экипаж за 10 дней (с 26 июня по 5 июля 1944 года) совершил 80 полетов. Считай, 7 – 9 рейсов в сутки. За это время летчики перебросили на новые точки базирования 1500 человек и 50 тонн военных грузов. Одним кораблем была обеспечена переброска штаба 4-го штурмового авиакорпуса и штабов входящих в него соединений. Уже в конце обозначенного срока, 5 июля, командир авиакорпуса генерал-майор авиации Г. Ф. Байдуков представил членов экипажа к наградам. Знать, важную работу выполнил экипаж, в котором штурманом был К. С. Билаш.

Продолжу цитирование письма: «При переходе на новую технику я был назначен штурманом авиаэскадрильи. В короткий срок мы освоили эту новую технику и провели ее войсковые испытания. В своем домашнем архиве я храню две статьи из областной газеты «Калининградская правда», как память о моем участии в спасении рыбаков. В этих статьях полностью не перечислены члены экипажей, но в обоих случаях я был участником полетов. В первом полете (статья в газете № 10 от января 1957 года) руководителем группы двух вертолетов являлся командир нашей части подполковник Калентьев, а я штурманом экипажа».

Вот в сокращении рассказ корреспондента газеты А. Лапина «Вертолеты над льдиной. Как были спасены 17 рыбаков колхоза «Муромец».

«В воскресенье днем в Калининграде стало известно, что группа рыбаков колхоза «Муромец» терпит бедствие на льдине, оторвавшейся от прибрежного припоя и вынесенной в Курский залив. Площадь его водной глади превышает тысячу шестьсот квадратных километров. Положение рыбаков внушало тем большую тревогу, что толщина льда в тот день не превышала 10 – 15 сантиметров, а лодок с собой они не имели. Немедленно была организована воздушная разведка...

Наконец, в 17 часов 20 минут, уже в сумерках, летчики заметили две группы людей, махавших руками самолету... Самолет сделал несколько кругов над льдиной. То включая, то выключая бортовые прожекторы, летчики дали понять рыбакам, что они обнаружены и помощь им будет оказана...

Калининградский аэропорт. Короткое совещание в диспетчерской. Пилотирующий один из вертолетов начальник спасательной службы Алексей Иванович Калентьев выясняет у летчика Ковалева и управляющего Балтгосрыбтрестом Джапаридзе все интересующие его сведения.

– Сколько людей на льдине? Семнадцать? – уточняет Калентьев. – Двумя вертолетами возьмем всех сразу, если, конечно, не случится ничего непредвиденного.

Тут же он отдает распоряжение снять весь груз с вертолетов, чтобы больше людей можно было принять на борт. Летчики договариваются о маршруте, о том, что вертолеты будут лететь вслед за самолетом Ковалева, который укажет льдину...

Когда Ли-2 делал второй круг над льдиной, внизу показался красный сигнальный огонек вертолета. Вот он включил прожектор, освещая лед под собой.

– Людей вижу, – сообщает по радио пилот вертолета Калентьев. – Снижаюсь.

Две – три минуты вертолет низко висит над льдиной. Потом его прожектор гаснет, и вертолет берет курс на Калининград. Тотчас внизу появляется сигнальный огонек второго вертолета. А Ли-2, как это и было условлено, все кружит и кружит над льдиной. У его дверей лежат наготове тюки с резиновыми лодками и теплой одеждой – все это было бы сброшено рыбакам, если бы вертолетам не удалось снять их с льдины.

– На льду не осталось ни одного человека, – слышится в наушниках у Ковалева. – Идем в Калининград.

Без десяти двенадцать ночи вертолеты и самолет спасательной группы были в аэропорту. Рыбаки от всего сердца благодарили членов их экипажей. Особенное восхищение спасенных вызвало исключительно высокое мастерство пилотировавших вертолеты тт. Калентьева и Кова-

---

ленко, борттехников тт. Митникова и Постникова. Посадка тяжелых машин на лед была невозможна. Вертолеты, сначала один, потом другой, повисли буквально в полуметре над льдиной, и рыбаки смогли подняться на них, даже не прибегая к лестнице».

Возвращаемся к письму штурмана: «Во втором вылете (газета № 25 от 5 февраля 1957 года) командиром экипажа был заместитель командира части подполковник А. П. Коваленко, а я – штурманом».

Обращаемся к статье корреспондента газеты Е. Евгеньева «Люди на льдине». «В минувшую субботу группа рыбаков-любителей – жителей Калининграда, Гурьевского и Приморского районов – направилась на Курский залив порыбачить у лунок. Увлеченные своим любимым делом, они не обратили внимание, что лед все время потрескивает. Спихнулись лишь тогда, когда между льдиной и береговым припоем образовалась большая полынья...

Вскоре были приняты меры для спасения людей. В середине дня на поиски терпевших бедствие вылетел экипаж самолета Героя Советского Союза Федора Алексеевича Кошевого. Льдина была обнаружена. Получив это известие по радио, в воздух поднялся еще один самолет, ведомый Игорем Васильевичем Красовским. Летчики его экипажа сбросили рыбакам пять резиновых надувных шлюпок. Однако воспользоваться ими люди не смогли, так как вокруг льдины образовались торосы. Сильный ветер, достигавший 25 метров в секунду, и туман помешали летчикам снять людей с льдины.

Когда стало светать, над льдиной появился самолет А. С. Старынина. Спустя некоторое время загудели винты вертолета А. П. Коваленко. Он искусно повесил свою машину буквально в метре от льдины. С вертолета был сброшен веревочный трап. Через несколько минут рыбаки были подняты на борт вертолета. Все они горячо поблагодарили авиаторов, принимавших участие в их спасении».

И вновь слово штурману: «Оба полета были выполнены темной ночью при сильном штормовом ветре и морозе в 25 градусов. В истории развития вертолетной авиации это были первые полеты в сложных ночных условиях. Обе статьи хорошо описывают операции по спасению рыбаков с льдины, унесенных в море. Во втором полете мы из-за клубившегося тумана толщиной около 30 метров не смогли снять рыбаков, ибо теряли свое пространственное положение, так как в тот период вертолеты еще не были полностью оборудованы для слепого полета в облаках и в тумане. Пришлось нам делать второй вылет на рассвете, когда в тумане уже можно было просматривать лед и воду. За эти два вылета летчики нашей части спасли жизнь 25 рыбаков.

Когда в феврале ночью мы не смогли снять рыбаков, нам из Каунаса из нашей части было выслано еще три вертолета. Но на пути в Калининград группа встретила туман, и была дана команда возвратиться назад. При возвращении один экипаж упал в болото, три человека погибли, один остался жив».

В своем письме К. С. Билаш рассказал еще об одной спасательной акции, проведенной вертолетными экипажами авиаполка. Весной 1957 года в результате интенсивного таяния снежного покрова вода в реке Урал поднялась до отметки почти в десять метров. Вышедшая из берегов, она местами разлилась до 25 километров. Нижняя часть города Орска, в которой в основном располагался частный сектор, была полностью затоплена. Люди сидели на крышах своих домов. Все лодки унесло мощным потоком воды. На помощь пришли вертолетчики авиаполка. Константин Семенович писал:

«Мы по тревоге вылетели в город Орск. С крыш домов было снято около шести тысяч человек. За оказание помощи в спасении жизней населения Орска я награжден Почетной грамотой Оренбургского облисполкома. Экипаж летчика Гончарова вывозил женщину с овцефермы, которая была залита водой на десятки километров. В вертолете она начала рожать. Роды принимал борттехник. Он снял унт, в который новорожденного и уложили. Сели в райцентре Адемовка и устроили мать с сыном в больницу. Мальчика называли Юркой по имени командира экипажа».

В Каунасе авиаполк пробыл 10 лет. За этот период времени многие авиаторы ушли на заслуженный отдых и остались в этом литовском городе.

А авиаполк 15 ноября 1959 года сменил место дислокации и вновь оказался за пределами СССР. Там, где завершал Великую Отечественную войну. Перелетел он в ГДР на аэродром Фюрстенвальде и стал составной частью Группы советских войск в Германии (ГСВГ). Здесь авиаполк получил новые вертолеты – Ми-4А и Ми-6. Через два года по причине перегруженности аэродрома авиаполк переместили в один из красивейших городов Германии, жемчужины Саксонии – город Брандис. Дислоцируясь здесь, авиаполк переучился на Ми-8. В 1963 году принимал участие в совместном учении Вооруженных сил СССР, ГДР, ПНР и ЧССР. Из Брандиса экипажи авиаполка в период с 20 августа по 4 ноября 1968 года принимали участие в событиях в Чехословакии. Какими-либо конкретными сведениями по этому факту я не располагаю.

Сведения об этом периоде также отражены на сайте «Форум вертолетчиков»: «В феврале 1969 года первые три вертолета перегнали в Брандис. Первыми стали переучиваться на Ми-8 десять экипажей 1-й эскадрильи во главе с командиром Лебедь Виталием Николаевичем. Теоретические занятия начались в декабре 1968 года, практические – в первых числах января 1969-го. В первой половине 70-х полком командовал полковник Нестеров Борис Александрович, впоследствии генерал». В 1972 году 239-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный десантно-транспортный авиаполк был награжден юбилейным почетным знаком, учрежденным постановлением ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Советом Министров СССР в честь 50-летия СССР.

Дислоцируясь на территории ГДР, авиаполк осенью 1977 года еще раз сменил место своего базирования. На этот раз он переселился в Ораниенбург. Авторы интернетской «Истории 239-го отдельного гвардейского вертолетного полка» свидетельствуют: «Перебазированием полка руководил командир полковник Анисимов Николай Андреевич, впоследствии генерал, начальник ЦБП и ПЛС армейской авиации в Торжке, к сожалению, погибший в катастрофе на Ми-26. Первым наземным эшелоном ушла основная часть семей, так как было свободное жилье в Ораниенбурге, а остальные переехали по мере освобождения квартир семьями отдельной буксировочной эскадрильи на Ил-28. Когда уходил летный эшелон, то уже в Брандис садился отдельный вертолетный полк из Пружан (Ми-8, Ми-24). На новом аэродроме в Ораниенбурге началось обу-

стройство, практически весь личный состав участвовал в строительстве хозспособом».

Пропагандист политотдела, ветеран вертолетного авиаполка майор А. И. Гудзь, к сожалению, рано ушедший от нас, составил небольшую, десятистраничную историю части. Вот некоторые фрагменты, отражающие период пребывания авиаполка в Каунасе и ГДР. «В октябре – ноябре 1956 года наш личный состав выполнял боевые задания по оказанию помощи трудящимся Венгрии в подавлении контрреволюционного мятежа. Во время боевой работы произведено 252 вылета. За успешное выполнение боевых заданий правительства Указом Президиума Верховного Совета СССР в декабре 1956 года 17 гвардейцев полка награждены орденами и медалями Союза ССР, из них



орденом Красной Звезды – 9 человек, медалью «За боевые заслуги» – 7 человек, а командир полка гвардии полковник Калентьев награжден орденом Красного Знамени.

За высокие показатели в социалистическом соревновании, образцовое выполнение заданий командования, военно-патриотическое воспитание молодежи полк в 1972 году награжден Почетным юбилейным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР и Памятным знаменем Ленинского комсомола Белоруссии.

Мы гордимся плеядой летчиков, которые, выполняя интернациональный долг по защите воздушных рубежей ГДР, будучи в боевом дежурстве, проявив мужество и хладнокровие, принудили к посадке восемь самолетов-нарушителей из ФРГ. Это экипажи Павлова, Потапова, Варламова, Погодина, Асманкина, Петрова, Никитина, Жулидова.

Более 200 воинов-авиаторов полка выполняли интернациональный долг в Афганистане. 133 человека награждены орденами и медалями, а 18 из них двумя и тремя орденами и медалями.

В 1988 году, 10 июня, полк отпраздновал свой 50-летний юбилей. Накануне дня части всем ветеранам полка, чьи адреса нам известны, были отправлены теплые письма с поздравлениями и заверениями личного состава, что мы достойно будем продолжать эстафету мужества, доблести и славы, пронесенную в течение 50 лет гвардейским **БЕЛГОРОДСКИМ** Краснознаменным полком.

На торжества, которые проводились в гарнизоне Ораниенбург, прибыли ветераны части: Дорошук Онуфрий Архипович с супругой Антониной Денисовной, Кухаренко Владимир Иванович и Колосков Владимир Ильич. Праздник проходил в течение пяти дней, в ходе которого всем авиаторам полка ветераны вручили памятный знак «50 лет гвардейской **БЕЛГОРОДСКОЙ** Краснознаменной части». Проведены торжественное собрание, праздничный концерт, спортивный праздник, встречи ветеранов с авиаторами части на аэродроме, знакомство ветеранов с современной техникой, посещение Берлина, мемориального комплекса «Заксенхаузен», предприятий города Ораниенбурга.

Воины-авиаторы нашей части, приумножая славу героев-однополчан, добились определенных результатов в боевой и политической подготовке. По итогам социалистического соревнования за 1988 год полк занял 1-е место среди частей армейской авиации ВВС и награжден переходящим Знаменем Военного совета ВВС Группы».



Ветераны Великой Отечественной войны знали о том, что их родной **БЕЛГОРОДСКИЙ** авиаполк продолжает существовать, следили за его перемещением, вели переписку с командованием. А в июне 1988 года в связи с 50-летием со дня создания части руководство вертолетного авиаполка пригласило группу ветеранов в Ораниенбург на торжественные мероприятия. Совет ветеранов определил состав делегации. В нее вошли: Герой Советского Союза гвардии генерал-майор авиации Д. П. Волков, Герой Советского Союза гвардии полковник А. И. Мосолов, гвардии полковник В. И. Кухаренко и гвардии майор В. И. Колосков. Однако Д. П. Волков и А. И. Мосолов выехать в ГДР по состоянию здоровья не смогли. На торжества убыли только трое, гостили они у вертолетчиков шесть дней – с 9 по 13 июня. Это были волнующие дни.

О том, как проходили торжества, рассказал после возвращения из Ораниенбурга в газете «Ленинское знамя» (город Южно-Уральск) В. И. Колосков. Передам в сокращении его впечатления.

---

«Мы воочию убедились, сколь много сделали в период подготовки к юбилейным торжествам офицеры Г. Макаров, Н. Касьян, В. Нарожный, А. Гудзь и другие, кто несет сейчас нелегкую армейскую службу.

С самого утра военный городок выглядел по-праздничному светлым, нарядным. В назначенный час в строгих шеренгах замерли авиаторы. У многих на груди ордена и медали... Гордо проплывает перед строем Знамя – гвардейское и памятное. Командир тепло поздравил ветеранов, весь личный состав с 50-летием части, вручил нам памятные юбилейные знаки. А потом уже мы вместе с другими прикрепили такие же знаки к мундирам воинов-авиаторов.

В городке есть созданный руками воинов мемориал Героев Советского Союза – воспитанников полка. К его подножию были возложены венки и букеты живых цветов. Предложение побывать на аэродроме ветераны встретили с восторгом. Через несколько минут ветераны как бы вернулись в свою юность. Мы познакомились с экипажами. Интересный разговор завязался у О. Дорощука с офицером В. Ковригиным. Сын участника минувшей войны достойно несет службу на передовых рубежах Родины. Дважды выполнял Виталий Дмитриевич интернациональный долг в составе ограниченного контингента советских войск в Республике Афганистан...

А я в то же время занял место в кабине. Бросил короткий взгляд по приборам и тумблерам. Задумался. Борттехник посоветовал надеть шлемофон и включиться в радиосеть. Попросил разрешения создать условную аварийную ситуацию – падение давления масла в двигателе. К моему удивлению, в шлемофоне послышался спокойный приятный женский голос, который рекомендовал, что необходимо сделать в этой ситуации. Такого в нашу службу не было! Сидя в кабине, я вновь представил себя двадцатилетним.

Комната боевой славы части. Здесь собраны экспонаты, рассказывающие о боевом пути Героев Советского Союза – воспитанников полка, альбомы фотографий, письма, сувениры, другие реликвии. Я обратил внимание, как бережно хранятся фотоальбомы, рассказывающие о встречах ветеранов-однопольчан...

Здесь же экспонаты о сегодняшних делах части, ее лучших людях. Например, Книга почета, которая ведется на протяжении десятилетий. Последняя запись о военнослужащем Н. Лисковиче. Он служит почти четверть века. Человек заслуженный, член партбюро эскадрильи. Его грудь украшают две медали – «За боевые заслуги» и «За отличие в воинской службе» второй степени. Воин свято выполнял свой воинский интернациональный долг в Афганистане.

Кстати, предметом особой гордости гвардейцев является фотоальбом, рассказывающий об авиаторах, которые служили там, в опаленном войной Афганистане. Они – гордость коллектива. Вот примеры. Офицер А. Жерихин, военный летчик первого класса. В 1983 году добровольцем уехал он из части. Уже через месяц после отъезда – бои. За 16 вырванных из лап смерти мотострелков отважный летчик награжден орденом Красной Звезды. Два ордена Красной Звезды и орден Республики Афганистан на груди военного летчика первого класса В. В. Лубягина. Дважды был там Владимир Васильевич.

Вечером мы были на торжественном собрании части, слушали своих нынешних однопольчан. От нашего имени выступил О. Дорошук. Назавтра я попал во вторую «поющую» эскадрилью. По плану мы, ветераны, должны были побывать в подразделениях. Я и выбрал вторую, поскольку всю войну воевал в своей родной, второй. И вспомнилось мне, как перед нами в районе Житомира выступала Л. Русланова...

Участвовали мы и в спортивном празднике. Прямо из поднебесья доставили на землю цветы мастер спорта СССР военнослужащая И. Гурылева, имеющая 3200 прыжков, и С. Шпетный. Эти цветы получили мы, ветераны полка... Грустно было расставаться. Надолго в памяти останется эта встреча.

В июне 1990 года для прохождения дальнейшей службы в **БЕЛГОРОДСКИЙ** вертолетный авиаполк прибыл боевой летчик Г. И. Копылов. В настоящее время он проживает в Белгороде. Мне удалось его «разговорить».

---

Завершив обучение в Сызранском военном авиационном училище летчиков, Геннадий Иванович взял в руки ручку управления боевым вертолетом. Сменив несколько гарнизонов, в 1984 году попал в Афганистан. 235-я отдельная вертолетная эскадрилья, в которой он исполнял должность командира отряда, базировалась в районе города Шиндант. Началась настоящая боевая работа. Сегодня утром полет на разведку, вечером – на сопровождение транспортных колонн. Сон накоротке – и снова в воздух. Эвакуация раненых, больных и убитых; прикрытие транспортных самолетов; обнаружение и досмотр афганских караванов. Получение задачи. Взлет и посадка. Доклады о выполнении задания. И снова над головой крутящиеся винты Ми-8.

При обнаружении караванов или автомобилей вертолетчики давали предупредительную очередь из пулемета. Ее укладывали перед головой колонны. Если она останавливалась, производили высадку десанта. Ребята приступали к своим обязанностям – осматривали колонну на предмет обнаружения оружия, боеприпасов и наркотиков. При сопротивлении десантникам, а это случалось частенько, экипаж вертолета оказывал им огневую поддержку с воздуха.

Боевые вылеты производились парой, то есть «ведущий» и «ведомый». Делалось это для того, чтобы была возможность оказать помощь друг другу в экстремальной обстановке. Скажем, кого-то сбили или чья-то машина получила повреждение и пошла на вынужденную посадку. Такой случай с экипажем Г. И. Копылова произошел 20 декабря 1984 года. В этот день они производили сброс боеприпасов и воды десантникам, окруженным моджахедами на вершине горы Лоор-Кох. Вертолет получил несколько повреждений и, неуправляемый, с высоты 600 метров упал в ущелье. Экипаж отделался средней тяжести ушибами, а боевая машина восстановлению не подлежала.

За время пребывания в Афганистане, а это больше года, Г. И. Копылов произвел 1128 боевых вылетов, уничтожил 26 единиц транспортной техники, эвакуировал из района боевых действий около 600 раненых и приблизительно 200 убитых. Награжден орденом Красной Звезды, получил досрочное воинское звание «майор». Потом четыре года службы в Закавказье, как раз в то время, когда там все бурлило. Это и Гамсахурдия, и Нагорный Карабах, и Спитак. Дел было невпроворот».

Вот такой боевой офицер прибыл в авиаполк. После Афганистана и Закавказья с постоянными вылетами по тревоге днем и ночью служба в ГДР показалась раем. Геннадий Иванович вспоминал: «И было чему удивляться. Служебный день заканчивался в 15 часов, а в остальное время мы на велосипедах ездили за грибами и на рыбалку. В будние дни – плановые учебные полеты. Ежегодно 9 мая командование приглашало в полк местных жителей. Это стало традицией. Приезжали целыми семьями. Авиационная техника на аэродроме была доступна для всех. Каждый старался сфотографироваться на фоне вертолета. Никто не пропускал возможности подойти к полевой кухне. Завязывались знакомства, организовывались застолья.

В свободное время проходили спортивные мероприятия между сборными Ораниенбурга и полка по футболу и волейболу. В зимнее время немцы сами оплачивали спортзалы. В 1993 году начались проблемы с поставкой авиационного керосина. В связи с этим плановые полеты были ограничены».

Тем временем в стране набирала обороты затеянная М. С. Горбачевым так называемая «перестройка». Тяжелым катком прошла она по Вооруженным силам СССР. Начался вывод советских войск из ГДР – Западной группы войск (ЗГВ), прежней ГСВГ. После объединения в 1990 году двух Германий пребывание оставшихся советских войск стало квалифицироваться как «временное». Был определен и окончательный срок их вывода – 1994 год.

Понимая, что возвращение в Советский Союз неизбежно, командование авиаполка стало подумывать о месте нового базирования. Для решения этого вопроса не нужно было даже разворачивать карту. Собственное наименование авиаполка **«БЕЛГОРОДСКИЙ»** однозначно подсказывало: надо искать место в пределах Белгородской области. Некоторые ветераны-верто-

---

летчики рассказывали, что для решения вопроса о переселении в Белгород приезжала специальная полковая делегация, что областное и городское руководство положительно отнеслось к этому замыслу, что якобы было определено место для базирования авиаполка. Никакими документами, подтверждающими эти факты, я не располагаю. А вот свидетельство одного из тех, кто участвовал в установлении контакта с областной администрацией по этому вопросу, могу привести.

Слово Г. И. Копылову. «Еще в начале 90-х годов мы знали, что войска ЗГВ будут выведены из Германии. Место предполагаемого базирования нашего полка на территории СССР постоянно менялось. После развала Советского Союза и запрета КПСС в нашем полку осталась партийная касса, и коммунисты на собрании стали решать, как с ней поступить. В конце концов, пришли к мнению: деньги (в валюте) отправить на Родину в один из детдомов. Но куда? Здесь уж особо думать не пришлось – в Белгород, ведь полк **БЕЛГОРОДСКИЙ**. На эти деньги закупили в Германии телевизоры, видеомагнитофоны, детскую одежду, сладости. Все это представители полка передали детскому дому в Разумном. Кроме этого часть оставшихся денег вручили инвалидам афганской войны.

Между полком и областной администрацией завязались тесные отношения. Зная о том, что нам предстоит возвращаться на Родину, руководство области пообещало выделить земельные участки под строительство военного городка в районе поселка Северный и определить место для аэродрома в районе Томаровки. По приглашению командования полка делегация из администрации Белгорода посетила наш гарнизон. Здесь руководитель делегации вручил документы на землю для тех офицеров, которым предстояло увольнение. То есть им было дано разрешение на индивидуальное строительство.

В том же году по поручению командования полка я привез в администрацию Белгорода документы, в которых выражалось наше официальное ходатайство об отторжении земли для строительства военного городка и аэродрома. Документы были оформлены и мной отвезены в ЗГВ, а их копия отправлена в Министерство обороны. Там, как мне говорили, обещали тщательно разобраться и принять решение, при этом намекнули, что вопрос будет решен положительно».

С просьбой предоставить место после вывода авиаполка из Германии на территории Белгородчины обращались к правительству Российской Федерации и ветераны. В документе, подготовленном в феврале 1992 года за подписью заместителя председателя Совета ветеранов авиаполка В. И. Колоскова, в частности, говорилось:

«Осознавая, что настала логическая необходимость в сокращении Вооруженных Сил, мы обращаемся к правительству России, высшему военному руководству и администрации Белгородской области с просьбой оставить 239-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный авиаполк в составе Вооруженных Сил России...

Мы, ветераны авиаполка, трижды собирались на встречи в Белгороде – в 1983, 1984 и 1988 годах. Мы благодарны городским властям, педагогическому коллективу 13-й школы, руководству Музея-диорамы «Курская битва», трудящимся города за проявленное доброе и сердечное гостеприимство. Мы общались со школьными и трудовыми коллективами Белгорода. По отзывам учителей школы после этих мероприятий у школьников поднимаются дисциплина и качество учебы. Мы надеемся, если авиаполк будет базироваться на территории Белгородской области, его личный состав сможет оказывать помощь как в хозяйственной жизни, так и в деле воспитания молодежи на боевых традициях нашей армии».

