

*Посвящается лётчикам  
Великой Отечественной войны*





*Торжественный митинг у памятника лётчикам-инструкторам — Героям Советского Союза на территории УИГА.  
6 мая 2016 г.*

Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

Серия «Крылья Победы»

**Владимир Гуркин**

# *Улетевшие в небеса*

*Книга о Дельсоне Степаняне  
и его друзьях-лётчиках, не вернувшихся с войны*

Ульяновск  
2017

УДК 82–94:947.084.8

ББК 63.3(2)622

Г 96

*Книга издана благодаря Великодушной поддержке  
Митрополита Уфимского и Стерлитамакского Никона.  
Благодарим за бескорыстное содействие директора  
«Ульяновского Дома печати» Юрия Вихалевского.*

Г 96      **Гуркин, В.А.**

Улетевшие в небеса. Книга о Нельсоне Степаняне и его друзьях-лётчиках, не вернувшихся с войны/ Гуркин В. А. — Ульяновск, 2017. — 251 с. : ил. — (Крылья Победы : вып. 3).

ISBN 978-5-98585-181-6

Книга о жизни прославленного лётчика Нельсона Степаняна, закончившего Батайскую авиационную школу ГВФ и работавшего там инструктором, а затем инструктором Курсов высшей лётной подготовки, которые явились основой для современного Ульяновского института гражданской авиации.

Нельсон Степанян — единственный из жителей Армении, который за время Великой Отечественной войны был удостоен звания Герой Советского Союза дважды.

Книга предназначена для широкого круга читателей.

**УДК 82–94:947.084.8**

**ББК 63.3(2)622**

ISBN 978-5-98585-181-6

© Гуркин В.А., 2017.



## Содержание

Вступительное слово ректора УИГА .....	4
Вступительное слово автора .....	6
От вершин к небу .....	12
Батайская школа .....	29
Война .....	57
Родина принимает героя .....	87
Освобождение Крыма .....	109
Балтийское небо .....	142
Послесловие .....	178
Приложение .....	190



**И**стория нашего учебного заведения, его работников — это история великой страны и славной плеяды авиаторов, пилотов, преподавателей, инженерно-технического состава и работников Министерства гражданской авиации и Министерства обороны, которые воплотили в жизнь идею создания Головного отраслевого музея гражданской авиации при строившемся тогда Центре совместного обучения лётного, технического и диспетчерского персонала гражданской авиации стран-членов СЭВ, которому в сентябре 2017 года исполняется 82 года.

С нашим учебным заведением тесно сплелись многие судьбы гражданских и военных лётчиков, и молодое поколение как никогда должно знать правду о судьбах прекрасных людей, которые по-

рой ценой жизни творили историю авиации, и это дало возможность нашей стране называться великой авиационной державой.

Вклад гражданских авиаторов в Победу в Великой Отечественной войне — это особая яркая эпоха людей вставших на защиту Родины и влившихся в Советскую армию.

На вершине легендарной Сапун-горы есть замечательней мемориал, посвященный героям, освободившим Севастополь в мае 1944 года. Среди них есть два имени, напрямую связанные с историей Ульяновского института гражданской авиации, — это Герой Советского Союза Николай Мартьянов и дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Оба участвовали в освобождении Крыма весной 1944 года, оба летали на штурмовиках Ил-2, но только один летал в составе 8-й воздушной армии, а второй — в составе морской авиации Черноморского флота. Н. И. Мартьянов попал в Ульяновскую школу высшей лётной подготовки уже после демобилизации в 1971 году, а Н.Г. Степанян работал на курсах высшей лётной подготовки в довоенный период в Батайске и в Минеральных Водах.

В Ульяновске также эти оба имени написаны рядом — на памятнике лётчикам Героям Советского Союза, который мы установили на территории Ульяновского института гражданской авиации ещё в 2011 году. Здесь же на ульяновском памятнике героям есть еще одно имя, Михаил Гаврилович

Клименко, с которым Нельсон Степанян когда-то начинал учиться летать в Батайской школе ГВФ, затем оба работали инструкторами в этой школе на курсах высшей лётной подготовки, а затем, 23 июня оба ушли на войну. В предлагаемой вашему вниманию книге приведено письмо М.Г. Клименко, которое он написал родителям Степаняна в Ереван из блокадного Ленинграда. Сейчас это письмо выставлено в экспозиции Республиканского музея Армении.

В нашем учебном заведении свято чтится память о всех сотрудниках КВЛП – ШВЛП – Центра ГА СЭВ, не пришедших с войны, среди которых и наш инструктор – Нельсон Георгиевич Степанян, единственный среди жителей Армении удостоенный высокого звания дважды Героя Советского Союза в годы войны.

Следует отметить, что Ульяновский институт гражданской авиации (ШВЛП, Центр ГА СЭВ) имеет многолетние тесные связи с Республикой Арменией. Сотрудники Ульяновского Центра гражданской авиации стран-членов СЭВ активно участвовали в помощи жителям разрушенных городов Лениканан и Спитак, переживших страшное землетрясение в декабре 1988 года. 20 октября 1989 года наш экипаж самолета Ил-76 в составе: командира корабля-инструктора Моткина В.И.; заместителя начальника лётно-методического отдела Лопастейского В.Д.; штурмана-инструктора Лигновского В.В.; борт-инженера-инструктора Мотей-

ко Н.В.; борт-радиста-инструктора Шотина А.В.; борт-операторов Макарова И.М., Лапочкина А.М. (моего близкого друга); слушателей пилотов Азимова Т.К., Речкина Е.В.; штурмана-стажера Корниенко А.И., а также 5-х строителей, выполнял учебный рейс с доставкой гуманитарной помощи братскому армянскому народу. По нелепой случайности произошла трагедия – на подлете к аэропорту Лениканана (Гюмри) самолет Ил-76 потерпел крушение. Погибли 15 человек

Памятник погибшим установлен на месте катастрофы около г. Маралик. По решению Правительства Армении и руководства г. Ульяновска памятник погибшим установлен на городском кладбище г. Ульяновска.

Мы уверены, что память о героях нашей общей истории и впредь будет способствовать укреплению дружеских связей между нашими странами и воспитывать молодое поколение авиаторов, обучающихся в нашем вузе и филиалах в преданности авиации и уважении к старшим поколения, которые своим мужеством и отношением к профессии прославили нашу отечественную авиацию.

А ребятам и девочкам, которые выбирают путь учёбы и работы в авиации, есть с кого брать пример и гордиться этими великими людьми!

Краснов С.И.,  
ректор УИГА

Дорогой читатель!

**К**нига, которую ты держишь в руках, появилась благодаря усилию многих людей. За время работы над этой книгой мне довелось побывать в разных местах, связанных с жизнью Нельсона Степаняна и опираться в своём исследовании на труд тех, кто уже занимался воссозданием его биографии.

Кем был Нельсон Степанян? Можно ли считать его национальным героем только Армении? Конечно, память о нём бережно хранится на его малой родине — и в Нагорном Карабахе, и в Ереване. Но с другой стороны, очевидно, что на фронтах войны он защищал не только свои родные места, но и всю страну. Он учился в пехотном училище в Баку, начинал летать в Батайской лётной школе под Ростовом-на-Дону, защищал Одессу и Ленинград, передавал свой боевой опыт на курсах под Самарой и в Моздоке, освобождал Феодосию и Севастополь, вернулся на Балтику и погиб недалеко от латвийского города Лиепая. Память о Нельсоне Степаняне дорога для сотрудников и курсантов Ульяновского института гражданской авиации — современного наследника бывшей Батайской авиационной школы ГВФ. Имя Нельсона Степаняна носят улицы в Фе-

одосии и Севастополе, его бюсты стоят в Калининграде и Санкт-Петербурге, его имя высечено на плитах мемориала на городском кладбище в Лиепаяе. В 1950—1970-х годах нёс свою трудовую вахту плавучий кран «Нельсон Степанян» (порт приписки — Баку), а в 1968—2005 годах — рыболовный траулер «Нельсон Степанян» (порт приписки — Рига).

Рядом с Нельсоном сражались представители многих национальностей: русские и украинцы, армяне и азербайджанцы, грузины и кумыки, а также многие другие, кто выступил на защиту всего человечества от ужасов национального фанатизма. Естественно, что и сегодня память героев этой войны чтится во всех бывших республиках Советского Союза, несмотря на то, что многие республики оказались впоследствии в состоянии войны.

Что такое война? О ней написано столько же, сколько и о любви, а может быть, даже больше. Аристотель в свое время определял, что «война — это охота на рабов». Весь вопрос в том, что значит раб. Тот же Аристотель говорил, что есть рабы по принуждению, это как раз о тех, кто оказался пленником, а есть рабы «по природе», те, кто не может

управлять своей жизнью, собственным разумом, а нуждается в постоянной опеке. В этом отношении от любой идеологии, которая делит людей на «высших» и «низших», на «своих» и «чужих», рано или поздно следует ожидать новой войны. Научится ли когда-нибудь человечество останавливать войны, чтобы тем самым исполнить заветную мечту тех миллионов людей, кто принёс свои жизни в жертву в ходе военных конфликтов?

Как известно, все мировые религии пытаются остановить такое разделение, при этом каждая из религий это делает по-своему, однако пока это не очень хорошо получается.

Так, христианство попыталось научить человечество относиться с любовью даже к врагам. Возможно, что это реально единственный способ остановить цепную реакцию — ответ злом на зло, по принципу «око за око», «зуб за зуб». Но в то же время и христианство не раз приводило к войнам. Значит ли это, что мы обречены на постоянные военные конфликты? Или это результат поверхностного отношения к религиозным учениям, превращающим людей в фанатиков?

Действительно, каким образом следует воспитывать подрастающее поколение, чтобы они сумели видеть человека даже в противнике? Возможно ли сделать евангельский призыв о любви к врагам нормой поведения? В этом смысле всё многонациональное поколение героев прошлого как бы обращается с призывом о мире к враждующим сегодня соседям.

Нашему герою посвящено огромное количество исторических и художественных публикаций, сделано несколько замечательных фильмов. В своей работе я опирался прежде всего на сборник документов и материалов — «Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян» (Ереван, 1968), в котором впервые был наиболее полно представлен жизненный путь героя. Эта книга была подготовлена к 55-летию со дня рождения героя коллективом ереванских историков и архивистов (Ерванд Халеян, Алла Алексанян, Эмма Саркисян, Арарат Саркисян) под руководством Ашота Арутюняна (Архивное управление при Совете министров Армянской ССР и Институт истории Академии наук Армянской ССР).

О боевой биографии Нельсона писали гораздо больше, чем о мирной жизни, но из многих публикаций следует выделить книгу Г. Н. Кибизова «В те суровые годы (Воспоминания о боевых друзьях)» (Орджоникидзе, 1985), который впервые из однополчан стал писать о подвигах лётчиков 47-го Фёдоровского штурмового авиаполка, которым командовал Нельсон Степанян. К сожалению, Георгий Николаевич не успел опубликовать большую рукопись, которая исчезла после его смерти.

Через некоторое время в Дагестане вышла книга Заиры Магомедовны Хизроевой о боевом пути 47-го штурмового авиаполка «Исполненный долг» (Махачкала, 1986). По оценкам сослуживцев её мужа Юсупа Акаева, она провела скрупулёзную, на-

стоящую исследовательскую работу военного историка по сбору и анализу материалов. Были сделаны десятки запросов в высокие военные инстанции и архивы, пересмотрена уйма документов, архивных и журналистских материалов военной поры. Велась переписка со многими ветеранами с целью перепроверки данных. Эту книгу очень тепло восприняли бывшие однополчане. Как писал тогда бывший старший техник по вооружению 2-й авиаэскадрильи 47-го авиаполка С.А. Лавренюк: «Это титанический труд — по крупицам собрать столько фактов, воспоминаний, газетного материала...».

Интересными воспоминаниями поделился командир полка С. В. Цукасов в своей книге «День первый — день последний» (М., 1988).

В 1989 году в Ереване была опубликована книга Зория Балаяна «Крылья». Автор попытался раскрыть философию подвига знаменитого земляка Нельсона Степаняна, его мировоззрение не только как прекрасного лётчика и отличного воина, но и как Гражданина мира, принёсшего себя в жертву во имя жизни на земном шаре. На основе этой книги несколько лет назад был создан одноимённый фильм, который был показан участникам конференции в честь Нельсона Степаняна в Институте истории Академии наук Республики Армении.

В те же годы однополчанин Нельсона Степаняна — Владимир Петрович Гиляревский на основе анализа архивов и воспоминаний своих фронтовых

друзей, опубликовал на собственные средства уникальную книгу — «Война: Морские летчики. О боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ» (М., 1992).

Армянский историк Климент Арутюнян подготовил и выпустил в 2004 году поистине титанический труд «Участие армянского народа в Великой Отечественной войне Советского Союза (1941 — 1945)», где представил новые документы из боевого пути Нельсона Степаняна.

В 2013 году к 100-летию со дня рождения Нельсона Степаняна были проведены две научные конференции. Первую мы провели 10 апреля в Ульяновске. В ней приняли участие сотрудники и курсанты Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, преподаватели и студенты Ульяновского государственного технического университета, учёные Института истории НАН Республики Армения (Ереван) и Института истории естествознания и техники РАН (Москва). Вторую — 2 октября в Ереване на базе Института истории. По итогам выступлений на этих конференциях вышел сборник научных докладов на двух языках «Нельсон Степанян» (Ереван, 2015), в котором были представлены новые документы и свидетельства о жизни прославленного лётчика.

Уже совсем недавно, в мае 2017 года, вышла книга А.А. Симонова и Н.Г. Бодрихина «Боевые лётчики — дважды и трижды Герои Советского Со-



юза» (М., 2017), в которой также приводится ряд новых фактов из военной биографии Нельсона Степаняна.

В своей работе я хотел бы обратить внимание в первую очередь на Нельсона как лётчика, который большую часть своей короткой, но яркой жизни провёл как пилот-инструктор гражданской авиации. Важно понимать, что именно в гражданской авиации он вырос как профессионал, став не только отличным пилотом, но и прекрасным учителем, как в лётном искусстве, так и в жизни. Учителем, оставившим незабываемый след в душах всех, кто соприкасался с ним, пусть даже и недолгое время.

Я благодарен тем людям, кто поделился со мной своими впечатлениями от личных встреч с героем: Маник Степанян, жене его младшего брата Демилла, и его однополчанину Милию Ивановичу Старостину, участвовавшему в последнем вылете Нельсона 14 декабря 1944 года. К сожалению, время забирает людей, и сегодня их нет рядом с нами. Но они успели поделиться тем теплом от общения с Нельсоном, которое я постарался воспроизвести в этой книге.

Хочу выразить признательность ректору УИГА Сергею Ивановичу Краснову за его неизменную поддержку в работе как над этой книгой, так и над всеми книгами серии «Крылья Победы».

Я благодарен родным и близким Нельсона Георгиевича Степаняна — его сыну Вильсону и его

внучке Екатерине, племяннику Нельсону Демилевичу, его жене Нелли Аветисовне и замечательным дочерям — Анне, Заре и Марии за их неустанные консультации и предоставленные фотографии и письма героя.

Я весьма признателен за помощь детям тех лётчиков, с которыми судьба свела Нельсона Степаняна — дочери первого начальника Батайской лётной школы Августа Букана — Наталье Сыровой, дочери Героя Советского Союза Юсупа Акаева — Аиде Акаевой, сыну Милия Старостина — Сергею Старостину.

В своей работе я ощущал поддержку многих исследователей, которые своими усилиями обеспечивают преемственность памяти о героях минувшего. И здесь я хочу выразить благодарность писателю и общественному деятелю Зорию Балаяну; директору Института истории Национальной Академии наук Республики Армении академику Ашоту Мелконяну и научным сотрудникам его Института, в особенности Клименту Арутюняну; сотрудникам Национального исторического музея Армении — Гоар Хачатрян, Седе Галчян, Рае Хуршудян; работникам Национального архива Республики Армении, в особенности его директору Аматаוני Вирабяну и заведующей архивом кино-фото-фоно-документов Анаид Галстян, директору Военного музея «Мать Армения» Авагу Арутюняну, заведующей архивом гражданской авиации Наталье Ильинич-

не Демиденко (Москва), щедро поделившимися архивными материалами для этой книги; историкам авиации: Галине Вабищевич (зав. музеем морской авиации в Военно-морской академии им. Н.Г. Кузнецова в Санкт-Петербурге), Андрею Симонову (г. Жуковский), Елене Желтовой, Дмитрию Соболеву, Роману Литвинову (Москва), Юрию Мелконову (Рига), Владимиру Полякову (Симферополь) и Юрию Дорошенко (Ульяновск) за любезно предоставленные фотографии и ценные советы; сотрудникам музея Черноморского флота и сотрудникам Морской библиотеки в Севастополе — за предоставленные документы; ветеранам морской авиации — полковнику Анатолию Николаевичу Пичугину и генерал-майору Юрию Петровичу Звереву, а также Александру Давыдову, за помощь во время поездки в Севастополь в июне 2012 года; сыну генерал-полковника Владимира Ивановича Воронова — Михаилу Воронову за предоставленные фотографии из личного архива; историку Ваграму Токмаджяну — за предоставленные материалы о Ереме Аракеляне; замечательному специалисту по древним рукописям Микаэлу Аракелянцу за его перевод метрических книг из ереванской церкви Зоравор; ереванским лётчикам — Роберту Багдасарьяну, Артуру Епремяну и моему однокурснику Гарибу Мартиросяну (который во время карабахской войны был призван в качестве военного врача и вернулся оттуда после полученной контузии) — за их поддержку во время поезд-

ки в Армению; а также Матиасу Платцеру — за его помощь в контакте с немецким лётчиком Э. Рудорффером.

Уже на завершающем этапе работы над книгой, благодаря сайту «Неугасима память поколений», созданному школьниками 2-й школы города Плавска Тульской области под руководством заведующей библиотекой Бойко Ирины Валериевны, удалось найти родных лётчиков 47-го штурмового авиаполка — дочь Героя России Виктора Яковлевича Глухарёва — Марину Аксёнову; сына Героя Советского Союза Ефима Григорьевича Удальцова — Владимира; дочь комиссара 47-го штурмового авиаполка Георгия Кибизова — Мару Кибизову. Василий Харин — автор сайта «Авиаторы второй мировой», на котором представлены биографии личного состава 47-го авиаполка, помог найти внука лётчика Владимира Талдыкина — Романа Талдыкина, который также любезно поделился фотографиями и воспоминаниями. Автор сайта «Либавский вестник» Глеб Юдин, а также фотографы из Лиепаи Максим Особенков и Janis Ronemetskis любезно предоставили свои фотографии Лиепайского порта и побережья. Я благодарю всех за активную помощь.

Приношу свою признательность и своим близким: моему отцу Гуркину Александру Петровичу, брату Виталию и жене Нине — за постоянную поддержку в ходе вынужденных командировок и помощь в создании книги.

Гуркин Владимир



*Армения, словно ангел,  
стояла передо мною  
и придавала мне крылья.*

Х. Абовян

*Я привкус солнца в языке Армении родной люблю,  
И саза нашего напев, его печальный строй люблю.  
Люблю кроваво-красных роз огнеподобный аромат,  
И в танце наирянок стан, колеблемый зурной, люблю.*

*Люблю родных небес лазурь, сиянье рек и блеск озер,  
И летний зной, и зимних бурь глухой многоголосый хор,  
И хижин неприятный мрак, затерянных в ущельях гор,  
И камни древних городов в дремоте вековой люблю.*

Егише Чаренц

## ОТ ВЕРШИН К НЕБУ

**М**не посчастливилось побывать в Армении несколько раз. Но когда бы я ни был там, всегда поражала доброжелательность и радушие местных жителей, причём даже совсем незнакомых. Во всём воздухе армянской столицы казалось разлито ощущение неизменно радостного восприятия жизни. Бросались в глаза изобилие цветов на улицах Еревана, интересные и неожиданные архитектурные находки, как в старых, так и в новых районах города. Прекрасно украшают городские пространства разнообразные скульптурные миниатюры, зелёные парки и разноцветные клумбы, небольшие уютные кофейни и рестораны. На домах, где жили знаменитые люди, прославившие

свою родину, установлены мемориальные доски и барельефы, которые красиво подсвечиваются в ночное время.