Трудно сказать, был ли отправлен этот документ по назначению, скорее всего, нет, так как 7 марта этого же года было подготовлено коллективное Обращение к правительству РФ и главному командованию Вооруженных Сил. Привожу его содержание:

«В связи со сложившейся обстановкой в Вооруженных Силах бывшего СССР, реформированием их и значительным сокращением, нас очень волнует судьба нашего авиаполка. Мы



---

знаем, что авиаполк дислоцируется в ГДР и в 1993 году будет выведен на территорию Родины.

Сейчас идут подготовительные работы по созданию Вооруженных Сил России. Мы, ветераны авиаполка, участники Великой Отечественной войны, озабочены судьбой 239-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка и обращаемся к Вам с просьбой сохранить его и включить в состав Российских Вооруженных Сил. Мы убеждены, что авиаполк может и должен оставаться на боевом посту.

Немного осталось живых ветеранов, но жизнь и дела героев стали для молодежи примером мужества, самоотверженности и верного служения Родине. В Белгороде есть музей боевой славы авиаполка, 13-я средняя школа носит имя 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка. Просим рассмотреть вопрос о возможности передислокации авиаполка на территорию Белгородской области. Уверены, что земля Белгородчины, в которой лежат павшие за ее освобождение от фашистских захватчиков герои авиаполка, не откажется принять нынешних его бойцов».

Обращение подписали: Герои Советского Союза Д. П. Волков и А. И. Мосолов, генерал А. П. Тимофеев, подполковники В. Г. Лазарев, А. А. Кисиль, С. Н. Перелай, майор Н. В. Усольцев и старшина Г. А. Маньков.

Но руководство страны проигнорировало мнение ветеранов авиаполка. В начале 1994 года пришел приказ о перебазировании в город Ефремов. Планы приютиться в пределах Белгородской области рухнули. А каким могло быть умненьким решение о переселении авиаполка на Белгородчину – авиаторы-белгородцы вернулись бы в родные пенаты, осели бы здесь и, увольняясь, долгие годы трудились бы на ниве военно-патриотического воспитания молодежи. Но... Тут даже крылатая фраза «классика» – «хотели как лучше, а получилось как всегда» – не подходит, ибо никакого стремления сделать «как лучше» не было. Одно утешало личный состав – наконец-то под ногами будет чисто русская земля, а над головой чисто русское небо. Ведь, действительно, оказавшись в конце войны за рубежом, авиаполк в течение 50 лет на территории России не базировался.

О самом перебазировании рассказывает Г. И. Копылов. «В апреле 1994 года полк начал перебазирование в Россию. Военские эшелоны, как мы считали, были направлены в Белгород. Штурманские карты для перелета мы также подготовили на Белгород. В это время в Польше наших войск уже не было, поляки отказались предоставить территорию своей страны для транзита наших эшелонов. Все они были направлены в морские порты Балтики и на паромах переправлены в Россию.

В начале июня 1994 года на аэродроме было организовано прощание нашего полка с местными жителями. А во второй половине июня полк в составе 34 Ми-8 и 26 Ми-6 произвел взлет, и, сделав прощальный круг над аэродромом и городом Ораниенбургом, взял курс на север. Минувя Польшу, вышли в нейтральные воды Балтийского моря и пошли на восток. Первую посадку для дозаправки произвели на аэродроме Нивенское под Калининградом, вторую в Пскове, а третью уже на своем новом аэродроме в Ефремово.

Семьи офицеров и сверхсрочников были вывезены на военных транспортных самолетах. Так как на аэродроме Ефремово жилых помещений, кроме разрушенной казармы, не было, жены и дети разъехались по родственникам. Те семьи, которым некуда было ехать, жили вместе с мужьями в вертолетах, а с наступлением холодов начали снимать квартиры в городе, который находился в двенадцати километрах от аэродрома».

Трудности, порожденные непродуманным и неподготовленным перебазированием, усугубились проявившимися последствиями горбачевской «перестройки» и так называемых ельцинских реформ. На Родине авиаполк оказался в самые черные дни ее истории, в период развала всего и вся. В те девяностые нормального ритма в работе не было ни в одном трудовом коллективе, в том числе и армейском. Невыплата денежного содержания, трудности с продо-

---

вольствием, отсутствие горючего, резкое сокращение летной работы, падение армейского престижа, расформирование частей и соединений.

Об этих трудностях применительно к авиаполку рассказывает Г. И. Копылов. «Началось форменное безобразие, если не сказать покруче. Финансовое довольствие не выдавалось по два – три месяца, офицеры, чтобы прокормить свои семьи, собирали и сдавали металлолом. Весной 1995 года удалось отремонтировать казарму, завершилось строительство семейного общежития, заложили фундаменты под несколько жилых домов. Но в воздухе уже витал дух расформирования.

Началось массовое сокращение летного состава. Все жилые постройки были «заморожены», две эскадрильи Ми-6 расформированы, а вертолеты порезаны на металлолом. Наземные эшелоны, прибывшие на железнодорожный вокзал с воинским грузом, подверглись разграблению местным населением, так как охранять их было некому и нечем. В полку не было оружия, его сдали еще в Германии, правда, у начальника штаба полка имелся пистолет. Один на весь полк! Из двух эскадрилий Ми-8 (36 бортов) в исправном состоянии находился только один, у остальных же ресурс на авиационные агрегаты закончился, так как запчасти находились в наземном эшелоне и были разграблены. Единственный исправный вертолет Ми-8 направили в Чечню. Там он был потерян, погиб летчик-штурман.

Развал полка продолжался. Опытным военным летчиком первого класса, прошедшим Афганистан, предлагали продолжить службу. Однако без квартир, с задержкой денежного довольствия и без денежной компенсации наемного жилья, мол, будут деньги, тогда и выплатят. Вполне естественно они отказывались от такой перспективы.

Что касается молодых летчиков, окончивших военные училища с красным дипломом, то им можно было выбирать службу в любом элитном вертолетном полку. Но за три – четыре года службы при хронической нехватке горючего ни один из них не был подготовлен до уровня командира вертолета. Всех их направили в разные вертолетные полки: Тульский, Курский и другие.

Будучи в ГДР командование авиаполка установило и постоянно поддерживало дружеские отношения с местными властями, общественными организациями, отдельными гражданами и военнослужащими. После переезда в Ефремов связи не прервались. Поддерживал их с немецкими товарищами и Совет ветеранов авиаполка. Об этом говорят некоторые письма, которые сохранились в личном архиве В. И. Колоскова. Приведу из них некоторые выдержки.

«Многоуважаемый товарищ Колосков!

По-моему, Вы будете удивлены получением письма из Германии. Разрешите мне, в связи с этим, добавить несколько слов для объяснения.

Мое имя Гюнтер Шварцлозе. До 1990 года я был районным секретарем Общества германо-советской дружбы в Ораниенбурге. В связи с «воссоединением» Германии организацию сначала переименовали в «Германо-советское общество», а после распада СССР она называется «Бранденбургское общество дружбы». С марта 1994 года я председатель этого общества.

Члены нашего общества дружили с военнослужащими расквартированного в Ораниенбурге вертолетного полка и проводили их при выводе из Германии. У меня есть и личный контакт с музеем в Белгороде (оттуда мне прислали Ваш адрес). Мы переписываемся и с полком в Ефремове. Недавно полковник Капралов был в гостях в Ораниенбурге, приняв участие в открытии здешней гимназии, в здании которого раньше размещался штаб вертолетного полка.

Это, пожалуй, пока достаточно для объяснения. Может быть, Вы по случаю 50-летия полка в свое время тоже были в Ораниенбурге. Если это так, то мы, наверное, знаем друг друга. Я тогда в форме подполковника народной полиции в резерве вручал некоторые награды ветеранам полка.

Наше общество желает непременно сохранить дружеские контакты с полком и, естественно, с его ветеранами. Поэтому я обращаюсь к Вам с этим своим письмом. Прошу Вас написать мне, какое Ваше мнение о моем предложении.

---

Свой военный мундир я подарил полку. Возможно, он теперь размещен в комнате боевой славы полка в Ефремове или уже в белгородском музее. Я очень надеюсь, что получу ответ от Вас и прошу передать мой привет всем знакомым и незнакомым ветеранам. Гюнтер Шварцлозе».

«Уважаемый товарищ Гюнтер Шварцлозе!

Безмерно рад получению Вашего письма, которое омолодило меня на шесть лет и перенесло в июнь 1988 года. Отрадно сознавать, что наши дружеские, деловые взаимоотношения не погасли и, надеюсь, продолжатся и будут развиваться.

Да, действительно, с 9 по 13 июня 1988 года я был в составе ветеранов на праздновании 50-летия полка и 25-летия воинской части в ГДР. Эти юбилейные даты праздновали совместно. Это событие из моей памяти не изгладится, пока я жив. Сердечно благодарю Вас за врученные мне подарки от имени «Германо-советского общества».

Со скорбью в сердце извещаю Вас, что мои друзья, которые были на юбилее, ушли из жизни. Это – Дорошук Онуфрий Архипович и Кухаренко Владимир Иванович

В настоящее время мы проводим подготовку к 50-летию Победы. В. И. Колосков».

«Уважаемый товарищ Колосков!

Большое спасибо за ваше письмо, которое мне доставило большую радость. Сегодня мне хотелось бы поздравить всех вас с 50-й годовщиной освобождения концентрационного лагеря Сакценхаузен Красной Армией и с 50-й годовщиной освобождения нашего города от гитлеровского фашизма.

По случаю этих памятных дней многие граждане Германии вспоминают с благодарностью бойцов Красной Армии. По-прежнему у антифашистов нашей страны имеется чувство, что мы тесно связаны с вами. Никогда у нас не будут забыты героические подвиги советских военнослужащих. Преклоняемся перед мертвыми бойцами, нашедшими свое последнее пристанище у нас в Ораниенбурге. Прошу передать привет всем ветеранам, а также друзьям в Ефремове. К сожалению, не имеем никакого контакта с полком. На наши письма ответа не получили. Гюнтер Шварцлозе».

На бланке этого письма рукой В. И. Колоскова написано: «Я сообщил товарищу Гюнтеру Шварцлозе о печальном известии: наш полк расформирован».

Да, сия чаша не минула и коллектив **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка. Разговоры о его расформировании начались еще в конце 1997 года. Через несколько месяцев они материализовались. Меч опустился в конце апреля 1998 года. 1 мая 239-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка не стало. Никакими документами о его расформировании я не располагаю. А вот сообщение о кончине авиаполка, которое командование направило в Совет ветеранов, привести могу.

**«Командование и личный состав 239-го гвардейского Белгородского Краснознаменного транспортно-боевого вертолетного полка с прискорбием сообщает, что наш гвардейский полк с 1 мая прекратил свое существование как боевая единица Вооруженных Сил России. Гвардейское знамя сдано в Подольский архив, техника и имущество распределены по оставшимся полкам и складам. Личный состав части, имеющий выслугу, оформляется в запас, а остальные размещаются в различных воинских частях.**

**Мы надеялись в год 60-летия собрать почти всех ветеранов нашего боевого полка, но судьба распорядилась иначе. Приносим свои чистосердечные извинения за наше Верховное руководство, которое режет по живому, уничтожая историю Вооруженных Сил России.**

**Психолог полка гвардии майор В. Шабров».**

О том, как бездушно отнеслось военное руководство страны к заключительному акту расформирования авиаполка, рассказал Г. И. Копылов. «23 мая 1995 года я был уволен в запас.

---

Многие военнослужащие нашего полка, в том числе и я, выбрали местом жительства Белгород. Позже узнал о последних днях полка. Ночью приехал автомобиль из Москвы с охраной. Изъяли гвардейское Знамя, а утром на построении оставшихся авиаторов был зачитан приказ о расформировании полка. И это все. А ведь по ритуалу должно быть так: личный состав полка выстраивается в парадной форме и торжественно прощается со своим гвардейским Знаменем. Ничего этого не было».

40 дней не дожидаясь своего 60-летия 23-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный авиационный полк. Несколько тысяч авиаторов прошли за эти годы в его составе боевую и летную закалку, 60 лет они верой и правдой служили своему Отечеству и, право же, не заслужили такого бездушного отношения к своему родному дому под названием «авиаполк» на завершающем этапе его истории.

Боевая работа в деле защиты Родины породнила их. В борьбе с врагом они теряли полковых друзей, провожали на лечение искалеченных. И каждая такая потеря оставляла на сердце глубокий рубец, еще крепче роднила тех, кто продолжал борьбу. Так рождалось боевое братство. А память о нем – вещь крепкая.

## 2. Поколений связующая нить

Завершив Великую Отечественную войну, 23-й **БЕЛГОРОДСКИЙ** авиаполк продолжал нести службу, готовый в каждую минуту стать на защиту мирного труда советского народа. Шли годы, менялись места базирования авиаполка, его командиры, обновлялся личный состав. Уходили на заслуженный отдых те, кто отслужил положенные сроки, им на смену приходили молодые авиаторы. Кто-то покидал родные пенаты в связи с повышением в должности и переводом в другие части и соединения. Постепенно, но неумолимо таяла когорта тех, кто принес авиаполку боевую славу. Без всякого сомнения, когда-то наступил день, когда авиаполк простился с последним участником Великой Отечественной войны. К сожалению, этого факта никто не зафиксировал.

Разлетелись, разъехались по разным концам страны воины 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиационного полка. Время сделало их ветеранами. Ветеран! Это было неугомонное племя. Потянулись друг к другу письмами, потом захотелось личного общения. Нашелся энтузиаст – О. А. Дорожук. Слетелись к нему в 1982 году в Витебск на первую ветеранскую встречу, избрали Совет. Его председателем стал Онуфрий Архипович. На Совете решили: быть очередному сбору в следующем году. И нигде нибудь, а там, где сорок лет назад зародилась белгородская слава авиаполка. А в самом Белгороде для этой встречи уже возникли организационные условия.

В 13-й средней школе сейчас никто и не помнит, кому первому пришла мысль выяснить, что это за авиационная воинская часть, которая за участие в освобождении Белгорода удостоилась его имени и существует ли она в настоящее время. Но помнят, что в 1982 году в Министерство обороны СССР за подписью директора Елены Васильевны Колесниковой ушло письмо с просьбой установить место дислокации авиаполка. Ответ пришел быстро.

«Директору школы № 13, г. Белгород

На письмо учеников-комсомольцев Вашей школы с просьбой установить адрес 23-го гвардейского авиаполка дальнего действия сообщаю, что названный авиаполк в 1944 году был переименован в 239-й гвардейский бомбардировочный авиаполк, а после Великой Отечественной войны этот авиаполк переформирован по другому назначению.

Бывший командир 23-го гвардейского авиаполка дальнего действия, ныне генерал-майор авиации Шамраев Григорий Алексеевич, 1906 года рождения, находится в отставке

---

и состоит на учете пенсионеров в Черновицком облвоенкомате, г. Черновцы. По данным на 1981 год он проживал по адресу: Черновцы, ул. Боярко, дом 22, кв. 2. Начальник отдела Подшивалов».

Списались с командиром. Григорий Алексеевич сообщил адреса нескольких однополчан. И началась большая поисковая работа. Для того чтобы она носила целеустремленный характер, дирекция школы создала клуб «Поиск». В его состав вошли наиболее активные учащиеся практически от всех классов. Они вступили в переписку с ветеранами, живущими во всех уголках нашей страны.

Почти каждое ответное письмо приносило новые адреса участников войны. Через некоторое время был установлен контакт более чем со ста ветеранами. Они присылали свои воспоминания об участии в боевых действиях, фотографии, личные вещи, вырезки из журналов и газет. Из всего этого формировался основной фонд музея. Поисковая деятельность пробуждала у школьников интерес к героическому прошлому страны, давала им навыки исследовательской работы, стала основным средством военно-патриотического воспитания.

Со временем накопился богатый письменный, изобразительный и предметный материал. Эти реликвии подвели к мысли о создании музея боевой славы **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка. Идею в жизнь воплотила организатор по внеклассной работе Татьяна Викторовна Швыдка. Под ее руководством началось оформление стендов, был создан Совет музея. Основными его членами стали школьники. Трудились ребята с огромным желанием, увлеченно и заинтересованно. К 40-летию освобождения Белгорода от немецко-фашистских захватчиков музей открыл свои двери. Первыми его посетителями стали 140 ветеранов и членов их семей. От администрации города на торжествах присутствовала заведующая РОНО Е. И. Балабанова и от шефствующей организации начальник мехколонны № 1402 В. С. Зуйченко.

На сорокалетие Курской битвы с ветеранами авиаполка, как равноправный участник событий тех лет, в Белгород приехал и Ю. Б. Левитан. Он и до этого бывал почетным гостем на торжествах в городах первого салюта – в Орле и Белгороде. Трагедия произошла 4 августа – в поселке Октябрьском Белгородской области от сердечной недостаточности Ю. Б. Левитан скончался. Юрий Борисович встретил свой смертный час, как это ни печально, именно в дни подготовки торжеств в честь освобождения города, ровно через сорок лет после того, как он об этом оповестил всему миру. Так не стало главного диктора Великой Отечественной войны, Народного артиста Советского Союза.

О первой встрече с ветеранами авиаполка в Белгороде вспоминает бывший директор школы Елена Васильевна Колесникова – учитель русского языка и литературы, «Отличник народного просвещения».

«Главным в работе клуба «Поиск» и Совета музея после их создания была подготовка к встрече с ветеранами авиаполка и общение с ними в те несколько поистине коротких дней. Встречи с защитниками Родины! Я помню их все вместе и каждую в отдельности. Но особенно ту, первую. Ведь она – результат нашей поисковой работы.

С трепетом и замиранием сердца ждала я 5 августа 1983 года. Казалось, все продумано, все подготовлено, а волнение не проходило. И вот этот день настал. Высоко в небе сияло яркое солнце, день был жарким и знойным. В назначенное время мы всей школой вышли встречать дорогих гостей. Вот показались автобусы и стали медленно подъезжать к главному входу в школу. Они еще не остановились, а ветераны уже приветственно машут нам руками. А их с женами, детьми и внуками более 140 человек!

Хлебом и солью встретила я гостей, поприветствовала по случаю прибытия на белгородскую землю, которую 40 лет назад им довелось защищать. А потом все смешалось во взаимном общении. Казалось, что мы знаем друг друга очень давно, на лицах хозяев и гостей были слезы радости. С первой минуты ветераны стали для нас близкими, родными.

---

Несколько часов провели они в нашей школе, пообщались с учителями и учащимися, внимательно осмотрели музейные стенды, побывали на концерте. И рассказывали, рассказывали, рассказывали. Ну и традиционное застолье с душевными разговорами. Все пришли к общему мнению – подобные встречи продолжать, и нигде-нибудь, а главным образом в Белгороде, в стенах 13-й школы.

30 лет длилась эта тесная связь педагогического коллектива и школьников с ветеранами авиаполка. Сколько ребят за это время пообщалось с участниками Великой Отечественной войны, восприняло их советы и наставления! Жаль, что все это оборвалось по независящим от нас причинам. Ветераны авиаполка совершили два подвига – не позволили врагу покорить нашу страну и внесли свой огромный вклад в дело военно-патриотического воспитания подрастающего поколения. Будем помнить об этом».

О том, что в годы Великой Отечественной войны одному из авиаполков АДД присвоено собственное наименование «**БЕЛГОРОДСКИЙ**» на Белгородчине мало кто знал. Приезд ветеранов 23-го авиаполка в 1983 году в областной центр, их участие в праздновании 40-летия Курской битвы, а также открытие музея боевой славы в 13-й школе стали началом знакомства белгородцев с неизвестным им до этого фактом. Но и это была капля в море.

А вот знакомству более широкой общественности о существовании **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка способствовала замечательная статья «История одного поиска», появившаяся в газете «Белгородская правда» 2 декабря 1983 года. Имя ее автора – В. Подольский – мне незнакомо. Но то, как он исторически правильно подал читателям материал, меня покорило. Такое впечатление, будто он сам или из когорты ветеранов авиаполка, или принимал самое активное участие в создании школьного музея. Статья большая, но, право, достойна страниц этой книги. В связи с этим сделаю из нее лишь небольшие сокращения.

«Как-то так случилось, что самыми популярными воинскими соединениями у белгородцев стали и, конечно, вполне заслуженно, 89-я гвардейская Белгородская и 305-я Белгородская стрелковые дивизии. А вот о том, что у них есть родной брат – **БЕЛГОРОДСКИЙ** авиаполк – об этом знали лишь немногие краеведы. И знали только о самом факте: да, был такой полк. А что он делал, этот полк, где летали его летчики, где он закончил войну? Таких сведений у белгородцев не было.

И, может быть, еще не скоро приоткрылась бы завеса неизвестности над 23-м гвардейским **БЕЛГОРОДСКИМ** Краснознаменным авиационным полком дальнего действия, если бы не вездесущие красные следопыты из клуба «Поиск» 13-й средней школы города Белгорода... Девчонки и мальчишки с присущим молодости энтузиазмом начали поиск....

Завязалась оживленная переписка. Ветераны полка охотно отвечали красным следопытам, присылали свои воспоминания, фотографии, личные вещи, сохранившиеся со времен войны. Поначалу все эти реликвии предполагали разместить в уголке боевой славы. Кто-то воскликнул:

– У нас здесь экспонатов на целый музей наберется!

– А что, давайте создадим музей 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** бомбардировочного авиационного полка!..

Приближался день 5 августа. Ребята разослали ветеранам приглашения и с нетерпением стали ждать ответов. С горечью встретили в школе весть о том, что бывший командир **БЕЛГОРОДСКОГО** полка генерал-майор авиации в отставке Георгий Алексеевич Шамраев скончался 17 июля 1983 года. От других ветеранов стали приходиться письма: «Приедем, обязательно приедем!»

И приехали. Девяносто однополчан, проживающие в разных концах страны, по зову красных следопытов собрались в школе. С огромным интересом рассматривали они музей своего родного полка. Здесь впервые были собраны фотографии большинства ветеранов. Вот многотиражная фронтовая газета «В бой за Родину», макеты тяжелого бомбардировщика ТБ-3, на котором летчики полка начинали войну, а здесь уголок, посвященный Курской битве – полетные карты, описание боевых действий, фотографии. На почетном месте висит мундир полковника

---

– это подарок Героя Советского Союза Петра Даниловича Просветова. Триста боевых вылетов совершил отважный воин.

В экспозиции музея представлены предметы снаряжения летчиков и штурманов времен Великой Отечественной войны: планшеты, ветрочеты, навигационные счетные линейки, азимуты и румбы, верстовые линейки, есть и «Карманный справочник штурмана».

Ветераны задушевно беседовали с красными следопытами, учителями, делились воспоминаниями о боевых делах летчиков, штурманов, радистов, воздушных стрелков, техников и мотоциклистов. А вспоминать было о чем...

Разъехались ветераны по домам. А в школу опять почтальоны начали приносить письма, бандероли, посылки. Ветераны полка решили создать в музее библиотеку по военно-патриотической тематике. Ответственная за литературу ученица 7-го класса «А» Лена Романенко уже оприходовала первые поступления. Все книги – с автографами ветеранов. У Гали Логиновой, которая отвечает за вещественные экспонаты, тоже прибавление: А. Д. Коноваленко прислал шинель и китель. Но больше всего забот у Лены Шибиной. Она ответственная за переписку. А писем у нее уже около трехсот: 160 ветеранов полка поддерживают связь с музеем.

При Совете музея, которым руководит десятиклассник Андрей Фощунов, созданы секции, группы. Все они сейчас включились в дальнейшую работу. Шесть экскурсоводов уже провели с учащимися по три экскурсии. Поисковая секция каждому классу раздала конверты с заданиями. Сейчас красные следопыты решили разыскать наградные листы на всех Героев Советского Союза полка, установить связь со школами, расположенными в местах, где захоронены павшие в боях воины полка. Они хотят иметь фотографии этих могил.

Лекторская группа готовится к ответственному делу: красные следопыты пригласили своих шефов на экскурсию в музей. И самих ребят тоже ждет интересная встреча. Ветераны 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного бомбардировочного авиационного полка дальнего действия, проживающие в Каунасе, пригласили их в гости. Эта поездка состоится в дни зимних каникул.

Историю своего Отечества можно и нужно изучать по книгам. Но, согласитесь, куда увлекательнее писать историю самому, разгадывая ее тайны и предавая гласности неизвестные ее страницы».

Первый приезд ветеранов авиаполка в Белгород описал в статье «Ветераны надевают ордена» (газета «Ленинская смена», 1984, 5 мая) краевед А. Н. Крупенков. «Бывшие фронтовики в Белгороде. Вдоль аллеи, которая ведет к школе, в почетном карауле застыли пионеры. Как самых дорогих гостей встречали они ветеранов полка. Их приехало 90 человек. Были в этот день задушевные беседы и уроки мужества, радостные встречи и воспоминания. Ведь многие однополчане впервые через сорок лет встретились в Белгороде. Убеленные сединами фронтовики с трудом узнавали друг друга. Трогательные были минуты.

Экскурсия по музею. С интересом рассматривали ветераны фотографии на стендах. Было от чего волноваться. Вот на одной из фотографий их командир генерал-майор Шамраев. Много сделал он для создания музея, а вот присутствовать на открытии ему не пришлось. За три недели до встречи Георгий Алексеевич скончался. Но память о нем бережно хранят юные следопыты. В витринах музея личные вещи генерала Шамраева, его фронтовые письма, наградные листы, другие документы. Много бесценных экспонатов привезли с собой в дар музею ветераны полка П. Д. Просветов, В. И. Кислюк, С. А. Лукьянов, О. А. Дорощук.