Кажется, что судьба уготовила Армении особое место в мировой цивилизации. Действительно, она находится прямо под небесами, как в физическом, так и в метафорическом смысле слова. Горные вершины, как сказочные исполины, подпирают небо. И в этом смысле Армению можно по праву называть Поднебесной страной. На Армянском нагорье, берут свое начало могучие реки — Тигр и Евфрат, давшие начало не одной цивилизации древнего мира. А с Арарата, по знаменитому библейскому преданию, начало свой путь об-



*Монастырь Хор Вирап у подножья горы Арарат*





*Татевский монастырь. Основан в IX—X вв.  
(Фото с сайта <http://happyholidays.am/ru/attraction/татевский-монастырь/>)*





*Село Хацаван (Хлебное) на фоне горы Арарат. Фото автора, 2013 г.*



*Реставрация рукописей в Матенадаране. Фото автора, 2015 г.*





*Памятник Комитасу — композитору и собирателю армянского фольклора. Ереван, фото автора 2013 г.  
«Армянский народ в песне Комитаса нашёл и узнал свою душу, своё духовное «я»».  
(Католикос всех армян Вазген Первый)*



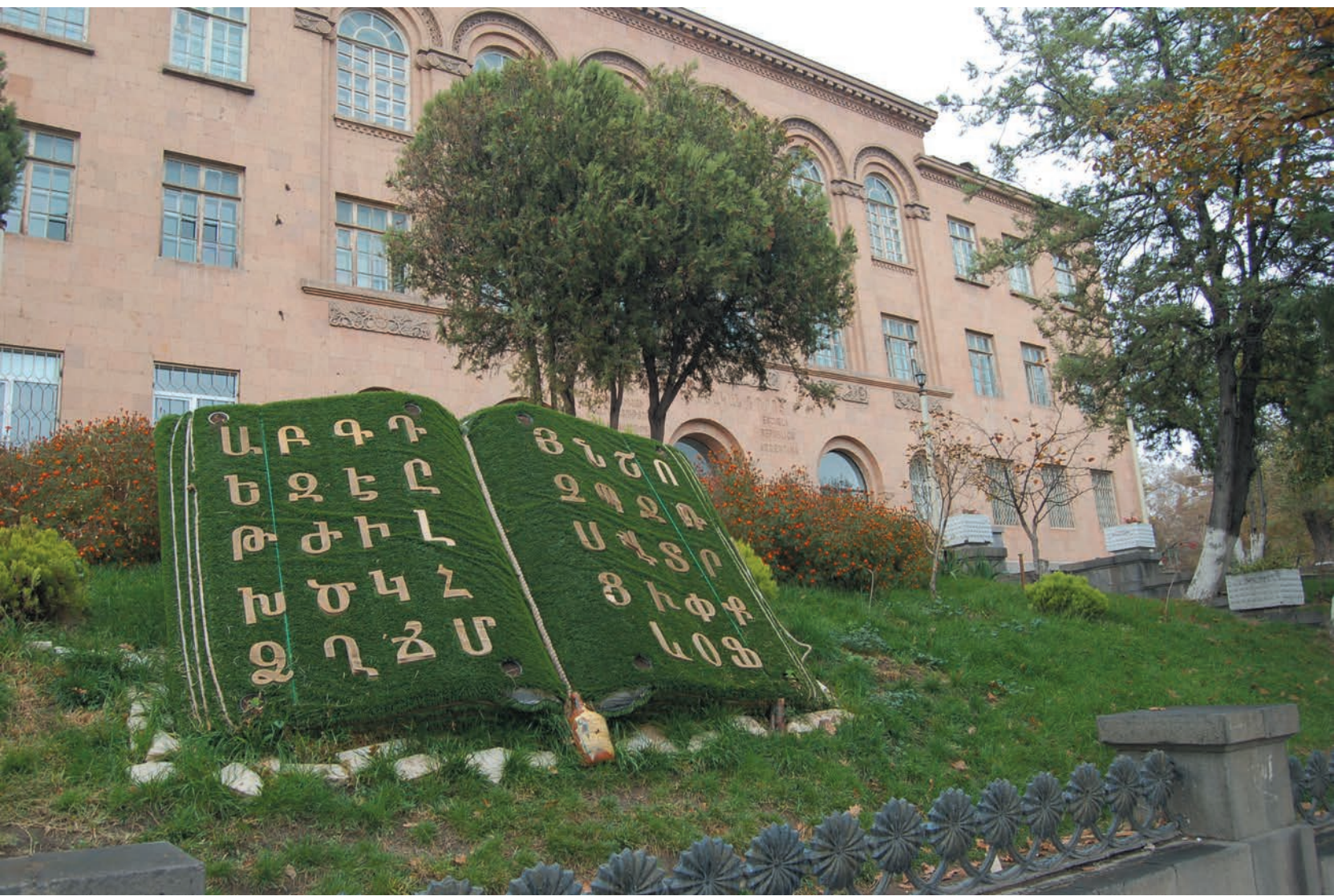


*Вечерний Ереван. Фото автора, 2013 г.*



*Фонтаны на площади Республики перед Национальным историческим музеем. Ереван. Фото автора, 2013 г.*





*Армянский алфавит в виде книги из декоративных культур на улицах Еревана. Фото автора, 2013 г.*





*Часовня и хачкары в монастыре Гегард. Фото автора, 2013 г.*





*Эллинистический храм в Гарни (78 г н.э.). Фото автора, 2013 г.*



Памятник Гайку —  
легендарному прародителю  
армянского народа.

новленное человечество. В окружающей природе и в людях постоянно ощущается присутствие тех традиций, которые издавна живут в этом народе. Армяне — замечательные мастера во всех традиционных видах деятельности: это искусные сапожники и портные, садоводы и земледельцы, гончары и строители, резчики по камню и музыканты, художники и поэты. Поражают взгляд путешественника постройки крепости Эребуни, украшенные клинописными письменами древнего Урарту, восхищает своим изяществом наследие эллинистической эпохи — храм в Гарни, стоящий на краю живописного ущелья. Заораживает устремленность к звёздному небу древних обитателей этих мест, устроивших древнюю обсерваторию (Зо-рац-Карер) из каменных плит несколько тысяч лет назад на вершине горы недалеко от современного города Сисиан.

Заметный след в ландшафте и в культуре Армении оставило христианство в виде удивительных по красоте монастырских и церковных построек по всей стране, среди которых такие знаменитые памятники, как Хор Вирап, Татев, Гегард, Нора-ванк и многие другие.

Путешественнику в Армении невозможно не почувствовать неповторимую атмосферу гостеприимства, разлитую по всей этой красивой и древней стране. Возможно, что именно христианство, определило тот удивительный характер жителей, когда гостю, кажется, готовы отдать самое последнее, что есть в их домах.

Армения официально приняла христианство в 301 году, т. е. более чем за 6 веков до того, как киевский князь Владимир крестил Русь. Именно христианство стало причиной создания армянского алфавита усилиями легендарного просветителя Месропа Маштоца, чьё имя носит сейчас главный проспект Еревана, завершением которого является знаменитое хранилище рукописных книг — Матенадаран. Здесь бережно хранятся и восстанавливаются тысячи средневековых манускриптов, напи-

ек по всей стране, среди которых такие знаменитые памятники, как Хор Вирап, Татев, Гегард, Нора-ванк и многие другие.



Евангелие от Иоанна XI века.  
Матенадаран.

Мегалитическое  
сооружение  
Зо-рац-Карер



Деревянная колесница XV века до Р.Х.  
Национальный исторический музей Республики Армения





По дороге к средневековому монастырскому комплексу и образовательному центру Норавапк. Фото 2013 г.

санных на разных языках мира. Именно христианство определило всю последующую историю Армении, её мученичество и страдания во имя сохранения духовного единства нации, несмотря на многовековое иноземное владычество.

В этом отношении можно увидеть переключку с историей христианства в России. Так, Пушкин в

ответ на первое философское письмо Чаадаева писал своему другу: «Нет сомнения, что схизма отделила нас от остальной Европы, и что мы не принимали участия ни в одном из великих событий, которые её потрясли, но у нас было своё особое предназначение. Это Россия, это её необъятные пространства поглотили монгольское нашествие.



Татары не посмели перейти наши западные границы и оставить нас в тылу. Они отошли к своим пустыням, и христианская цивилизация была спасена. Для достижения этой цели мы должны были вести совершенно особое существование, которое, оставив нас христианами, сделало нас, однако, совершенно чуждыми христианскому миру, так что нашим мученичеством энергичное развитие католической Европы было избавлено от всяких помех».

В средние века территория Армении не раз становилась ареной битв и сражений между великими державами того времени, оказываясь своеобразным буфером между Востоком и Западом. В этих условиях жители должны были выработать умение сохранять свою духовную идентичность. Уже в раннем средневековье армяне вынуждены были расселяться по другим странам, в которых было возможно жить в более-менее спокойных условиях. Возникла большая армянская колония в эти времена и в регионе Среднего Поволжья.

В апреле 2013 года на конференцию, посвященную Нельсону Степаняну, в Ульяновск приезжал директор Института истории НАН Республики Армения академик А.А. Мелконян. Мы побывали с нашим гостем на экскурсии в городе Болгары, который находится всего в 90 км от Ульяновска. Во время экскурсии обратили внимание на большую надгробную плиту из известняка, которая лежала недалеко от здания администрации заповедника.



Академик А.А. Мелконян вместе с ректором УИГА С.И. Красновым и председателем Совета ветеранов В.П. Дельдоджовым около средневековой армянской плиты в Болгарах.



На плите были едва различимы армянские буквы:

Յարկու այս ունելով զպատ [ու]լական մարմ[ի]ն  
 [Ս] առայ խաթու նին, փոխեցավ ի Ք(րիստոս),  
 ով կարդեսք մեղաց թողութի(ւն) խնդրեք  
 Ա(ստուծոյ) հանձնաք պատ(ուական)  
 Ի թ[ուի]ն] 22



Армянская надгробная плита в заповеднике Булгары.

Благодаря Ашоту Мелконяну мы теперь знаем перевод этой надписи, сделанной в XIV веке на грабаре: «Здесь захоронено тело уважаемой хатуны (княгини) Сары, которая перешла к (Иисусу) Христу. Те, кто прочтёт это, пусть просят у Бога за воскрешение её души. 1321 год».

С древних времён именно церковь создавала основу для духовной стойкости, воспитывала в людях надежду и веру в победу светлого и разумного над злом и несправедливостью, придавала крепость

и основание для беззаветного служения своему народу. Думаю, что не случайно Нельсон Степанян принадлежал к старинному священническому роду, о чем говорила частица «Тер» перед его фамилией, утраченная в советские годы.

Директор Национального архива Республики Армения Аматауни Вирабян помог найти метрическую книгу старинной церкви Зоравор<sup>1</sup>, где упоминается прадед нашего героя, священник Степан Тер-Степанян.

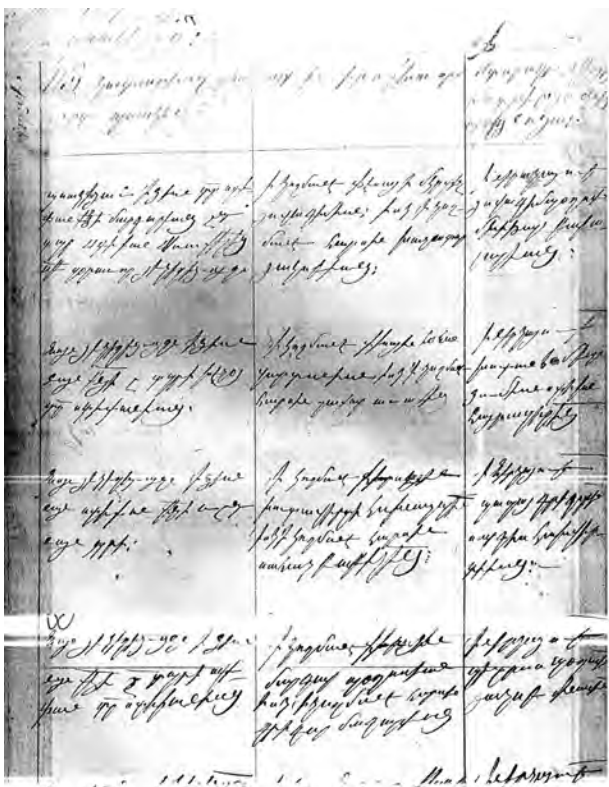
Ереванские исследователь-искусствовед Гоар Мхитарян и историк Микаэл Аракелян, к которым я обратился за помощью в расшифровке плохо сохранившегося текста этой рукописной книги, помогли прочесть эту метрическую книгу. Привожу здесь отрывок из письма Микаэла Аракеяна:

«Итак, по Вашему запросу, удалось выяснить следующее:

Документ состоит из 4-х частей:

- 1) Метрическая книга венчаний (дата не видна, предположительно, [1842 г.]?) (№№ 1-4.);
- 2) Метрическая книга по дням рождения и крещения жителей Еревана, 1843 г. (№№ 5, 6);
- 3) Метрическая книга по дням рождения и крещения жителей Еревана, 1844 г. (№№ 7, 8);
- 4) Метрическая книга по дням рождения и крещения жителей Еревана, 1845 г. (№№ 9-11).

Тер-Степанян упоминается в качестве диакона и священника 10 раз. Он являлся священнослу-



Метрическая книга из церкви Зоравор



Современный вид церкви Зоравор. Фото 2013 г.

<sup>1</sup> В современных путеводителях можно прочесть: «Один из старейших в Ереване храмов армянской апостольской церкви, который непременно стоит посетить, оказавшись в городе, — это церковь Святой Зоравор. Датой основания церкви считается 1693 год: именно тогда в квартале старого города под названием Шаар выстроили святыню из ярко-красного камня, которая была посвящена Святой Аствацацин (Богородице). Однако следует отметить, что многими годами ранее на этом месте находился целый монастырский комплекс с церковью, резиденцией архимандрита и приходской школой, а также имелась гробница-часовня Святого Анании (одного из семидесяти учеников-апостолов, епископа города Дамаска). Святыни были полностью разрушены в ходе землетрясения 1679 года.

В годы советской власти здание церкви Святой Зоравор использовалось не по назначению. Впоследствии оно было возвращено верующим и подверглось капитальной реконструкции (в ходе которой были восстановлены полуразрушенные крыша и стены, а также построена галерея для хора). В настоящее время здесь снова проводятся богослужения».

<http://miroved.com/countries/armeniia/erevan/places/tserkov-sviatoi-zoravor>



Вартануш и Георг Тер-Степанян.  
Шуша, 1910 г.



Открытка, адресованная матери Нельсона — «Её Высокоблагородию  
Вартануш Айрапетовне госпоже Тер-Степановой». 12.12.1913 г.

жителем братии церкви Зоравор (Չըրիշըր) в Ереване, где совершал таинства венчания и крещения. Его имя в документе встречается как священник Степан/нос Тер-Степанеан/ц и диакон Степанос Тер-Степанеанц. Кроме этого, там упоминаются ещё и другой священник — Степаннос Маргареан/ц, а также диакон Степан Аракелеанц (№№ 1, 5, ба, бб)».

Церковь Зоравор расположена в самом центре Еревана, недалеко от того места, где жили родители Нельсона и где он сам провёл свои детские годы.

К сожалению, довольно мало сохранилось сведений о детстве нашего героя. Известно, что его отец Георг родился в Ереване, а мама Вартануш — в



Шуша. Фото 2013 г.

Шуше, в Нагорном Карабахе (или, как называют его местные жители — в Арцахе). Родители матери — Айрапет Лалазаров и Магдалена Лалазарова — жили в Шуше. Георг работал представителем известной компании «Зингер» в Шуше, там познакомился с Вартануш. Поженились Геворг и Вартануш в 1910 году. Нельсон родился там, в Шуше, 20 марта 1913 года. В конце этого же года семья уже вернулась в Ереван, в свой родовой дом на улице Султан-

ской (в советское время была переименована в улицу Екмаяна), о чем свидетельствует открытка, полученная Вартануш 12 декабря 1913 года в Ереване. Его братья — Вильсон (1914 г.р.), Степан (1916 г.р.), Демил (1920 г.р.) — родились уже в Ереване.

Безусловно, это были трудные годы: голод, нищета, разруха и беды Гражданской войны. Геноцид обусловил появление огромного числа беженцев не только из Карабаха, но и из Западной Армении,



Семья Степаян:

Георг Константинович и Вартануш Айрапетовна, Вильсон,  
Степан, Демил, Нельсон.  
Ереван. 1926 г.

территория которой впоследствии была несправедливо отдана по московскому договору Турции. Но жизнь продолжалась, и Ереван постепенно превращался в красивый современный город, строящийся

ся по проекту и под руководством талантливого петербургского зодчего Александра Таманяна.

Георгий Константинович, отец Нельсона, писал о своем сыне: «Он был живым, мягким и чутким ребёнком. Ещё с детства Нельсон проявлял редкую отзывчивость к соседям и товарищам. В 1922 г. мы его определили в школу-семилетку им. Максима Горького, которую он окончил на отлично. В

школе его любили. Любили как педагоги, так и товарищи, и когда он заболел катаром лёгких, то школа отправила его на 40 дней в Дилижанский санаторий, где он и вылезился. В школе он всегда помогал отстающим товарищам. Участвовал во всех секциях школы и пионерской организации»<sup>2</sup>.

Как и многие мальчишки того и более позднего времени, он увлекался авиамоделизмом. По словам отца: «Его манила страсть строить модели самолётов. Целыми днями он мастерил модели. Ежедневно менял их образцы и систему, и чем дальше, тем



Нельсон.  
Ереван 1927 г.

<sup>2</sup> Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степаян. Сборник документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 11-12.

## Ереван. Фотографии 1920-х годов.



Памятник архитектору Александру Таманяну. Фото 2013 г.



Ереван. Центральная площадь. Фото 1930-х годов.



Ереван. Площадь Республики. Фото 2013 г.



Братья Степан и Нельсон.



Нельсон курсант военно-подготовительной школы. 1929 г.

больше он их совершенствовал и пускал свои крылатые модели с плоской крышью нашего дома. Его модели летали всегда дальше и выше всех. Одновременно с этим Нельсон любил физкультуру, даже дома он сделал во дворе турник и кольца и ежедневно по нескольку раз занимался на них»<sup>3</sup>.

Осенью 1927 года по окончании семилетки Нельсон выехал в Баку и поступил в Закавказскую военно-подготовительную школу, после окончания которой пошёл работать на Бакинский нефтепере-



Нельсон (2-й справа) среди рабочих Бакинского нефтеперогонного завода им. Сталина. 1932 г.

гонный завод. В 1931 г. он приступает к учёбе в Бакинской планерной школе, где впервые испытал радость полёта. В 1932 г. он вступил в ряды ВКП(б.)

<sup>3</sup> Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сборник документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 11-12.



В 1933 году в судьбе Нельсона происходит переломный момент — он поступает в Батайскую объединённую школу пилотов и техников ГВФ.

Это было время расцвета авиации. Ещё недавно, два десятилетия назад, начались первые показательные полёты. Публика во всем мире восторженно принимает первые шаги человека в воздушное пространство. Как пишет историк авиации: «Мысль, что полёт на аэроплане вплотную подводит к не-

коему иному, неведомому измерению человеческого бытия, была главным, что волновало большинство людей в ранней авиации. Невыразимое, наполненное сомнением и верой ожидание, что через полёт на аэроплане раскроется тайна полета в идеальные (духовные) миры, что человек — быть может! — приблизится к Богу, составляло эпицентр духов-



Самолёт AIR-6. Фото 1930-х годов. Из архива И.В. Возницкого

ной напряженности вокруг ранней авиации, сравнимой с ожиданием чуда»<sup>4</sup>.

В воспоминаниях писателя Петра Лебеденко, который был также одним из курсантов Батайской школы, есть такие слова, которые ярко и эмоционально передают ощущения людей, впервые познакомившихся с тем, что такое самолёт: «Было мне, ка-

<sup>4</sup> Желтова Е.Л. Ранняя авиация в культуре — первые опыты эпохи "Аэро" // Становление и развитие гражданской авиации в России (1910 —1940-е гг.): международная конференция, посвященная 125-летию И.И. Сикорского и 100-летию первого перелёта самолёта "Илья Муромец" с пассажирами по маршруту Петербург — Киев (г. Ульяновск, 26 — 27 сентября 2014 г.): сборник научных трудов: в 2 ч. / под ред. В.А. Гуркина. — Ч. 2. — Ульяновск : УлГТУ, 2015, С.91-92.



Самолёт Мартинсайд F-4. Егорьевск. 1925 г. Из архива И.В. Возницкого

жется, лет десять, когда я впервые увидел лётчика. Жил я тогда у самой реки в древнем Азове, а самолёт, сделав круг над турецким валом, опустился на другом конце города — километрах, наверное, в восьми от Дона. Все азовчане от мала до велика приняли в тот день участие в кроссе на дальнюю

дистанцию: бежали старухи и старики, побросав каюки и байды, мчались за город рыбаки, и, само собой, впереди всех — мальчишки...

Лётчик курил в нескольких шагах от своей чудо-машины, весь в блестящей чёрной коже, суровый, неулыбающийся, таинственный.



Комсомолка-пилот Наташа Шелева объясняет детям устройство самолёта У-2. 1937 г.

До сих пор помню, какая тогда стояла тишина. Люди словно онемели.

Вот тогда-то я впервые в своей жизни познал, что такое зависть. Не знаю, чему я больше завидовал: славе человека, который казался неким божеством, или тому, что ему дано видеть мир не таким, каким видим его мы. Когда мы взбирались на турецкий вал и смотрели на блестящий внизу Дон, на зеленоватый, затянутый тиной ерик и едва видимые в тумане рыбацьи каюки, это было красиво до щемящего в груди чувства. Что же видел этот затянутый в кожу человек, поднимаясь под самые об-

лака!? Что чувствовал он? И что он мог рассказать, если бы у него вдруг спросили: «Ну, как оно там видится, сверху?».

Через час лётчик улетел.

В ту ночь я никак не мог уснуть. Только закрывал глаза — и сразу вижу самого себя в чёрной кожаной куртке, в таких же брюках, чёрные краги отражают солнечные лучи, а шлем с очками лежит у моих ног на траве как символ моего неземного существования. Потом под молчаливыми взглядами толпы, которая онемела от обожания, сажусь в машину и лечу в небо...

Наверное, я был необычайно потрясён событием, потому что долгое время не мог прийти в себя и войти в русло той повседневной мальчишечьей жизни, которой жил до сих пор»<sup>5</sup>.

Начиная с первой мировой войны, на авиацию обращают пристальное внимание не только романтики, поэты и путешественники, но политики и военные. Так, создатель Красной Армии Л. Троцкий в статье «Внимание авиации и химии!» прямо писал: «Оборона нашей страны сейчас, в первую голову, зависит от авиации и от военной химии. Пехота у нас есть, она есть на фабриках, она есть в деревнях, обученного народа очень много, винтовки есть, есть предприятия, которые эти винтовки изготавливают. Кавалеристы имеются по всей стра-

<sup>5</sup> Высокое небо писателя. Страница, посвященная П.В. Лебеденко, на сайте Ростовской областной детской библиотеки [http://rodb-v.ru/literary-ethnography/modern\\_writers/lebedenk/](http://rodb-v.ru/literary-ethnography/modern_writers/lebedenk/)



не, есть шашки, и изготовить их в большом количестве нетрудно. Артиллерия также имеется. А вот в смысле авиации и в смысле военно-химических средств мы отстали. Авиацию и военную химию нельзя импровизировать, т. е. наспех, в короткий срок нельзя создать ни лётчика, ни воен-

ного химика, их мы не найдём ни в деревне, ни на заводе. Всё это нужно тщательно подготовить. И здесь работа общественных организаций, ячеек физкультуры должна нам помочь пропагандой идей авиации и военной химии. Необходимо в этих вопросах заинтересовать трудящиеся массы»<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> «Красная Звезда», № 91, 20 апреля 1924 г.

*«...Я испытал самую высокую радость жизни — радость парения над землей»!*

Анри Фарман. Впечатления первого воздушного перелёта на аэроплане.

30 октября 1908 г.

## БАТАЙСКАЯ ШКОЛА

**1-я** Краснознамённая объединённая школа пилотов и авиатехников ГВФ им. П.И. Баранова была основана в Батайске в ноябре 1930 года. Как сказано в Паспорте школы, подготовленному к её пятилетию: «Время организации школы — 14 ноября 1930 г. Своё начало Краснознамённая объединённая школа пилотов и авиатехников ГВФ им. т. Баранова П.И. берёт с осени 1930 года. Постановлением Совнаркома от 19.10.1930 и дополнительно 29.10. было образовано в непосредственном ведении Совета Труда и Оборона «Всесоюзное

объединение ГВФ», действующее на началах хозрасчёта. В первых числах ноября в объединении ГВФ в Москве собрались будущие организаторы Школы т.т. Букан, Белов, Ледневский, Козыревский, Зольман и Стоякин, чтобы обсудить вопросы организации школы»<sup>1</sup>.

Основателем и первым начальником школы стал Август Оттович Букан<sup>2</sup>, руководивший перед этим знаменитой военной школой морских лётчиков имени Троцкого в Севастополе. Он прибыл в г. Ростов-на-Дону 14.11.1930 г. и издал 1-й при-

---

<sup>1</sup> Паспорт 1-й Батайской Краснознамённой объединённой школы пилотов и авиатехников. РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 957. Л. 1.

<sup>2</sup> Букан Август Оттович (1897 — 1938) — начальник Севастопольской военной школы морских лётчиков (1925 — 1930), которая выпустила много прославленных лётчиков. Четверо из первых Героев Советского Союза, спасавших в 1934 г. в Чукотском море членов Арктической экспедиции и экипажа парохода «Челюскин», были выпускниками этой школы, а именно: И.В. Доронин, С.А. Леваневский, А.В. Ляпидевский, В.С. Молоков. В 1934 году Букан был назначен начальником учебных заведений Главного управления ГВФ, в декабре 1937 г. был арестован и обвинён в «терроре, диверсиях, шпионаже в пользу буржуазной Латвии», в июле 1938 г. расстрелян на Коммунарке. В 1956 г. А. Букан и его жена Букан Рахиль Самуиловна были реабилитированы.





А.О. Букан. Фото из личного архива Н. Сыровой.

каз «Сего числа прибыл в г. Ростов-на-Дону и приступил к исполнению своих прямых обязанностей по организации 1-й объединённой школы пилотов и авиатехников ГВФ»<sup>3</sup>.

В феврале 1931 г. в штате уже 53 чел., начали набор курсантов, 165 чел. из местной молодёжи, т. к. общежития пока не было.

15 мая начало полётов на Нахичеванском аэродроме ВВС, затем на Гниловском аэродроме ОСОАВИАХИМа.

В июне начали строительство школы в Батайске, провели отдельную железнодорожную ветку от ст. Батайск, по субботам активное участие в строительстве принимали сами курсанты.

В паспорте школы говорится об этом довольно трудном периоде:

«в сентябре провели новый набор по Ростову. В бараках там, где положено было проживать 50 чел. жили 150, а ранее набранные — в палатках. Из-за тяжёлых жилищных условий курсантов первого набора вынужденно отправили в отпуск с 7 ноября по 7 декабря».

Но постепенно школа строилась, каждый год проводился всё больший набор курсантов. Из успешных курсантов первых выпусков набирали преподавательский и инструкторский состав.

В январе 1934 г. А.О. Букана сменяет новый начальник школы — Александр Семёнович Ривадин<sup>4</sup>, имевший уже двухлетний опыт по формированию 2-й авиашколы ГВФ в Тамбове, а до этого



А.С. Ривадин.

<sup>3</sup> Паспорт 1-й Батайской школы ... РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 957. Л.2.

<sup>4</sup> Ривадин Александр Сергеевич (1894 — ?) — один из организаторов Дальневосточного филиала общества «Добролёт» (о Ривадине в этот период тепло отзывался М.В. Водопьянов в своей автобиографической книге «Полёты» (Л., 1937). В 1931 - 1933 гг. Ривадин был начальником 2-й авиашколы ГВФ в Тамбове. Арестован и осуждён в 1937 г. на 10 лет. В 1991 г. реабилитирован за отсутствием состава преступления.



возглавлявший отделение общества «Добролёт» на Дальнем Востоке.

При Ривадине развернулось комплексное строительство — возводились здания школы, жилого городка, спортплощадки и стадион, были созданы ко-

манды курсантов по футболу, по лёгкой атлетике, которые, участвуя в региональных и всесоюзных соревнованиях, стали сразу занимать лидирующие места. Была развернута и продовольственная база школы — 976 га посевных площадей, 7 тракторов, 47 лошадей, 12 верблюдов, 87 ед. рогатого скота, свиноферма. Это позволило решить проблему бесперебойного обеспечения питания курсантов и работников учебного заведения.

Парк учебных самолётов в 1935 году насчитывал более 600 единиц техники, из них 79 самолётов П-5; 137 — У-2; 5 — К-5; 4 — Либерти и многие другие, среди которых были и такие известные как: АНТ-9, Г-1, самолёт-амфибия Ш-2. В школе к этому времени работали 121 пилот-инструктор и 52 преподавателя.



Летающая лодка Ш-2



Самолёт P-5

Нельсону пришлось учиться при двух начальниках авиашколы. Любопытна статистика приёма и отчислений в те годы. Самый большой набор был в 1933 году, когда Нельсон поступил в авиашколу. Тогда было принято 724 чел., из которых 246 было отчислено (по неуспеваемости — 81, по здоровью — 22, по политико-моральному несоответствию — 48, прочее — 93). В 1933 году было выпущено 104 пилота, прошедших обучение по ускоренной программе.

В 1934 г. было принято 218 курсантов-пилотов (всего обучалось 847 чел.) и 248 — техников, отчислено по неуспеваемости 115, по здоровью — 24, по политико-моральному несоответствию — 8, прочее — 93. Было выпущено 218 пилотов.

В 1935 г. было принято 461 курсантов, обучалось 726 чел., отчислено по неуспеваемости — 81, по здоровью — 22, по политико-моральному несоответствию — 48, прочее — 4. Было выпущено 218 пилотов и 19 первых техников.



Учебные самолёты P-5

Проводились в школе и любопытные педагогические эксперименты. Так, для борьбы с отсевом по лётной неуспеваемости при отдельном отряде было организовано экспериментальное звено с лучшими инструкторами школы (т.т. Сокур, Яремчук, Гришин и ком. звена т. Клименко), в которое направлялись «ставшие на отчисление» курсанты. Этот опыт оказался довольно успешным педагогическим экспериментом. Как указано в Паспорте школы: «Из 18 человек, поступивших в экспериментальное звено, 11 вернулись на полётное обучение».

Неоднократно школу посещали известные лётчики и авиаинструкторы, некоторые из них оставили в книге посетителей свои отзывы.

**Герой Советского Союза Михаил Громов:** «8-9. 10.1934 г. Посещение школы



М.М. Громов

дало мне возможность ознакомиться с программой Школы, с работой и полётами инструкторов, с полётами учлётов<sup>5</sup>. Это ознакомление оставило неизгладимое впечатление. Молодой состав инструкторов поражает как качеством своих полётов, так и пронизательностью и педагогическими способностями. Это Школа, в которой заложен действительно прочный фундамент для дальнейшей работы своих



Р. Бартини

курсантов».

**Гл. конструктор НИИ самолётного завода ГВФ инженер Роберто Бартини<sup>6</sup>:** «25-27.02.1934 г. ... Здоровая жажда знаний, большевистское стремление к овладению техникой и беспредельная преданность делу выковывания социалистического кадра пилотов — представляет Школу как коллектив вполне способный с честью выполнить ответственное и почётное дело, на него возложенное».

25.06.1935 г. **Герой Советского Союза Михаил Водопьянов:** «Мне здесь всё понравилось, чистота, большие мероприятия по приведению в культурный вид рабочих мест и быта.



Самолёт П-1

Из посещённых мною всех школ ГА нахожу, что лучшей школой является Батайская. Эта школа имеет все основания для того, чтобы выполнить директиву т. Сталина о подготовке высококвалифицированных и преданных нашей Родине авиационных кадров. Желаю всему командно-политическому и курсантскому составу достижения отличных показателей в деле выполнения возложенных на неё задач».



М.В. Водопьянов

<sup>5</sup> Учлёт — употреблявшееся в 1930-х гг. название учащегося лётной школы.

<sup>6</sup> Роберто Людвигович Бартини (настоящее имя — Роберто Орос ди Бартини (1897 — 1974)) — итальянский аристократ, граф, уехавший из фашистской Италии в СССР в поисках своих романтических идеалов коммунистического общества, где стал известным авиаконструктором, что не помешало ему отсидеть в заключении. Создатель целого ряда проектов, значительно опережающих своё время.



Чтобы лучше представить себе ощущения курсантов от первой встречи с авиашколой, обратимся к воспоминаниям П.В. Лебеденко, который стал курсантом Батайской авиашколы в 1936 году, т. е. в тот же год, когда Нельсон уже стал инструктором:

«Деревянная арка была украшена алыми и голубыми знаменами, сверху большие рельефные буквы приветствовали будущих лётчиков:

«Добро пожаловать, дорогие друзья!»

Часовой на воротах проверял пропуск, и машины одна за другой въезжали на территорию первого летного училища Гражданского воздушного флота. Над парадным входом огромного учебного корпуса с массивными колоннами висел транспарант:

«Слава советским пилотам, храбрым соколам нашей Родины!»

Оркестр играл авиационный марш. На каменном парапете стояли начальник училища, командиры эскадрилий, командиры отрядов, курсанты в темно-синих кителях с голубыми петлицами и серебристыми пропеллерами на рукавах.

Подъехала последняя машина с новичками. Курсанты старших курсов с трудом выстроили прибывших. Один из них громким голосом подал команду:

— Смир-рно! Р-равнение на середину!

Оркестр смолк. К строю подходил начальник училища, пожилой уже, с седыми висками лётчик.

Он приложил руку к козырьку и совсем молодым голосом поздоровался:

— Здравствуйте, товарищи будущие лётчики!

Обойдя строй, начальник училища обратился к курсантам:

— Товарищи! Сегодня мы принимаем вас в свою дружную семью. Звание советского лётчика — высокое звание, и, чтобы носить его с честью, надо отдать учёбе все силы, надо идти вперёд и вперёд, к вершинам знаний. Лётчики — это особого склада люди. Что прощается человеку на земле, не прощается в воздухе. Чтобы стать настоящим авиатором, надо закалять свою волю, воспитывать в себе смелость и выдержку. Вам предстоит нелёгкий путь, прежде чем Родина доверит вам штурвал машины. Не останавливайтесь перед трудностями, товарищи! Смело преодолевайте их, и успех будет обеспечен. Славная плеяда советских соколов — Чкалов, Байдуков, Громов, Беляков и другие — показала всему миру, на что способны советские люди, воспитанные нашей партией. Будьте достойны своих старших товарищей, преумножайте славу нашей любимой Родины, идите вперёд и вперёд через все преграды!»<sup>7</sup>.

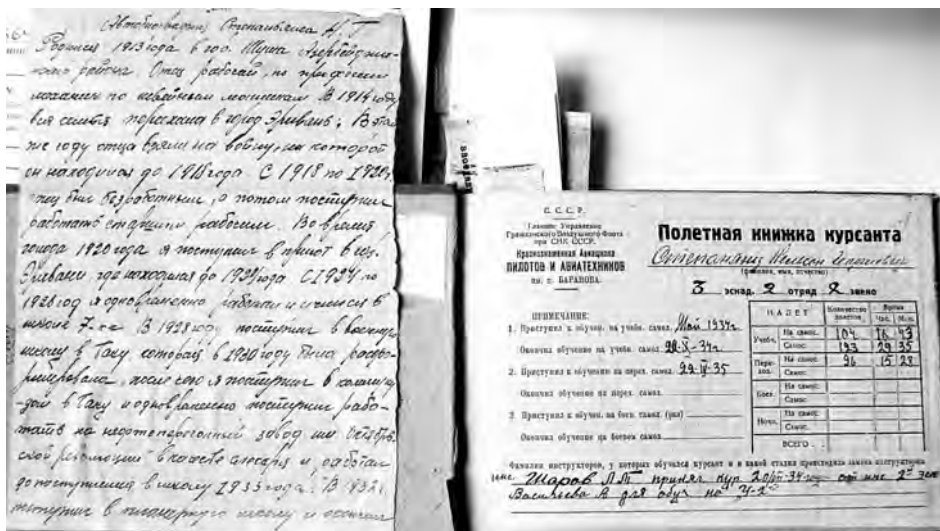
Первоначально для большинства курсантов учёба в авиационной школе была овеяна романтикой. Однако, как вспоминает Лебеденко: «Уже через два три месяца романтику, сдуло боковым вет-

<sup>7</sup> П.В. Лебеденко. Навстречу ветрам. Ростов н/Д, 1973. Цит. по сайту ЛИТМИР: <https://www.litmir.co/br/?b=165278>

ром. Десятки формул, вычислений, сотни дат, которые надо было прочно запомнить, сложнейшие задачи, которые можно было решить, только творчески размышляя над ними, жёсткая требовательность преподавателей — всё это повергло некоторых «романтиков» в уныние. Времени всегда было в обрез, каждая минута была на счету».

Личное дело курсанта Степанян сохранилось в фонде Батайской школы в Государственном архиве Ростовской области (ф. 3364, оп.104, д.170). Удивительно, что я оказался первым исследователем, которому выдали курсантское дело. Особенно было интересно пролистать его полётную книжку:

**«Полётная книжка курсанта  
Степанянц Нельсон Георгиевич**



3 эскад. 2 отряд 2 звено:

Приступил к обучению на учебном самолёте - Май 1934. Окончил обучение на учебном самолёте 22.10.34 г.

Налёт на учебном самолёте: 104 полёта, 16 час. 43 мин. Самостоятельных: 123 полёта, 29 час. 35 мин.

Приступил к обучению на переходном самолёте 22.04.1935. Налёт: 96 полётов, 15 час. 28 мин.

Фамилии инструкторов, у которых обучался курсант: инструктор Шаров Л. Т. Принял курсанта 20.07.34 года от 2-й эск. Васильева А. для обучения на У-2.

Качества курсанта, подмеченные инструктором: энергичный, решительный, выявилась незначительная самоуверенность.

На посадке высоковато выровнял, остальное нормально. На посадке создал скок и исправил. Остальное все нормально.

При разбеге отклонился влево, после отрыва высоко выровнялся — 25 м, при 1-м развороте скорость малая, перебрал высоту 40 м. При посадке взмыл и ручку не отдал (не придержал), на посадке ручку не добирал».

За скупыми строчками

лётной книжки скрыты те переживания, которые впоследствии и превращают лётчиков в особенную породу, так легко узнаваемую и отличающую от всех других. Обратимся еще раз к повести П.В. Лебеде́нко о курсантских шагах по формированию лётчика:

«А уже через две недели, когда закончилась наземная подготовка и рулёжка, эскадрилья вышла на аэродром для полётов.

Это утро каждый курсант вспомнит и через двадцать лет. Голубоватое тихое утро с застывшими листочками деревьев, с лёгкими, прозрачными облаками в синем небе. Вспомнит курсант и гордое волнение в глазах приготовившегося к первому полёту товарища, и незабываемое волнение души.

Один за другим выруливали на старт самолёты. Со стартовой линии дежурные взмахивали белыми флажками: разрешено взлетать — и навстречу ветрам улетали в первый полёт будущие лётчики. На каждом лице в счастливых глазах — радость этой незабываемой минуты и тревога: как-то я буду чувствовать себя в воздухе? Каждый курсант, перед тем как сесть в самолёт, окидывал взором широкую степь, долгим взглядом смотрел на блёстки росы, разбрызганной по зелёной траве, прислушивался к тишине. Словно хотелось запомнить всё это надолго, может быть, навсегда. (...) И вот он — в воздухе. Плывёт внизу земля, незнакомая, неузнаваемая. Плывёт медленно, удаляясь всё дальше

и дальше. Какое-то особое чувство охватывает каждую клетку тела, хочется смеяться и петь от счастья... Впервые без инструктора... Впервые почувствуешь свою силу над машиной, впервые машина подчинится твоей воле, только твоей...».