Позже выяснилось, что на территории нашей области тоже проживает ветеран 23-го авиаполка. Не так давно пионеры школы побывали на встрече с гвардии майором в отставке С. А. Лукьяновым в Старом Осколе. Сергей Александрович рассказал красным следопытам о подвигах своих однополчан, о памятном воздушном бое, в котором он повел свой бомбардировщик на таран с «мессершмиттом» и вышел победителем...

---

Продолжают приходить в школу письма, пополняются экспозиции музея. Завтра, в День Победы, в школе опять будут гости – убеленные сединой ветераны, которые наденут свои ордена».

Первая встреча в Белгороде породнила ветеранов со школьным коллективом. Поток писем, поздравительных открыток и телеграмм удвоился. А в конце 1983 года из Каунаса, где после увольнения из рядов Вооруженных сил осела самая значительная группа офицеров авиаполка, в школу пришло приглашение посетить город и познакомиться с его достопримечательностями. Оно было принято с благодарностью.

В период зимних каникул 1984 года в Каунас выехала группа учителей, а через несколько дней группа школьников. Это были ученики старших классов, человек 20. Возглавила группу директор школы Е. В. Колесникова. Ветераны авиаполка встретили школьников, как самых дорогих гостей. В Каунасе стояла не по-зимнему теплая погода. Местные жители ходили без головных уборов. Раскрепостились и белгородцы.

Вечером, после одной из экскурсий, плохо себя почувствовала одна из учениц – Леночка Печеная. Е. В. Колесникова позвонила одному из ветеранов и сообщила о неприятностях. Я. К. Бакаев, дочь которого работала в одной из больниц, быстро принял меры, и больная оказалась под контролем медиков. Врачи установили диагноз – менингит. Оставив ее на попечительство Янека Карповича, директор школы с группой учеников выехали в Белгород.

О состоянии Леночки Янек Карпович написал родителям. Ее мама немедленно приехала в Каунас, остановилась у Бакаевых и стала ухаживать за дочерью.

А Леночка несколько дней находилась в реанимации, ее состояние оставалось критическим. Это видно из письма Я. К. Бакаева на имя директора школы. «10 января 1984 года. Здравствуйте, уважаемая Елена Васильевна! Первым делом о здоровье Леночки. Пока нет ничего утешительного. Она по-прежнему в тяжелом состоянии. Температура 38 – 39 градусов. Совершенно отсутствует аппетит, ничего не ест, а если что-либо возьмет, сразу начинается рвота. Сегодня Вася Кислюк разговаривал с лечащим врачом, ему разрешили повидаться с Леночкой. Она была очень рада, повеселела. Он принес яблоки, конфеты, печенье и ситро. Она в полном сознании, поднимается, но врачи после пункции запрещают вставать».

Но уже 15 января в Белгород ушло более оптимистичное письмо. «Дорогая, милая Елена Васильевна! Дорогие, милые учителя. Дорогие ученики, наши любимые дети! Рад Вам всем доложить, что ученица вашего коллектива Леночка победила – перенесла кризисное состояние тяжелой болезни и с 15 января болезнь стала отступать».

4 февраля пришло еще одно письмо. «Рад сообщить, что сегодня я был у Леночки. В больнице карантин. Все попытки Василия Игнатовича Кислюка пробиться к Леночке в пятницу завершились неудачей. Но он упросил дежурного врача разрешить Леночке спуститься и принять от него передачу. Тот разрешил, но без разговоров. Конечно же, они перебросились несколькими словечками».

Я же пошел на хитрость – представился приезжим из Белгорода, военруком 13-й школы, и настоял на личной встрече с ученицей 10-го класса Печеной Леной. Я в своих действиях был настолько правдоподобен, что мне, конечно, в виде исключения, дали разрешение. Я легко порхнул на пятый этаж в 89-ю палату. Леночка меня не ждала, была удивлена и рада. Она чувствует себя прекрасно. Румяная, жизнерадостная, веселая, счастливая. На этой неделе она будет выписана из больницы. Думаю, она сразу выедет в Белгород. Вот все мои радостные сообщения. Привет всем, целую Вас, ваш Бакаев Янек Карпович».

Да, были люди в наше время!

Встреча в Белгороде в 1983 году стала самой памятной и для ветеранов, и для школьного коллектива в связи с тем, что она была первой. Примечательной оказалась и вторая встреча в 1988 году. Накануне приезда ветеранов школе № 13 было присвоено имя авиаполка.



---

**«Октябрьский районный Совет народных депутатов г. Белгорода.  
Исполнительный комитет.**

**Р Е Ш Е Н И Е**

**От 13 июля 1988 года № 199  
О присвоении средней школе № 13 г. Белгорода  
Имени 23-го гвардейского БЕЛГОРОДСКОГО  
Краснознаменного авиаполка дальнего действия.**

**В целях повышения военно-патриотического воспитания подрастающего поколения, учитывая ходатайство Совета ветеранов 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиаполка, комитета комсомола и пионерской организации средней школы № 13 г. Белгорода, исполком районного Совета р е ш и л:**

**Присвоить средней школе № 13 г. Белгорода имя 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиаполка дальнего действия.**

**Председатель исполкома  
За секретаря – член исполкома**

**А. Н. Кудинова  
Г. М. Горожанкина».**

Таким образом, в 1988 году ветеранов авиаполка принимал коллектив не просто 13-й школы, а школы имени **Белгородского** авиаполка. Это событие стало главным стержнем всей встречи. Я видел, с какой радостью воспринимали приехавшие ветераны это неожиданное для них приятное известие. Что и говорить: они добыли право носить звание белгородцев своим боевым трудом, а славный школьный коллектив получил право называться именем их авиаполка за целеустремленную пропаганду его боевого пути и их личный вклад в нашу Победу.

После встречи в Белгороде на заседании Совета ветеранов мне было поручено подготовить и направить в адрес областной администрации благодарственное письмо. Это поручение я выполнил.

«Ветераны 23-го гвардейского **БЕЛГОРОДСКОГО** Краснознаменного авиаполка дальнего действия приняли активное участие в праздновании 50-летия Курской битвы и освобождения Белгорода от фашистских захватчиков. В эти незабываемые дни, участвуя во всех массовых мероприятиях, мы убедились в том, что благородные белгородцы свято чтут память тех, кто своей кровью и жизнью принес освобождение городу, его истерзанным оккупацией жителям, и своей военно-патриотической работой передают эту память подрастающему поколению.

В это дело государственной важности вносит вклад и педагогический коллектив 13-й средней школы (директор Т. А. Пахунова), которая носит имя нашего **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка. Центром военно-патриотической работы здесь уже несколько лет является музей боевой славы, руководимый Еленой Николаевной Бабенко. Совет музея поддерживает постоянную связь с ветеранами авиаполка. Работа по воспитанию учащихся в духе патриотизма и отношение к ветеранам войны стали в школе святым делом. Мы убедились в этом еще раз в эти незабываемые дни. Ежедневные встречи с учащимися и преподавателями, их заботливое и чуткое отношение к ветеранам покорили нас.

Покидая гостеприимную белгородскую землю, расставаясь с прекрасным педагогическим коллективом, мы, помолодевшие, готовы, в меру сил и здоровья, продолжать работу по военно-патриотическому воспитанию учащихся нашей родной школы имени нашего **БЕЛГОРОДСКОГО** авиаполка».

Некоторые ветераны еще не успели доехать домой, а «Белгородская правда» уже поместила обзорную статью о завершившейся встрече. В ней описан интересный факт.

---

«...Этого наименования был удостоен и 23-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный авиаполк. Во время битвы на Огненной дуге авиаполк бомбил скопления войск противника на подступах к Белгороду. В те дни летчики находились в воздухе по 10 – 12 часов, рассказывали ветераны полка В. И. Колосков, В. Н. Булин-Соколов и др.

Ветераны-пилоты побывали в школе № 13, красные следопыты которой собирали материал о боевом пути авиаполка. С В. И. Колосковым ребята установили связь в числе первых. В 1983 году он приезжал в Белгород с группой других военных летчиков. На торжественной линейке ветеран повязал красные галстуки четвероклассникам, принятым в пионеры. Владимир Ильич запомнил, что он повязал галстук Сереже Панченко. И тот, в свою очередь, запомнил Колоскова. Спустя пять лет они встретились вновь».

Об этом эпизоде и самой встрече рассказал в статье «И вновь на Огненной дуге» («Ленинское знамя», 1988, 11 ноября) В. И. Колосков.

«Приятно, что жители города встречали нас, ветеранов, как желанных гостей. За нами были закреплены два экскурсионных автобуса, на которых было написано «Ветераны 23-го **Белгородского** авиаполка». Мы посетили витаминный завод, где встретились с трудящимися, побывали в пионерском лагере, рассказывали пионерам о грозных годах войны. Пионеры дали концерт. Мы снова посетили Мемориал Курской битвы, в книге гостей я сделал от имени ветеранов запись. В музее-панораме нам показали документальный фильм.

Вечером 3 августа ветераны собрались в актовом зале гостиницы «Центральная». На этом собрании офицер В. С. Нарожный зачитал привезенное из полка (из ГДР) обращение личного состава к ветеранам, в котором они обязуются продолжать боевые традиции. 4 августа нас торжественно встретили в школе № 13. Здесь я встретился и с Сережей Панченко, учеником 10-го класса. В 1983 году, когда праздновали 40-летие Курской битвы, я Сереже повязывал красный пионерский галстук. Он обещание свое сдержал, учится отлично, играет в баскетбол, дважды выступал во второй юношеской сборной команде СССР.

Потом мы осмотрели музей полка. Нас радует, что он является центром военно-патриотического воспитания учащихся не только школы № 13, но и других. Побывали мы и в музее-диораме «Огненная дуга». Конечно, это зрелище впечатляет... Митинги, встречи продолжались три дня. Незабываемым зрелищем был праздничный фейерверк, который начался в 23 часа 5 августа. Все цвета радуги украсили ночное безоблачное небо Белгорода».

#### **Из справки о создании и работе школьного музея боевой славы.**

«Музей открыт в 19 часов 24 минуты 4 августа 1983 года в связи с 40-летием освобождения Белгорода. На открытии присутствовало более 140 гостей со всей страны. Музей создан усилиями клуба «Поиск», состоящего из учителей и учеников школы, при активном участии ветеранов полка и его Совета. Присутствующие на открытии ветераны благодарят администрацию школы, членов клуба «Поиск» за создание музея.

«Мы, ветераны **БЕЛГОРОДСКОГО** полка, выносим благодарность всем, кто принимал активное участие в создании музея боевой славы. Особенно инициатору этого мероприятия и активному руководителю клуба «Поиск» Швыдкой Татьяне Викторовне, директору школы Колесниковой Елене Васильевне, секретарю партийной организации Фироновой Антонине Николаевне, председателю профкома школы Бублик Римме Ивановне, под руководством которых создавался музей.

С большой скорбью отмечаем, что всего 18 дней не дожидаясь открытия музея наш боевой командир полка генерал-майор авиации Шамраев Григорий Алексеевич, который так много сделал для возрождения ветеранского движения однополчан.

Просим ныне работающих учителей, учащихся и тех, кто будет учиться в этой школе, продолжать начатое дело, бережно хранить собранные экспонаты и документы, продолжать розыск новых материалов».

---

Эту запись в книге отзывов заверили своими подписями: комиссар А. А. Худяков, Герои Советского Союза Д. П. Волков и П. Д. Просветов, командир эскадрильи А. М. Халанский, штурман отряда Г. И. Молчанов, борттехник Я. К. Бакаев, штурман корабля В. А. Фролов, мастер по вооружению П. С. Жеребцов, механик по вооружению Ю. Н. Кастусев, старший врач полка И. А. Вайнрих, начальник штаба полка К. Е. Далакишвили, командир отряда Д. Е. Нетудыхатко и др.

На базе музея ведется вся военно-патриотическая работа. Есть Совет музея. Работают шесть экскурсоводов. Экскурсии для учащихся школы, детсадовских групп, родителей и гостей проводятся по вторникам. Есть лекторская группа, которая проводит беседы по основным сражениям Великой Отечественной войны, ребята рассказывают о наиболее значимых событиях из истории полка. С этими сообщениями они выступают в классах. Ведется переписка с ветеранами, дети поздравляют их с днем рождения, праздниками, рассылают приглашения на встречи.

В музее есть стенд «Ветераны войны микрорайона». С ними проводится постоянная работа. За счет детских денег были изготовлены таблички и прибиты к калиткам домов ветеранов.

В музее заведены анкеты ветеранов на 116 человек. Заведена практика передачи некоторых документов и экспонатов в музей-диораму Курской битвы. Учащиеся пишут сочинения по темам Великой Отечественной войны, о ветеранах полка, своих родственниках, которые принимали участие в боях.

За годы существования музея его посетили более 12 тысяч человек. 15 октября 1985 года музею было присвоено звание «Школьный музей» – Музей боевой славы «23-й гвардейский **БЕЛГОРОДСКИЙ** Краснознаменный авиаполк АДД».

Шесть раз съезжались авиаторы-белгородцы в город своей боевой славы, шесть раз коллектив школы под руководством бывшего директора Тамары Александровны Пахуновой и нынешнего директора Эммы Юрьевны Дегтяревой устраивал им теплый и радушный прием. Школа и ее славный педагогический коллектив стали для ветеранов полка второй семьей.

Активный участник всех встреч, бывший штурман самолета Ли-2 Анатолий Андреевич Кисиль и его супруга Юлия Григорьевна говорили: «После каждой встречи мы уезжаем домой с таким чувством, будто побывали у родных. Какие замечательные люди трудятся в школе – добрые, внимательные, чуткие, понимающие необходимость таких встреч для военно-патриотического воспитания молодежи».

Бывший командир корабля Ли-2 Дмитрий Евсеевич Нетудыхатко и его супруга Анна Ивановна писали из Одессы: «У нас никогда нет сомнений по поводу того ехать или нет на очередную встречу в родной Белгород, в родную школу. Не поехать – это значит упустить возможность встретиться с боевыми друзьями, упустить возможность пообщаться с детьми, с замечательными людьми, объединенными одним словом с большой буквы – Учитель. Там искренняя атмосфера добра, тепла и сердечности. А кто не тянется к теплу?»

Работа ветеранов авиаполка, педагогического коллектива 13-й школы, а также руководителей Совета музея боевой славы по военно-патриотическому воспитанию учащихся – уникальна. Пожалуй, несколько лучше она была поставлена в московской школе № 35 (с 1999-го – лицей № 3) имени Главного маршала авиации А. Е. Голованова. Но то ведь в столице, да и Совет ветеранов АДД под боком.

Девятнадцать лет, с 1984 по 2003 годы, работой музея руководила учитель русского языка и литературы, энтузиаст военно-патриотического воспитания Е. Н. Бабенко. Она поддерживала связи с ветеранами авиаполка, организовывала встречи школьников с участниками Великой Отечественной войны, открывала двери музея для родителей, постоянно обновляла стенды.

---

Елена Николаевна вспоминает: «Музей всегда являлся центром военно-патриотического воспитания, его двери постоянно были открыты для учащихся школы, их родителей, жителей микрорайона, детишек детских садиков. Встречи с живыми ветеранами, родственниками погибших, поездки в города проживания бывших воинов (Чернигов, Каунас, Мичуринск, Тамбов и другие) благотворно влияли на ребят. Они на глазах взрослели, подтягивались в учебе и дисциплине. Особенно памятными для них стали поездки к местам захоронения Героев Советского Союза авиаполка – Сергея Даниловича Криворотченко и Николая Семеновича Куракина.

Вся эта работа расширяла знания учащихся о Великой Отечественной войне, воспитывала чувство патриотизма и гордости за наш советский народ, сумевший отстоять свою независимость и освободить мир от фашизма. Некоторые юноши после окончания учебы в школе поступили в военные училища, стали офицерами. Без всякого сомнения – это результат той огромной работы, которую проводили ветераны авиаполка и Совет школьного музея боевой славы.

Я счастлива, что мне довелось возглавлять работу музея боевой славы нашей школы. За многие годы общения ветераны и их семьи стали для учащихся и меня лично близкими и родными. Жаль, что уже никого из них нет в живых».

Хлопотное это было дело – силами педколлектива организовывать встречу с ветеранами. Размещение, организация питания, культурная программа и еще десятки других бытовых дел. А время-то не школьное, каникулярное. И вся эта огромная и ответственная работа ложилась на плечи директоров школы. А они женские, хрупкие. В связи с этим нельзя не назвать их имен. 13 лет этим благородным делом занималась Тамара Александровна Пахунова. Продолжила эту работу нынешний директор Эмма Юрьевна Дегтярева. И по сей день военно-патриотическое воспитание учащихся – главное направление в ее педагогической деятельности. Активно работала с ветеранами завуч школы Р. И. Бублик.

В настоящее время руководство школьного музея боевой славы в руках Людмилы Даниловны Кононовой. Ей предстоит привлечь школьников к новому этапу работы музея, который, на мой взгляд, заключается в следующем.

Во-первых, надо будет восстановить связи с детьми и внуками бывших ветеранов Великой Отечественной войны и продолжить сбор материалов, отражающих боевой путь их отцов и дедов. С помощью областной администрации к семидесятилетию Курской битвы можно было бы организовать встречу с ними школьников и учителей. Во-вторых, следует установить связи с вертолетчиками, которые служили в авиаполку в ГДР и Ефремове. И, в-третьих, на основе воплощенной в книгу истории авиаполка приступить к переоборудованию музея, отразив все этапы его существования от зарождения до расформирования. Добрым делом стало бы установление связи членов клуба «Поиск» с администрацией и школами тех мест, где захоронены воины авиаполка. Это, в-четвертых.

К первой встрече авиаторов-белгородцев в школе была подготовлена и отпечатана типографским способом «Анкета ветерана Великой Отечественной войны». Отвечая на ее главный вопрос – «Краткое описание наиболее памятных эпизодов периода Великой Отечественной войны» – защитники Родины оставили свои краткие воспоминания о самых памятных боевых вылетах. Практически все они вошли в книгу. А в письмах, телеграммах и поздравительных открытках на имя директора школы, руководителей клуба «Поиск» и музея ветераны выражали слова благодарности за организацию встреч, целеустремленную военно-патриотическую работу, делились сокровенными мыслями. Приведу эти бесценные факты.

На первое место вынесу оценки, которые дали ветераны так называемой «перестройке» и «реформам». Они осуществлялись в стране как раз в период наиболее активных связей авиаторов-белгородцев с коллективом школы и для многих из них стали личной трагедией.

---

## «Перестройка» в оценках ветеранов

**С. А. Лукьянов.** 4 октября 1991 года.

«Трудная задача стоит перед воспитателями в данный момент. В условиях Смуты, в условиях развала страны, доведенной до нищенства и возможного голода, задача чрезвычайно сложная. Вот уж тут, действительно, нужны Ясный ум, Твердый характер и Крепкие воспитатели. Будем надеяться на то, что наш героический советский народ выйдет из тупика, и в этом будет заслуга воспитателей».

1 августа 1994 года.

«Дорогие воспитатели школы № 13, дорогие ребята! 5-го августа салют вам всем от истинно русских людей. Не быть подлецам, жуликам, эксплуататорам и другой нечисти вершителями судеб русского народа. Справедливое дело восторжествует, правда должна взять верх. Не допустим исчезновения русского народа!»

Дорогие Тамара Алексеевна, Римма Ивановна и Елена Николаевна! Мы вас просим, пожалуйста, не уничтожайте музей боевой славы нашего родного 23-го полка. Здесь сосредоточена вся наша боевая история».

1 сентября 1994 года.

«Я рад, что наконец-то родная наша авиачасть вернулась на родную землю. Наши ребята не будут слышать презрительного слова «оккупанты». Значит, город Ефремов? Это в центре России, это не так далеко от Старого Оскола. Может быть, удастся там побывать. Елена Николаевна, много «трофеев» вы дали Сергиенко из музея? Как у него дела? Будет ли выпущена книга по истории нашего полка? Что-то все неопределенно и смутно. Видимо, при жизни мы ее не увидим».

**Л. С. Лукьянова.** 2 мая 2000 года.

«Нет уже в живых всеми уважаемого и горячо любимого Сергея Александровича, но подвиг его бессмертен. Просматривая его летнюю книжку, я поражаюсь тому необычайному героизму, который совершил он. Только один пример. 50 раз, ночью, в любую погоду, летал он на Сталинград! И по два раза в ночь. Какие же подвиги совершали советские богатыри!».

**А. Д. Коноваленко.** 15 января 1993 года.

«Жизнь сейчас такая, что и жить не хочется. Сделали наши «великие мудрецы» так, что дальше некуда. Обворовали, обанкротили, раздели, разули и голодными нас пустили по белу свету. Такого и после Великой Отечественной войны не было. Какая разруха была, неурожай в 1947 году, но люди нашли средства и не просили, не ходили с протянутой рукой. Стоишь в очереди за хлебом, молоком и слышишь, как люди готовы идти «в застой».

«Дорогие ребята, мои десятиклассники! Учитесь хорошо, прилежно, это все пойдет вам на пользу. Идите (мальчики) в военные летные училища, после которых старайтесь попасть в наш родной 239-й гвардейский авиаполк».

9 декабря 1996 года.

«Все разграблено, разворовано, распродано. Все люди живут как попало. Дочь моя живет с тремя детьми в Челябинске, и я не могу ей ничем помочь. Вот что наделали наши бандиты в Беловежской пуще. История и народ этого не забудут, не простят им. Мы до этого не доживем, конечно, и не узнаем, что и как».

---

**В. А. Фролов.** 26 мая 1994 года.

«Литва единственная страна в мире, в которой ветераны войны лишены льгот. Это даже отмечено на международной конференции в Лиссабоне в этом году».

**Е. А. Черненко.** Декабрь 1998 года.

«У нас на Украине намного больше чтят бандеровцев, чем нас. Страдаем от того, что мы, россияне, волею судьбы остались на Украине. У каждого человека должна быть родина в святом понимании этого слова. Мы как оторванные листья с родного дерева. Ловим себя на мысли, что нас больше интересует судьба России и только России, ее беды – наши беды».

**К. С. Шамраева.** Жена командира авиаполка.

«После войны мы так верили, что жизнь будет прекрасна не только для нас (уж если мы вынесли все тяготы и выжили), но и для наших детей, внуков. Ах, как все печально, нет – трагично! Уже не для нас, а для тех, кто ходит к вам в школу, для наших внуков. Горько! У меня сын физик-оптик, дочь – химик, внук – микроэлектроник. Для них нет работы. Заводы растащили, закрыли, и финал ужасен».

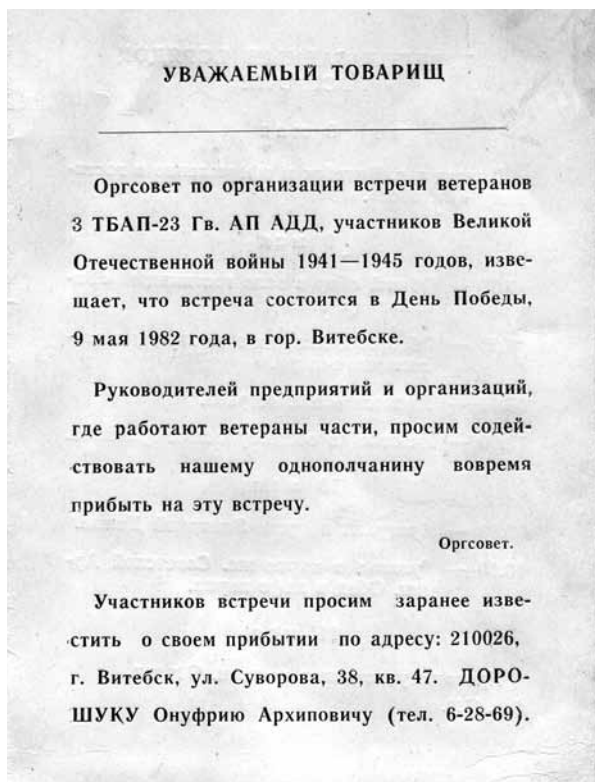
## Встречи ветеранов

В мае 1982 года. Витебск

**Я. К. Бакаев.**

«Наша первая встреча была в городе Витебске, БССР. Инициатором и организатором встречи стал многоуважаемый нами ветеран части Онуфрий Архипович Дорошук. Человек он на редкость добрый, отзывчивый, инициативный и энергичный не по годам. Он человек

истинно советского характера. Именно он, а никто иной взялся за организацию первой встречи ветеранов впервые за 37 лет после Победы. И была эта встреча проведена на самом высоком идейно-патриотическом уровне. В памяти ветеранов, их жен, сыновей, дочерей на всю жизнь останется незабываемый восторг от радушия и чистосердечности гостеприимства. Нас всюду приветствовали. С обеих сторон нашего шествия стояли школьники-пионеры с цветами. Нам всем были предоставлены автобусы с экскурсоводами, которые нас ознакомили с городом. Везде нас сопровождали корреспонденты, и мы получили прекрасно оформленные альбомы».



**Г. А. Шамраев.**

«В мае 1982 года в Витебске была организована встреча однополчан, тех, кто воевал. Она была очень трогательной и для всех для нас счастливой».