Первоначально оценки за лето и осень 1934 года — четвёрки и даже тройки, однако к концу практической подготовки весной 1935 г. все замечания были исправлены, и мы видим только отличные оценки:

«20 мая. Ночь. Самолёт У-2. Задача 26 упр. 6. Самостоятельные полёты выполнены на отлично. 21 мая. Ночь. Контрольные полёты отлично. 22 мая. Самостоятельные полёты отлично. 23—25 мая. Полёты отлично. Всего сделано 40 посадок. Полётное время 5 час. 33 мин. *Инструктор Шаров*».



А. Т. Шаров

В личном деле курсанта Н.Г. Степаняна сохранились благодарности руководства школы: «за добросовестное отношение к порученной работе», «за добросовестное отношение к матчасти» и «за хорошую организацию старта».

Нельсон закончил Батайскую школу в 1936 году и как один из лучших выпускников был ос-

тавлен в качестве инструктора. Сохранилось несколько аттестаций и производственных характеристик того времени. Одна из них была подготовлена его инструктором

«Степаньян Н.Г. ... За период пребывания в школе имеет налёт на самолётах: У-2 с мотором М-11: посадок 223, время 46-18; П-5 с мотором М-17: посадок 213, время 62-22.

Техника пилотирования хорошая, ориентировка хорошая. К лётному делу относится с любовью. Теоретическая успеваемость хорошая. Полученные знания может применить на линейной работе. В полетах настойчив, инициативен до мелочей. Исполнителен. Хороший общественник. Политическое развитие хорошее. Физическое и общее развитие хорошее. Отношение к труду хорошее. Дисциплинирован. Желательно использовать на линейной работе.

13.05.36. *Инструктор Л.Шаров*».

Нельсон всё больше влюбляется в стихию полёта, в связи с чем можно вспомнить характеристику обобщенного лётчика-инструктора в повести П.В. Лебедеко:

«Инструктор Алексей Прокофьевич Быстров больше всего в своей жизни любил летать. Пожалуй, в училище не было лётчика, который так страстно был бы привязан к своей профессии, как он. В нелётную погоду, когда аэродром был закрыт туманом или ветер не позволял подняться в воздух, Быстров не находил себе места. Тиская в зубах не

перестававшую дымить коротенькую трубку, он ходил вокруг самолёта злой и угрюмый, кляня на чём свет стоит погоду и заодно всех синоптиков».

9 июля 1936 года издаётся приказ по ГВФ за подписью начальника главного управления Ткачёва: «Учтётам, успешно окончившим теоретическое обучение в 1-й Краснознамённой авиашколе ГВФ имени Баранова и специально прошедшим практическое обучение ПРИСВАИВАЮ звание «Пилота ГВФ IV класса» и назначаю пилотами: Степаньяна Нельсона Георгиевича в 1-ую Авиашколу ГВФ (...)».

Каждому выпускнику выдавался на память альбом, где прилагалась Памятка Пилота. В предисловии к альбому говорится: «Цель альбома "Памятка Пилота" служить элементарным справочником по дисциплинам, изученным курсантом в школе.

Схема альбома отражает следующие дисциплины:

- 1) Теория полёта.
- 2) Аэронавигация и авиаприборы.
- 3) Метеорология.
- 4) Авиасвязь.
- 5) Аэродромная служба.
- 6) Работа с матчастью самолёта и мотора.





Молодой пилот-выпускник должен помнить, что знания, приобретенные в школе, являются только азбукой лётной науки. Это в равной степени относится как к теоретическим, так и к полётным знаниям.

Тот пилот, который считает, что опыт, заимствованный от инструктора и преподавателя школы это всё, что необходимо для самостоятельной и успешной работы, неизбежно будет бит как отстающий.

26 мая 1936 г. на совещании с лётным и руководящим составом Азово-Черноморского Управления начальник ГВФ комкор т. Ткачёв особенно подчеркивал необходимость повседневной и систематической работы каждого работника Аэрофлота над собой, над повышением уровня своих знаний. Это указание начальника Аэрофлота относится ко всем нам, работникам гражданской авиации, и в особенности к пилотам, только что покидающим школьную скамью.

Авиация — молодая и бурно развивающаяся отрасль. То, что вчера было законом, сегодня берется под сомнение, а завтра является уже устаревшим.

Работник авиации скорее, чем работник иной отрасли, может очутиться в положении отсталого, безграмотного и ненужного, если он не будет обогащать свои знания повседневным изучением опыта других. Познание даётся путём опыта, а последний в наиболее конденсированной и совершенной форме изложен в учебниках, периодической литературе, пособиях, наставлениях, инструкциях и приказах.

Ежедневно изучать избранную специальность все глубже и шире, не упускать ничего из новинок:

систематизировать свой опыт так, чтобы самому внести новое; развивать свой кругозор путём изучения смежных специальностей и знакомства с теми отраслями знаний, которые характеризуют хорошего гражданина нашей Великой Социалистической Родины; активно участвовать в политической жизни **МОГУЧЕГО СОЮЗА** — долг пилота, и только такие пилоты вправе будут носить звание: «Гордые соколы нашей страны», звание, которым наградил нас вождь народов — великий **СТАЛИН**.

Начальник школы ...».



1

## ВОЗДУХ И ЕГО СВОЙСТВА

### Введение

Современный уровень развития авиации требует от работников авиации и летного состава в особенности, полностью уяснения сущности полета самолета.

Самолет не может слетать в воздухе также как и потерять управляемость, если только он пилотируется грамотным пилотом и подготовлен к полету знающими техниками.

Наука, объясняющая явления, сопровождающие полет самолета и дающая теоретическое обоснование различному поведению его в воздухе и учитывающая силы действующие на самолет, наз. теорией авиации.

Первой ступенью этой науки является отдел аэродинамики, рассматривающий явления, сопровождающие движение различных тел в воздухе и исследующий возникающие при этом силы.

### Свойства воздуха

Как нам известно, земля со всех сторон окружена воздухом, называемым атмосферой, высота которой достигает до 300к

Атмосфера состоит из невидимых для глаза смеси водяных паров и газов и делится на тропосферу, стратосферу и ионосферу. Все полеты совершаются в слое тропосферы, высота которой достигает 12км. В тропосфере воздушные массы перемещаются по всем направлениям и происходит застоя емена температуры, ветров и осадков. Стратосфера выше 12км /до 50км/. Стратосфера характеризуется постоянной температурой /-56°, низким давлением и толще горизонтальными течениями воздуха.

Воздух обладает след. механическими свойствами: весом, плотностью и упругостью.

Весовая плотность воздуха, или удельный вес воздуха

$$\gamma = \frac{G}{V} = \frac{1225}{1 \text{ м}^3} = 1,225 \frac{\text{кг}}{\text{м}^3} \text{ где}$$

G - вес воздуха в 1м<sup>3</sup> при t=15° и давлении P=760мм

V - объем воздуха

Весовая плотность воздуха прямо пропорциональна давлению и обратно пропорциональна абсолютной температуре.

Для определения весовой плотности воздуха при данной t и давлении существует формула

$$\gamma_{Pt} = \gamma_0 \cdot \frac{P}{760} \cdot \frac{288}{273+t} \text{ где}$$

$\gamma_0$  - весовая плотность при нормальных условиях /t=15° P=760мм/ 288 } абсолютные температуры 273 }

Массовая плотность воздуха есть отношение весовой плотности к удельному весу тяжести

$$\rho = \frac{\gamma}{g} = \frac{1,225}{9,81} = 0,125$$

Массовая плотность прямо пропорциональна давлению и обратно пропорц. абсолютной темпер.

$$\rho_{Pt} = \rho_0 \cdot \frac{P}{760} \cdot \frac{288}{273+t} \quad \rho = \frac{0,0175 P}{273+t}$$

Так как в различных странах и в различные время года атмосферные условия меняются, то для целей сравнения данных полученных при проектировании и после испытания, выработана так наз. международная стандартная атмосфера, в которой закон изменения температуры и давления воздуха с высотой близко подходит к средне-годовым данным для северных широт земного шара.



**2**

Теорема Бернулли

Голландский ученый Эверцелли, занимаясь вопросами гидродинамики, вывел теорему, заключающуюся в том, что «скорости обратно пропорциональна площади поперечного сечения»

Практически это доказано опытом с трубой, имеющей разные площади поперечного сечения.



$p$  - давление / потенциальная энерг.  
 $S$  - площадь поперечн. сечения  
 $V$  - скорости

Кинетическая энергия или скоростной напор

$$Q_v = \frac{S \cdot V^2}{2}$$

По закону сохранения энергии сумма кинетической и потенциальной энергии есть величина постоянная / Constant / отсюда

$$p + \frac{S \cdot V^2}{2} = p_1 + \frac{S_1 \cdot V_1^2}{2} = p_2 + \frac{S_2 \cdot V_2^2}{2}$$

Отсюда вывод: если при увеличении движения жидкости или газа давление внутри его падает»

## АЭРОДИНАМИКА

Закон Эйлера

При движении газа или жидкости по кривой трубе, газ, имея вес, по инерции стремится двигаться прямолинейно. Труба изменяет направление движения / не меняя скорости, вследствие чего давление на верхнюю часть трубы увеличится»



$p > p_1$

Примечание:  
 разность давлений на верхнюю и нижнюю части трубы объясняется действием центробежной силы

Сопротивление

Всякое тело при движении в воздушном потоке встречает сопротивление, складывающееся из трех элементов: 1 напор спереди, подсосивание сзади и трение частицы воздуха о поверхность тела



Полное сопротивление тела выражается формулой

$$R = \rho \cdot S \cdot V^2 \cdot C_x$$

$\rho$  - плотность воздуха,  
 $S$  - площадь поперечного сечения,  
 $V$  - скорости,  
 $C_x$  - коэф. полного сопротивления

Примечание:  $C_x$  есть поправка на форму и положение тела к потоку набегающего воздуха.

Подъемная сила

Подъемная сила возникает при след. положении тела относительно воздушного потока

- 1 Если тело не симметрично,
- 2 Если тело симметричной формы движется не параллельно своей оси симметрии,
- 3 Если плоская или кривая пластинка движется с углом к направлению потока

В любом движении будет создаваться какой-то удар; результатом которого будет разрежение над телом и повышенное давление под телом - два фактора создающие подъемную силу  $P$

$$P = \rho \cdot S \cdot V^2 \cdot C_y$$

$C_y$  - коэф. подъемной силы величина подъемной силы создаваемая пластинкой при услов.  $S=1m^2$   $\rho=1$   $V=10\%$   
 $C_y$  зависит от угла атаки

Интересно, что фамилии комкора Ткачёва, начальника школы, начальника политотдела и председателя профкома оказались закрашены чернилами в этом альбоме, что объясняется их трагической судьбой в 1937 году, когда руководство Батайской школы ГВФ, впрочем, как и сам начальник ГВФ комкор Ткачёв, было арестовано по сфабрикованным обвинениям, объявлено «врагами народа» и большинство из них расстреляны. Все они были впоследствии реабилитированы.

Неудивительно, что после ареста руководства резко изменилась вся обстановка в школе. Если до этого Батайская Краснознамённая школа считалась самой престижной в стране, лётчикам которой доверялось также, как и лётчикам Академии Жуковского на первомайском параде формировать из 52 самолётов слово СТАЛИН, то в 1939 году её надо было уже закрывать. В отчёте нового начальника



Самолёт П-5.

1-й школы ГВФ майора Бочкарёва за 1938 год говорится прямо:

«... несмотря на ряд достижений признать работу Школы как неудовлетворительную. Большая аварийность, катастрофы, большое количество поломок и вынужденных посадок, отсутствие оперативного планирования, связи между планом и использованием, отсутствие подлинной борьбы за экономию средств, перерасход сметы. Парк Школы стал перед фактом полного развала работы... При этом командный и инструкторский состав работал неплохо. В частности, в подразделении Клименко аварий нет, вынужденных посадок – 7... за хорошую работу подразделения Клименко премировал начальник ГУ ГВФ Герой Советского Союза Молоков в размере 30 тыс. руб. и выделена премия по Школе в 2500 руб.».

В итоге, в 1939 году авиационная школа была закрыта, а аэродромы и вся инфраструктура школы были переданы ВВС РККА (Батайское лётное училище им. Серова). От школы остались лишь курсы высшей лётной подготовки (КВЛП).

Здесь следует сказать несколько слов о курсах высшей лётной подготовки. По инициативе А.О. Букана, который занимал тогда должность начальника Управления учебных заведений ГВФ, было решено открыть краткосрочные курсы для переподготовки лётного состава на базе 1-й Батайской авиашколы. 17 января 1935 года вышел приказ по ГУГВФ за № 37, в котором говорилось:

«1. Для переподготовки пилотов территориальных управлений ГВФ в школьных условиях и подготовки инструкторов для тренировочных



отрядов, организовать в 1-й Объединенной школе ГВФ кратковременные специальные курсы в составе учебно-лётного отряда.

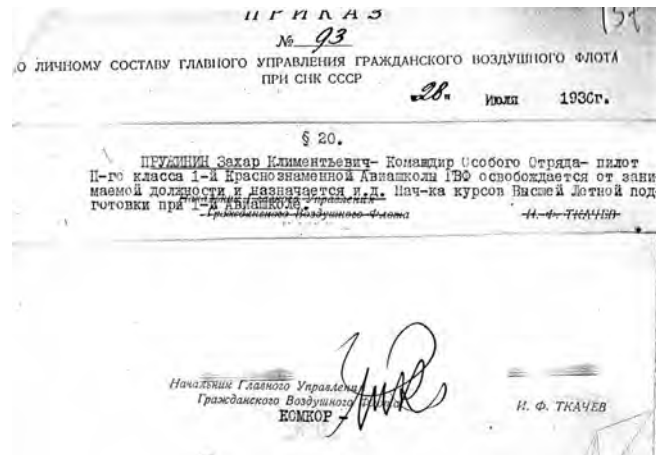


Пружинин З.К.

2. Переподготовку начать с 1 апреля 1935 г. ... срок обучения каждого набора два месяца»<sup>8</sup>.

В этом же году эти курсы переподготовки были преобразованы в курсы высшей лётной подготовки, основной целью которых была «переподготовка пилотов по самолётовождению, по приборам, по радио, ночью и в затруднительных метеорологических условиях, а также переподготовка пилотов в высший класс и на тяжёлые самолёты» (из приказа по Главному управлению ГВФ от 19.09.35 №270). На курсах происходила подготовка на самолёты П-5, ПС-7, ПС-40. Обучение вели опытные инструкторы.

Первым начальником курсов высшей лётной подготовки стал Захар Пружинин (1936 — 1937 гг.), затем начальники менялись часто — до февраля 1941-го сменилось 6 начальников курсов (Иван Школьников, Иван Мишура, Иван Савельев, Ан-



Приказ о назначении Пружинина З.К. начальником КВЛП

дрей Молодцов, Виктор Гришин, Василий Петров).

В последнем отчёте по 1-й школе ГВФ за 1938 г. также даётся характеристика ситуации на КВЛП: «...в 1938 г. курсы ВЛП ощущали большую нехватку в запчастях к самолётам, а также в приборах. В связи с тем, что курсы имели недостаточную матчасть... временно создавалась пробка, пилоты вместо 2-х мес. пребывали 3 мес. Лётная работа курсов также шла с перебоями в связи с частым отсутствием горючих и смазочных материалов (несвоевременный заброс)».

После закрытия школы, КВЛП были на короткое время переподчинены Батайскому лётному военному училищу. О характере работы в то время свидетельствуют следующие строчки отчета:

<sup>8</sup> РГАЭ Ф. 9527. Оп. 1. Д. 778. Л. 117.

«КВЛП в 1939 г. работали в исключительно тяжёлых условиях, т.к. основная база считалась Батайское лётное училище (им. Серова), и, следовательно, руководство должно было исходить оттуда, но за время пребывания курсов, как в Батайске, так и в Минводах, никакого руководства и помощи от Батайского лётного училища не получили».

В результате Приказом по ГУ ГВФ 13.09.1939 №372 курсы высшей лётной подготовки (КВЛП) были выделены из состава Батайского лётного училища и подчинены непосредственно начальнику переподготовки и боевой подготовки ГУ ГВФ и переведены на аэродром в г. Минеральные Воды.

По отчётам за 1939 год на КВЛП было про-

ведено 6 сборов (с 1 марта по 1 мая — в Батайске, с 1 мая по 1 октября — в Минводах), оттренировано вслепую на П-5 222 чел, по радиомаяку — 207 чел, ночью — 207 чел. Оттренировано на ПС-7 — 60 чел., на ПС-40 — 36 чел.

Многие инструкторы вынуждены были искать себе работу, кто-то устроился работать линейным пилотом, кто-то ушёл в другие авиашколы. Среди известных пилотов, которые вынуждены были уйти тогда — Захар Пружинин. Он устроился инструктором в Лётный центр, который был организован в Москве в июне 1939 года.

Следует также вспомнить, что в Батайской авиашколе учились и преподавали девушки, среди которых была и знаменитая Евдокия Бершан-



Самолёт ПС-7



Самолёт ПС-40

ская (1913 — 1982), впоследствии ставшая командиром легендарного 46-го гвардейского женского полка ночных бомбардировщиков. Она была в числе первого выпуска Батайской школы и с 1932 по 1939 годы готовила лётчиков в качестве инструктора. В сентябре 1939 года её назначили командиром авиазвена 218-го авиаотряда специального применения, расположенного в станице Пашковской (ныне микрорайон Краснодара). В ходе Великой Отечественной войны в 28 лет возглавила женский бомбардировочный полк. Женские авиаполки формировались под руководством известной женщины-лётчицы, Героя Советского Союза Марины Расковой. Евдокия Бершанская как опытный лётчик с десятилетним стажем и хорошими организаторскими способностями, ста-

ла командиром 588-го ночного бомбардировочного полка. Под её командованием полк сражался до окончания войны. В 1943 году полк был удостоен звания гвардейского и был переименован в 46-й гвардейский Таманский ночной бомбардировочный полк. Позднее был награждён орденом Красного Знамени и орденом Суворова.

В 1981 году в СССР киностудия им. Горького выпустила фильм «В небе “Ночные ведьмы”», режиссёром которого была бывшая лётчица полка Евгения Жигуленко. 23 лётчицы полка были удостоены звания Героя Советского Союза, 2 — Героя России, 1 — Героя Казахстана. До своего расформирования в октябре 1945 года полк оставался полностью женским, на всех должностях в части служили только женщины.



Курсанты Батайской школы перед парашютными прыжками



Евдокия Бершанская

Остался документ, язык которого красноречиво свидетельствует о том, в каких обстоятельствах встречали тогда женщины свой весенний международный праздник:

Приказ № 34

По курсам ВЛП Г.В.Ф.

7/III-40 г.

г. Мин-Воды

8-го Марта трудящиеся женщины мира празднуют Международный Женский день. Этот день вошел в историю революционной борьбы как знаменательная дата всемирного исторического значения. Трудящиеся женщины всех стран мира под знаменем Маркса – Энгельса – Ленина – Сталина, под знаменем Коммунистического Интернационала демонстрируют в этот день свою готовность к революционной борьбе за освобождение угнетенного человечества, устраивают смотр своим революционным силам, выступают против империализма и войны.

Женщины нашей прекрасной социалистической родины встречают Международный Коммунистический Женский день в условиях величайших побед социализма, достигнутых под руководством партии Ленина–Сталина.

Наши летчицы – героини Советского Союза ГРИЗОДУБОВА, ОСИПЕНКО, РАСКОВА и многие другие показали, на что способна советская жен-

щина, воспитанная партией Ленина–Сталина. Многочисленны героини советского народа. Советские женщины не раз демонстрировали свою беззаветную преданность Родине на трудовом и на военных фронтах.

В ознаменование Международного Коммунистического Женского Дня за хорошие показатели в работе, высокую дисциплину премировать работниц курсов ВЛП:

1. Уборщицу Курсов тов. Киценко – косынкой.
2. Уборщицу Курсов тов. Данилову – косынкой.
3. Мойщицу Курсов ВЛП т. Урюковой – косынкой.

Объявить благодарность:

1. Ответисполнителю Курсов тов. Румянцевой.
2. Счетоводу Курсов тов. Шульгиной.

За проявленную инициативу за активное участие в общественной работе женам работников Курсов.

Объявить благодарность:

1. Фроловой, 2. Коротковой, 3. Поцешковой,
4. Авраменко, 5. Галюткиной-Молдцовой,
6. Асовой, 7. Гришиной, 8. Прядкиной.

Командование Курсов уверено, что работницы Курсов и жены наших работников в дальнейшем с ещё большей энергией добьются ещё лучших

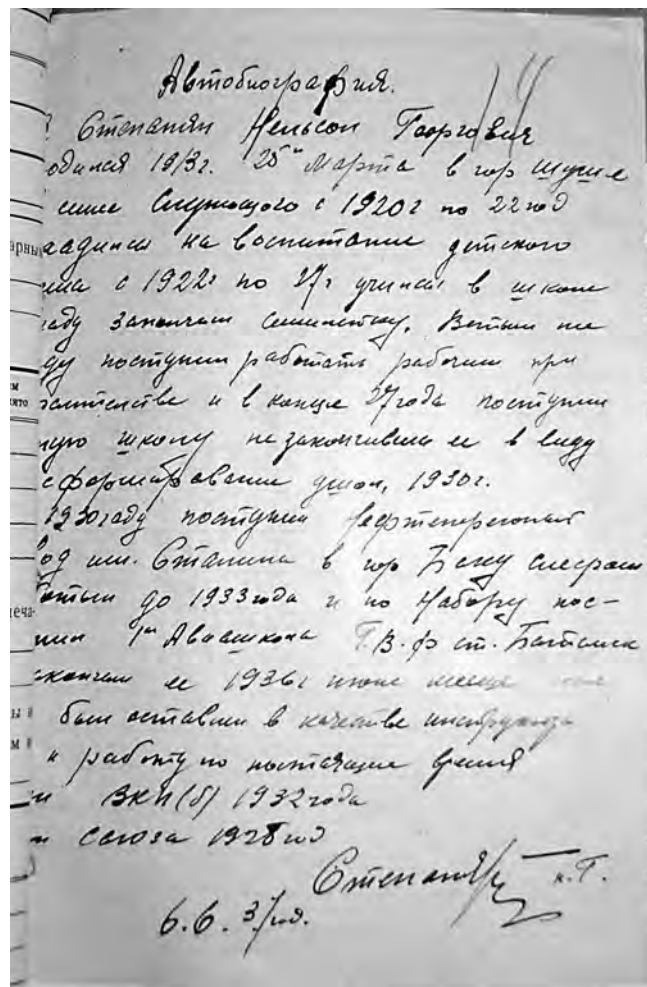
успехов в работе.

Нач. Курсов ВЛП  
/Молдцов/».



Молдцов А. Е.

Среди инструкторов, которые перешли в КВЛП, был и Нельсон Степанян. Сохранилось несколько документов того времени, которые

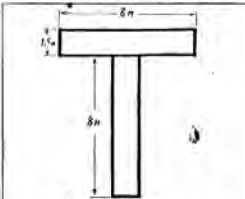
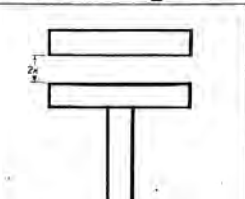
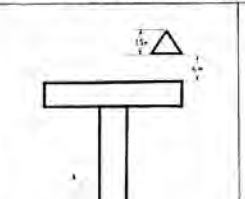
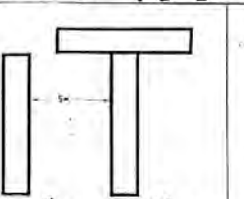
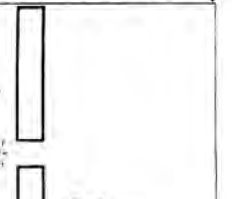

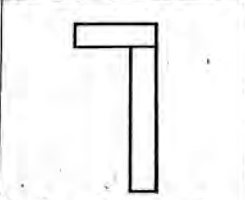
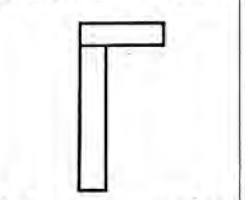
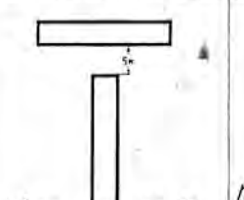
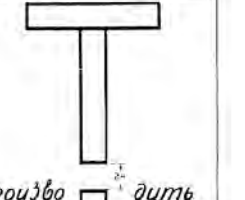
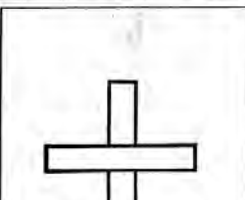
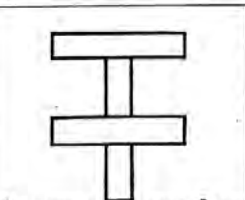
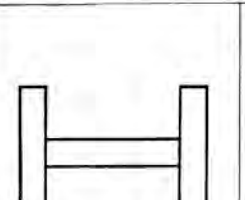
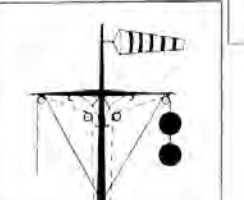


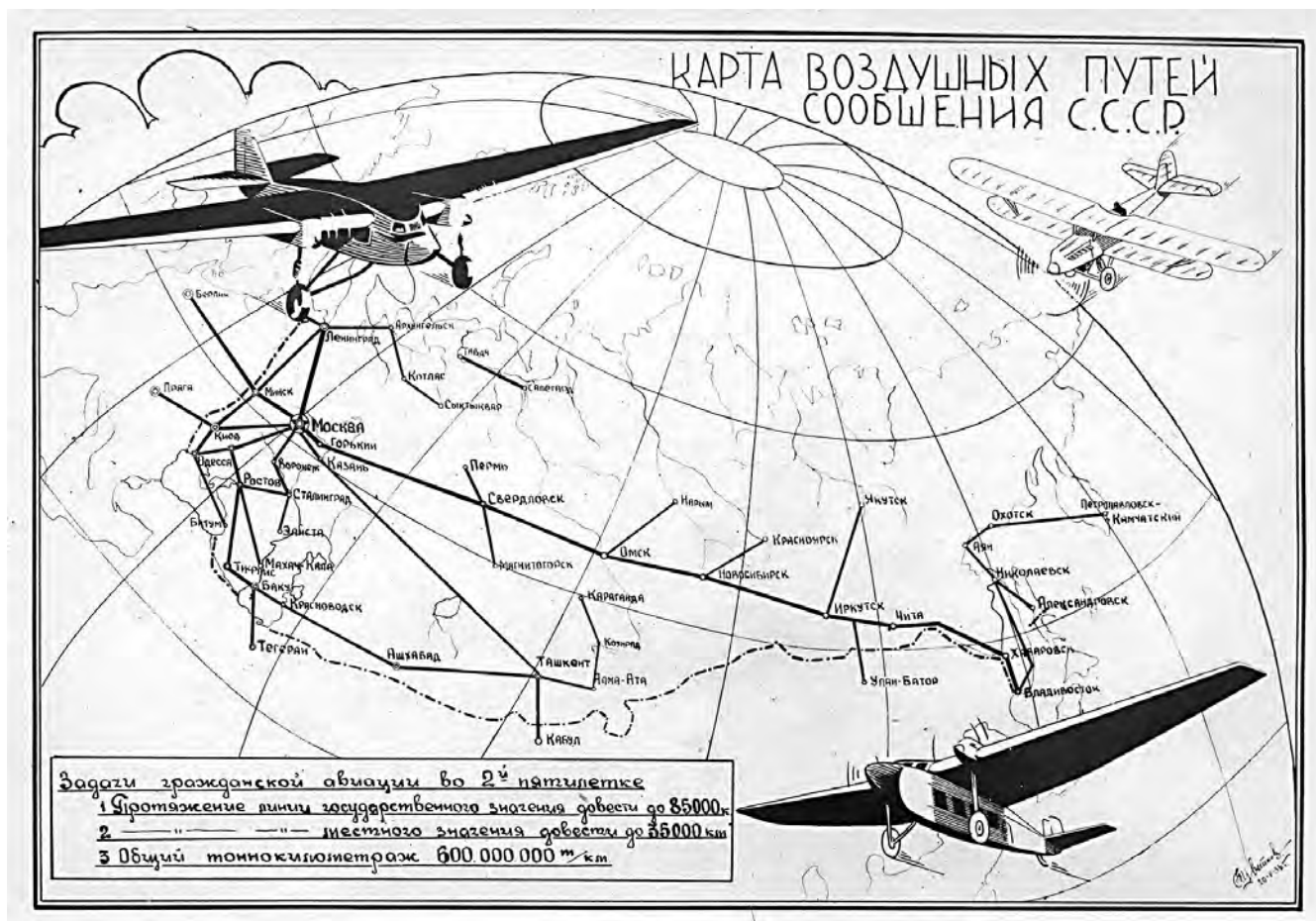
приводим с сохранением орфографии, принятой тогда:

### «Автобиография

Я, 6-й категории, пилот-инструктор 3 класса.



<b>РАЗРЕШАЮЩИЕ СИГНАЛЫ / ДНЕВНЫЕ /</b>				
 <p>Посадка разрешена.</p>	 <p>Требу произвести посадки.</p>	 <p>Правый круг над аэродромом.</p>	 <p>Требу произвести посадку левее посадочного "Т"</p>	 <p>Разрешают продолжать полет.</p>
<b>ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ СИГНАЛЫ.</b>				
 <p>Производите посадку осторожно: поверхность аэродрома размокшая (рыхлая).</p>	 <p>У вас неисправна правая сторона шасси.</p>	 <p>У вас неисправна левая сторона шасси</p>	 <p>У вас не выпущено (неисправно) шасси - идите на второй круг.</p>	 <p>Производите посадку осторожно: у земли сильный ветер.</p>
 <p>На аэродроме посадка запрещена.</p>	 <p>Запрещают посадку - ждите разрешения.</p>	 <p>Запрещают продолжать полет по трассе.</p>	 <p>Предупреждение о приближении шторма.</p>	



Родился в 1913 году в городе Шуше Аз. ССР. Отец до 1908 г. был учеником слесаря в гор. Тбилисси. После смерти старшего брата он вынужден был бросить ученическую работу и поступить работать в качестве приказчика сначала в мебельный магазин и через год поступил приказчиком при обществе «Зингер» и проработал до 1914 года, после чего был призван в царскую армию в качестве рядового солдата. В 1917 г. вернулся с фронта в гор. Еревань, где находилась наша семья и некоторое время был безработным, потом поступил в Армянск. каналстрой в качестве старшего рабочего и проработал до 1924 г. и в том же году поступил приказчиком на городскую ж.д. станцию, там же работал кассиром и последнее время счетоводом, а в настоящее время перешёл в Союзтранс.

Мать моя из крестьян до Октябрьской революции работала на тканной фабрике, а после Октябрьской революции в основном работала в Госсберкассе в качестве кассира, в настоящее время домохозяйка. Брат младший работает шофером при Наркомздраве. Родители мои проживают с 1914 г. в г. Еревань ул. Екмаяна дом 13.



Фира Гринштат

Жена моя Фира



Фира и Нельсон

Михайловна Гринштат из семьи крестьян-бедняков. До Октябрьской революции мать и старший брат её живут все время в Житомирской области Овручевского района село Норинск, с 1928 г. колхозники, мать не трудоспособная, занимается домашним хозяйством, брат работает в колхозе, один из братьев работает в г. Москве младшим инспектором в аэроклубе,



Нельсон с сыном. Фото 1940 г.

третий брат работает в Мурманске, инженер-строитель. Отец и двое братьев убиты в 1917 г. белополяками. Жена моя работает на Курсах ВЛП, авиатехник по эксплуатации.

Я в 1920 г. поступил учиться и проучился до 8 гр., в 1928 г. поступил в Закавказскую Военную Подготовительную Школу и проучился до 1930 г., после чего школа расформировалась и в этом же году поступил в г. Баку на Нефтеперегонный завод им. Сталина в качестве рабочего и через 3 месяца сдал на слесаря и работал слесарем до ноября 1933 г. Поступил в 1-ю Авиашколу и учился до 1936 г. где закончил в июне месяце, после чего оставили работать инструктором при 3-й эскадрилии. В 1938 г. меня за безаварийную работу наградили грамотой Аэрофлота и назначили командиром звена. В ноябре 1938 г. по моей личной просьбе перевели на



Самолёт АНТ-9

Курсы Высшей Летной Подготовки инструктором, где работаю по настоящее время. В 1-й Авиашколе прошел высшую вневоинскую подготовку и присвоено звание младшего лейтенанта запаса РККА...

Инструктор Курсов ВЛП Н.Степанян.  
18/VI — 39 г. г. Мин-Воды».

Здесь же, в личном деле, есть несколько характеристик и аттестаций:

«**Производственная характеристика**  
на инструктора 2-го отряда курсов ВЛП  
Степаняна Нельсона Георгиевича

Год рождения 1913 г., армянин, член ВКП/б/ с 1932 г. Общее образование - незаконченное среднее /8 гр./

В 1936 году окончил 1-ю Авиашколу. В системе ГВФ с 1933 года.

В должности инструктора с 1936 года. На курсах ВЛП работает с 1938 года.

Летает на самолётах У-2, УТ-2, П-5. Имеет налёт 1400 час. 39 мин. Из них слепой налёт 68 час. 0,6 м., налёт по р-маяку 207 час. 38 м., ночной налёт 103 час. 20 мин.

За время работы на курсах ВЛП в должности инструктора показал себя грамотным инструктором, отлично знающим материальную часть самолёта и моторов и имеющим отличную технику пилотирования в открытом полете, в слепом, по радио-маяку и ночью.



Степанян дает задание слушателям. Фото 1939 г.

Тов. Степанян работает с энтузиазмом. Знания свои передает подчиненным и обучаемым хорошо. Качество обучаемых пилотов отличное и хорошее. Дисциплинирован. За время работы на курсах за хорошую работу неоднократно поощрялся. В 1939

году имел звание стахановца.

В общественной работе принимает самое активное участие. Взаимоотношения с товарищами хорошие. Политически и морально устойчив.

27/ III 40 года

Командир 2-го отряда курсов ВЛП Гришин».



Гришин В.К.

Степанян был внимательным и доброжелательным к своим воспитанникам. Эта черта удивительно выделяла его из многих, что подтверждается рассказами людей, знавших его в военное время, когда он уже будучи командиром полка никогда не позволял себе грубого слова, а умел находить подходящие и тактичные слова своим подчиненным и товарищам по оружию. Во времена своей работы инструктором он был и смелым, и выдержанным, что позволило ему не раз выходить из сложных ситуаций в воздухе.

Вот, например, в приказах, хранящихся в архиве Ульяновского института гражданской авиации встретился следующий документ:

Приказ № 18 от 22.06 39. Лагерь Минводы.  
«Во время ночных учебных полётов 15-го июня на взлете на высоте 140 м обрвал мотор и после стал давать хлопки и сильный запах бензина.





Н. Степанян в качестве инструктора (1-й слева) на выпускной фотографии звена лётчиков Батайской школы. 1938 г.

Инструктор Степанян приказал слушателю закрыть пожарный и бензиновый краны, что он и выполнил. Одновременно инструктор Степанян приступил к развороту на 180° на аэродром. Посадка произведена на посадочную полосу с фарой. Решения инструктора Степаняна совершенно правильны, который обеспечил безопасность посадки при сложных условиях, будучи под городом.

За правильное решение, что обеспечило безопасность, инструктору Степаняну объявляю благодарность.

Начальник курсов ВЛП Молодцов».

Жизнь на новом месте постепенно устранилась. Не забывали и про праздники. В архиве Ульяновского института гражданской авиации сохранился приказ о подготовке и проведении празднования Международного дня солидарности трудящихся. Обращают на себя внимание строчки о том, что этот праздник проходит в «исключительно сложной международной обстановке», где виновниками второй мировой войны прямо называются «англо-французские империалисты»:

#### Приказ №68

По Курсам ВЛП Г.В.Ф. и Аэропорта.

27 апреля 1940 г. г. Мин-Воды.

1-го Мая весь Советский народ празднует день Международной Пролетарской солидарности.

В 23-й раз празднует наш народ 1 мая в стране, освобожденной от эксплуататоров. В нашей стране победившего социализма 1 мая стал радостным всенародным праздником.

В этом году трудящиеся нашей страны и всего



мира отмечают праздник 1 мая в исключительно сложной международной обстановке.

Англо-французские империалисты ввергли мир

во вторую империалистическую войну, в эту войну втянуты сотни миллионов людей. И взоры, сердца всех трудящихся обращаются к единственной стране на земном шаре – Советскому Союзу, который неуклонно и последовательно борется за мир.

На Первомайскую демонстрацию трудящиеся Советского Союза выйдут под лозунгами:

«Да здравствует внешняя политика Советского Союза, обеспечивающая мир между народами и безопасность нашей Родины!».

«Да здравствует наша родная Красная Армия – могучий оплот мирного труда народов Советского Союза, верный страж завоеваний Великой Октябрьской Социалистической Революции!». 1 мая – это символ пробуждающейся весны человечества. В странах капитала, несмотря на рогатки и запрет, несмотря на угрозы полицейских репрессий, многие тысячи трудящихся выйдут на площади, на улицы, на красных плакатах, бережно хранимых на груди, на всех языках земного шара гордо зазвучит великий лозунг коммунистического манифеста: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!». «Да здравствует Коммунистический Интернационал - организатор борьбы против Империалистической войны, против капитализма!».

В этом году впервые будут свободно праздновать 1 мая трудящиеся Западной Украины и Западной Белоруссии, они строят на свободной от панской нечисти земле счастливую жизнь.

Новая 12-я Карело-Финская Социалистическая республика вошла в 1940 г. в братскую семью Союзных республик – под животворящим солнцем Сталинской конституции еще более расцветёт в ближайшие годы.

Грамота Нельсону Степаняну (ошибочно написано Н.Е. Степаньян) «за энергичную и плодотворную работу по развитию и укреплению Гражданского Воздушного Флота СССР» за подписью начальника Главного Управления ГВФ В.С. Молокова.



С П И С О К

На выдачу грамот награжденным сотрудникам  
1-й Аэмакком ко дню XV-летия ГВФ по приказу  
№ 249

Фамилия, имя, отчество	№ грамот	Должность	Расписка в получении
РЕШЕТОВ П.Н.	442	Инструктор	<i>Решет</i>
МАТВИЧЕНКО Т.Т.	443	Ком. звена	<i>Матв</i>
ЛИСУНОВ И.П.	444	Инструктор	
ДОЛГОПОЛОВ И.Ф.	445	Ст. техник	<i>Долго</i>
ИВАНОВ А.Ф.	446		<i>Иванов</i>
АЛЕКСАНДРОВ Т.Т.	447	Ст. техник вокз. кад.	<i>Александр</i>
ВТОРОВ А.Д.	448	Мл. "	<i>Второв</i>
ГОРБАТОВ А.Ф.	449	Преподаватель	<i>Горбатов</i>
СТЕПАНЬЯН Н.Е.	450	Ком. звена	<i>Степаньян</i>
ЛОДЫЖИН	270	Инструктор 1-й шк.	

Начальник АХО  
Управления Дедами ГВФ  
/Петров/





Н.Г. Степанян среди инструкторов КВЛП

ряда т. Яремчук С.Л., комзвена т. Анкудинова А.А., пилотов-инструкторов т.т. Степаняна Н.Г., Румянцева Н.С., Фролова Н.Е., Цыганкова Г.Е. считать убывшими на военный сбор 23/У1-41 г., сохранив за ними 50 % среднего заработка». Однако уже через две недели становится ясно, что это надолго и потому выходит следующий приказ:

«Командиров отрядов тт. Клименко М.Г., Яремчук С.Л., командиров звена т. Анкудинова А.А., инструкторов-пилотов тт. Румянцева Н.С., Цы-

ганкова Г.Е., Фролова Н.Е., Степаняна Н.Г. из списков личного состава курсов ВЛП исключить с 23.06.1941 г. в связи с мобилизацией их в ряды Красной Армии.