036 МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СССР

Ф. ТГ-12

**ТЕЛЕГРАММА**

ПРИЕМ: 1/8 0959  
 ПЕРЕДАЧА: ГО ЧАС МИН. БЕЛГОРОД ГОРЬКОГО 26 А  
 № СВЯЗИ ШКОЛА 13 =

Получил: КУЙБИШЕВ 96/201 13 1 0759 =

Служебные отметки:

ПРИЕЗЖАЮ ЧЕТВЕРТОГО ПОЕЗДА 71 ВАГОН 16 = МЕЛЬНИКОВ =

ЭЦАЧ 101.1156 131 Ч  
 (232 232059/01 0028 1122 27.07)  
 ОДЕССА 59/2682 17 27/7 1112 =  
 БЕЛГОРОД ОБЛАСТНОЙ ГОРЬКОГО 26 А СРЕДНЯЯ ШКОЛА N 13  
 БАБЕНКО ЕЛЕНЕ =  
 НИКОЛАЕВНЕ =  
 НА ВСТРЕЧУ ОДНОПОЛЧАН ПРИЕДЕМ = НЕТУДХАТКИ-  
 // БАБЕНКО ЕЛЕНЕ НИКОЛАЕВНЕ ТК//  
 НННН

ТВО СВЯЗИ СССР

Ф. ТГ-12

**ТЕЛЕГРАММА**

ПРИЕМ: 20/12 1324  
 ПЕРЕДАЧА: ГО ЧАС МИН. БЕЛГОРОД 19 УЛ ГОРЬКОГО  
 № СВЯЗИ 26А ШКОЛА НР 13 КЛУБ ПОИСК

Получил: БОБРУЙСК 17/705 18 30 1208 =

Служебные отметки:

БЛАГОДАРИ ЗА ПРИГЛАШЕНИЕ НА ВСТРЕЧУ ПРИЕДУ = БУЛИН = СОКОЛОВ

153 МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СССР

Ф. ТГ-12

**ТЕЛЕГРАММА**

ПРИЕМ: 31/7 2040  
 ПЕРЕДАЧА: ГО ЧАС МИН. БЕЛГОРОД ОБЛ ГОРЬКОГО  
 № СВЯЗИ 26-А ШКОЛА НР 13 КЛУБ  
 "ПОИСК"

Получил: МИТИДИ МОСКОВСКОЙ 18/1594  
 14 31 1715 =

Служебные отметки:

БОЛЕН НЕ МОГУ ПРИЕХАТЬ = КОЛОДИЕВ =

МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СССР

Ф. ТГ-12

**ТЕЛЕГРАММА**

ПРИЕМ: 1/5 1544  
 ПЕРЕДАЧА: ГО ЧАС МИН. Г БЕЛГОРОД УЛ ГОРЬКОГО 26 А  
 № СВЯЗИ 16 ШКОЛА 13 РУКОВОДИТЕЛЕЙ КЛУБА  
 "ПОИСК"

Получил: КУТАИСИ 2/5 53 8 1020 =

Служебные отметки:

Г КУТАИСИ ОТ АЗОЦЕНИИЗЕ СВЯЗИ С БОЛЕЗНИ НЕ МОГУ  
 УЧАСТВОВАТ НА ВСТРЕЧУ РУКОВОДИТЕЛЯМ ОДНОПОЛЧАНЦАМ  
 ВЕТЕРАНАМ И ДИТЕЛЯМ БЕЛГОРОДА ПОЗДРАВЛЯЮ ПРАЗДНИКОМ  
 ДНЕМ ПОБЕДЫ ЖЕЛАЮ ВАМ И ВАШЕЙ СЕМЯ ДОБРОГО ЗДОРОВЬЯ  
 ДОЛЬГИХ ЛЕТ ЖИЗНИ ЧТОБ ВО ВСЕМ МИРЕ БИЛЬ МИР  
 И ЧИТОГО НЕБА = К АЗОЦЕНИИЗЕ =

В августе 1983 года. Белгород

**РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ВОЙНЫ  
ПРИБЫВШИХ НА ПРАЗДНОВАНИЕ  
40-ЛЕТИЯ  
КУРСКОЙ БИТВЫ**

**УВАЖАЕМЫЙ ТОВАРИЩ \_\_\_\_\_**

По приглашению Белгородского горкома КПСС сообщаем, что встреча ветеранов 3 ТБАП-23 Гвардейского Краснознаменного Белгородского АПАДД состоится 5 августа 1983 г. в г. Белгороде в средней школе № 13.

Руководителей предприятий и организаций, где работают ветераны части, просим содействовать в своевременном их прибытии на встречу.

Участников встречи просим заранее известить о своем прибытии по адресу: 308019 г. Белгород, ул. Горького, 26-а школа № 13 руководителей клуба «Поиск».

Оргкомитет средней школы № 13.

**Порядок проведения встречи**

**3—4 августа**

Приезд в г. Белгород и оформление на место жительства

**4 августа**

16-00 — общий сбор участников встречи в актовом зале школы № 13. Знакомство с программой встречи.

**5 августа**

10-00 — Открытие музея боевой славы 23 гвардейского авиаполка. Встреча с учащимися школы. Концерт.

14-00 Обзорная экскурсия по городу.

17-00. Участие в общегородском празднике, посвященном 40-летию освобождения г. Белгорода.

**Д. П. Волков.**

«Уважаемые товарищи!

Благодарю Вас за приглашение на встречу ветеранов 3-го тбап в честь сорокалетия победы на Курской дуге. Мы с супругой (тоже участница войны и ветеран полка) прибудем на встречу 3 – 4 августа».

**П. Д. Просветов.**

«Уважаемые товарищи из оргкомитета 13-й школы!

Получил Ваше приглашение на встречу ветеранов авиаполка. Благодарю за внимание! Сообщаю: прилечу в Белгород самолетом Як-40 в 15 часов 3 августа 1983 года».

**И. И. Лобачев.**

«Дорогие друзья клуба «Поиск», у меня к Вам просьба. Билет взял на 3 августа на поезд № 16 «Днепропетровск – Москва», вагон 17. Прибывает в Белгород в 23 часа 40 минут. Поэтому прошу сообщить, где ночевать? С приветом».



---

**Н. Г. Шевчук.**

«Дорогие ветераны-однополчане!

Состояние здоровья не позволяет мне приехать на встречу и испытать радость общения с вами.

Дорогие ветераны! В течение всей Великой Отечественной войны в боевых полетах, многократно атакуемые вражескими истребителями, обстреливаемые многочисленной разнокалиберной зенитной артиллерией, ослепляемые прожекторными лучами, Вы ни разу не свернули с боевого курса, точно поражая ненавистного врага, и каждым своим боевым вылетом приближали День Победы.

В эти радостные дни встречи вспомним однополчан, которые шли рядом с нами по огненным дорогам войны, но их уже нет с нами, хотя в наших сердцах они как живые. Со всей сердечной теплотой поздравляю Вас со второй встречей ветеранов славного 23-го авиаполка! Примите мои искренние пожелания здоровья, счастья и долгого мирного жизненного пути. Остаюсь всем сердцем с Вами!»

**С. Х. Ланц.**

«Я, ветеран авиаполка, с большой радостью принимаю Ваше приглашение принять участие во встрече ветеранов и прошу Вас забронировать места в гостинице для меня и моей жены на 4 августа».

**И. А. Казакевич.**

«Дорогие ребята! Большое спасибо за организацию и приглашение на встречу. Я обязательно приеду, ведь так хочется посмотреть те земли, которые защищал в 1943 году, увидеть товарищей, с которыми делил радость побед и горечь утрат в дни войны».

**Я. К. Бакаев.**

«Здравствуйтесь, многоуважаемая Елена Васильевна! Я получил Ваше письмо, спасибо. Да, нелегкая это задача – организовать встречу ветеранов. Но Вы с этой почетной задачей справитесь успешно. У Вас есть все предпосылки для достижения поставленной цели: преданность делу, трудолюбие, понимание значимости патриотического воспитания школьников. Я верю, что Ваша намечаемая встреча превзойдет первую и на всю оставшуюся жизнь оставит приятные воспоминания. Достаточно уже той проделанной работы, которая на сегодня в два раза превзошла количество собравшихся ветеранов первой встречи. На первой встрече нас собралось 60 человек. А Вами руководимый клуб «Поиск» уже ведет переписку со 120 ветеранами. Вы все впишите еще одну славную страничку в летопись 13-й школы города Белгорода по патриотическому воспитанию учащихся в духе любви и преданности нашей советской Родине. Мое сердце, мысли и вся душа в Белгороде».

**И. А. Казакевич.**

«Здравствуйтесь, дорогие наши организаторы клуба «Поиск»!

Вот и прошла наша встреча на белгородской земле, и сейчас в памяти запечатлелась каждая минута нашей встречи, и под этим впечатлением мы будем находиться всю оставшуюся жизнь. Обработал свои фотопечатки и высылаю их Вам, пусть они напоминают и Вам о днях нашей встречи».

**В. И. Панфилов.**

«Дорогие ребята! До сих пор полны впечатлений о встрече в вашем городе. Большое вам всем спасибо за то, что вы сумели собрать нас на вашей земле».

## В мае 1986 года. Каунас

**Я. К. Бакаев.**

«Большое спасибо, что вы отпустили ваших преподавателей в Каунас на встречу ветеранов **Белгородского** полка. Наша встреча дала большой импульс к жизни. На встречу прибыл 121 человек, 26 ветеранов прибыть не смогли по причине болезней, 7 человек умерли после последней встречи. 8 мая в гарнизонном Доме офицеров состоялось торжественное собрание ветеранов. Нас приветствовал представитель полка из ГДР (воинская часть 15426) Юрий Иванович Половников. Он рассказал о боевых делах нашего полка по выполнению интернационального долга в Афганистане. Лично он там был с группой два раза. Был сбит и ранен, имеет два ордена Красной Звезды за выполнение особо важного боевого задания.

Затем было предоставлено слово вашим дорогим посланцам. Первой выступила дорогая, жизнерадостная Елена Васильевна. Она рассказала о работе школы, всего педагогического коллектива, клуба «Поиск», о том, что музей получил всесоюзное признание в связи с тем, что он ведет активную работу по воспитанию школьников. Затем выступила с приветствием Римма Ивановна – милая, жизнерадостная, улыбающаяся. Она говорила, что все учителя рвались в Каунас, но идет учебный процесс, завершается очередной год обучения. Она передала от учителей и учащихся привет и приглашение в школу. Была прослушана пленка о работе клуба «Поиск». Весь зал замер, слушая отчет октябрят и пионеров. И никто не смог удержать слез».

## В августе 1988 года. Белгород

Белый город!  
В сражении лютом  
Выжил ты и счастливо живешь.  
Озаренный первым салютом,  
Ты на подвиг и труд нас  
зовешь.

**В. МОЛЧАНОВ.**

**УВАЖАЕМЫЙ ТОВАРИЩ**

*Кисиль А. А.*

Белгородский городской комитет КПСС и городской Совет народных депутатов сердечно поздравляют Вас с 45-й годовщиной исторической победы советских войск в Курской битве, освобождения города Белгорода от немецко-фашистских захватчиков.

Приглашаем Вас принять участие в праздничных мероприятиях, посвященных этой дате.

### ПРОГРАММА

празднования 45-летия освобождения

г. Белгорода

4 августа - 1988 г.

- встреча и размещение ветеранов войны — гостей города;
- посещение памятных мест бывших боев, формирования войсковых частей (согласно планам Советов ветеранов войсковых частей).

5 августа

- с 10 часов — посещение историко-художественного музея-диорамы Курская битва (Белгородское направление), встречи ветеранов с трудовыми коллективами, в пионерских лагерях, по месту жительства;
- 16 часов — в районах города возложение венков и цветов к братским могилам павших воинов;
- 18 часов — на площади Революции общегородской торжественно-траурный митинг;
- 18 ч. 40 м. — праздничный концерт;
- 22 часа — фейерверк, народное гуляние.

---

**Г. С. Саванюк.** Письмо писала племянница Людмила Коврыжкина.

«Дорогие девочки и мальчики из 8-го «А» класса, юные друзья из клуба «Поиск»! Меня очень радуют ваши слова: «школа живет и трудится, музей действует». Это прекрасно. Нас, ветеранов, это окрыляет. Так надо держать курс и в дальнейшем. Мы уверены в нашей смене. Вся основная дальнейшая работа, ребята, ляжет на ваши плечи. Вы должны к этому готовиться. Поэтому: учиться, учиться и еще раз учиться! Я тоже, как и вы, жду встречу в 1988 году...Мне хотелось бы попросить вас, если это возможно, выслать мне фотографию учащихся вашего класса. Для меня, как ветерана войны и труда, имеющего с вами переписку, это будет памятью на всю жизнь. Такое не забывается...Приехать к вам не смогу, так как полностью потерял зрение, но бодрость духа еще сохранилась».

**И. А. Вайнрах.**

«Спасибо вам за любезное приглашение, К сожалению, приехать не смогу, подвело здоровье. Передаю привет однополчанам:

Наш **Белгородский** славный полк  
Полвека жизни отмечает.  
Хоть я приехать не могу,  
Здоровья вам, друзья, желаю».

**А. М. Халанский.**

«Уважаемый клуб «Поиск»!

Я получил Ваше приглашение и охотно его принимаю. Я вместе с женой выезжаю 3 августа из Полтавы поездом № 92. Пока до свидания, до радостной встречи».

**В. Н. Булин-Соколов.**

«Здравствуйтесь, дорогие ребята!

Спасибо за извещение, приеду к Вам обязательно, так хочется увидеть всех Вас, обнять и расцеловать еще раз. Спасибо Вам. Приедем мы, мужчины, мой старший сын Саша. Он был на прошлой встрече в 1983 году. Привезу я еще двух внуков – Володю и Колю, да и я сам, всего нас четыре человека. Передайте большой привет Бублик Римме Ивановне. Возьмем с собой кинокамеру, будем всех Вас снимать, готовьтесь к съемке! Целую Вас всех крепко».

**С. Х. Ланц.**

«Уважаемые члены клуба «Поиск»!

Сообщаем Вам, что прибудем на встречу ветеранов авиаполка в количестве двух человек: Ланц С. Х. и Короть А. Я. С уважением!»

## В августе 1993 года. Белгород

### П Р О Г Р А М М А

#### ТОРЖЕСТВЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ 50-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ В КУРСКОЙ БИТВЕ

##### 4 августа 1993 года

- |   |   |
|---|---|
| 10.00-16.00—Встречи с участниками Курской битвы в трудовых коллективах, учреждениях культуры и образования. Выступления на открытых площадках духовых оркестров, хоров, трансляция музыки, песен военных лет. | г. Белгород   |
| 11.00-12.00—Открытие бюста Н. Ф. Ватутина в Белгороде   | Проспект Н. Ф. Ватутина                                 |
| 12.00-14.00—Театрализованная праздничная встреча ветеранов войны «Фронт-вая каша»   | Парк «Победы»   |
| 12.00—Открытие стационарной экспозиции по истории Курской битвы   | Музей-диорама «Курская битва. Белгородское направление» |
| 16.00—Торжественное заседание, посвященное 50-летию Курской битвы, праздничный концерт  | ДК «Энерго-маш»   |
| 19.00-22.00—Праздничные приемы делегаций и ветеранов войны  | По отдельному плану                                     |

##### 5 августа

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 11.00—Театрализованное действо «Сердца людские памятью сильны» — митинг, торжественно-траурная церемония возложения венков и цветов, панихида по погибшим в Курской битве | Мемориал в честь героев Курской битвы |
| 12.00-12.01—Минута молчания   | На территории области                 |
| 12.30—Воздушный праздник  | Мемориал в честь героев Курской битвы |
| 11.00-19.00—Международный благотворительный телемарафон «Шаги Победы»   | Трансляция из ДС «Космос»             |
| 18.30-22.30—Театрализованный праздник «Белый город встречает героев» — парад ветеранов войны, участвовавших в освобождении Белгорода. Возложение венков. Концерт          | Площадь Революции                     |
| 22.30—Праздничный фейерверк   | Площадь Революции                     |

#### Е. А. Черненко.

«Вы, сеятели мудрого, доброго, вечного, дарите людям радость, счастье, добро. Мы, ветераны 23-го **Белгородского** полка, много лет нежно любим вас за вашу честность, скромность, разум, за щедрость, человеческое тепло, которое вы дарите нам при каждой встрече в городе первого салюта. Большое спасибо всему педколлективу, всем учащимся за то, что наш музей стал самым дорогим и святым местом в школе. Мы горды тем, что школа живет хорошими патриотическими традициями».

#### Оценка Совета ветеранов:

«Организация встречи была четкой. Руководство области и города провели торжества с размахом, в духе и традициях советского времени. Ветераны нашего полка были на попечении коллектива школы № 13 имени 23-го гвардейского **Белгородского** Краснознаменного авиаполка. Часть средств на встречу было выделено руководством города, часть средств из бюджета школы. Много труда и внимания уделили нам учителя школы. Была поддержана традиция угощения ветеранов из домашних запасов учительских семей».

---

**В. А. Фролов.**

«Мы в семье нашей очень часто вспоминаем о нашем пребывании у вас. И вашем пребывании у нас. Каким хорошим было это время! Рассматривая фотографии того времени, особенно о пребывании в вашем славном городе, вспоминаем вашу теплоту и сердечность, гостеприимство и улыбки учеников, наш с вами музей. Спасибо Вам за память о нас».

**В. Н. Булин-Соколов.**

«Дорогие ребята! Получили ли вы мою бандероль? Там была маска для лица, очки и шлем летный зимний, в котором я был ранен в лоб. Я кровь отмыл. Это было на финском фронте. Я нарисовал вам для класса две картинки. Целую вас всех крепко. Ваш классный дед».

**В мае 1995 года. Белгород**

**В. И. Колосков.**

«Уважаемые Тамара Александровна и Елена Николаевна! Планируемая встреча ветеранов полка по случаю 50-летия нашей Победы может быть последней, поэтому я озабочен, чтобы связь поколений полка не прерывалась. Я установил связь с однополчанами, которые служили в 80-х и 90-х годах... Простите за беспокойство, я знаю, что это стоит, это нарушение ваших отпусков, большая трата физических и моральных сил, но 50-летие бывает единожды».

**Я. К. Бакаев.**

«Спасибо вам за приглашение приехать в Белгород на торжества, посвященные 50-летию Победы. Но, как вам известно, сейчас не то время. Для выезда в другие государства нужно официальное приглашение, по которому можно будет получить визу и то по усмотрению посла – бесплатно или за деньги. Для этого надо ехать в Вильнюс, записаться на прием к секретарю посольства, объяснить, показать документы, а потом ждать решения. В общем, волокиты немало. Да и праздник 50-летия Победы все три республики не признают. Уже сейчас они приняли решение отметить 8 мая как день жертв Второй мировой войны. Все три президента приняли решение не ехать в Москву на празднование...

Еще надо думать, каким путем ехать к вам. В Каунасе российские поезда не останавливаются, а если останавливаются, то вагоны закрыты, никого не выпускают и не впускают, билеты на российские поезда кассы не продают. Значит надо ехать в сторону Калининграда. Взвесив и обсудив, мы приняли здесь решение в Белгород не ехать. Просим на нас не обижаться. Мы и так судьбою обижены. Как собак нас бросили за пределами Родины. Мы не можем побывать у родственников, лишены всех прав и льгот. В Литве нас называют оккупантами. Мы унижены до предела, нам во всем отказывают, телевизор мы можем смотреть в сутки 10 – 15 минут. Да, что об этом писать, когда Россия положенной нам пенсии платит 40 – 50 %. Мы как нищие живем. Все, что мы отстояли в войне, пошло прахом».

**Группа ветеранов полка.**

«Мы провели незабываемую встречу друг с другом, учителями и учащимися школы № 13 в течение четырех дней: 7 – 10 мая 1995 года. От души благодарны коллективу школы, милым ребятам за трогательную заботу о нас, ветеранах. В высокой организации встречи отмечаем заслуги директора школы Т. И. Пахуновой, завуча Р. И. Бублик; заведующих школьным музеем Е. Н. Бабенко, Е. В. Колесниковой с их помощниками за вкусные обеды. Благодарим детей за отменный концерт. Спасибо администрации Белгорода за гостеприимство».

---

### В августе 1998 года. Белгород

#### **В. И. Колосков.**

Из выступления на встрече.

«Дорогие ветераны, друзья. Возможно, это последняя наша встреча. Уж слишком мало нас осталось. Думаю, что наше ветеранское дело достойно продолжат наши приемники. Вы знаете о том, что они сейчас находятся в Ефремове. Им там трудно. Пишут, что сразу же после переезда главной проблемой стало размещение 280 семей. Теперь понемногу обустраиваются. Из казармы солдатской делают однокомнатные квартиры. Можете представить, что это такое – общий коридор, один на всех туалет и т. п. Но все равно не отчаиваются. Молодцы однополчане, традиции старшего поколения бороться с трудностями продолжают».

В полку был хороший музей, я им много помогал, но его разграбили при переезде из ГДР. Устроили их семьи в солдатских казармах, мне писали подробно о тяжелейших условиях, бытовых и служебных».

### В мае 2000 года. Белгород

«В администрацию города Белгорода,  
директору школы № 13  
имени 23-го гвардейского **Белгородского**  
Краснознаменного авиаполка дальнего действия

заявка

Просим Вас принять ветеранов Великой Отечественной войны 23-го авиаполка АДД для участия в праздновании 55-летия Великой Победы.

Присутствуя в Вашем городе, городе первого салюта, в дни празднования освобождения Белгорода от немецко-фашистских захватчиков, мы всегда встречали со стороны белгородцев радушный прием, заботу и внимание. Мы всегда с огромным удовольствием принимали приглашение и приезжали в Ваш славный город. Таких встреч было пять. Теперь наш возраст таков, что, быть может, мы в последний раз встретимся с белгородцами, славным коллективом нашей школы. Состояние здоровья не позволяет надеяться на лучшее.

На встречу могут приехать 10 ветеранов: Дорошенко Константин Федорович, Нетудыхатко Дмитрий Евсеевич и Анна Ивановна, Черненко Евгений Алексеевич, Кисиль Анатолий Андреевич и Юлия Григорьевна, Кутузова Нина Харитоновна, Шамраева Клавдия Степановна, Боднар Александр Николаевич, Кузнецов Геннадий Поликарпович.

Председатель Совета ветеранов 23-го авиаполка  
гвардии майор В. Колосков».

### О работе музея и клуба «Поиск»

#### **Шамраев Г. А.**

«Дорогие ребята, здравствуйте!

Получил Ваше письмо и вот собрался с ответом. Вы делаете очень полезное дело для самих себя и других школьников, которые заменят Вас. Да и для нас, ветеранов, это своеобразный

---

памятник о наших боевых делах. Высылаю по Вашей просьбе фронтовую фотографию, думаю, она Вам пригодится. С приветом, генерал Шамраев».

**А. Д. Коноваленко.** 12 июня 1983 года.

«Вчера собрал посылку: шинель, парадный костюм с брюками на выпуск, рубашку, галстук и сапоги яловые... Когда поместите эти вещи в музей, то напишите красиво и приколите на шинель или костюм такое четверостишие:

В безвозвратный дар для нашего музея  
От бывшего штурмана Коноваленко Андрея  
Мы получили шинель, костюм и сапоги.  
Товарищ ветеран, ты тоже нам чем-либо помоги!

Пусть эти слова будут некоторым в назидание. Некоторые скептики не верят во все это. Но я твердо верю, что это хорошее дело и оно не пропадет, оно должно жить долго для наших потомков».

**П. Д. Просветов. Герой Советского Союза.**

«Дорогие ребята 4-го «Б» класса!

Спасибо вам за участие в работе вашего клуба «Поиск». Наряду с учебой это ваши первые шаги в самостоятельном труде. Делайте все как можно лучше. Это будет, поверьте мне, победа над самим собой, над обстоятельствами. Из маленьких побед складывается большая. Так было и на войне. Из побед каждого в ходе войны сложилась Победа в мае 1945 года».