Основание: Отношение Минводского райвоенкомата от 10.07.41 г. за №3/1007» .

Из семерых инструкторов КВЛП, ушедших в ряды Красной Армии 23 июня, с войны вернулся только один — близкий друг Нельсона, Михаил Клименко.



*Покуда жив, живи, не неся ни себе, ни тем жизням, что за это славное время соприкасаются с твоей, ни уродства, ни смерти. Ищи всюду добро, а отыскав, выводи его в свет, и пусть оно будет свободным и гордым... Не ставь себя выше или ниже своих ближних. Помни, каждый человек есть разновидность тебя самого. Вина твоего ближнего ложится и на тебя, равно как и его невинность. Презирай зло и безбожие, но не безбожников и злодеев. Их не суди. Не стыдись доброты и великодушия, но если придёт в твоей жизни пора убивать, убивай и не кайся.*

Уильям Сароян. Время твоей жизни

## ВОЙНА



Степанян Н.Г. 1940 г.

**Н**а второй день войны вся группа инструкторов КВЛП, включая Нельсона, была направлена в Ейск для переучивания на Ил-2. Здесь, в Ейске, существовал центр военно-морской авиации на базе знаменитого Ейского авиационного военно-морского училища.

Никто ещё тогда не представлял, насколько долгой окажется эта война. Поэтому тон первых двух писем от Нельсона, которые пришли тогда в Ереван из Ейска, вполне спокоен:

*«28 июня 1941 г.*

*Дорогие папа, мама!*

*Простите, что я так долго не писал, но за меня обещала писать Фира. Я сейчас нахожусь в городе Ейске.*

*Я приехал сюда выполнять долг советского гражданина. Чувствую себя прекрасно, настроение очень хорошее. Вы должны себя чувствовать хорошо, духом не падать. (...)*

*Дорогие родители, если будет такой промежуток, что не смогу писать вам писем, не падайте духом, будет писать вам Фира.*

*Очень хотелось бы получить от вас письмо, но у меня пока нет адреса. Скоро будет известно, тогда я вам напишу, укажу адрес и вы напишите подробное письмо, какие новости у вас и как мама доехала домой.*

*Ну, пока до свидания.*

*Привет всем, целую вас*

*Нельсон»<sup>1</sup>.*

*«5 июля 1941 г.*

*Дорогие папа, мама и Демиль!*

*Первым делом сообщаю, что я чувствую себя прекрасно, только обеспокоен тем, что давно не получал от вас писем, и не знаю, как вы себя чувствуете; какие новости дома.*

*Папа, пока можете писать письма по этому адресу, на днях напишу свой постоянный адрес, но и по этому адресу не пропадут.*

*Я выполняю долг перед нашей Родиной, и если надо будет, я уверен, что наша вся семья будет выполнять свой священный долг. Пока до свидания, пишите мне подробно.*

*Целую крепко всех*

*Нельсон»<sup>2</sup>.*

12 июля Нельсон и его товарищи после подготовки были направлены на Балтику в 57-й авиаполк военно-морской авиации Балтийского флота. Получили они тогда одноместные самолёты Ил-2, которые были, конечно, грозным оружием и на суше, и на море, однако были очень уязвимы от истребителей противника. Поэтому так много погибло лётчиков-штурмовиков в первые месяцы войны, пока не появились двухместные штурмовики, где самолёт уже прикрывал воздушный стрелок, правда, находившийся сам почти без прикрытия.

Дальнейшая судьба всех инструкторов КВЛП сложилась по-разному. Первым погиб Фролов. Точно неизвестно место гибели, в списках потерь стоит сухая запись, что лётчик 57 авиаполка Фролов Николай Ерофеевич 1913 года рождения не вернулся с боевого задания 5 августа 1941 года.

Неизвестны подробности того боя, в котором погиб Николай Фролов. Мы знаем только, что в начале августа немцы стремились окружить город и соединиться с частями финской армии. Здесь, на ленинградском направлении, было сосредоточено около 1200 вражеских самолётов, из них 700 бомбардировщиков, 400 истребителей и 100 разведчиков, а также со стороны Карельского перешейка действовало 200 финских самолётов.

<sup>1</sup>Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 103.

<sup>2</sup>Там же. С. 104.



Яремчук С. Л. 1940 г.

В начале августа немецкие и финские войска почти одновременно развернули концентрированное наступление на пяти направлениях: гатчинском, лужско-ленинградском, новгород-чудовском, петрозаводско-свирском и со стороны Карельского перешейка. Морская авиация

активно участвовала в наземных операциях на подступах к Ленинграду.

Следом за Фроловым погибли Николай Румянцев и Георгий Цыганков. В отчёте о безвозвратных потерях говорится, что они «не вернулись с боевого задания 29 августа 1941 года», через две недели — 13 сентября 1941 г. не вернулся с боевого задания Сергей Яремчук, а еще через пять месяцев, 15 февраля 1942 г., погиб Алексей Анкудинов.

Обстоятельства гибели наших лётчиков остаются пока тайной, но есть надежда, что когда-либо она будет раскрыта. В качестве примера, дающего основания для этой надежды, приведу рассказ о том, как невероятными усилиями современных молодых людей удалось пролить немного света на гибель одного из лётчиков 57-го полка, пропавшего в один день с Румянцевым и Цыганковым. Описание хода поисковых работ изложено в статье руководителя ленинградских поисковых отрядов И. Прокофьева:

«Согласно списков безвозвратных потерь 29 августа 1941 года значились пропавшими без вести четыре лётчика из 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ:

- *Федин Анатолий Николаевич*, 1920 г.р., лейтенант, пилот 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец УССР, город Херсон, Проезжий переулок, д. 2. Кадровый — 1937 год.

- *Жуков Иван Осипович*, 1919 г.р, младший лейтенант, пилот 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец Калининской области, Пустошкинский район, Рыклинский с/с.

- *Цыганков Георгий Ефимович*, лейтенант, лётчик 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец города Баку. Адрес родных — город Минеральные воды, курсы ВЛП, аэропорт. Призван в 1941 году.

- *Румянцев Николай Семёнович*, лейтенант, лётчик 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец города Ленинграда. Адрес родных — город Минеральные Воды, курсы ВЛП, аэропорт. Призван в 1941 году.

У всех у них в обстоятельствах гибели значилось: не вернулись с боевого задания, атакованы истребителями противника в районе Тосно—Саблино, пропали без вести.



Цыганков Г. 1940 г.

Август 1941 года. 25-го немцы взяли Любань, 28-го — Тосно. 29-го они на подступах к Колпино... А дальше? Именно здесь за Красным Бором их остановили. Окопы, наспех выкопанные ленинградскими женщинами, подростками и стариками. Колпинский ров. Сколько жизней ты принял в свою глиняную утробу. Ижорский батальон — им не выдали даже военного обмундирования, бойцы батальона в прямом смысле слова, отложив заводской инструмент, взяли в руки винтовки и пошли в бой. Именно сюда, на Московское шоссе, по которому двигалась лавина немецких войск, вылетали для нанесения бомбоштурмовых ударов первые самолёты-штурмовики Ленинграда. ... при штурмовке колонны противника были атакованы истребителями противника наши четыре штурмовика. С этого момента они попали в списки пропавших без вести. Некому было рассказать об их последнем бое. Пропали четыре самолёта, пропали четыре человеческие жизни. Что успели сделать они, в своем боевом последнем вылете? Как их души взлетели на небо?»<sup>3</sup>.

Летом 2006 года поисковикам удалось найти один из пропавших в тот день штурмовиков: «... охотники из посёлка Гладкое показали в районе Гладкого болота место падения самолёта. При первом же осмотре обломков самолёта была определена

его марка, им оказался штурмовик Ил-2. Рядом с воронкой, которая была полностью заполнена водой, валялись стойки шасси и резиновые покрывки от колёс. Среди обломков встречались только части хвостового оперения и конструкции крыльев самолёта». Ленинградские поисковики из отряда «Рубин» совместно с воспитанниками Сибирского кадетского корпуса из Новосибирска организовали экспедицию. «В течение нескольких часов пришлось пропилить старую дорогу, заваленную свалившимися деревьями, для того чтобы по ней смог пробиться единственный у нас в то время «уазик», заполненный шанцевым инструментом, оборудованием, питьевой водой и продуктами. Остальные участники экспедиции проделали путь в несколько километров пешком, постоянно вытаскивая и подталкивая застрявавший «УАЗ» в болотистых местах (...) Первый день ушёл на заброску личного состава экспедиции и обустройства лагеря — на нашем старом месте на краю Гладкого болота. Второй день ушёл на выкачивание помпой воды и очистки её от опавших листьев и мха ведрами вручную. Часть ребят до конца перекопали весь отвал, оставленный после себя мелиораторами. Все обнаруженные вокруг воронки обломки самолёта были стащены в одну кучу и внимательно ещё раз обследованы на предмет обнаружения заводских номеров.

---

<sup>3</sup> Прокофьев И. «Один из четырех...» [http://www.airforce.ru/history/ww2/2crews/2crews\\_01.htm](http://www.airforce.ru/history/ww2/2crews/2crews_01.htm)



В ходе работ по подъёму Ил-2.

На третий день мы опустили на глубину более двух метров вглубь воронки. При постоянном выкачивании вёдрами болотного торфа и глины мы наткнулись на различные мелкие обломки самолёта. (...) На пятый день удалось дойти до большой бронеплиты, которая защищала сзади бензобак и

спину пилота. Она находилась в раскопе, как стол. Судя по всему, самолёт вошел в болотистую почву под углом 90 градусов. Физические силы всех участников экспедиции были на пределе. Уже пятый день, ежедневно мы выкачивали из воронки более 2000 вёдер воды, торфа и глины с песком. Утренние и вечерние прогулки к раскопу и обратно к лагерю забирали последние силы. Тропинка на зыбком болоте превратилась в большую топкую дорожку, в которой ноги вязли по колено.

Настал шестой день экспедиции. Первые два часа мы привычно выкачивали вёдрами наплывшую за ночь жижу из торфа и глины. (...) Сперва полностью окапываем появившуюся из глины броневую плиту. На наше счастье плита оказалась оторванной от креплений, которыми она крепилась внутри бронекabiны. Найдя технологическое отверстие, через чекера заводим тросы и один из курсантов начинает энергично работать лебёдкой. Бронеплита приподнялась, и под ней появились обрывки резины, обтягивающие бензобак. Обвязав плиту фалами, мы усилиями всех участвующих в подъеме с большим трудом вытащили её на поверхность с глубины более пяти метров. После этого началась «борьба» с баком. При падении бензобак, который был установлен в самолёте и имел вместимость 690 литров, расплющило, и весь бензин, который находился в нём, вылился. Рваный дюраль, постоянно цеплялся и рвал перчатки. С боль-



шим трудом нам удалось часть бака вытащить наверх, а часть прижать к стенке раскопа, чтобы наконец-то добраться до кресла пилота.

Очищая заднюю стенку кресла пилота, мы увидели тряпчатый в виде круга предмет. Нашему удивлению не было предела, когда, промыв его водой, мы узнали в нём фуражку с морским «крабо́м». Стало понятно, что перед вылетом, одевая лётный шлемофон, лётчик прятал форменную фуражку за спинку кресла, а после возвращения из вылета переодевал обратно. Освободив от глины заднюю часть кресла, мы увидели расстегнутые пристяжные ремни. Именно расстегнутые, замок, который фиксировал пристяжные пряжки, был невредим. Значит, лётчик сам расстегнулся. Готовился прыгать с парашютом? А может быть, готовился к вынужденной посадке? Подцепив кресло пилота, лебёдкой вытаскиваем его на поверхность. Теперь мы видим парашют и полы реглана лётчика. Ещё часа два окапываем тело лётчика от наплывающей глины и торфа. Пытаемся руками приподнять пилота. Он сидит в той же позе, что и 65 лет назад, когда вёл свой воздушный последний бой. Так как самолёт упал в болото под углом 90 градусов, голова лётчика находится внизу, мы видим только парашют, и спину лётчика. Ещё несколько попыток приподнять тело, чтобы выложить его на плащ-палатку, которую уже приготовили ребята, но всё безуспешно. Тогда заводим концы троса за лямки парашюта. И вот усилиями лебёдки уже натянулись лямки парашюта, и всё тело стало приподни-

маться из воронки. Осторожно подводим под ноги и спину брезентовую плащ-палатку и, взявшись за края, поднимаем наверх тело лётчика. Одежда на нем сохранилась очень хорошо. Сверху кожаный реглан, ноги обтянуты форменными штанами, одет в яловые сапоги. Через одно плечо перекинут ремешок планшетки, через другое, брезентовый ремешок от противогазной сумки. И вот наконец-то тело лётчика на поверхности. Наступает самый волнующий момент всей экспедиции. Осторожно отстегиваем лямки парашюта, потом стягивающий пояс лётчика, ремень на реглане. Под регланом — форменный морской френч, поблескивают сильно мятые морские пуговицы. В накладных карманах, к нашему сожалению, мы находим только блокнот и отдельные листки бумаги. Но вот во внутреннем кармане видны две корочки каких-то документов. Осторожно вынимаем их и пытаемся рассмотреть. Это комсомольский билет и небольшая корочка удостоверения личности офицера: Народный Комиссариат Военно-Морского флота, написано теснением на корочке. Рядом с этими документами сложенный вдвое конверт с письмом. От кого это письмо? Это предстоит выяснить чуть попозже, а сейчас с большими предосторожностями острым лезвием ножичка, поддеваем первую страничку комсомольского билета. Документ открыт, но все с удивлением смотрят на первую страницу документа — там нет данных лётчика, чернила, которыми был заполнен документ, выцвели или растворились в воде, и поэтому

мы не можем прочесть данных пилота. На моей практике это — первый комсомольский билет, не заполненный, как положено, — спецчернилами. Беремся за удостоверение личности. Кто же ты, пока неизвестный пилот? Лейтенант Федин? Лейтенант Цыганков? Лейтенант Румянцев или младший лейтенант Жуков? Бережно подцепив ножиком первую страничку, приподнимаем краешек документа. И вдруг первое, что бросается в глаза, это обратная сторона прилипшей к обороту маленькой фотографии, на которой с задней стороны четко читается: младший лейтенант Жуков И.О.»<sup>4</sup>.

На фронте оказались и многие другие бывшие инструкторы курсов высшей лётной подготовки. Так, уже в первые дни войны пал смертью храбрых и первый начальник курсов — Захар Пружинин. Он начинал войну в составе 212-го отдельного дальнебомбардировочного авиаполка, куда попал ещё в 1940 году по приглашению Голованова, летал на самолёте ДБ-3Ф.

Эскадрилья ДБ-3Ф, в которой находился Пружинин, в составе 5 самолётов вылетела 26 июля с аэродрома Мценск на уничтожение мотомеханизированных войск противника, двигавшихся по дороге от Демидова на Смоленск. Не долетая до цели



Самолёт ДБ-3Ф

на высоте 4000 м в районе Дубки Бувалы (севернее 40 км Спас-Деменск) экипажи подверглись атакам истребителей Me-109 и Me-110.

Один из участников того боя вспоминал: «У бомбардировщиков в бою особенно трудные и невыгодные условия. Они не могут ринуться в атаку на воздушного противника, обременённые тяжёлым бомбовым грузом, не в состоянии выполнять резкие, энергичные манёвры. В воздухе они ведут только оборонительный бой. С начала войны нас ещё ни разу не прикрывали истребители. Мы полагались только на свои силы и взаимную выручку. (...) Врагов было восемнадцать — группа из одномоторных Me-109 и двухмоторных Me-110. Нас было всего только пять. (...)

Пушечная очередь «мессершмитта» приблизи-

<sup>4</sup>Прокофьев И. «Один из четырех...» [http://www.airforce.ru/history/ww2/2crews/2crews\\_01.htm](http://www.airforce.ru/history/ww2/2crews/2crews_01.htm)

лась к самолёту Захара Пружинина, как бы на миг задержалась на нём, а через мгновение машина Пружинина перешла в отвесное пикирование, вниз, в бездну... В тот же миг Ермаков и Аркуша поймали в прицелы этот «мессершмитт» и буквально разрезали его на куски. Одновременно очереди наших друзей настигли ещё одного врага; второй Ме-110, оставляя за собой длинный шлейф дыма, стал падать к земле... Все лётчики, близко знавшие Захара Пружинина, а таких в нашем полку было много, с большой горечью и сожалением восприняли весть о его гибели. Не хотелось верить, что среди нас не будет больше сильного, жизнерадостного, с задорными искорками в серых глазах, рано поседевшего старшего товарища, отличного лётчика и мужественного воина»<sup>5</sup>.

В это время быстро менялась структура боевых полков. Часть лётчиков 57-го авиаполка, включая Степаняна, были прикомандированы к 46-й отдельной штурмовой авиационной эскадрильи ВВС Черноморского флота и под командованием капитана Н.В. Челнокова были направлены для получения новых самолётов Ил-2 с Воронежского авиазавода.

Из Воронежа десятка Ил-2 вылетела на юг. На одном из промежуточных аэродромов, в городе Богодухов (Харьковская область), Челноков получил



Ил-2 у ворот Воронежского авиазавода Фото 2016 г.

<sup>5</sup> Богданов Н.Г. В небе — гвардейский Гатчинский. — Л., 1980. Книга на сайте: <http://militera.lib.ru/memo/russian/bogdanov/index.html>

приказание главкома Юго-Западного направления Маршала Советского Союза С.М. Будённого: нанести бомбоштурмовой удар по танковой и моторизованной колонне противника, движущейся по правому берегу Днепра в сторону Кременчуга. 9—12 августа 1941 года группа, в составе которой был и Н.Г. Степанян, совершила несколько успешных боевых вылетов с Богодуховского, Кременчугского и Полтавского аэродромов, однако при этом эскадрилья потеряла три самолёта.

13 августа 1941 года оставшиеся самолёты прилетели на Южный фронт, где 46-я ОШАЭ вошла в состав Бехтерской авиагруппы, нанося удары по войскам противника, рвущимся к Херсону. 22 августа 1941 года авиаэскадрилья уже в составе шести Ил-2 перелетела на прибрежный аэродром в районе Лузановки Одесского оборонительного района, где приняла участие в обороне Одессы. В этот же день Нельсон Георгиевич был ранен осколком зенитного снаряда и попал в госпиталь.

Вот что рассказывает об этом времени статья «Отважный лётчик штурмовой авиации орденоносец Степанян», опубликованная уже спустя год (25 октября 1942 г.) в газете «Коммунист»:

«Каховка, Запорожье, Полтава — здесь громил он на грозном «Иле» колонны хищной немецкой саранчи. В этих местах в боевом содружестве

со своими товарищами за три боевых вылета уничтожил до семисот фашистских солдат и офицеров.

В одном месте, при переправе немцев через Днепр, Степанян вместе с двумя другими лётчиками утопил до двух сотен фашистских мерзавцев.

Вот какой случай произошел под Одессой. Вылетов на штурмовку, Степанян заметилдвигающийся по дороге отряд румынской кавалерии. Ринувшись в атаку, лётчик простриг кавалеристов пушечно-пулемётным огнем. Добрых полсотни гитлеровских наймитов были смешаны с той самой украинской землёй, на которую они так хищно зарились. Остальные румынские гусары кубарем посыпались с коней и полезли прятаться в канавы.

Предоставленные самим себе, кони помчались по полю. Испуганные взрывами и гулом мотора, они неслись в нашу сторону. Тут Степаняну в голову пришла озорная мысль. Он сделал манёвр — и ревущий самолёт спикировал позади табуна. Лошади понеслись быстрее. Лётчик сделал ещё несколько заходов, как добрый пастух, направляя их в нашу сторону. Он гнал их до тех пор, пока взмысленных коней не переловили красноармейцы.

В одном из многочисленных боев на юге Степанян был ранен»<sup>6</sup>.

После госпиталя Нельсон вернулся в 57-й штурмовой авиаполк Балтийского флота, обороняв-

<sup>6</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 104. С. 64 — 65.

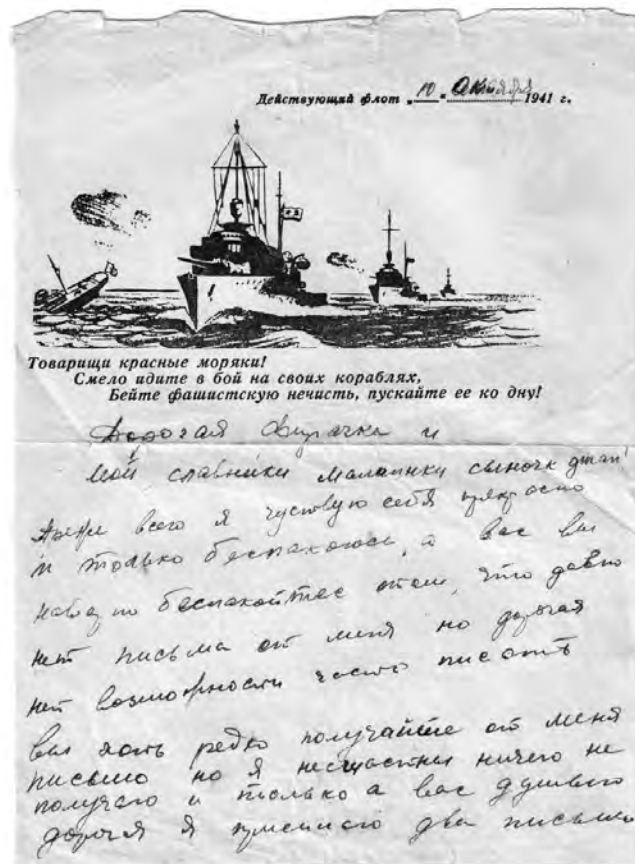


Карасёв А.А.

ший тогда подступы к Ленинграду. Он быстро входит в курс дела и начинает с сентября активно участвовать во всех боевых задачах, стоящих перед полком. Вот как об этом времени вспоминал сослуживец Нельсона, Герой Советского Союза Антон Андреевич Карасёв: «Мне вспоминается ноябрь 1941 года. Видимость 100 метров. Высота облачности 50-100 метров. Туман. Немцы, превосходящие силами, пошли в наступление на Колпинском направлении. Я получил приказ выслать на помощь нашим наземным войскам опытных лётчиков, умеющих летать в сложных метеорологических условиях и хорошо знающих линию фронта. Я в первую очередь обратился к Нельсону Георгиевичу и его другу Клименко Михаилу Гавриловичу. Перед ними стояла задача: в этих сложных условиях найти наступающих немцев и уничтожить их с воздуха. Мы решили вылетать по одному и через каждые 20 минут сменять друг друга в районе боя. Так мы делали по три вылета. Вечером пришла телеграмма от товарища Ворошилова, в которой говорилось, что лётчики Краснознамённого Балтийского флота в сложных метеоусловиях сумели нанести врагу большие потери. В этот день ни один

ший тогда подступы к Ленинграду.

Он быстро входит в курс дела и начинает с сентября активно участвовать во всех боевых задачах, стоящих перед полком. Вот как об этом времени вспоминал сослуживец Нельсона, Герой Советского Союза Антон Андреевич Карасёв: «Мне вспоминается ноябрь



Письмо Нельсона родным. 10 октября 1941 г.

самолёт врага не смог подняться в воздух. Телеграмма заканчивалась словами: «Берегите этих лётчиков, как зеницу ока». Этим я хочу подчеркнуть, что для Степаняна нелётной погоды почти не существовало. Он в любых условиях находил заданный пункт и наносил врагу непоправимые потери.



Мне с Нельсоном Георгиевичем пришлось совершить более ста вылетов, и нужно сказать, что мне очень нравилось с ним летать. Он был находчив, быстро умел оценивать обстановку боя и принимал правильное решение. Он не знал страха перед врагом, умел обмануть его и первым нанести удар»<sup>7</sup>.

Из-за постоянной смены своего места службы, Нельсон пока не получил ни одного письма от родных. Отсюда он пишет своей семье новое письмо, где указывает свой адрес:

*«10 октября 1941 г.*

*Дорогая Фирочка и мой славненький,  
маленький сыночек-джан!*

*Прежде всего я чувствую себя прекрасно и только беспокоюсь о вас. Вы наверное беспокоитесь о том, что давно нет письма от меня. Но, дорогая, нет возможности часто писать. Вы хоть редко получаете от меня письмо. Но я, несчастный, ничего не получаю и только о вас думаю. Дорогая, я прислал два письма. В одном письме присылаю газету, где кое-что написано обо мне. Ты его храни, когда мой славный сынок вырастет, ты ему прочтёшь. Эту газету можешь дать почитать Алешечкину и другим товарищам, которые будут интересоваться.*

*Ну пока, до свидания. Много писать не буду. Пиши письмо по этому адресу. Пиши, получаешь ли деньги, получаешь ли письма из дома. Пока, до свидания. Передай привет всем, особенно Евграфиной. Целуй крепко моего Вилика. Целую крепко. Нельсон.*

*Ладожская флотилия. Морская почтовая станция 1115 п/я 22 литера «М»*

*Привет вам от Клим.*

Клим — это Клименко Михаил Гаврилович, с которым, как мы знаем, они были в тесной дружбе еще по Батайской школе.

Здесь, на Балтике, 21 октября Н.Г. Степанян был представлен к своей первой награде, а 27 ноября 1941 года получил орден Красного Знамени.

Из наградного листа на командира звена 2 АЭ 57 АП 8 АБ ВВС КБФ младшего лейтенанта Степаняна Нельсона Георгиевича:



Степанян Н.Г. и Клименко М.Г.  
Фото 1942 г.

<sup>7</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов ... С. 223-224.

«При переучивании на боевой самолёт «Ил-2» т. Степанян показал отличные результаты. Будучи на Южном фронте, он сделал 10 боевых вылетов на уничтожение живой силы и военных объектов противника на подступах к г. Николаеву.

За время пребывания во 2-й АЭ т. Степанян с 28 сентября по 13 октября сделал 20 успешных боевых вылетов в группе в составе 3-4 самолётов на разгром германского фашизма на подступах к г. Ленина.

За эти вылеты группой уничтожено и выведено из строя: 51 автомашина, 8 танков, 1 цистерна, 19 зенитных орудий, 40 зенитных автоматов, 3 бронемашин, 1 мотоцикл, 8 фургончиков, 4 повозки. Кроме того, уничтожено много живой силы противника.

Как командир звена показывает пример дисциплинированности, мужества и отваги остальному личному составу.

Согласно приказу НКО № 0299, т. Степанян достоин правительственной награды за 20 боевых успешных вылетов.

Командир 57 АП майор <i>Морозов</i>	Военком 57 АП батальонный комиссар <i>Кузьмин</i>
---	---

Достоин награждения орденом Красного Знамени.

Командир 8 авиабригады полковник <i>Логинов</i>	Военком 8 авиабригады бригадный комиссар <i>Александров</i>
--	--

### **Заключение вышестоящих начальников**

Достоин правительственной награды – ордена Красного Знамени.

Командующий ВВС КБФ генерал-майор авиации <i>Самохин</i>	Военный комиссар ВВС КБФ дивизионный комиссар <i>Пурник</i>
--	--

### **Заключение Военного Совета Флота**

За 20 боевых успешных вылетов по уничтожению автоколонн и живой силы противника и проявленные при этом личное мужество и отвагу наградить младшего лейтенанта Степаняна Нельсона Георгиевича орденом Красного Знамени и просить правительство СССР утвердить постановление Военного Совета флота.

Командующий КБФ вице-адмирал <i>Трибуц</i>	Член Военного совета КБФ дивизионный комиссар <i>Смирнов</i>
---	---

Член Военного совета КБФ  
бригадный комиссар *Вербицкий*  
29 ноября 1941 г.»<sup>8</sup>.

Современному молодому человеку, живущему в мире постоянной коммуникации, покажется невозможным, что полгода, начиная с первых дней войны, Нельсон не получал известий из дома. Лишь в декабре до него доходит первое письмо от родителей, которое долго скиталось по разным адресам полевой почты. Он сразу же отвечает:

<sup>8</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 22-24

«22 декабря 1941 г.

Здравствуйтесь, дорогие папа, мама,  
Фи́ра и мой славный Вилик!

Первым долгом хочу сообщить о том, что 27.11.41 г. этот день является одним из великих дней моей жизни, когда правительство высоко оценило нашу боевую работу на подступах к городу Ленина против немецких оккупантов и наградило высокой наградой — орденом Боевого Красного Знамени. В этот день я дал клятву, что буду бить врага только на отлично. Мы уверены в своих силах. Знаем одно, что враг будет разбит и победа будет за нами. Все, кто пытался протянуть свои грязные, кровавые руки на Россию, терпел крах. И на этот раз убедятся немецкие головорезы, что Россия для них послужит могилой.

Дорогие мои, находясь в тылу, не менее малую роль можете сыграть вы, каждый лишний час работы даст много полезного для фронта. Я был рад, когда узнал, что Фи́ра дала мое тёплое обмундирование для бойцов нашей Красной Армии.

Дорогие мои, я очень беспокоюсь за моего славного Вилика. Хочется знать, где он. Мне хотелось бы, чтобы вы его взяли в Ереван. Фи́ре трудно будет возиться с

ним, тем более она сейчас много работает. Пишите, где Фи́ра и Вилик, получали ли письмо, потому что за 6 месяцев я не получал ничего ни от вас, ни от Фи́ры. Если я знал бы, где Фи́ра, возможно забрал бы к себе. Я уверен, что она бы смогла работать на этих самолётах, на которых я летаю. Я знаю, что она так же жаждет быть в действующей части. (...)

Папа, я всё время был в Ленинграде. Письмо пишите по адресу Н-Ладога. Почему я не хочу дать свой почтовый ящик, лишь потому, что не бываем в одном месте и по причине этого письма пропадают, а с Ладоги я всегда могу получить. Тем более я нахожусь тут пока.

Пока, до свидания. Целую крепко всех вас. Горячий поцелуй моему славненькому Вилику. Нельсон.

Адрес для писем — г. Новая Ладога (Ленинградская область).

Почта до востребования.

Степанян Н.Г.»<sup>9</sup>.

«4 января 1942 г.

Здравствуйтесь, дорогие родители!

Первым долгом разрешите поздравить вас с новым победоносным годом! Этот год войдёт в историю русского народа как

---

<sup>9</sup> Письмо из личного архива Вильсона Нельсоновича Степаняна.

год окончательного разгрома фашистских мерзавцев. Не очень давно написал я подробное письмо, наверное уже получили.

В письме я прислал вырезки из газет, где было написано о высокой награде, которую я получил. Но, дорогие мои, я чувствую себя хорошо. Очень беспокоюсь о вас. Меня беспокоит судьба моего Вилика. Куда они делись с Фирой? Неужели не догадались взять его в Еревань? Дорогие мои, не знаю, дождусь ли я получить новое письмо, но надеюсь в скором времени получу от вас письмо. Папа, я хочу

описать одну из интересных встреч с немецкими пленными. Не очень давно на подступах к Ленинграду были убиты 1500 чел. немецких солдат и офицеров, но часть была взята в плен. Но не можете представить, насколько они были вшивые, они уже были похожи не на арийцев, как они себя считают, а на чёрных собак. Они заявляют, что не купались месяца 3-4. Последнее время голодают, потому что нечего грабить. Ввиду этого отступают, с каждым днём. В ограбленных местах не осталось ничего.

Но, дорогие, можно очень много написать таких примеров, но пока до свидания. Целую крепко всех. Пишете все подробно.

Целую, Нельсон.

Мой адрес: Ленинградская область, г. Новая-Ладога. Почта до востребования»<sup>10</sup>.

Несколько слов о том, что происходило с семьёй Нельсона, пока глава семейства отважно сражался на фронте. Фира оставалась работать техником на курсах высшей лётной подготовки в Минеральных Водах. Приказом ГУ ГВФ от 27 октября 1941 года КВЛП были пере-



Пленные на Невском проспекте. 1942 г. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru).

<sup>10</sup> Там же.



Нельсон. 1941 г.

было успевать выходить на работу в разные смены, оставляя дома маленького ребёнка и старенькую мать.

Фира неоднократно обращалась к начальству, чтобы её отпустили к родителям мужа в Ереван, но в военное время, когда каждый специалист был дорог, никто особенно не вникал в семейные и бытовые трудности.

В личном деле Фиры сохранилось её письмо на имя начальника ГУ ГВФ генерала-полковника Астахова от 22 мая 1943 года: «Я техник Г.В.Ф. работаю с 1935 г. в эксплуатации. В настоящее время работаю на КВЛП. Работать на Ли-2 техником сейчас по семейным обстоятельствам не могу в связи с тем, что работать нужно в разное время су-

базированы в Ташкент. Все сотрудники вместе со своими семьями также вынуждены были эвакуироваться. Дорога была долгая и утомительная. Несмотря на то, что на руках у Фиры, кроме маленького сына, была ещё её больная мать Рахиль, переезд прошёл благополучно. Трудность заключалась в том, что надо

ток и время работы бывает вечернее, а у меня есть ребёнок и больная мать, которая не поднимается с постели, что требует за ними уход.

Я просила командование Курсов перевести меня на другую работу, чтобы я могла только днем работать, пока ребёнок находится в детском саду. Командование не пошло мне навстречу и отправило меня в Отдел кадров в г. Москву.

В данное время я выехать на новое место работы не смогу, переезд одной мне будет затруднен.

Прошу Вашего разрешения предоставить мне отпуск на некоторое время до приезда моего мужа. Степанян Нельсон Герой Советского Союза в данное время находится на лечении после ранения на фронте, после чего будет в Ташкенте и поможет мне переехать на новое место работы.

Прошу в просьбе моей не отказать.

Техник Курсов ВЛП Гринштад»<sup>11</sup>.

Видимо, и на это письмо не было ответа, поскольку в июне того же года, начальник курсов Петров посылает телеграмму начальнику управления кадров ГВФ Лавреневу: «Четвёртый раз зап-



Фира. 1941 г.

<sup>11</sup> Архив гражданской авиации. Личное дело Ф.М. Гринштад.



рашиваю, куда направить сверхштатного авиатехника КВАП Гринштадт. Прошу дать указания».

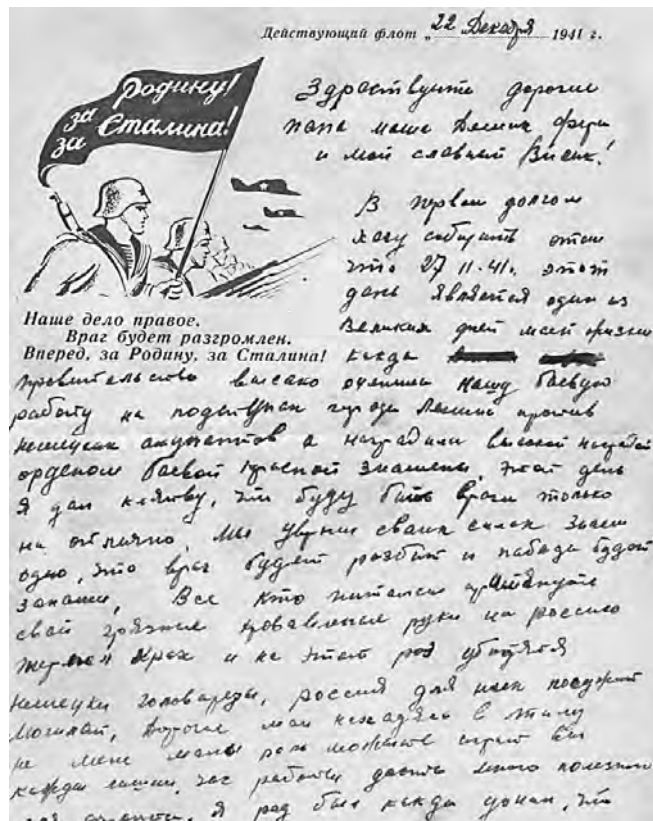
В июле 1943 года Петрова сменяет Титов на посту начальника КВАП. Но и Титов не может решить этот вопрос, о чем свидетельствует следующая телеграмма в Москву от Титова в сентябре «техник Гринштадт Ф.М. выехать в Вологду отказалась, по своему желанию выехала в Ереван, из штата курсов исключена»<sup>12</sup>.

«3 февраля 1942 г.

Дорогие папа, мама, Демиль, Маня и все остальные родственники!

Первым долгом поздравляю с новым победоносным годом, несмотря на то, что уже прошел месяц.

Вчера получил две открытки — от 30 ноября и 21 декабря 1941 г. Очень рад, что вы все здоровы, что мой славный брат также встал на защиту нашей Родины — это наш долг перед Родиной. Мы должны его с честью выполнить. (...) Дорогие, я чувствую себя прекрасно, только беспокоюсь о вас. Много писать не буду. Когда получу от папы еще письмо, тогда напишу подробно, а от вас получаю письма очень редко и с большим опозданием. Как только

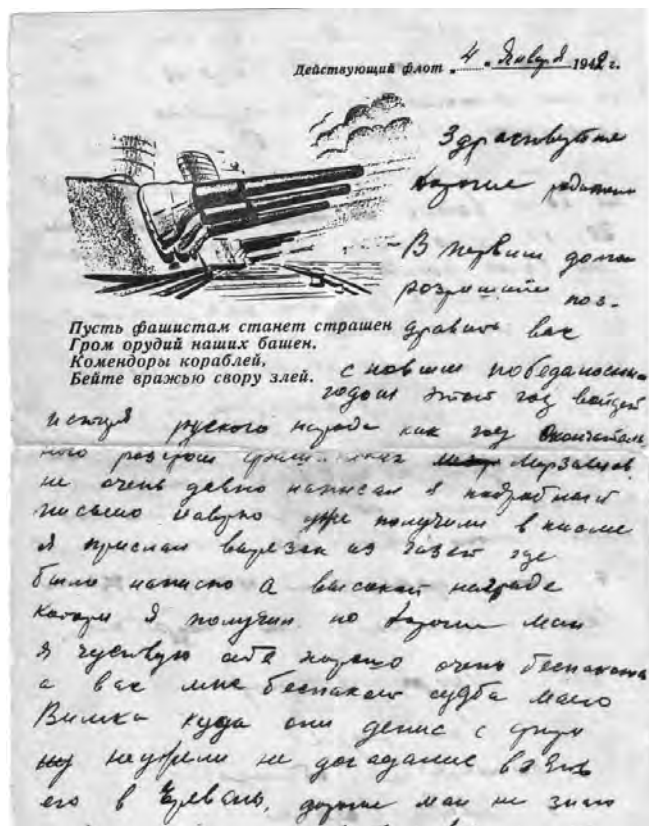


1-й лист письма Нельсона родным 22.12.41.

получите это письмо, пишите мне по этому адресу: КБФ ВМПС, почтовый ящик 30/1 Степаняну Н.Г.

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 104-105.



1-й лист письма Нельсона родным 04.01.42.

Ну пока, до свидания. Передаю горячий привет с поцелуями всем. Мама, папа, Маня, напишите от меня Демилю горячий боевой привет с братским поцелуем, напишите его адрес.

Нельсон»<sup>13</sup>.

«22 марта 1942 г.

Дорогие папа, мама, Демиль, Маня!

Вам покажется странным, когда получите моё письмо и узнаете, что я нахожусь в Ташкенте. Но я здесь буду не больше, чем 4–5 дней в связи с тем, что я получил несколько писем от Фиры и прилетающие товарищи рассказывали, какая обстановка создалась вокруг неё. Я попросил разрешения выехать, тем более была возможность.