**Я. К. Бакаев.**

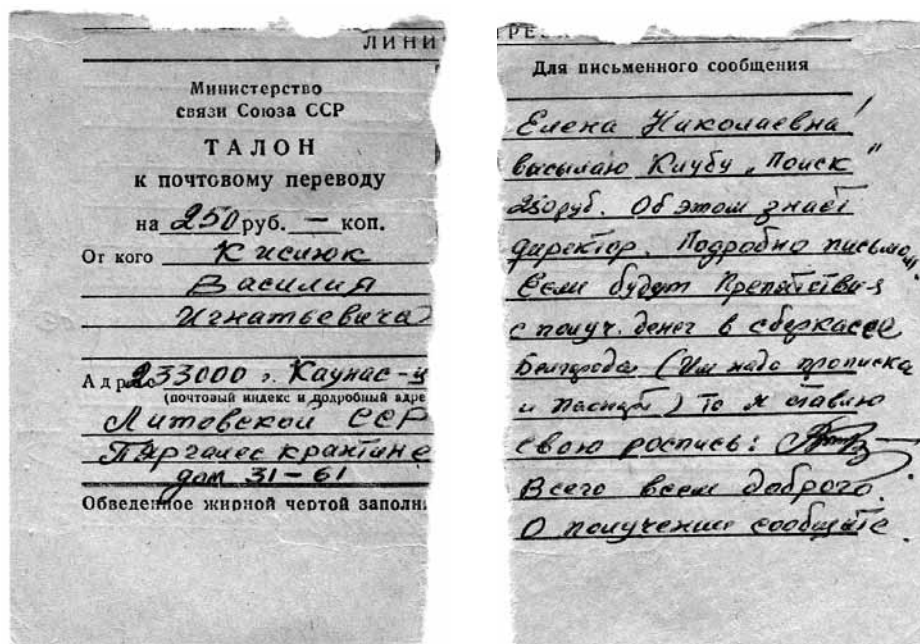
«Здравствуйтесь, многоуважаемые друзья, следопыты клуба «Поиск» 13-й школы города Белгорода! Я получил ваше письмо. Очень рад, что Вы занялись хорошим делом – создаете музей боевой славы нашего **Белгородского** полка. Дело, начатое вами, очень сложное, так как восстановить историю сорокалетней давности не так-то просто. Многие живые свидетели ушли из жизни, а вместе с ними ушла история их подвигов. Но вы не отчаивайтесь, ваше почетное дело получит поддержку живущих ветеранов. Они вам помогут своими воспоминаниями и сохранившимися фотографиями.

Я вам советую обратиться к командиру нашего боевого полка. Представитель части был на встрече в Витебске. Он рассказал, как воины прославленного полка несут службу, умножают боевую славу части, с честью и достоинством несут воинскую службу за пределами нашей Родины».

**В. И. Кислюк.** 23 мая 1986 года.

«Дорогие Белгородочки! Пишу вам это письмо или послание, как хотите его квалифицируйте, с искренней благодарностью за то, что вы смогли прислать в Каунас на встречу ветеранов **Белгородского** полка ваших замечательных, красивых душой Елену Васильевну и Римму Ивановну. Все мы с восхищением вспоминаем этих белгородских «левитанов», которые в своих выступлениях рассказали, какие были трудности в деле поиска нас, стариков, казалось уже всеми забытых. И вдруг... Мы имеем свой личный музей, да еще где! В Белгороде, почти в центре России, где мы так много потеряли друзей и боевых товарищей. И все это для того, чтобы Вы, милые мои, жили в мире, спокойствии и воспитывали будущих продолжателей наших дел. Спасибо всем вам за это!».

«Я, как организатор встречи, был главным финансистом, и сумел немножко сэкономить. И вот мы с Владимиром Ивановичем Кухаренко единодушно решили выделить в фонд клуба «Поиск» 13-й школы 250 рублей. Расходуете их по своему усмотрению».



**В. А. Фролов.** 27 мая 1982 года.

«О. А. Дорожук написал, что Вы добиваетесь присвоения вашей школе имени нашего 23-го **Белгородского** полка. Если это так, то Вам еще раз спасибо. Это очень приятно нам, но еще более важно нашим детям и внукам».

**В. И. Колосков.** 13 мая 1982 года.

«Дорогие ребята! Мы, ветераны, восхищены работой вашего клуба «Поиск» и музея боевой славы. Через эту работу вы становитесь гражданами нашей страны. Знайте: самое дорогое на свете – это наша любимая Родина. И чтобы она была могучей и непобедимой, вы, дорогие ребята, должны очень хорошо учиться, чтобы быть достойными сынами, дочерьми нашей славной Родины».

«В Белгороде в 13-й школе создан музей нашего полка. Музей впечатляет. На его материалах школьники учатся быть патриотами Родины. Музей посещает молодежь других учебных заведений города. Школе присвоено почетное наименование нашего авиаполка».

**В. П. Казанцев.**

«Дорогие мальчики и девочки! Все ученики 5-го «Б» класса!

Мы, ветераны войны, Виктор Павлович и Любовь Васильевна, от всей души поздравляем Вас с Новым 2002 годом! Отличной Вам учебы, успеха Вам в вашем благородном труде по работе в музее боевой славы нашего полка. Всегда быть веселыми и здоровыми, помогать старшим.

Большое Вам спасибо за письмо, оно согрело наши души и вселило уверенность в том, что наш музей будет работать на дело воспитания молодежи. Мы рады за Вас. Сохраните и бережно относитесь ко всему, что по крупицам собрано в музее. Ибо эти бесценные реликвии невозполнимы.

Надеюсь, что переписка наша будет постоянной. Пишите, что Вас интересует. По возможности помогу, что знаю и помню. Передавайте от нас большой привет своим родителям и нашу благодарность за их помощь в оформлении музея и за то, что они воспитали таких трудолюбивых, чутких, внимательных детей. Успеха Вам, дорогие, во всем и всегда!»



---

## Из книги отзывов

### **Азиз из Афганистана.**

«Мы были в 13-й школе, мы смотрели музей, который нам очень понравился». 20 октября 1983 года.

### **Яичку, Тоигпхан, Дори из Лаоса.**

«Мы из Лаоса. Посетили музей, конечно, он нам очень понравился. Это было для нас интересным и останется в нашей памяти». 4 декабря 1983 года.

### **А. Н. Крупенков, методист Дворца пионеров им. Н. Ф. Ватутина.**

«Посетив музей боевой славы **Белгородского** полка, был очень взволнован той работой, которую проводит коллектив школы. Музей 23-го авиаполка – самый молодой среди школьных музеев Белгорода, но уже сейчас он является одним из лучших. Хочется пожелать красным следопытам дальнейших успехов в их поисковой работе». 2 февраля 1984 года.

### **Учащиеся 5-го «А» класса.**

«Наш класс в течение 40 минут ознакомился с музеем боевой славы. Сначала экскурсоводы (учащиеся 7-го «А» класса) содержательно рассказали о боевом пути полка, а затем мы внимательно рассмотрели фотографии, стенды, экспонаты, реликвии. Музей, конечно, дал нам многое. Мы познакомились с теми, кто в годы Великой Отечественной войны грудью защищал нашу Родину от фашистских захватчиков. Мы ведем переписку с восьмью ветеранами полка. Получили от них 20 писем, карту 1942 года, наградной лист Героя Советского Союза Мосолова А. И., много вырезок из газет и воспоминаний, которые пополняют наш музей. Мы участвовали во встрече с ветеранами 5 августа 1983 года, готовили литературно-музыкальную композицию. И сейчас очень ждем новой встречи с ними 9 Мая. Их жизнь – подвиг, беззаветное служение социалистической Родине. И, посещая музей, мы прикасаемся к этому подвигу. Их жизнь – пример для нас, подрастающего поколения». 17 февраля 1994 года.

### **Учащиеся 6-го «В» класса.**

«С нетерпением ждали дня посещения музея. И вот мы здесь в торжественной тишине. С большим вниманием слушаем рассказы экскурсоводов и директора школы о боевом пути полка, о настоящих советских людях, кому мы обязаны счастьем и тем, что мы живем. Нас поразило, как пополнился музей от лета 1983 года. Сколько здесь писем! И все они прочитаны в классах. Недавно мы получили планшет от ветерана полка Стоколос М. Т. В нем десять фотографий его боевых друзей. Все это мы передали в наш музей, а у себя в классе оформили альбом с фотокарточками и письмами от ветеранов». 20 февраля 1984 года.

### **Ученики восьмых классов.**

«Мы всей душой благодарны героям Великой Отечественной войны за то, что они сохранили для нас мирное небо и счастливое детство. Мы обещаем, что будем активно бороться за мир». 7 февраля 1984 года.

### **Учащиеся 7-го «А» класса.**

«Мы очень гордимся, что некоторые учащиеся нашего класса являются экскурсоводами в этом прекрасном музее». 9 февраля 1984 года.

---

**Учащиеся 6-го «А» класса.**

«Мы любим читать письма, которые пишут нам ветераны, а их так много. Это целая история. Мы узнали о подвигах наших теперь родных людей и с нетерпением ждем с ними встречи в мае 1984 года».

**Октябрюта 1-го «А» и 1-го «Б» класса.**

«Мы всегда будем помнить о тех, кто сражался за нашу Родину, за наше счастье. Мы благодарим всех, кто создавал этот музей. Мы вырастем и будем продолжать хорошие дела наших старших товарищей».

**Д. П. Волков, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации.**

«Ветераны 23-го **Белгородского** полка выносят глубокую благодарность руководству и учителям, Совету клуба «Поиск», комсомольской и пионерской организациям школы № 13 Белгорода за организацию, оформление и содержание музея. Мы считаем, что эта работа служит патриотическому воспитанию подрастающего поколения». 8 мая 1984 года.

**Н. И. Лаврова и В. Н. Коновалова.**

«Мы, выпускницы школы 1963 года, остались очень довольны посещением музея. Большое спасибо учителям и учащимся школы за большую проведенную работу».

**С. А. Ванштейн и В. А. Утенков.**

«Мы, ветераны войны и труда треста «Белгородпромстрой», присутствовали в школе № 13 на уроке мужества. Осмотрели музей воинской славы, очень любовно оформленный и ухоженный руками учеников и преподавателей. Коллектив делает большое и полезное дело по воспитанию советского патриотизма у подрастающего поколения». 23 февраля 1997 года.

**Черкашина, воспитатель детского сада.**

«Дети подготовительной к школе группы «Ясли-сад» № 39 ПМК-2 «Белгородводстрой» посетили музей боевой славы 23-го **Белгородского** полка. Экскурсоводы этого музея провели интересную беседу для детей». 12 мая 1987 года.

**О. Степаненко, обозреватель «Правды».**

«Спасибо за память о тех, с кем в одном строю воевал мой отец».

**Н. И. Шатерникова, Л. Н. Ситнер, О. А. Загер.**

«Мы, методисты городского Дворца пионеров имени Н. Ф. Ватутина и консультанты областного отделения охраны памятников, посетили музей 23-го **Белгородского** полка и были восхищены проделанной поисковой работой клуба «Поиск». Хочется поблагодарить руководителя клуба Бабенко Елену Николаевну за большой оптимизм, усердие, большое сердце». 13 октября 1988 года.

**В. Минаков, В. Кривоносов.**

«Мы, выпускники 1980 года, посетили школьный музей боевой славы и были восхищены проделанной поисковой работой. Желаем дальнейших успехов». 4 февраля 1989 года.

**В. И. Колосков.**

«Дорогие учителя, учащиеся, сотрудники нашей теперь родной школы! Мы рады, что вы так много вкладываете труда в поисковую работу...Мы видим особую заботу о воспитании нашего

---

советского патриотизма со стороны руководителя музея Елены Николаевны Бабенко, директора школы Тамары Александровны Пахуновой, всего учительского коллектива. Вы проявляете о нас теплую заботу на встречах. Спасибо вам, дорогие!».

**Н. Кайдалова, руководитель музея лица № 32.**

«Посетила школьный музей. Его работа помогает соприкоснуться с историей страны, не забывать героическое прошлое. Огромное спасибо за оказанную помощь в организации методической работы музея нашего лица. Музей школы делится опытом работы со школами города. Спасибо за сохраненную память». 14 апреля 2005 года.

В 2007 году в белгородском издательстве «КОНСТАНТА» вышла моя книга «Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой». Тогда в заключении я сам себе задавал вопрос: «С ужасом думаю: что же мы будем делать, когда из жизни уйдет последний ветеран авиаполка, последний ветеран Aviации дальнего действия, последний участник Великой Отечественной войны? Кто их заменит на благородном поприще военно-патриотического воспитания?» Прошло всего лишь каких-то шесть лет, и это время настало. Сегодня никого из ветеранов войны **Белгородского** авиаполка с нами уже нет.

Так кто же их заменит? Тогда, отвечая на этот вопрос, я писал: «Их заменят книги!»

Пусть завершенная мной книга о боевом пути 23-го гвардейского **Белгородского** Краснознаменного авиаполка продолжит начатое ветеранами войны так необходимое дело военно-патриотического воспитания нашей молодежи. Пусть не прерывается связующая нить поколений!

---

## Самое короткое заключение

Сегодня, 31 марта 2013 года, написав последнюю фразу в «Истории 23-го гвардейского Белгородского Краснознамённого авиаполка», поставил последнюю точку. Завершился ещё один период изнурительного труда. Казалось бы, следует радоваться. Однако удовлетворения не испытываю. Всё время гложет мысль: почему затянул, почему не исполнил эту работу раньше, ведь основных читателей – ветеранов авиаполка – уже нет. А ведь в основном писал для них. И они ждали. Знаю это хорошо.

Обрабатывая в процессе работы над книгой направленные в школу письма ветеранов, нашёл несколько фраз, от чтения которых засосало под ложечкой. 1 сентября 1994 года С. А. Лукьянов писал Е. Н. Бабенко: «Елена Николаевна, много «трофеев» Вы дали Сергиенко из музея? Как у него дела? Будет ли выпущена книга по истории нашего авиаполка? Что-то всё неопределённо и смутно. Видимо, при жизни мы её не увидим».

Да, Сергей Александрович, не в бровь, а в глаз. Именно поэтому не испытываю, казалось бы вполне естественного удовлетворения от сознания того, что работа над книгой завершена.

Не испытываю удовлетворения и в связи с тем, что не дождался книги мой советчик и помощник Сергей Степанович Михедин. Это он долгие годы старался усадить меня за эту работу, но другие, наиболее важные проблемы, как я считал, не позволили своевременно выполнить его желание. Прости меня, друг!

Работа над книгой совпала с трудным периодом в личной жизни – неизлечимой болезнью самого дорого для меня человека на этой земле – супруги Риммы Ивановны Бублик. Всего несколько дней не хватило ей до выхода книги в свет. Опустила без неё земля...

Написал я эти скорбные строки и задумался. И вспомнил Роберта Рождественского: **«Это нужно – не мертвым, это надо – живым!»** Пусть эта глубокая мысль поэта будет хоть каким-то утешением моей больной совести и израненной потерями душе.

---

## Приложение

### № 1. Постановление Совета Труда и Оборона 1 мая 1933 года

«Принять к сведению следующее заявление товарищей Баранова и Алксниса:

Самолет серийного производства ТБ-3 с четырьмя моторами М17 для увеличения радиуса действия должен быть облегчен путем снятия:

- веса конструкции (214 кг);
  - веса вооружения и оборудования (700 кг);
  - веса экипажа (вместо восьми человек оставить шесть, 176 кг).
- Всего 1090 кг».

Предложить начальнику Глававиапрома и начальнику ВВС РККА продолжать изыскивать пути и способы дальнейшего облегчения конструкции и вооружения ТБ-3, уменьшения удельного расхода горючего и дальнейшего увеличения за этот счет радиуса действия и бомбовой нагрузки.

Поручить НКТПрому принять меры к облегчению мертвого веса конструкции ТБ-3 в дальнейшем серийном производстве за счет улучшения качества (улучшения веса и увеличения запаса прочности) сырья и полуфабрикатов, идущих на производство ТБ-3.

О принятых мерах и достижении конкретных результатов по улучшению качества полуфабрикатов и материалов, идущих на производство ТБ-3, НКТП доложить СТО через три месяца.

Председатель СТО Молотов (Скрябин)  
За секретаря Совета Базилович».

### Заседание комиссии в Центральном аэрогидродинамическом институте 3 мая 1933 года

«Присутствовали: Хрипин, Аузан, Горощенко (ВВС);  
Харламов, Туполев, Надашкевич, Петляков, Толстых (ЦАГИ).

1. Для уменьшения веса пустого самолета и получения большей дальности ТБ-3 признать возможным снять нижеследующее оборудование и вооружение...

3. Предложить товарищу Еньгибарьяну просмотреть проводку электрооборудования и выяснить возможность снятия некоторой части проводки и аппаратуры...

5. Поручить товарищу Петлякову выяснить экономию веса, получающегося при окраске самолета за один раз вместо практикующейся окраски за два раза, что может дать экономию веса около 40 кг».

### Председателю РВС СССР

«Во исполнение ваших указаний НИИ ВВС РККА в период 8 – 10 июня 1933 года провел испытания облегченных самолетов ТБ-3 согласно утвержденному вами графику.

Результаты испытаний:

1. Выполнен беспосадочный полет самолетов на радиус, превышающий 1200 км (1225 км один самолет и 1400 – другой), при остатке топлива после полета в размере 9,8 – 11,9 %, то есть в размере, обеспечивающем возврат на свой аэродром и при неблагоприятных ветрах.

- 
2. Установлена большая выгодность этиловой смеси по сравнению с бензольной смесью:
- расход бензольной смеси на 1 км пути на 20 % больше расхода этиловой смеси;
  - вес этиловой смеси, залитой в баки ТБ-3, на 300 кг меньше того объема бензольной смеси.

Длина разбега самолета с полетным весом 19 500 кг без взлетной дорожки составила 700 метров. Требуется дача форсированного газа, как только самолет наберет при разбеге скорость порядка 50 – 60 км/час.

Самолет медленно набирает высоту, посему взлет с аэродрома менее 1500 метров в диаметре с закрытыми подходами будет крайне труден. Время набора 2000 метров – 54 минуты с тремя часовыми ступеньками. Набор 3000 метров (от 2000 м) – 1 час. Набор производился при полетном весе 17,6 тонны.

Исходя из этих данных, подтвержденных затем перелетом второго эшелона 112-й эскадрильи, следует считать установленным:

- самолет ТБ-3 может доставить на расстояние 1400 метров 1000 кг бомб и вернуться на свой аэродром;

- производственное облегчение самолета понизило оборонительные способности самолета, так как оставшийся на самолете запас вооружения на ведение длительного или многократного боя не рассчитан (по 6 магазинов на пулемет, то есть по 378 патронов);

- высота в 3000 метров может быть достигнута лишь постепенными ступеньками, примерно к седьмому – восьмому часу полета. Ускорение набора этой высоты может быть достигнуто лишь за счет форсирования моторов с риском вывода их из строя.

Дальнейшими полетами строевых частей считаю необходимым получить данные, более характеризующие работу материальной части в длительных полетах.

Алкснис».

РГВА. Ф.29. Оп. 76. Д. 499. ЛЛ. 5, 22, 25, 26.

### **Отчет по испытанию самолета ТБ-3 № 22311 с четырьмя моторами М17 измененной конструкции 9 мая 1934 года**

«Инженер, ведущий испытания Фролов, летчик Байдуков.

Цель испытаний:

Определить, в какой мере самолет с измененной конструкцией и проведенными облегчениями удовлетворяет техническим условиям на поставку ТБ-3. Определить также вес облегченной конструкции, удобство работы штурмана в измененной носовой части Ф-1, а также работу с укороченными ДЕР-25 и ДЕР-26.

Выводы:

1. Конструкция самолета № 22311 по сравнению с самолетом ТБ-3 4М17 № 2202 (вторая серийная машина) облегчена на 532 кг и по сравнению с требованиями на 362 кг.

2. Летные данные самолета улучшились. Увеличилась дальность действия самолета на 337 км. Улучшились также летные данные на высотах.

3. По сравнению с эталоном 1932 года обзор штурмана значительно улучшился. Штурман может с передвижного сиденья одновременно вести необходимую ему работу...

5. Самолет ТБ-3 № 22311, построенный заводом № 22, с конструкторской и производственной стороны вполне удовлетворительного качества».\*

РГВА. Ф. 29. Оп. 76. Д. 969. Л. 21.

---

\*Данный отчет утвердил начальник ВВС РККА Я. И. Алкснис. При этом в пункте два говорится: «Форсировать дальнейшее облегчение веса конструкции самолета, поставив задачу обеспечить вес конструкции следующего эталона ТБ-3 на 100 кг».

**№ 2. Председателю РВС СССР.  
Доклад «О плане сосредоточения самолетов 19-й  
авиабригады в Хабаровске». 20 июля 1932 года.**

«В связи с затруднениями отправки ТБ-3 по железной дороге переброску последних по укомплектованию формирующейся в Хабаровске 19-й авиабригады будет произведено летом. По ходу поступления материальной части и наличию подготовленного к дальнему перелету летно-технического состава, переброску предлагаю выполнить эшелонами по 6 самолетов.

Первый эшелон из пяти кораблей подготовлен к вылету. Начальник первого эшелона комбриг 19-й тяжелой авиабригады тов. Добролеж. Шестая машина, ранее намеченная к перелету в составе первого эшелона, имеет течь радиаторов и другие недочеты и отставлена мною от перелета до полного устранения этих недочетов.

Второй эшелон намечен к отправке через пять дней после отлета первого эшелона под командованием командира авиаэскадрильи тов. Шестакова.

Посадки предусмотрены в Свердловске (1433 км), Новосибирске (1440 км), ст. Белая (90 км северо-западнее Иркутска) (1349 км), Чите (760 км), Бочкарево (1246 км) и Хабаровске (583 км). Все названные пункты обеспечены горючим, небольшим запасом моторов, запасных частей и сжатым воздухом для запуска. При содействии командования местных гарнизонов специально посланными людьми подготовлено обслуживание, окарауливание и питание...

Метеообеспечение возложено на высланных мною по всему маршруту метеорологов (в среднем на расстояние 250 – 400 км). Помимо данных о погоде при взлете, ведущие группы будут получать радиометеосводки в полете через каждый час и сообщение о погоде с промежуточных метеопостов посредством связи полотнищами.

Самолеты командиров эшелонов имеют приемные радиостанции дальнего действия и связаны с остальными кораблями рациями 14 ск для внутренней связи в воздухе. Для обеспечения этого пришлось обобщить остальные части и дать 19-й авиабригаде значительную долю имеющихся в ВВС радиосредств. Подача метеорадиограмм с земли будет осуществляться при посредстве попутных гражданских метеостанций, о чем нарком связи дал необходимые указания.

Летный состав рассчитан по 8 человек на корабль. Первые пилоты и штурманы прошли специальную подготовку к дальнему перелету. Технический состав изучил материальную часть в ходе приемки и при обслуживании ее в период тренировок. Вторые пилоты подготовлены из молодых летчиков.

Для учета опыта перелета к последующим переброскам на этом маршруте с первой группой летит представитель Управления ВВС РККА тов. Морозов в качестве второго пилота на корабле комбрига.

Вылет первого эшелона по вашему указанию, второго – через пять дней по вылете первого эшелона. Прибытие на место назначения через 8 – 10 дней со дня вылета.

Прошу разрешения на перелет первого эшелона утром 25 июля 1932 года.

Алкснис».

---

На первой странице документа резолюция народного комиссара обороны: «Переброску начать 25 июля, если позволит состояние погоды. Перебрасывать поотрядно (до шести самолетов в отряде). За ходом переброски следить лично начальнику ВВС тов. Алкснису, докладывая мне регулярно о перелете.

Ворошилов. 22 июля 1932 года».

«Заместителю председателя РВС СССР тов. Гамарнику  
Доклад.

13 сентября 1932 года командир 10-й авиабригады тов. Добролеж на корабле № 2214 благополучно перелетел из Читы в Хабаровск без промежуточной посадки в Бочкарево. Пользуясь попутным ветром, увеличившим путевую скорость корабля до 175 км/час тов. Добролеж весь путь от Читы до Хабаровска в 1829 км преодолел за 10 часов 30 минут без намечавшейся предварительной посадки на промежуточном аэродроме Бочкарево. Таким образом, командир 19-й авиабригады прибыл к месту назначения.

Алкснис».

РГВА. Ф. 29. Оп. 76. Д. 73. ЛЛ. 28, 29, 69.

### **№ 3. Программа испытаний**

«Испытания проводились 12 марта 1936 года.

В декабре – марте личный состав 89-й тяжелой авиаэскадрильи 23-й авиабригады готовился к приему новой материальной части путем включения в систему командирской учебы и теоретического курса самолета и мотора ТБ-3 АМ-34РН по материалам НИИ ВВС РККА и заводов № 22 и № 24. На трех теоретических курсах с применением зачетов: с техническим составом 54 учебных часа, с летным составом – 36 учебных часов.

Теоретическая подготовка летно-технического состава была закреплена их практической работой на самолетах ТБ-3 АМ-34РН на заводе № 22 в течение 3 – 5 дней в процессе приемки эскадрильей от завода № 22. Кроме того летно-инструкторский состав эскадрильи был вывезен в течение одного дня на этих самолетах летчиками завода № 22.

Таким образом, к началу войсковых испытаний летный состав в эскадрилье был вполне подготовлен к эксплуатации самолетов ТБ-3 АМ-34РН и мог с получением новой материальной части сразу же приступить к выполнению программы войсковых испытаний.

#### **Организация войсковых испытаний**

1. Программу войсковых испытаний проводят 1-й, 2-й и 4-й отряды (10 кораблей). Из них три корабля № 682, № 688 и № 685, то есть по одному кораблю в каждом из этих отрядов, проходят программу войсковых испытаний полностью. Остальные корабли проходят сокращенную программу испытаний.

2. Экипажи и корабли № 682, № 688 и № 685 до 1 мая 1936 года выключаются из общей программы учебно-боевой подготовки части и проходят исключительно программу войсковых испытаний ТБ-3 АМ-34РН, имея рабочий день для технического состава 13 часов с перерывом на обед один час, а для летного состава 12 часов с перерывом на обед один час и выходной день в



---

зависимости от состояния погоды. Шестидневка этих экипажей планируется следующим образом: четыре дня полетов (из них один ночной или смешанный), продолжительностью каждый 6 – 7 часов) один день подготовка материальной части и выходной день.

3. Остальные экипажи 1-го, 2-го и 4-го отрядов проходят учебно-боевую подготовку по сокращенной программе. Рабочий день экипажей десятичасовой с перерывом на обед один час.

4. Перед днями полетов на предельный радиус действия и после этих полетов обязательно должен быть отведен полный день подготовки материальной части, а в дни полетов рабочий день летно-технического состава увеличивается до 14 – 15 часов.

#### Заключение

На основании войсковых испытаний 89-й тяжелой авиаэскадрильи по самолетам  
ТБ-3 4 АМ-34РН

1. При испытании на дальность полета при полетном весе 21 и 21,5 тонны на высотах от 1500 до 5500 метров, то есть от намеченной выгодной по высотности мотора до наиболее выгодной, самолет показал максимальную дальность 2500 километров без бомбовой нагрузки. Считая тактическую целесообразность иметь минимальную бомбовую нагрузку в 2 тонны (меньше смысла нет на четырехмоторном корабле возить), надо уменьшить заправку горючим на 2 тонны. Две тонны горючего сокращают полет на 3 часа 18 минут, или 670 километров при скорости 200 км/час, что создает дальность: 2500 минус 670 = 1830 км. Или радиус 915 км, а за вычетом резерва пути 815, 830 км. Это не дальний бомбардировщик.

2. На войсковые испытания самолет представлен был в очень сыром и недоработанном виде: поломки подмоторных рам и т. п. Часть недочетов в процессе испытаний заводом устранена. Часть оставлена недоделанной: слабость подкостыльного колеса, система укрепления полуосей и т. д.

3. Мотор АМ-34РН представлен был на испытания значительно более сырым, чем самолет. Основной недостаток: огромный расход бензина, неравномерный и большой расход масла не устранен еще по сей день.

4. Вооружение самолета, как турель пулеметов, вызывающее при стрельбе на высотах 5000 – 7000 метров большие затруднения, так и бомбовое вооружение АМПС требует серьезной доработки. Наличие вооружения в таком состоянии, как оно представлено на испытания, ставит под большое сомнение летно-техническую ценность корабля.

5. Сточки зрения техники пилотирования самолет имеет серьезный дефект: разворот вправо на разбеге. В остальном машина очень летуча, проста и приятна в управлении. При устранении разворота самолет доступен летчику средней и нижесредней квалификации.

**ВЫВОД:** Самолет ТБ-3 АМ-34РН, безусловно, более высокого класса, но без устранения указанных в отчете дефектов самолет требованиям, предъявляемым к тяжелым бомбардировщикам, не удовлетворяет.

Командир 23-й тбаб комбриг Тантлевский.

#### Заключение

Самолет ТБ-3 АМ-34РН при условии устранения дефектов отвечает требованиям простоты, надежности и безопасности в эксплуатации и безопасности полета летчиками средней и нижесредней квалификации. Для обеспечения пилотирования на больших скоростях необходимо кабины летчиков экранировать.

---

В том состоянии, в каком самолет находился в эксплуатации во время проведения войсковых испытаний, он требованиям, указанным выше, не удовлетворяет. Особо отмечается необходимым устранение у данного типа самолета разворота вправо при взлете, значительно усложняющего технику пилотирования для летчиков средней и низсредней квалификации, и улучшения кислородного оборудования, снижающего летно-технические данные самолета.

Основным недостатком из летно-технических данных самолета является недостаточный радиус действия (855 – 915 км), который необходимо довести до 1000 – 1200 километров воздушного пути и масла на один километр полета.

Командир 89-й тбэ комбриг Погребов  
Начальник штаба капитан Мациевский  
Старший инженер по эксплуатации в/техник 3-го ранга Андреев.

А к т  
утверждения результатов войсковых испытаний самолета  
ТБ-3 АМ-34РН, проведенных в 23-й авиабригаде

11 октября 1936 года.

1. Заключение и выводы по войсковым испытаниям самолета ТБ-3 АМ-34РН утверждаю, за исключением выводов по испытаниям на дальность.

2. Устанавливаю несоответствие результатов испытания на дальность в НИИ ВВС и 23-й таб. В НИИ ВВС благодаря тщательному изучению мотора АМ-34РН на бедных смесях и наличию специальных приборов получены значительно лучшие данные, позволившие установить предельную дальность полета этого самолета равной 2 600 километров с 1 500 кг бомб при наличии полетного веса 23 тонны.

3. Отмечаю следующие крупные недостатки на войсковых испытаниях (перечисления опущены).

4. Указываю на следующие крупные недостатки в организации и проведении войсковых испытаний:

а/ ввиду несвоевременного устранения дефектов промышленностью испытания затянулись;

б/ испытания вооружения недостаточно обеспечивались необходимым оборудованием (прицелы, специальные щиты, вымпелы, расчетные таблицы);

в/ совершенно не прорабатывался раздел «воздушный бой»;

г/ представление отчета испытаний затянулось (через два месяца после окончания испытаний).

5. Начальникам МТС, авиавооружения и НИИ ВВС:

а/ обеспечить устранение промышленностью всех выявленных на войсковых испытаниях дефектов;

б/ разработать соответствующие указания строевым частям по эксплуатации самолета, мотора, вооружения и оборудования ТБ-3 АМ-34РН.

Начальник военно-воздушных сил РККА  
Командарм 2-го ранга Алкснис». **РГВА. Ф. 29. Оп. 76. Д. 3131 ЛЛ. 2, 21, 258, 260.**

#### № 4. Доклад об итогах боевой работы Белорусского фронта

«... II Боевые действия авиации.

Вслед отступающему противнику со стороны польской армии авиация Белорусского фронта боевых действий не вела. Авиация использовалась для разведки, разбрасывания листовок, транспортировки и связи.

##### **Разбрасывание листовок.**

Листовки оказались самым мощным оружием. Они разбрасывались со всех видов самолетов по специальным заданиям и при всех удобных случаях. Несомненно, в будущем этот способ найдет самое широкое применение.

##### **Транспортная авиация.**

Сыгравшая большую роль в событиях у озера Хасан, имевшая широкое применение при боевых действиях в районе Халхин-Гола, нашла свое применение и в событиях на Западе.

Транспортировалось горючее, продовольствие, боеприпасы, специальное имущество, раненые и т. д. Для этой цели использовались, главным образом, самолеты ТБ-3. В нескольких случаях транспортировка грузов сыграла решающую роль. Так, например, при движении конно-механизированной группы имени Дзержинского в направлении Гродно, ее тылы оказались не в состоянии обеспечить горючим, маслом и продовольствием боевые части. Питание этой группы возможно было осуществить только транспортировкой грузов самолетами. С 20 по 24 сентября для КМГ сброшено на парашютах и доставлено с посадкой в пункты назначения 100 тонн горючего.

Сам штаб ВВС Белорусского фронта после перехода в Волковыск обеспечен был продовольствием на 18 суток, сброшенным на парашютах с ТБ-3.

Транспортные самолеты использовались также для переброски технического состава, авиационного имущества и боеприпасов на оперативные аэродромы тогда, когда базы не в состоянии были быстро обеспечить части.

##### **Выводы:**

Необходимо в мирное время при основных округах иметь транспортные авиационные полки, которые в военное время усиливаются за счет транспортной авиации ГВФ. Транспортная авиация должна подчиняться командованию ВВС фронтов. Кроме того, ощущается потребность в транспортных самолетах в авиационных полках, особенно истребительной авиации, для переброски технического состава и имущества.

Материальную часть транспортной авиации необходимо усовершенствовать – форсировать выпуск самолетов, например, ДС-3 в транспортно-десантном варианте. При этом транспортный самолет должен иметь обязательно подвесные системы или быть приспособленным для сбрасывания грузов на парашютах».

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. ЛЛ. 250 – 252.

#### № 5. Боевой состав армий особого назначения

«Боевой состав частей 1-й АОН

Части	Дислокация	Тип с-тов	Исправных	Неисправных	Всего
21-й дбап	Монино	ДБ-3	57	15	72
53-й дбап	Монино	ДБ-3	48	9	54
41-й сбап	Калинин	ДБ-3	2	–	2

		СБ	54	9	63
		И-16	23	–	23
6-й дбап	Иваново	ДБ-3	56	10	66
		И-16	19	–	19
Упр. АОН		ДБ-3	1	–	1
Всего		ДБ-3	164	34	198
		СБ	54	9	63
		И-16	42	–	42
Боевой состав частей 2-й АОН					
42-й дбап	Воронеж	ДБ-3	48	22	70
иаэ	Воронеж	И-16	14	2	16
7-й дбап	Воронеж	ДБ-3	58	10	68
иаэ	Воронеж	И-16	12	–	12
51-й сбап	Курск	СБ	40	10	50
		ДБ-3	4	2	6
45-й сбап	Орел	СБ	55	10	65
Всего		ДБ-3	110	34	144
		СБ	95	20	115
		И-16	26	2	28
Боевой состав частей 3-й АОН					
12-й дбап	Ростов	ДБ-3	71	4	75
иаэ	Ростов	И-16	4	3	7
8-й дбап	Запорожье	ДБ-3	5	1	6
		ТБ-3	26	5	31
иаэ		И-16	21	4	25
11-й дбап	Б. Токмак	ДБ-3	6	–	6
		ТБ-3	27	2	29
иаэ	Б. Токмак	И-16	15	–	15
1-й тап	Крымская	ТБ-3	44	3	47
иаэ	Крымская	И-16	19	3	22
Итого		ДБ-3	82	5	87
		ТБ-3	97	10	107
		И-16	59	10	69».

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. ЛЛ. 22 – 24.

**№ 6. Боевой состав частей ВВС Киевского особого военного округа на 7 сентября 1939 года**

Тип с-та	Исправных	Неисправных	Всего	Подгот. летчиков	Неподг.	Всего
СБ-	190	48	238	191	118	309
Р-зет	115	9	124	161	35	196
З-С	63	12	75	170	16	186
ДИ-6	31	3	34	33	10	43
ТБ-3	45	2	47	42	56	98
И-16	280	45	325	312	275	587
И-15	123	11	134».			

**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 21.**

**№ 7. Командующим ВВС Витебской и Бобруйской армейским группировкам, командующим и комиссарам бригад и отдельных частей**

« 1. Запретить отпуска личному составу с выездом из расположения части. Запретить также выезд из гарнизонов летно-техническому составу по различного рода причинам без моего личного и комиссара ВВС разрешения.

2. На всех аэродромах установить такой порядок, который бы обеспечивал командиру части (соединения) в любую минуту собрать личный состав в минимально короткий срок.

3. Проверить боевую готовность частей и соединений и принять все меры по сокращению сроков боевой готовности.

4. Привести в боевую готовность всю материальную часть (самолеты, вооружение, транспорт), приняв все меры к восстановлению неисправной материальной части.

5. Проверить несение внутренней и караульной службы, организовать приготовление и выдачу пищи в столовых начальствующему составу и красноармейцам, исключив всякую возможность диверсий.

6. Во всех частях ВВС запретить внеаэродромные полеты без разрешения штаба ВВС округа, кроме частей, вылетающих по вызову ВНОС. Обращаю особое внимание всех командиров частей на исключение всяких блудежек и особенно при полетах в районе госграницы.

Командующий ВВС БОВО комдив Гусев  
Военный комиссар ВВС БОВО полковой комиссар Листров  
Начальник штаба ВВС БОВО полковник Дмитриев».

**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 36.**

**8 . Навигационная обстановка Западного театра боевых действий**

«...Пинские болота служат удобным коридором для проникновения наших самолетов в глубь польской территории (участок Сарны – Лунинец). Есть ориентиры. Река Днепр от Орши до Киева и ее приток Березина, а также шоссе Витебск – Гомель – Киев служат хорошими рубежами для восстановле-

---

ния ориентировки при возвращении. На территории Польши железные и шоссейные дороги являются хорошим ориентиром. Для глубокого налета хорошим ориентиром служит река Висла и ее приток Буг. Радиоориентировки.

Радиомаяки в Полоцке, Бобруйске, Житомире обеспечивают ориентировку до линии Ковно, Волковыск, Камень-Каширский, Владимир Волынский, Станиславов, то есть не более 130 – 150 километров в глубь территории Польши от границы.

Вторая линия радиомаяков: Ржев, Сеща, Запорожье. Радиус слышимости маяка – 300 километров. Маяками могут пользоваться самолеты ТБ-3, ДБ и СБ.

После введения в действие мощных маяков Едрово и Конотоп ими можно ориентироваться до линии Варшава, Мемель (Клайпеда).

Радиус действия самолетов:

...ТБ-3 при бомбовой нагрузке 600 – 800 килограммов – 1000 километров.

Флаг-штурман ВВС РККА комбриг Беляков». **РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 65.**

### **9. Боевой приказ штаба БОВО от 23 сентября 1939 года**

« 1. Части германской армии по договоренности с нами, начиная с 22 сентября 1939 года, отводятся на разграничительную линию между германскими войсками и Красной Армией, а именно: западный берег реки Тиса до ее устья, западный берег реки Нарев до ее устья, правый берег реки Буг до ее устья, западный берег реки Висла до устья реки Сан, западный берег реки Сан до ее истоков.

Отвод германских войск будет совершаться с расчетом примерно 20 километров каждый день с окончанием отвода на западный берег реки Тиса к вечеру 28 сентября, на западный берег реки Нарев у Остроленко к вечеру 30 сентября, у Пучтуска к вечеру 4 октября, западный берег реки Висла у Варшавы к вечеру 4 октября и у Демблина к вечеру 3 октября.

2. Войска Белорусского фронта с 22 сентября продолжают продвигаться по овладению территории, освобождаемой частями германской армии. ВВС фронта продолжают производить разведку аэродромов для последующего перебазирования...

8. Нашей авиации разрешено летать до линии наших передовых частей и на высоте не выше 500 метров, германская авиация будет летать только до линии арьергардов германских войск и не выше 500 метров. После занятия основной демаркационной линии запрещено перелетать ее, что не должна делать и германская авиация.

Командующий ВВС БОВО комдив Гусев  
Военный комиссар ВВС БОВО полковой комиссар Листров  
Начальник штаба ВВС БОВО комбриг Шкурин». **РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 99.**

### **10. Начальнику штаба ВВС РККА**

«Анализируя первые десять дней военных действий на Белорусском фронте, вернее, безудержного продвижения наших войск до демаркационной линии, невольно напрашиваются следующие выводы.

- 
1. Авиация безнадежно отстала от наземных частей.
  2. Управление частями ВВС чрезвычайно затруднено.
  3. Тыл ВВС не устроен.

Все это, безусловно, отражается на безопасности наших частей ВВС. Надо откровенно доложить, что если бы завтра появился воздушный противник, при таком положении наши части ВВС не в состоянии дать надлежащий отпор, так как основные наземные войска за пределами радиуса наших истребителей и основные базы противника (имею в виду немцев) вне досягаемости наших бомбардировщиков.

Я отчетливо себе представляю, что это совершенно необыкновенное явление, такие темпы продвижения никто не предвидел и к такому быстрому продвижению никто не готовился. Тем не менее, раз это произошло, необходимо делать выводы, дабы обнаруженные недочеты устранить.

Основными причинами перечисленных недостатков я считаю следующие.

1. На территории бывшей Польши слабо была развита аэродромная сеть, все то, что нам давали разведчики об аэродромной сети поляков, оказалось сплошной выдумкой и надутельством, этой аэродромной сети поляки не имели.

2. К началу наступления аэродромно-инженерные батальоны не были сосредоточены ближе к границе, а продолжали работать на аэродромах по плану 39-го года, мы их сняли с аэродромов уже тогда, когда появились признаки отставания авиации.

...Еще хуже обстоит дело с управлением частями ВВС, по этому вопросу, надо прямо сказать, мы оказались неподготовленными.

Мы очень много вложили средств в стационарные узлы связи. По плану Генерального штаба построены прекрасные, дорогостоящие радиоузлы в Смоленске, Сеце, Брянске и в других городах. В Смоленске построен прекрасный телефоно-телеграфный узел, и на первый же день военных действий все это дорогостоящее оборудование оказалось ненужным, так как части ВВС с постоянных аэродромов убыли на оперативные, а на второй день штаб ВВС убыл из Смоленска, теперь стоит это громоздкое сооружение без нагрузки, а штаб ВВС не имеет связи с частями.

...Для более подробного доклада и предложений по устройству управления и тыла прошу меня заслушать при первой возможности.

Начальник штаба ВВС Белорусского фронта комбриг Шкурин  
Военком штаба ВВС Белорусского фронта батальонный комиссар Трубачев».  
**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. ЛЛ. 235 – 240.**

**№ 11. Приказ командования Белорусского военного округа. Город Смоленск.  
15 ноября 1939 г.**

«Бортовой техник 3-го тбап военный техник I ранга Ткачук Николай Давыдович освобождается от занимаемой должности и увольняется вовсе из службы в РККА с исключением с учета. 1909 года рождения, украинец, из рабочих, член ВКП (б) с 1932 года, в РККА с 1931 года.

До последнего времени имел связь с разоблаченными агентами польской разведки. На протяжении двух лет работы Ткачук проводил ряд вредительских актов. В июле 1938 года при подготовке самолета к выброске десанта в количестве 30 человек было обнаружено присоединение к качалке кабанчика руля глубины, что грозило катастрофой с человеческими жертвами. При тренировке в стрельбе вместо мишени использовал портрет Сталина. За вредитель-

---

ские акты и антисоветские разговоры 18 сентября 1938 года исключен из ВКП (б) и арестован органами НКВД.

Командующий БВО комкор Кузнецов  
Член Военного совета БВО дивизионный комиссар Рогов  
Начальник штаба БВО Пуркаев».  
РГВА. Ф. 37163 Оп. 1 Д. 1. Л. 113.

## **№ 12. Воздушно-десантная операция в Бессарабии**

« А/. Первоначальное планирование операции.

Для проведения десантной операции Южного фронта были приданы 201-я, 204-я и 214-я вдб, которые к исходу 26 июня 1940 года сосредоточились: 201-я в Скоморохи, 204-я – Борисполь, 214-я – Калиновка. Проведение десантной операции Военным советом Южного фронта было возложено на командующего ВВС Южного фронта.

Выброска и высадка авиадесантов планировалась в районе Тыргу – Фрумос (30 километров западнее Яссы). План предусматривал выброску десанта со 120 кораблей ТБ-3 29-й тбб в количестве 2040 человек бойцов с оружием, боеприпасами и продовольствием на трое суток. В нагрузку бойцов входило: парашют, пулемет или винтовка, 400 штук патронов, противогаз, трехсуточная дача продовольствия, лопатка и фляга. Общий вес нагрузки на бойца доходил до 30 – 32 килограммов.

Для непосредственного сопровождения десанта в полете до пункта выброски намечалось выделить пять истребительных полков в составе 300 самолетов, что обеспечивало прикрытие каждых двух кораблей ТБ-3 пятью истребителями.

Для непосредственного прикрытия района выброски выделялось 10 эскадрилий истребителей, что обеспечивало одновременное пребывание над районом выброски и высадки двух истребительных эскадрилий. Одновременно намечалось произвести нанесение удара бомбардировочной авиацией по аэродрому и войскам противника в районе выброски десанта.

Б/. Проведение операции 29 июня 1940 года.

В связи с нарушениями частями румынской армии договоренных обязательств и во исполнение приказа наркома и Военного совета Южного фронта в 21.00 28 июня было отдано предварительное распоряжение командирам 29-й тбб и 204-й вдб о подготовке авиадесанта к выброске в район Болград. Задачей десанта было: к 10.00 29 июня занять город Болград и воспрепятствовать мародерству и бесчинствам, творимыми солдатами отходящей румынской армии.

Для выполнений поставленной задачи были привлечены 1-й, 3-й, 7-й и 14-й тбап 29-й тбб в составе 99 кораблей ТБ-3 и 204-я вдб в составе 1436 человек (по 13 – 15 человек на корабль).

Вылет был произведен в период 9.15 – 14.25 29 июня. Для обеспечения выброски десанта с рассветом 29 июня к месту выброски были высланы два самолета Р-5 с задачей определить место выброски, условия и возможность посадки кораблей. Из 99 кораблей до цели дошло 97 (два сделали вынужденные посадки на аэродромах Винница и Кишинев).

В период 13.55 – 17.52 29 июня десант был выброшен на парашютах, так как подходящей площадки для посадки самолетов не оказалось. Всего выброшено 1372 человека. При выброске имелись следующие потери: погиб один боец, преждевременно раскрывший парашют и зацепившийся за стабилизатор; пять человек получили переломы ног; пятнадцать человек – вывихи и растяжения; один человек получил сотрясение мозга...



---

Длина маршрута Борисполь – Болград 640 километров. Полет туда и обратно продолжался около девяти часов.

В/. Проведение операции 30 июня 1940 года.

В 4.55 30 июня был отдан приказ командиру 29-й тбб и 201-й вдб о выброске воздушного десанта в районе Измаила. Для переброски личного состава 201-й вдб была привлечена 29-я тбб в составе 1-го, 3-го, 7-го и 14-го тбап в количестве 44 кораблей.

Задача десанта:

1. Выставить заслон в направлении дороги, идущей из Измаила на Некрасовка Новая и дальше через озеро Ялтух на деревни Сата-Ноу (8 км западнее Измаила).

2. Организовать в городе Измаиле образцовый порядок и предотвратить грабежи и бесчинства.

3. Взять под охрану все склады, имущество, сооружения, государственные учреждения и здания.

4. Воспрепятствовать выходу пароходов из гавани.

Для обеспечения и организации приема десанта на аэродроме Измаил в 8.40 30 июня вылетел один ТБ-3. Основная группа кораблей произвела вылет в период 9.35 – 12.15. Всего в данной операции участвовало 44 корабля, имевших на борту 809 бойцов, один «пикап» и боевой груз.

Расстояние до цели Скоморохи – Измаил 540 километров. Высадка и выброска десанта была произведена в период 13. 29 – 15. 20. Всего было выброшено и высажено 749 бойцов, один «пикап» и боевой груз, причем 240 бойцов высажены с посадкой кораблей на аэродроме Измаил и 509 человек выброшены на парашютах. Высадка и выброска происходили при следующих обстоятельствах.

После посадки 12 кораблей на аэродроме Измаил, ввиду малых размеров аэродрома один корабль потерпел аварию и два корабля – поломки. В связи с этим командир 201-й вдб принял решение и подал команду с земли остальным кораблям выбрасывать десант на парашютах. Из сорока четырех кораблей, участвовавших в выброске десанта, три корабля десант не выбросили по следующим причинам: один корабль с радиоимуществом из-за неподготовленности груза к выброске, второй с музыкантами 201-й вдб ... третий корабль отстал на маршруте. Все три вернулись на аэродром Борисполь. Остальные 41 выполнили свою задачу.

При посадке и приземлении 10 человек получили легкие травмы и один перелом ноги. Корабли после выполнения боевого задания возвратились и произвели посадку: на аэродроме Борисполь – 32 корабля, на аэродроме Скоморохи – 7 кораблей. Остальные 5 кораблей остались на аэродроме Измаил вследствие полученных повреждений при посадке и обнаруженных неисправностей...

Действия бригады после сосредоточения. В 20.00 походным порядком вышла в Рени и одной ротой, выброшенной на машинах, заняла город Рени, где была встречена беспорядочным огнем отходящих румынских частей. Потерь не было.

201-я вдб после высадки в период 18.00 – 21.00 30 июня заняла город Измаил и Некрасовка Новая. К этому времени была организована охрана границы по левому берегу реки Дунай на участке Сата-Ноу, исключительно Старая Некрасовка. В 21.00 30 июня были заняты все важнейшие объекты – три банка, электростанция, водокачка, бензохранилище, три типографии, четыре мельницы, телефонная станция, семь отдельных воинских казарм и общественные здания оставленные румынами.

Со всеми аэродромами взлета ... штаб ВВС фронта имел телеграфную связь по СТ-35. Штаб ВВС фронта имел связь с каждой группой самолетов, но четкости в работе не было из-за слабой

---

подготовки воздушных радистов и недостаточной заботы о связи со стороны командиров летных частей. Радиосвязь с выброшенным десантом из-за отсутствия у последних радиосредств установить не удалось.

Начальник штаба ВВС генерал-лейтенант авиации Арженухин  
Начальник оперативного отдела штаба ВВС генерал-майор авиации Теплинский». **РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. ЛЛ. 3 – 7.**

### **№ 13. Указания по связи 29-й таб на период выброски воздушного десанта**

«1. Каждая группа самолетов работает на передачу на своей волне с рацией штаба ВВС Южного фронта Проскуров с момента вылета и до посадки.

2. При взлете флагман группы и его заместитель устанавливают двухстороннюю радиосвязь с рацией Проскуров.

3. Идти по маршруту разрешается только после установления двухсторонней связи с флагманами групп и их заместителями и с рацией штаба ВВС Южного фронта Проскуров. Ответственность за установление радиосвязи возлагается на командиров полков.

4. При следовании по маршруту на передачу работают флагман и его заместитель группы, остальные работают на прием, если флагман в течение трех минут не отвечает на вызов наземной рации, заместитель обязан немедленно ответить.

5. При прохождении флагман и заместитель доносят радиосигналы и по коду ВАК-38 через каждые 20 минут: где находятся, сколько в строю самолетов, высота и кратко о погоде.

6. Флагман и заместитель передают о начале высадки (посадки) десанта и конец посадки.

7. Самолет или группа самолетов, вышедшие из строя, держат радиосвязь на волне своей группы и работают своими позывными с главрацией Проскуров и рацией Одесса.

8. На вызов главрации Проскуров и рации Одесса самолет обязан отвечать немедленно и давать квитанцию на прием радиogramмы обязательно».

**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 73.**

### **№ 14. Киев. Комбригу Соборову**

«1. Немедленно передайте в Борисполь командиру 29-й авиабригады и командиру 204-й вдб: пункт выброски десанта район Болграй, что северо-восточнее Галац 50 км и севернее Изюм 40 км.

2. Частям 29-й авиабригады и 204-й вдб приступить к изучению района выброски и прокладке маршрута: Борисполь, М. Подольск, Белицы, Кишинев, ст. Бессарабиаска, Болград.

3. Иметь в виду: в случае сильного ветра у земли – более шести метров в секунду – произвести посадку десанта на аэродроме Болград.

4. Точку места выброски или аэродрома высадки десанта укажу дополнительно. Вылет только с моего разрешения.

Командующий ВВС Южного фронта генерал-лейтенант авиации Астахов,  
Военком ВВС Южного фронта дивизионный комиссар Иванов».

**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 65.**

---

### **№ 15. Командирам 29-й авиабригады и 204-й воздушно-десантной бригады**

«Командующий Южным фронтом приказал:

1. Командиру 29-й авиабригады подготовить к 4.00 из состава 1-го, 3-го и 14-го тбап необходимое количество кораблей для высадки 204-й воздушно-десантной бригады. Готовность № 2 – 4.00 29 июня. По выполнении задания посадка в Скоморохах. Остальные корабли подготовить к перебазированию в Скоморохи после отправки и выброски 204-й бригады.
2. Командиру 204-й бригады подготовить к 4.00 29 июня выбросочный десант. Задача и район дополнительно. Десанту иметь: ручное оружие и боеприпасы, а также трехдневный запас питания.
3. Ответственность за организацию посадки возлагаю на командира 29-й авиабригады, за полет и выгрузку – на командиров 204-й бригады, 1-го, 3-го, 7-го и 14-го тбап.
4. Вылет только с моего разрешения.

Астахов, Иванов».

**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 66.**

### **№ 16. Боевое распоряжение. Проскуров**

«1. Румынские войска продолжают отходить за реку Прут.

2. 9-я армия, продолжая движение, к исходу 29 июня 1940 года выходит на рубеж Пырлица, Пынчести, Дезгинжа. 5-й кавалерийский корпус 29 июня выходит на рубеж Конгас, Болград, Фурманка.
3. 204-я вдб выбрасывает парашютный десант в период 9.00 – 10.00 29 июня в районе северо-восточнее Болграда у деревень Кубест, Колчева с задачей занять район Болграда.
4. Высота выброски десанта не ниже установленной наставлением. В случае невозможности выброски десанта из-за низкой облачности или сильного ветра и невозможности произвести посадку на аэродроме Болграй 204-я бригада возвращается в Скоморохи.
5. О вылетах каждого эшелона немедленно доносить телеграммой мне, а также и о выполнении задания после возвращения кораблей на аэродром Скоморохи.

Командующий ВВС Южного фронта генерал-лейтенант авиации Астахов,  
Военком ВВС Южного фронта дивизионный комиссар Иванов,  
Начальник штаба генерал-майор авиации Нарышкин».

**РГВА. Ф. 29. Оп 34. Д. 552. Л. 67.**

### **№ 17. Командирам 201-й вдб, 29-й авиабригады и 36-й авиабазы**

- «1. Немедленно подготовить 900 человек бойцов 201-й вдб на аэродроме Скоморохи с задачей произвести высадкой десант в районе Измаила.
2. Для высадки десанта на аэродроме в районе Измаила командиру 29-й авиабригады выделить 60 лучших кораблей из имеющихся на аэродроме Скоморохи.
3. Готовность к вылету – 9.30 30 июня 1940 года.
4. Погрузку произвести по 15 человек на корабль.
5. Вылет производить по эшелонам по 12 – 15 самолетов с интервалом 20 минут между эшелонами.

6. В самолеты бойцам взять личное присвоенное оружие с патронами и три суточные дачи продовольствия.

7. Маршрут полета: Скоморохи, Кишинев, Измаил и обратно; посадка Скоморохи.

8. Запасные аэродромы на случай вынужденных посадок: Калиновка, Счастливая, Бухоники, Умань, Кирнасовка. Юг: Гайсин (35 км Перелеты восточнее Балта 10 км), Гросулово (северо-западнее Одессы 80 км), Одесса.

9. Задачу десанта командиру 201-й вдб получить особо после посадки в Измаиле.

10. Вылет только с нашего разрешения.

11. Командиру 36-й авиабазы принять все меры к немедленной заправке 60 кораблей ТБ-3 по указанию командира 29-й авиабригады и обеспечить вылет первого эшелона 201-й вдб в 9 часов 30 минут.

Астахов, Иванов, Нарышкин». РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 69.

#### № 18. Десантная операция 29 июня 1940 года

«№№ частей	Вылетало	Дошло	Вернулось в Скоморохи	Выполнило	Примечание
14-й тбап	26	26	12	26	12 кор. дозаряжались на аэродроме Перелеты
3-й тбап	20	18	18	18	Сели вынужденно:
1-й тбап	28	28	28	28	1 кор. Кишинев,
7-й тбап	25	25	25	25	1 кор. Карповцы,
Итого	99	97	83	97	1 кор. Борисполь,
					1 кор. Винница».

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 68.

#### Десантная операция 30 июня 1940 года

«№№ частей	Вылетало	Дошло	Вернулось в Скоморохи	Выполнило	Примечание
7-й тбап	24	24		24	2 кор. поломаны в Измаиле и 2 кор. задержались в Измаиле
3-й тбап	18	18		18	2 кор. поломаны в Измаиле.
14-й тбап	2	2		2	
Итого	44	44	32	44».	

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 72.

---

**№ 19. Начальнику ВВС РККА генерал-лейтенанту авиации Рычагову П. В.  
Докладная записка**

По вашему приказанию докладываю свои соображения по вопросу образования органа воздушно-десантной службы.

1. Если правительство считает необходимым вновь передать воздушно-десантные части в состав ВВС, то для осуществления этого понадобится проведение целого ряда мероприятий.

Необходимо будет установить организационную структуру воздушно-десантных войск. Этим вопросом уже занимался генерал-полковник тов. Локтионов, который, очевидно, докладывал наркому соображения по этому вопросу. Его предложения сводятся к созданию воздушно-десантных дивизий в составе двух десантных и одного авиационного полков каждая. Я считаю, что должны быть специальные воздушно-десантные части, организованы и обучены для парашютной высадки. Они должны быть укомплектованы отборным составом, умеющим прыгать с парашютом, управлять мотоциклом и автомобилем, ездить на велосипеде, стрелять из ручного и станкового пулеметов и минометов, знающим подрывное дело и умеющим пользоваться радиостанцией.

Основное назначение специальных воздушных десантных частей – парашютные десанты. Кроме этих воздушно-десантных частей в общей системе Вооруженных сил должны быть несколько стрелковых дивизий, предназначенных для посадочного десанта. Дивизии должны проходить ежегодно не менее двух раз летом и одного раза зимой учебную погрузку, перевозку по воздуху и высадку. Их боевая подготовка должна строиться с расчетом на производство посадочного десанта<sup>2</sup>.

2. Основным и очень большим недостатком, который в настоящее время будет тормозить развитие воздушно-десантного дела, является отсутствие специального типа самолета. Реально в настоящее время мы имеем только самолеты ТБ-3, которых на 1 июля 1940 года было во всех ВВС только 340 штук. При этом они больше не производятся, и для них нет запасных частей. Следовательно, вопрос о специальном типе самолета является одним из решающих в развитии воздушно-десантного дела. Крайняя разнотипность самолетного парка нашего ГВФ не позволяет в сколько-нибудь значительной мере использовать его для воздушного десантирования.

Успешное проведение десантных операций немцами в большой степени объясняется тем, что они имеют большое количество трехмоторных транспортных самолетов Ю-52, причем ими вооружена почти вся транспортная авиация.

Отсюда вытекает необходимость немедленной разработки тактико-технических требований, сконструировать, построить и пустить в серию десантно-транспортный самолет с таким расчетом, чтобы он был пригоден для работы в ГВФ.

3. В том случае, если воздушно-десантное дело будет целиком передано в подчинение ВВС, необходимо будет иметь в составе ГУ ВВС какой-то орган, ведающий этим делом. Мне представляется целесообразным создание в составе ГУ ВВС специального отдела, начальник которого одновременно будет являться начальником воздушно-десантной службы ВВС Красной Армии.

4. В качестве начальника воздушно-десантной службы ВВС КА я лично считаю наиболее подходящей кандидатуру генерал-майора авиации Татаренко Е. И. Это старейший работник ВВС, ранее руководивший этим делом, человек с хорошей теоретической подготовкой и большим оперативно-тактическим кругозором. Ныне работает преподавателем Военно-воздушной академии.

Начальник оперативного отдела штаба ВВС РККА  
генерал-майор авиации Теплинский». **РГВА. Ф. 29. Оп. 56. Д. 83. ЛЛ. 53 – 54.**

---

<sup>2</sup> Напротив этого пункта резолюция П. В. Рычагова: «Предложить проект НКО».

---

**«Воздушные десанты и их боевое применение»**  
(извлечения)

Известно, что совсем недавно на территории Бессарабии были выброшены крупные парашютные десанты и высажен посадочный десант Красной Армии для обеспечения порядка и спокойствия в освобожденных городах и селах.

Уместно также отметить, что до сего времени вся мировая пресса горячо обсуждает вопрос применения германской армией воздушного десанта в войне на Западе. Действия германских парашютистов начались в Норвегии, но еще большую активность они проявили на территории Голландии и Бельгии.

К наиболее интересным результатам действия парашютных десантов относится захват аэродрома Роттердам, на который под прикрытием бомбардировщиков и обстрела с воздуха немецкими самолетами был выброшен с небольшой высоты небольшой десант. Воспользовавшись царившей паникой на аэродроме, парашютисты быстро и точно выполнили поставленную задачу по захвату этого аэродрома. В результате действий десанта все органы голландского аэродрома оказались целиком в германских руках. Затем спокойно обеспечен в течение тридцати минут посадочный десант в 800 человек.

Другой интересный пример из боевого применения воздушного десанта можно привести из опыта войны Германии и Франции. Так, в районе Мааса, в один из наиболее критических моментов на фронте совершенно неожиданно в тылу у французов появилась группа немецких парашютистов, которые не дали возможности отступающим французам разрушить мосты через реку, что в дальнейшем способствовало успешным действиям и быстрому продвижению немецких войск в этом районе и захвату его.

В сложной международной обстановке сегодняшнего дня, в то время, когда вторая империалистическая война втянула в свою орбиту половина населения земного шара, жизненные интересы нашей родины настоятельно требуют неустанного развития наших Вооруженных сил, в том числе и воздушно-десантных. Советский народ проявляет огромный интерес к парашютному делу. Каждый год аэроклубы дают стране тысячи парашютистов. Военно-воздушный флот нашей страны получает и получает от социалистической промышленности, созданной за две сталинские пятилетки, первоклассные самолеты, планеры и парашюты, что поднимает на еще большую высоту технику, боевую организацию к применению воздушных десантов со стороны СССР.

Генерал-майор авиации Грендаль Д.»  
**РГВА. Ф. 29. Оп. 56. Д. 83. ЛЛ. 1 – 7.**

**№ 20. Докладная записка о проведении в ЛВО 12 августа 1940 года  
опытного воздушно-десантного учения**

«Во исполнение директивы НКО СССР от 2 июля 1940 года в ЛВО 12 августа проведено опытное воздушно-десантное учение, темой которого было «Захват парашютным десантом аэродрома «противника». Задача учения проверить:

- технику размещения бойцов в самолете, воздушную тренировку и выброску на парашютах десанта побатальонно;
- технику подвоза, воздушную тренировку, посадку, отцепку и приведение в боевую готовность подразделений усиления парашютного десанта (артиллерии, минометов, различных огнеметов и танков);

---

– технику обеспечения воздушно-десантной операции боевой авиацией;  
– соответствие организационной структуры парашютно-десантного батальона и подразделений усиления воздушно-десантной бригады.

Для ведения воздушно-десантного учения были привлечены:

1. 201-я вдб (расположенная в лагере Молочковский Бор, 6 км юго-западнее Сольцы) с приданными ей подразделениями усиления (танки, артиллерия, минометы).

2. 29-я тбб в составе 3-го тбап (базирование аэродром Сольцы) и 7-го тбап (базирование аэродром Рельбицы).

3. Две эскадрильи 55-й сбб (базирование аэродром Ст. Русса).

4. 12 И-153 из 149-го иап и 24 И-15 из 9-го шап с базированием на аэродроме Будово (42 км юго-восточнее Вышний Волочок).

Руководителем учения был командир 201-й вдб. Объектом для действий воздушного десанта являлся аэродром Мигалово.

...На воздушно-десантном учении намечалось:

– выбросить на парашютах десантный батальон в составе 540 человек (по 20 человек на самолет ТБ-3) для захвата аэродрома Мигалово. Десантирует 3-й тбап на 27 кораблях ТБ-3 с аэродрома Сольцы;

– через 30 – 40 минут после выброски парашютного батальона (время дано с учетом захвата летного поля, обеспечения старта и фактической уборки парашютов с летного поля) подходит второй эшелон группы усиления и самолеты производят посадку на захваченном аэродроме. В группу усиления входят: рота танков (10 штук Т-37), батарея 76-мм орудий образца 1927 года (четыре орудия – по два орудия на самолет без передков), батарея 45-мм орудий (6 орудий – по одному орудью с полторкой на самолет), минометная рота (6 минометов), взвод ранцевых огнеметов (30 штук), 13 полторок, 1 «пикап» и 2 мотоцикла.

Для десантных групп усиления предназначен 7-й тбап (32 корабля ТБ-3). Всего намечено к выброске и высадке 770 человек:

– за 10 – 15 минут до выброски парашютистов две эскадрильи СБ производят бомбардировочный налет на аэродром, подлежащий захвату, с целью деморализовать авиационную часть на аэродроме «противника», уничтожают материальную часть «противника», разрушают ангары и осуществляют частичный вызов на себя истребителей «противника», находящихся в системе ПВО аэродрома;

– за 5 – 10 минут до выброски группа истребителей И-15 (девятка) штурмовым налетом подавляет ПВО, уничтожает материальную часть и личный состав «противника» на аэродроме, подлежащем захвату;

– колонны десантных групп от аэродрома базирования истребительной авиации до места выброски (высадки) и обратно за «линию фронта» сопровождаются и обеспечиваются истребителями (три девятки, часть из которых с подвешенными бомбами).

Ход проведения учений.

1. В 12.45 две девятки СБ с высоты 1500 метров произвели бомбовый налет на аэродром «противника» (Мигалово). Самолеты прошли с северного направления над ангарами, служебными зданиями и обозначили бомбометание ракетами.

2. В 12.53 семерка истребителей И-15 прошла с западного направления на высоте 300 – 400 метров через летное поле в сторону ангаров и авиагородка. Пикирование не производили.

3. В 13.05 подошла колонна в составе 26 кораблей ТБ-3 – звенья в кильватерной колонне – и с высоты 600 – 800 метров начала выброску парашютного батальона. Основная масса парашютистов приземлилась западнее в одном километре от границы летного поля на площади 3000 на 600 метров. В момент выброски парашютистов над аэродромом было патрулирование лишь одного звена истребителей.

---

4. В 13.10 подошло звено Р-5 и произвело выброску груза на парашютах. Один ТБ-3 сбросил на парашютах 2 мотоцикла и два места с грузом. В это же время подошла колонна ТБ-3 с подвешенными грузами, разошлась по кругу и в 13.20 началась посадка кораблей на «захваченный» аэродром. Посадку этих кораблей и отцепку технических средств борьбы (танки, артиллерия) обеспечивала девятка истребителей на высоте 1500 – 2000 метров. Не выключая моторов и по мере освобождения от грузов, корабли взлетали в воздух, уходили на круг и далее на свой аэродром.

В 13.55 посадочный десант, высадив группу усиления, «освободил» аэродром Мигалово.

Два парашютиста разбились насмерть и несколько человек получили ранения и ушибы.

В ы в о ды:

26 кораблей фактически выбросили 470 человек с полным вооружением, и с 28 кораблей высажено 9 танков Т-37, батарея 76-мм и батарея 45-мм орудий с запасом продовольствия на три дня.

Майор Прусаков. 16 августа 1940 года».

**РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. ЛЛ. 80 – 83.**

#### **№ 21. Боевые донесения о выполнении транспортных задач**

«Днем 7 января 1945 года 4-й гв. авиакорпус с аэродрома Чанад (8 км севернее Бая, 145 км южнее Будапешта) произвел самолетами Ли-2 24 вылета на доставку авиабомб частям 17-й воздушной армии. Всего доставлено 38,5 тонны. Малое напряжение из-за отсутствия горючего и плохих метеорологических условий. Перелетом с аэродрома Учка на аэродром Чанад и оттуда транспортировано на аэродром Мадоча 747 авиабомб».

«Днем 10 января совершено 88 самолетовылетов в интересах 176 воздушной армии на транспортировку боевого груза и людей с аэродрома Чанад на аэродром Мадоча. Перевезено 41661 кг груза и 60 человек. Один Ли-2 при посадке выкатился за границу аэродрома и ударился о земляной вал. Посадка произведена на большой скорости. Разбита винтогруппа, шасси и центроплан».

«Днем 11 января 18 Ли-2 23-го гвардейского авиаполка выполняли специальное задание в интересах войск 3-го Украинского фронта по транспортировке боеприпасов и людей на аэродромы Мадоча и Ечень (22 км севернее Копшвар) и эвакуировали раненых с аэродрома Эчень. Произведено 105 самолетовылетов, перевезено 188 556 кг грузов, 33 человека и 232 раненых.

15 Ли-2 транспортировали боеприпасы и людей с аэродрома Чанад на аэродром Мадоча. Произведено 90 самолетовылетов, доставлено 166596 кг грузов и 33 человека.

Три Ли-2 транспортировали с аэродрома Чанад на аэродром Ечень и эвакуировали раненых с аэродрома Ечень на аэродром Чанад. Произведено 15 самолетовылетов, перевезено 21960 кг грузов и 232 раненых».

«Днем 16 января произведена транспортировка грузов и людей в интересах 3-го Украинского фронта с аэродрома Мадоча на аэродром Эчень. Произведен 81 самолетовылет, доставлено 146169 кг грузов и 387 человек (из них 346 раненых).

С аэродрома Чанад на аэродром Мадоча произведено 67 самолетовылетов, перевезено 26 человек и 120209 кг грузов (артснаряды, бомбы, взрыватели).

14 самолетовылетов произведено с аэродрома Чанад на аэродром Эчень. Доставлено 15 человек и 25960 кг грузов (артснаряды). Обратными рейсами вывезено 346 раненых».



«Днем 17 января 17 Ли-2 транспортировали боевой груз и людей в интересах 3-го Украинского фронта с аэродрома Чанад на аэродром Мадоча и Очени. Совершено 79 самолетовылетов. Перевезено 135797 кг грузов и 605 человек (из них 570 раненых).

С аэродрома Чанад на аэродром Мадоча совершено 56 самолетовылетов. Доставлено 98431 кг грузов и 9 человек.

С аэродрома Чанад на аэродром Очени совершено 23 самолетовылета. Перевезено 373666 кг грузов и 26 человек. Обратными рейсами вывезено 570 раненых».

«Днем 18 января произведена транспортировка грузов и людей в интересах 3-го Украинского фронта. Совершено 27 самолетовылетов с аэродрома Чанад на аэродром Очени. Доставлено 39500 кг грузов и 540 человек (из них 516 раненых)».

«Днем 19 января 6 Ли-2 с аэродрома Чанад на аэродром Очени доставили 12580 кг грузов и 165 человек (из них 148 раненых)».

«Днем 20 января 17 Ли-2 транспортировали груз и людей в интересах 3-го Украинского фронта с аэродромов Мадоча и Очени на аэродромы Кецель, Сабадсалаш и Чанад. Произведено 47 самолетовылетов, доставлено 56500 кг грузов и 434 человека.

5 Ли-2 транспортировали технику и личный состав перебазируемых частей с аэродрома Мадоча на аэродром Кецель (40 км юго-восточнее Будапешта). Совершено 18 самолетовылетов, перевезено 18600 кг грузов и 136 человек.

5 Ли-2 с аэродрома Очени на аэродром Сабадсалаш произвели 18 самолетовылетов и перевезли 17900 кг грузов и 123 человека.

3 Ли-2 транспортировали груз и людей с аэродрома Мадоча на аэродром Чанад. Совершено 8 самолетовылетов, доставлено 6900 кг грузов и 118 человек.

4 Ли-2 с аэродрома Мадоча на аэродром Сабадсалаш произвели 8 самолетовылетов и доставили 13100 кг грузов и 57 человек».

**ЦАМО. Ф. 18-й ва. Оп. 7106. Д. 57. ЛЛ. 3, 4, 6, 18, 20, 23, 24.**

**№ 22. Список безвозвратных потерь 3-го (23-го, 239-го) гвардейского Белгородского Краснознаменного авиаполка за период Великой Отечественной войны**

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата и место рождения	Дата гибели	Причина утраты, место захоронения
1	Кондрацков Николай Ефимович	1913, Астрахань	23. 6. 41	Пропал без вести
2	Новиков Александр Родионович	1912, Мариуполь	24. 6. 41	Погиб при выполнении боевого задания
3	Копылаш Василий Леонтьевич	1908, Николаев	—	—
4	Ирщенко Иван Степанович	1912, Полтавская обл.	—	—
5	Игнатов Михаил Кузьмич	1909, Орловская обл.	—	—
6	Вялков Николай Иванович	1914, Ивановская обл.	—	—
7	Гаврюк Петр Петрович	1910, Белорусская респ.	30. 6. 41	Погиб при выполнении боевого задания

8	Бойков Иван Александрович	1915, Ржев	–	–
9	Винокуров Михаил Федорович	1912, Бобруйская обл.	–	–
10	Шумов Иван Ефимович	1913, Калининская обл.	–	–
11	Малкин Борис Львович	1912, Смоленск	–	–
12	Стариков Николай Васильевич	1913, Челябинск	–	–
13	Хачатуров Арсен Галустович	1910, Азербайджанская респ.	30. 6. 41	Пропал без вести
14	Платонов Николай Федорович	1920, Калининская обл.	–	–
15	Антошин Семен Никитович	1913, Московская обл.	–	–
16	Черепанин Александр Иванович	1906, Горьковская обл.	–	–
17	Саркисян Сурен Габрилович	1918, Азербайджанская респ.	–	–
18	Кулешов Иван Васильевич	1918, Рязанская обл.	–	–
19	Озерин Григорий Лазаревич	1919, Сталинградская обл.	–	–
20	Воробьев Александр Романович	1918, Рязанская обл.	4. 7. 41	Погиб при выполнении боевого задания
21	Калошин Павел Захарович	1913, Днепропетровская обл.	–	–
22	Свистунов Николай Григорьевич	1921, Казахская респ.	–	–
23	Кадыгров Алексей Феофанович	1914, Краснодарский край	–	–
24	Герасимов Дмитрий Иванович	1919, Тульская обл.	–	–
25	Барков Николай Андреевич	1914, Киев	–	–
26	Авдеев Иван Мартынович	1915, Донецкая обл.	5. 7. 41	Погиб при выполнении боевого задания
27	Жидов Федор Тимофеевич	1919, Орловская обл.	–	–
28	Шквара Иван Иванович	1917, Батайск	–	–
29	Герашенко Сергей Григорьевич	1918, Краснодарский край	–	–
30	Володин Дмитрий Васильевич	1913, Москва	–	–
31	Глаголев Михаил Васильевич	1911, Смоленск	5. 7. 41	Убит на аэродроме при выполнении боевого задания
32	Николаев Николай Федорович	1918, Горьковская обл.	–	–
33	Гришин Петр Елисеевич	1917, Краснодарский край	–	–
34	Кулицкий Иван Иванович	1915, Калинин	–	–
35	Машин Владимир Акимович	1910, Ташкент	5. 7. 41	Пропал без вести
36	Дюжев Василий Иванович	1907, Псков	25. 7. 41	Погиб при катастрофе самолета
37	Мешков Иван Васильевич	1915, Ивановская обл.	–	–
38	Калмыков Александр Григорьевич	1917, Торопец	–	–
39	Киришин Дмитрий Григорьевич	1914, Тульская обл.	–	–
40	Тодосеев Арсений Иванович	1919, Марийская респ.	–	–
41	Волков Александр Николаевич	1919, Высоковск	–	–

42	Навериани Илья Леванович	1914, Грузинская респ.	–	–
43	Кроткий Иван Иванович	1915, Донецкая обл.	–	–
44	Карасев Тимофей Яковлевич	1910, Ивановская обл.	–	–
45	Настенко Андрей Дорофеевич	1918, Киевская обл.	–	–
46	Кокорин Иван Георгиевич	1915, Калининская обл.	–	–
47	Волков Александр Васильевич	Данных нет	26. 7. 41	Погиб при катастрофе самолета
48	Дубровский Наум Мердухович	1908, Киевская обл.	4. 8. 41	Погиб при выполнении боевого задания
49	Шевцов Петр Федорович	1919, Семипалатинск	–	–
50	Фрейнберг Борис Васильевич	1912, Астрахань	7. 8. 41	Погиб при выполнении боевого задания
51	Ложкин Алексей Иванович	1915, Челябинская обл.	–	–
52	Цвентарный Михаил Иванович	1912, АССР немцев Поволжья	–	–
53	Белясов Николай Петрович	1912, Пенза	–	–
54	Федотов Николай Семенович	1918, Тула	–	–
55	Худев Михаил Степанович	1918, Пермский край	–	–
56	Решетников Георгий Антонович	1918, Удмуртия	–	–
57	Павлов Михаил Федорович	1918, Сталинградская обл.	–	–
58	Курзин Дмитрий Михалович	1913, Сталинградская обл.	–	–
59	Гущин Дмитрий Никитович	1906, Рязанская обл.	28. 8. 41	Погиб при выполнении боевого задания
60	Феофанов Федор Антонович	1915, Ленинградская обл.	–	–
61	Тарасов Алексей Яковлевич	1913, Ленинград	–	–
62	Матошин Георгий Григорьевич	1913, Московская обл.	–	–
63	Андреев Никита Денисович	1918, Могилевская обл.	–	–
64	Савенков Василий Васильевич	1911, Курская обл.	–	–
65	Уткин Иван Андреевич	1910, Калининская обл.	–	–
66	Кашкон Николай Александрович	1914, Минская обл.	–	–
67	Бухаревский Михаил Иванович	1913, Гомель	14. 9. 41	Погиб при катастрофе самолета
68	Пасиченко Дмитрий Федорович	1918, Одесская обл.	–	–
69	Резников Дмитрий Ильич	1913, Конотоп	–	–
70	Морозов Петр Данилович	1914, Донбасс	–	–
71	Семенов Николай Алексеевич	1920, Ленинградская обл.	–	–
72	Павленко Михаил Иванович	1919, Кировоградская обл.	–	–
73	Горбачев Самуил Григорьевич	1907, Александрия	24. 9. 41	Погиб при выполнении боевого задания
74	Голубев Павел Васильевич	1920, Калининская обл.	–	–
75	Ежов Петр Васильевич	1914, Калининская обл.	–	–
76	Слободенюк Прохор Харитонович	1915, Винницкая обл.	–	–

77	Ахипов Жакибай	1919, Казахская респ.	–	–
78	Матвеев Василий Федорович	1919, Марийская респ.	–	–
79	Федченко Даниил Кузьмич	1913, Киевская обл.	5. 10. 41	Погиб при выполнении боевого задания
80	Михнев Иван Нефедович	1918, Сталинградская обл.	–	–
81	Гуров Александр Николаевич	1907, Ленинград	26. 10. 41	Погиб при катастрофе самолета
82	Аникиенко Василий Васильевич	1910, Гомель	–	–
83	Колбасов Егор Емельянович	1920, Чувашская респ.	–	–
84	Шеко Павел Карпович	1919, Витебская обл.	–	–
85	Золотухин Василий Степанович	1912, Мариуполь	–	–
86	Мерщиков Алексей Михайлович	1913, Калининская обл.	–	–
87	Антонов Алексей Михайлович	1909, Ленинград	–	–
88	Христенко Яков Матвеевич	1914, Житомирская обл.	–	–
89	Сидоренко Николай Львович	1914, Калинин	25. 11. 41	Погиб при катастрофе самолета
89	Лукьянов Федор Алексеевич	1915, Воронежская обл.	–	–
90	Безруков Иван Васильевич	1918, Ивановская обл.	–	–
91	Пономарев Иван Иванович	1919, Саратовская обл.	15. 2. 42	Убит на аэродроме при налете авиации противника
92	Криминалов Григорий Кузьмич	1920, Смоленская обл.	21. 2. 42	Убит при атаке самолета противника
93	Борисенко Василий Евлампиевич	1912, Пирятин	22. 2. 42	Погиб при выполнении боевого задания
94	Гаевский Демьян Филимонович	1910, Ворошиловоград	–	–
95	Фролов Алексей Егорович	1911, Ленинград	–	–
96	Кузьмицкий Александр Григорьевич	1909, Орловская обл.	–	–
97	Будылин Александр Григорьевич	1909, Орджоникидзе	–	–
98	Жуков Ефим Иванович	1914, Курская обл.	–	–
99	Шенделев Григорий Дмитриевич	1915, Витебская обл.	–	–
100	Корзун Леонид Эдуардович	1914, Могилев	–	–
101	Мурзалиев Сабир Иричевич	1915, Сталинградская обл.	23. 3. 42	Погиб при выполнении боевого задания
102	Янин Иван Михайлович	1913, Куйбышев	31. 3. 42	Погиб при выполнении боевого задания
103	Фомченко Яков Кириллович	1911, Орловская обл.	–	–
104	Смирнов Федор Андреевич	1913, Калининская обл.	–	–
105	Шорнин Валентин Александрович	1913, Московская обл.	–	–
106	Боровиков Иван Иванович	1914, Калининская обл.	–	–
107	Зуев Владимир Иванович	1915, Смоленская обл.	–	–

108	Галкин Василий Михайлович	1918, Ярославская обл.	27. 4. 42	Пропал без вести
109	Лебедев Сергей Александрович	1921, Москва	19. 5. 42	Погиб при выполнении боевого задания
110	Бучинский Вячеслав Филиппович	1911, Житомирская обл.	23. 5. 42	Погиб при выполнении боевого задания
111	Амелькин Василий Иванович	1912, Орловская обл.	–	–
112	Степурко Михаил Иванович	1920, Минск	–	–
113	Арчаков Константин Григорьевич	1914, Московская обл.	30. 6. 42	Погиб при выполнении боевого задания
114	Носикан Петр Дмитриевич	1912, Киевская обл.	–	–
115	Меркулов Иван Кузьмич	1915, Воронежская обл.	–	–
116	Ивашкин Яков Павлович	1914, Курская обл.	–	–
117	Михалев Григорий Антонович	1917, Смоленская обл.	–	–
118	Морозовский Григорий Антонович	1912, Винницкая обл.	–	–
119	Ильин Петр Петрович	1910, Брянск	–	–
120	Усов Иван Прокофьевич	1913, Ростовская обл.	–	–
121	Афлятунов Ахмет Хусьутдинович	1909, Татарская респ.	28. 8. 42	Умер после ранения
122	Пожидаев Тихон Иванович	1912, Воронеж	31. 8. 42	Убит в воздухе при обстреле своей ЗА
123	Бойко Василий Панфилович	1917, Полтавская обл.	7. 9. 42	Убит часовым при подходе к самолету
124	Неплюев Иван Яковлевич	1915, Алтайский край	14. 9. 42	Пропал без вести
125	Качарава Георгий Шамшевич	1916, Грузия	10. 10. 42	Погиб при катастрофе самолета
126	Тишинкин Михаил Александрович	1913, Москва	–	–
127	Щербаков Николай Трифонович	1911, Витебская обл.	–	–
128	Акинфеев Петр Дмитриевич	1918, Тамбовская обл.	–	–
129	Антонов Константин Ильич	1918, Челябинская обл.	–	–
130	Ковалев Виктор Васильевич	1914, Воронежская обл.	26. 10. 42	Погиб при катастрофе самолета
131	Федоров Ефим Осипович	1911, Калининская обл.	–	–
132	Ваганов Николай Иванович	1915, Кировская обл.	–	–
133	Курепин Василий Михайлович	1915, Калининская обл.	–	–
134	Кочнев Алексей Владимирович	1918, Ярославская обл.	–	–
135	Андреев Григорий Григорьевич	1919, Донецкая обл.	–	–
136	Криворотченко Сергей Данилович	1910, Днепропетровск	3. 11. 42	Погиб при катастрофе самолета
137	Васюков Петр Иванович	1913, Тамбов	–	–
138	Фролов Гавриил Петрович	1915, Днепропетровск	–	–
139	Кузнецов Арсений Иванович	1919, Марийская республика	17. 11. 42	Погиб при катастрофе автомашины

140	Разбитков Степан Васильевич	1913, Смоленская обл.	17. 11. 42	Умер от сепсиса горла
141	Немеленцев Александр Иванович	1919, Могилевская обл.	8. 2. 43	Погиб при катастрофе самолета
142	Пиляй Владимир Петрович	1917, Киев	–	–
143	Очеретяный Михаил Иванович	1909, Киевская обл.	15. 4. 43	Пропал без вести
144	Костюков Алексей Павлович	1912, Харьковская обл.	–	–
145	Махаев Даниил Федорович	1904, Орша	–	–
146	Гальперин Михаил Семенович	1920, Горький	–	–
147	Балахин Михаил Иванович	1918, Куйбышевская обл.	–	–
148	Хмельницкий Андрей Логвинович	1914, Ворошиловоград	20. 4. 43	Пропал без вести
149	Нурмухамедов Курбан Харисович	1909, Казань	–	–
150	Каманский Иван Никифорович	1920, Чкаловская обл.	–	–
151	Любимов Петр Павлович	1913, Орловская обл.	–	–
152	Данчак Григорий Петрович	1919, Молдавская респ.	–	–
153	Крепетов Аркадий Игнатьевич	1916, Кировская обл.	–	–
154	Маенков Константин Федорович	1919, Пензенская обл.	11. 6. 43	Погиб при выполнении боевого задания
155	Суконкин Александр Иванович	1907, Наро-Фоминск	13. 6. 43	Пропал без вести
156	Коношенко Яков Федорович	1914, Смоленская обл.	–	–
157	Смирнов Павел Иванович	1914, Калининская обл.	–	–
158	Блудов Николай Васильевич	1920, Ивановская обл.	–	–
159	Игнатов Иван Гаврилович	1918, Гомельская обл.	17. 6. 43	Погиб при катастрофе самолета
160	Новиков Марк Моисеевич	1919, Могилевская обл.	–	–
161	Голубицкий Алексей Никифорович	1914, Рязанская обл.	–	–
162	Назаров Борис Петрович	1913, Калининская обл.	–	–
163	Новожилов Ион Федорович	1917, Ивановская обл.	24. 6. 43	Пропал без вести
164	Дианов Владимир Алексеевич	1916, Ярославская обл.	–	–
165	Карнов Василий Иванович	1923, Алтайский край	–	–
166	Кустов Филипп Павлович	1917, Могилевская обл.	–	–
167	Бурлаков Николай Михайлович	1919, Тамбов	–	–
168	Аникин Аркадий Данилович	1918, Воронежская обл.	–	–
169	Сизов Александр Максимович	1920, Ивановская обл.	25. 6. 43	Пропал без вести
170	Мизгиров Алексей Александрович	1921, Омск	–	–
171	Козлов Иван Дмитриевич	1916, Рязанская обл.	–	–
172	Дворядкин Николай Макарович	1916, Орджоникидзевский край	–	–
173	Мальцев Петр Павлович	1921, Воронежская обл.	10. 7. 43	Погиб при выполнении боевого задания
174	Лебедев Петр Ефремович	1913, Калининская обл.	13. 7. 43	Умер от сыпного тифа

175	Куракин Николай Семенович	1914, Смоленская обл.	17. 7. 43	Умер от перелома шейного позвонка
176	Пичегин Виктор Иванович	1917, Свердловск	5. 8. 43	Погиб при выполнении боевого задания
177	Апухтин Семен Степанович	1914, Курская обл.	7. 9. 43	Погиб при выполнении боевого задания
178	Никулин Анатолий Иванович	1919, Воронежская обл.	–	–
179	Склеймов Борис Александрович	1916, Ярославская обл.	–	–
180	Николаев Михаил Дмитриевич	1913, Чувашская республика	18. 9. 43	Погиб при аварии самолета
181	Белевский Сергей Андреевич	1919, Минская обл.	16. 2. 44	Пропал без вести
182	Нечаев Борис Иванович	1921, Ивановская обл.	–	–
183	Дзоценидзе Константин Иванович	1919, Грузинская республика	–	–
184	Панков Николай Меркурьевич	1911, Татарская республика	–	–
185	Долгуша Андрей Андреевич	1923, Чкаловская обл.	–	–
186	Андреев Алексей Акимович	1918, Гомельская обл.	–	–
187	Мельников Илья Григорьевич	1920, Свердловская обл.	26. 2. 44	Пропал без вести
188	Вычугжанин Василий Иванович	1919, Кировская обл.	–	–
189	Шилин Иван Васильевич	1916, Орел	–	–
190	Белов Борис Николаевич	1923, Ивановская обл.	–	–
191	Куценок Исаак Львович	1919, Чернобыль	–	–
192	Бурков Михаил Константинович	1916, Новосибирская обл.	–	–
193	Пинчук Тимофей Емельянович	1911, Полесская обл.	–	–
194	Степанищев Александр Михайлович	1912, Воронежская обл.	–	–
195	Куршев Николай Яковлевич	1921, Томск	–	–
196	Шапран Яков Филиппович	1915, Черкассы	–	–
197	Винник Дмитрий Винович	1921, Николаевская обл.	–	–
198	Беляцкий Иван Антонович	1921, Могилевская обл.	–	–
199	Чекрыгин Михаил Васильевич	1911, Чкалов	6. 3. 44	Пропал без вести
200	Кузьмин Алексей Васильевич	1919, Московская обл.	–	–
201	Егорушкин Константин Фатеевич	1915, Смоленская обл.	–	–
202	Киевлей Григорий Кузьмич	1912, Запорожская обл.	–	–
203	Петров Виктор Петрович	1919, Ивановская обл.	–	–
204	Гордиенко Андрей Саввич	1914, Воронежская обл.	–	–
205	Исмагилов Валиахмет	1919, Татарская республика	5. 3. 44	Умер от ранения
206	Татаринцев Николай Иванович	1917, Тамбовская обл.	13. 4. 44	Погиб при выполнении боевого задания
207	Ханин Семен Матвеевич	1922, Алтайский край	23. 5. 44	Погиб при катастрофе самолета

208	Фраснов Трофим Макарович	1911, Черниговская обл.	–	–
209	Уткин Георгий Викторович	1922, Иркутск	–	–
210	Колодко Павел Васильевич	1920, Сумская обл.	–	–
211	Савельев Андрей Захарович	1910, Могилев	–	–
212	Калашник Григорий Федорович	1912, Куйбышевская обл.	25. 6. 44	Пропал без вести
213	Хасюк Николай Иванович	1924, Полтавская обл.	–	–
214	Белянин Иван Михайлович	1921, Читинская обл.	–	–
215	Казак Петр Дмитриевич	1918, Каменец-Подольская обл.	–	–
216	Файзиев Рахим	1920, Узбекская республика	–	–
217	Жарков Алексей Григорьевич	1917, Смоленская обл.	–	–
218	Гончаров Алексей Федорович	1917, Краснодарский край	26. 5. 44	Умер от ран
219	Макаренко Григорий Николаевич	1920, Киевская обл.	15. 7. 44	Погиб при выполнении боевого задания
220	Индушвили Михаил Иосифович	1914, Грузинская республика	–	–
221	Зубелев Александр Георгиевич	1911, Калининская обл.	–	–
222	Берешпалов Макар Максимович	1917, Краснодарский край	–	–
223	Задорожный Леонид Степанович	1914, Новороссийск	16. 7. 44	Погиб при выполнении боевого задания
224	Захаров Михаил Ефимович	1921, Крымская республика	–	–
225	Басыров Агам Басырович	1911, Татарская республика	–	–
226	Кащеев Алексей Степанович	1922, Ярославская обл.	–	–
227	Мусяенко Алексей Андреевич	1914, Полтава	15. 8. 44	Умер в результате ранения
228	Куртаев Терентий Федорович	1926, Татарская республика	13. 9. 44	Умер в результате ранения
229	Зильберман Борис Юрьевич	1919, Минск	7. 10. 44	Пропал без вести
230	Сухинин Сергей Васильевич	1922, Орловская обл.	–	Погиб при выполнении боевого задания
231	Елистратов Григорий Иванович	1922, Алтайский край	–	–
232	Чагин Александр Иванович	1926, Омская обл.	8. 10. 44	Пропал без вести
233	Сенчугов Егор Иванович	1918, Воронежская обл.	–	–
234	Нестин Николай Петрович	1919, Краснодарский край	–	–
235	Карпов Василий Иванович	1923, Алтайский край	–	–
236	Локтионов Яков Васильевич	1918, Курская обл.	–	–
237	Неплюев Иван Яковлевич	1909, Алтайский край	–	–
238	Швец Сергей Иванович	1919, Киевская обл.	14. 10. 44	Погиб при выполнении боевого задания
239	Кропачев Василий Федорович	1921, Архангельская обл.	–	–
240	Савченко Николай Гаврилович	1922, Карагандинская обл.	–	–



241	Бородулин Степан Иванович	1919, Омская обл.	–	–
242	Ашмария Николай Григорьевич	1915, Тамбовская обл.	–	–
243	Симаков Юрий Александрович	1923, Орловская обл.	14. 1. 45	Убит бандеровцами
244	Утибаев Неткали	1924, Казахская республика	20. 2. 45	Убит бандеровцами
245	Ермохин Василий Дементьевич	1926, Чкаловская обл.	–	–
246	Дутов Михаил Иванович	1918, Воронежская обл.	–	–
247	Павлюк Василий Сергеевич	1916, Житомирская обл.	–	–

## Командование авиадивизии и авиаполка



*Командиры авиадивизии: В. Е. Нестерцев, И. В. Георгиев, В. И. Лабудев*



*Начальник штаба авиадивизии  
Н. Г. Шевчук*



*Начальник политотдела  
И. В. Сергеев*



*Заместитель командира  
Б. Ф. Чирсков*



*Командиры авиаполка: С. Ф. Осадченко, Г. А. Шамраев*

*Начальник штаба  
К. Е. Далакишвили*



*Заместители командира авиаполка: И. С. Аграновский, И. Д. Маслов*

## **Герои Советского Союза**



*С. Д. Криворотченко*



*Н. С. Куракин*



*А. И. Мосолов*



*Д. П. Волков*



*В. В. Сапожников*



*П. Д. Просветов*

## Персоналии



*А. С. Корень*



*С. А. Лукьянов*



*А. М. Халанский*



*Г. С. Засыпкин*



*И. М. Иванов*



*Д. Е. Нетудыхатко*



*К. П. Севастьянов*



*М. Т. Стоколос*



*А. А. Кисиль*



*А. Д. Коноваленко*



*А. Ф. Ильичев*



*А. И. Андроченко*



*В. И. Колосков*



*А. Г. Гуленко*



*С. Х. Ланц*



*Ю. Н. Кастусев*



*К. С. Билаш*

## Коллективные



*Верхний ряд: А. И. Мосолов, Ф. Б. Гайлиш, Н. М. Васк.  
Нижний ряд: И. Л. Краснов, С. Ф. Осадченко, Н. М. Трусов*



*Гвардейское знамя авиаполка*



*Группа стрелков-радистов, удостоенная за высокие показатели в боевой и политической подготовке быть сфотографированной у развернутого боевого знамени авиаполка*



*Митинг перед вылетом на боевое задание*



*Личный состав авиаполка в строю*



*И. И. Мельников,  
В. И. Кухаренко,  
С. Медков,  
С. М. Белов*



*Младшие командиры авиаполка*



*Стрелки-радисты 1-й эскадрильи*



*Верхний ряд: В. И. Колосков, А. П. Бахмат, М. Г. Литвин.  
Нижний ряд: Н. А. Чепуштанов, Д. И. Кучеренко, В. Е. Лазарев*



*Штурманы 2-й эскадрильи*



*Группа младших специалистов авиаполка*



*Летчики 1-й эскадрильи.  
Стоят: Д. Е. Нетудыхатко, Н. П. Подлузский,  
И. В. Кривонос, И. И. Мельников. Сидит: С. А. Лукьянов*



*С. Х. Карпиловский, И. А. Казакевич,  
А. Д. Коноваленко*





*Стоит: М. В. Чекрыгин,  
сидит: М. Т. Стоколос*



*В. А. Фролов, П. П. Усатов*

## **Доставка на аэродром «Три дуба» личного состава чехословацкой воздушно-десантной бригады и грузов**



*Погрузка личного состава*



*Погрузка с земли упакованных в мягкие мешки боеприпасов*



*Погрузка мешков с борта грузовой машины*



*Груз в салоне самолета Ли-2*



*Погрузка «Виллиса» в самолет Си-47*



*На родной земле*



*Растаривание грузов на аэродроме «Три дуба»*

## **Советские руководители словацких повстанцев**



*А. Н. Асмолов*



*И. И. Скрипка*



*Встреча на Эльбе. Слева С. К. Крушинский*



*Самолет № 20 у музея Словацкого восстания в г. Банска-Бистрица. Словакия.  
Борттехник этого самолета В.И. Колосков*

---

## Вертолетный период истории авиаполка





*Из боевой биографии Г. И. Копылова*



*Боевое знамя авиаполка*



*Юбилейная медаль*



*Управление авиаполка*



*Личный состав авиаполка на аэродроме Брандис. 1977 год*





*Аэродром Каунас. Н. Ф. Башкатов у вертолета Ми-4*

## **На праздновании 50-летия авиаполка в Ораниенбурге:**



*Встреча с боевым знаменем авиаполка. Член ветеранской делегации В. И. Колосков*



*Торжественным маршем*



*На параде*



*На торжественном собрании*



*Среди офицеров авиаполка*



*О. А. Дорощук и В. И. Колосков среди офицеров авиаполка*



*В. И. Кухаренко и О. А. Дорощук у вертолета*



*В. И. Кухаренко среди офицеров авиаполка*

## **Ветеранские встречи**



*Совет ветеранов авиаполка, избранный 10 мая 1982 года,  
во время путешествия на барже по З. Двине*



*Председатели Совета: О. А. Дорожук, В. И. Колосков, А. М. Сергиенко*



*Встреча в Витебске. Май 1982 года*



*Встреча в Каунасе. Май 1986 года*

---

## Встречи в Белгороде







## Школа



*Это они делали все, чтобы встречи ветеранов были радужными и сердечными*





*Т. А. Пахунова. Директор школы*



*Э. Ю. Дегтярева. Директор школы*



*Р. И. Бублик. Завуч школы,  
Заслуженный учитель РФ*



*Е. В. Колесникова.  
Руководитель музея*



*Е. Н. Бабенко.  
Руководитель музея*



*Добро пожаловать!*



*Школьный коллектив после встречи с ветеранами на природе*



*Ветераны устроены, можно и отдохнуть*



*До свидания, школа! До новых встреч!*



*Школьная делегация на могиле Героя Советского Союза С. Д. Криворотченко*



*Школьная делегация на могиле Героя Советского Союза Н. С. Куракина*

## СОДЕРЖАНИЕ

От автора .....	7
<b>Глава первая</b>	
<b>В предвоенные грозные</b> .....	<b>12</b>
1. Один из первых в тяжелой авиации .....	12
2. Первый опыт боевого применения.....	23
4. В войне с Финляндией.....	38
5. Участие еще в одном освободительном походе.....	69
<b>Глава вторая</b>	
<b>В небе большой войны</b> .....	<b>93</b>
1. Трудное начало .....	93
2. Отстаивая Смоленск .....	126
3. Защищая Москву.....	160
А. Боевая работа 3-го тбап в оборонительный период Московской битвы	160
Б. Боевая работа 3-го тбап в период контрнаступления советских войск под Москвой .....	174
4. В период общего наступления Красной Армии.....	183
А. С десанниками на борту .....	184
Б. На помощь своим войскам .....	230
В. Бомбардировочные удары по объектам отступающего врага	250
Г. Не давать врагу покоя.....	255
5. Авиапункт меняет крылья .....	264
6. В небе Сталинграда .....	277
7. Между двумя битвами .....	309
А. На Северном Кавказе.....	313
Б. В преддверии Курской битвы .....	327
В. Маршрутами специальных заданий .....	347
8. Над Огненной дугой .....	356
9. Под сенью наград .....	423
10. На помощь восставшей Словакии.....	478
А. Курс – аэродром «Три дуба» .....	481
Б. Крылья над горами Чехословакии.....	542
<b>Глава третья</b>	
<b>В послевоенные не совсем мирные</b> .....	<b>574</b>
1. Меняя крылья и места базирования .....	574
2. Поколений связующая нить.....	588
<b>Самое короткое заключение</b> .....	<b>612</b>
<b>Приложение</b> .....	<b>613</b>

---

Сергиенко Анатолий Михайлович

### **История 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиационного полка дальнего действия**

Тех. редактор Сьтник Г.В.  
Корректор Камышанова И.В.

Подписано в печать 29.04.2013 г. Формат 60x84 1/8. Объем 83,5 п.л. Гарнитура Calibri.  
Печать офсетная. Бумага офсетная. Тираж 100 экз.

---

Издательство «КОНСТАНТА»  
308023, г. Белгород, ул. Менделеева, 6.

---

Отпечатано в типографии «КОНСТАНТА»  
г. Белгород, ул. Менделеева, 6. Тел./факс (4722) 300-720.