Я очень хотел бы повидаться с вами, но ничего не поделаешь, время военное, а я военный человек, и с этим надо считаться. Я уверен, что мои родители поймут это. Безусловно, мне очень хочется побывать в родном городе, повидаться со всеми родными и знакомыми, ещё больше хочется увидеть своего славного брата, который также выполняет долг перед Родиной. Случайная пуля фашиста ранила моего брата, но я уверен, что он отомстит. Я желаю ему быстрее поправиться, я отомщу за него.

Дорогой папа, 25 марта я вылетаю обратно, числа 5 апреля буду на старом месте, пишите туда по последнему адресу.

Посылаю тебе вырезки из газет, так как интересуешься, как я работаю.

Вилик, Фира и её мать чувствуют себя хорошо, живут средне. Вилик немного вы-

рос, очень смысленный ребёнок, всё понимает и говорит. (...) Вас интересует, узнали ли он меня. Сначала поцеловал, потом смутился, а через минут 20 говорит: «Папа пришёл».

Сначала Фира хотела приехать к вам, но решила покамест воздержаться: переехать со всем хозяйством в настоящее время невозможно, она будет ехать месяца три, не меньше, а сейчас всякие эпидемии, ребёнок может заболеть. Она пока решила остаться и работать на курсах. Конечно, она допустила ошибку, когда курсы переезжали, нужно было тогда и переехать в Ереван, она могла там легко устроиться на работу.

(...)

Ну, пока, до свидания.

Вилик, Фира и Рахиль желают скорее поправляться Демилю, пишите о нём подробно. Горячий привет от всех нас.

Крепко целую маму, Демиля и всех.

Нельсон»<sup>14</sup>.

«22 июня 1942 г.

Здравствуйте, дорогие папа, мама, Демиль и все родственники!

Только что получил письмо от 11 мая и

от 2 июня одновременно, где и была карточка Демиля. Я очень рад, что Демиль чувствует себя хорошо и ходит.

Папа, ты спрашиваешь, летаю ли я после того, как стал секретарём парторганизации. Безусловно, даже больше, чем до этого, мое основное дело летать и уничтожать технику врага. Одновременно я выполняю партийную работу. Ты хочешь узнать номер газеты, когда меня наградили орденом Красного Знамени. Я не помню. Также относительно газет, их так много, и в разных газетах, что я особенно не интересуюсь.

Ну, пока до свидания, особенно много писать не буду, так как подробно писал в предыдущем письме. Посылаю вырезки из газет, где меня наградили орденом Ленина. На днях получил звание капитана.

Передайте всем привет.

Крепко целую, Нельсон.

Р.С. Следующий раз пришлю фотокарточку. У меня их много, только одного меня нет. Больше всего беспокоюсь за Вилика, так как он болеет, а Фира молчит, тем более, настали жаркие дни... Не знаю, что подумать»<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Там же. С. 105-106

<sup>15</sup> Там же. С.107.



Нельсон (третий справа) среди лётчиков 57-го авиаполка у самолёта Ил-2. Новая Ладога. 1942 г.  
Фото из архива семьи Степаний.

*«Август. 1942 г.*

*Здравствуйтесь, дорогие родители!*

*Недавно я послал вам вырезки из газет и подробное письмо, наверное, уже получили. Я чувствую себя хорошо, чего и вам желаю. От Фиры давно не получал писем, меня очень беспокоит здоровье Вилика. В первых числах июля в Ташкент поехал один из наших техников, я написал письмо, он должен зайти к ним. Вот теперь жду его, когда он придет и расскажет, как мой сыночек поживает. Но я сам чувствую, что при такой жаре особенно хорошо не может чувствовать, безусловно, жара действует.*

*Дорогие, пишите, какие новости у вас, как здоровье Демиля, что с ним будет дальше, куда он будет определенно назначен или останется в Ереване. Если он ещё чувствует себя плохо, пусть немного, если есть возможность, поработает на месте. А когда снова станет полноценным здоровым воином, тогда он смело может идти на передовые линии — это долг и обязанность советского патриота. Я знаю, что он рвётся на фронт, ему хочется скорее вернуться в строй защитников Родины, но на фронте нужны здоровые люди.*

*Напишите, где сейчас Гаруник и как*

*его здоровье, меня очень интересует. Прошу вас, пишите мне более подробные письма. Папа иногда пишет очень много, но в каждом письме повторяется. Очевидно, это уже в порядке критики, он считает, что если много написано, то это подробно. Надеюсь, папа не обидится на эту мою критику — лучше написать коротко, но обо всем, обо всех.*

*Обо мне не беспокойтесь. Скоро пришло 2000 рублей переводом. Высылаю вырезки из газет и фотокарточку, а то в каждом письме просите, а у меня все времени не было сфотографироваться.*

*Ну, пока до свидания, горячий привет всем, всем от меня и моих боевых товарищей.*

*Целую крепко-крепко.*

*Нельсон»<sup>16</sup>.*

В этот период Нельсон постоянно наращивал свое мастерство.

28 декабря 1941 года командир звена младший лейтенант Н.Г. Степанян был представлен к званию Героя Советского Союза. Одновременно с ним к высокому званию были представлены командир 3-й авиаэскадрильи капитан Н.В. Челноков, его заместитель — капитан А.А. Карасёв и лётчик — младший лейтенант А.Е. Мазуренко.

<sup>16</sup> Там же. С. 108.

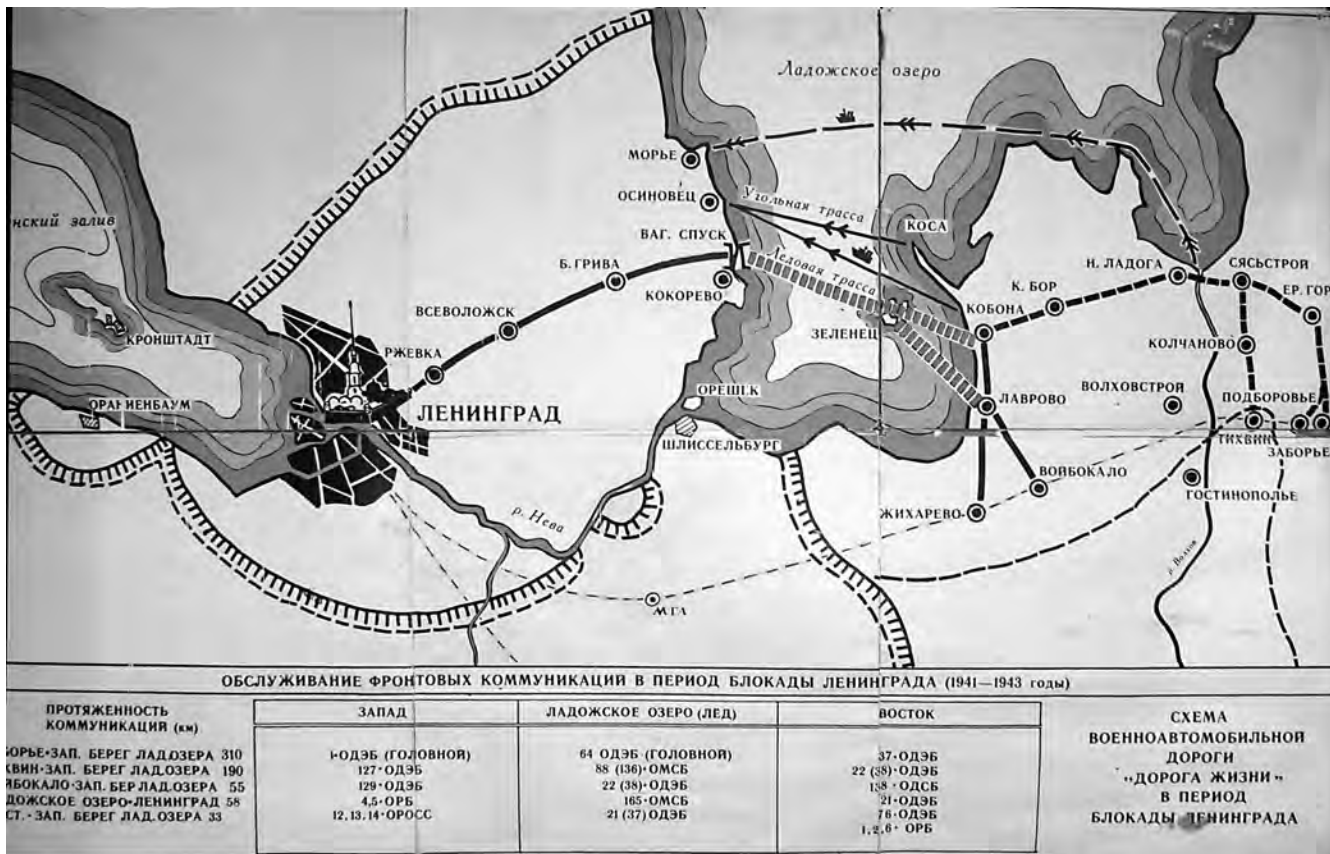


Схема ледовой «дороги жизни» и других коммуникаций во время блокады Ленинграда. Музей обороны и блокады Ленинграда.

После этого эскадрилья и весь полк перелетели на аэродром Борки на Ораниенбаумском плацдарме для помощи войскам, обороняющим его. Этот аэродром оставался основной базой полка вплоть до февраля 1944 года, несмотря на то, что ему перио-

дически приходилось перебазироваться на другие участки Ленинградского фронта.

О том, как выглядел этот аэродром и как туда приходилось добираться, можно прочитать в воспоминаниях лётчика-истребителя, служившего в



соседнем полку прикрытия, Анатолия Лашкевича:

«Стало известно, что нас вечером переправят кораблём прямо в Ораниенбаум: от Тучкова моста, по Финскому заливу. Время было, и мы уговорили командира провезти нас по городу. Легендарный город выглядел сурово. Народу — совсем мало. Неприятно было смотреть на окна, заклеенные крест-накрест бумагой. Несколько раз слышалась стрельба зенитных орудий. В небе, на большой высоте, рыщет немецкий разведчик. Наша грузовая машина прошла Литейный проспект и свернула на главный проспект Ленинграда: тогда он назывался не Невским, а Проспектом 25 октября. Как и прежде, величаво стоят старинные дома. Осиротел Аничков мост без прекрасных коней П. Клодта: их укрыли от варваров. Трамваев не видно. С Дворцовой площади мы повернули по набережной к пристани у Тучкова моста. Хорошо, что мы посмотрели на Ленинград. Ведь мы за него будем драться...

Быстро темнело. Погрузившись на минзаг «Вятка», пошли в Финский залив. Нас предупредили:

— В пути корабль будут обстреливать с южного берега. — и поинтересовались: — А плавать-то вы умеете? Может, придется искупаться!

Действительно, когда мы вышли в Финский залив, с захваченного врагом берега началась

стрельба. Стреляли трассирующими пулями, которые гасли в темноте далеко от нашего корабля. Так и простояли мы на палубе, пока не пришли в Ораниенбаум. На берегу нас ждала грузовая машина, и по асфальтовой дороге вдоль берега залива мы прибыли к новому месту базирования. Не доезжая до поселка Лебяжье, машина свернула влево на проселочную дорогу. В полутора километрах от берега оказался наш новый аэродром. Нас привезли на взлётно-посадочную полосу. Рядом с ВПП — с трёх сторон окружённый лесом основной аэродром, он стоял раскисший. Все полёты весной производились только с ВПП, она была расположена юго-восточнее деревни Борки, отделённая от основного аэродрома участком пересечённой местности и связанная с ним узкой просёлочной дорогой. ВПП имела размер 1100 x 60 метров. За её границей местность была болотистая, растительность почти отсутствовала, и это усложняло маскировку самолётов. По краям полосы на деревянных настилах с северной стороны стояли истребители, с южной — штурмовики Ил-2. Тут же стояли улетевшие из Новинки 5 новеньких Як-7Б и 6 ЛаГГ-3. Укрытий для самолётов в районе ВПП не имелось»<sup>17</sup>.

Лётчики 57-го полка выполняли постоянные

<sup>17</sup> Лашкевич А. И. В воздушных боях. Балтийское небо. М.: Яуза: Эксмо, 2010. Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/memo/russian/lashkevich\\_ai01/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/lashkevich_ai01/index.html)

удары как по целям на суше, так и по морским объектам. Если обратиться к сведениям из наградных листов Степаняна, то хорошо просматривается его боевой путь за этот период. Так, 28 мая 1942 года Н.Г. Степанян метким бомбовым ударом лично уничтожил транспорт противника. Всего же за два дня — 28 и 29 мая 1942 года группа штурмовиков под его командованием уничтожила также 3 транспорта водоизмещением по 5.000 тонн каждый, 2 сторожевых катера и 1 тральщик противника.

За проведение целого ряда успешных операций командование Балтийского флота 9 июня 1942 года наградило Н.Г. Степаняна орденом Ленина. А через пять дней, 14 июня 1942 года, вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героев Советского Союза Н.В. Челнокову и А.А. Карасёву. Фамилий А.Е. Мазуренко и Н.Г. Степаняна в Указе не было. Как пишет А.А. Симонов — «по всей вероятности, кто-то в Главкомате ВМФ решил не отмечать столь высокой наградой молодых лётчиков. В ответ на это Военный Совет Балтийского флота 23 июня 1942 года посылает в Главкомат телеграмму, в которой вторично просит присвоить звание Героя Советского Союза А.Е. Мазуренко и Н.Г. Степаняну»<sup>18</sup>.

Сохранилась архивная справка, в которой отражена эта история.



Перед боевым вылетом. В центре — Нельсон Степанян, первый слева — Герой Советского Союза А.С. Потапов.  
Фото 1942 г.

*«Для служебного пользования.  
Экз. единств.»*

Справка

По телеграмме ВС КВФ от 23 июня 1942 г.  
О представлении к званию Героев Советского Союза.  
Военный совет Краснознаменного Балтийского флота два раза представлял к присвоению звания Героя Советского Союза капитана СТЕПАНЯН Нельсона Георгиевича и лейтенанта МАЗУРЕНКО Алексея Ефимовича.  
Описание их боевых подвигов указано в наградных листах, имеемых в Команд. Управл. Товарищам Степаняна и Мазуренко по их совместной боевой работе ЧЕЛНОКОВУ и КАРА-

<sup>18</sup> Симонов А.А. Тактика штурмовой авиации ВМФ в Великой Отечественной войне // Нельсон Степанян. Сборник материалов, под ред. А. Мелконяна. Ереван, 2015. С. 32-35.



На аэродроме Гражданка в Ленинграде. 1942 г.

СЕВУ присвоено звание героев Советского Союза. Т.Т. СТЕПАНЯН и МАЗУРЕНКО продолжают драться с врагами нашей Родины и уничтожили уже несколько транспортов, тральщиков и сторожевых катеров.

Военный Совет КФВ вторично просит присвоить им звание Героев Советского Союза.  
Нач.1 отделения 4 отдела КУ ВМФ  
Интендант 3 ранга: (Головатюк)  
Интендант по учету 1 отделения  
Т/интендант 1 ранга: (Лигоцкая)».

На справке — замечание Главкома ВМФ Н.Г.Кузнецова:

«т. Малышеву. Почему так?  
Кузнецов.  
5 августа 1942 г.»<sup>19</sup>.

В сентябре близкий друг Нельсона — Михаил Клименко отправил письмо Георгу Константиновичу Степаняну, с которым они также были знакомы еще по мирной жизни в Минеральных Водах. Было очень приятно увидеть, что это письмо сегодня выставлено как дорогая реликвия в экспозиции, посвященной Великой Отечественной войне в Национальном музее в Ереване. Письмо написано простым языком, но в этих словах чувствуется и гордость за успехи своего друга, и желание поддержать родителей Нельсона, и ностальгия по той далекой мирной жизни, когда можно было спокойно посидеть за бокалом хорошего домашнего вина.

*«19 сентября 1942 г.*

*Здравствуйте, Георгий Константинович!*

*Шлю Вам боевой привет и самое лучшее пожелание в Вашей жизни. Первым долгом сообщаю, что я и Ваш сын Нельсон*

<sup>19</sup> На сайте «Книга Памяти Великой войны» [http://4wd-shop.ru/pok/9100/img\\_1279.jpg](http://4wd-shop.ru/pok/9100/img_1279.jpg)



Клименко М. Г. Фото 1942 г.

живы и здоровы. *Георгий Константинович*, Вам наверно известно, что я с *Нельсоном* воюю вместе, с первых дней нашей Отечественной войны, бьем озверелых врагов на воде и на суше.

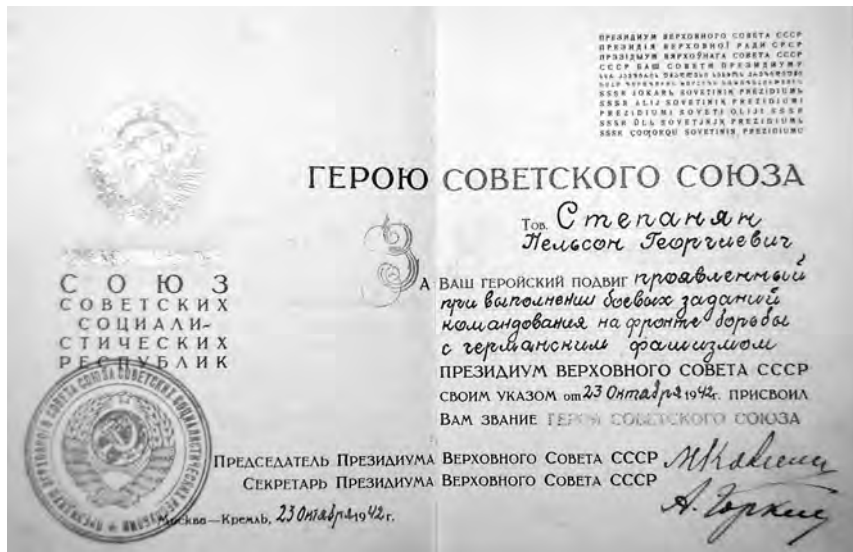
*Как воюет Ваш сын, а мой самый близкий товарищ, Вам, наверно, известно из нашей печати, да и по радио, наверное, много раз слышали о боевых подвигах Вашего сына.*

*Мы с Нельсоном вместе уже с 1937 г. работали, ковали кадры. И вместе пошли защищать нашу Родину. Давно собирался Вам написать письмо, и всё как-то забывал или ленился, сегодня решил. Вы, наверное, меня не забыли, помните, Вы приезжали в Минводы к Нельсону, меня звать Михаил, фамилия Клименко.*

*Я к Вам часто приходил, когда Вы были у Нельсона, очень хорошо помню то вино, которое Вы привозили Нельсону, хотелось бы еще так провести время.*

*Озверелый Гитлер нарушил всю систему жизни. Нарушил покой народа, который так мирно и культурно жил. Но ничего, подойдёт скоро тот час, когда он начнёт расплачиваться за всё, что он натворил, а этот час недалёк.*

*Что нового на нашем фронте, где мы с Нельсоном воюем? Также озверелые псы пытаются лезть к Ленинграду, но им это никогда не удастся сделать, город Ленина, как был колыбелью пролетарской революции, так и останется. Он у ворот Ленинграда оставил сотню тысяч своих войск и*



ление к героическому званию так и не поступило, командование Балтийского флота 21 октября 1942 года награждает лётчика вторым орденом Красного Знамени.

А через два дня выходит долгожданный Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Нельсону Георгиевичу Степаняну звания Героя Советского Союза.

В ноябре 1942 года полк всем составом базировался на Гражданском аэродроме в черте Ленинграда. В это время Н.Г. Степанян был назначен

командиром 1-й авиаэскадрильи полка<sup>21</sup>.

Вот ещё одна газетная статья, относящаяся к этому времени, под названием «Балтийский орёл»: «Хороший лётчик-штурмовик — это сочетание высших физических и духовных качеств человека, это лётное мастерство, доведённое до совершенства. У Степаняна темперамент истребителя соединяется с расчётливым аналитическим умом бомбардировщика. Он храбр, но храбрость эта никогда не перерастает в браваду; хладнокровен, но никто ещё не сравнивал его хладнокровие с равнодушием.

Вера в свой самолёт не подменяет в нём веры в

ещё оставит, если не прекратит свой дурной замысел.

Привет Вам от Нельсона, от меня передавайте Вашей жене и Вашим детям.

С горячим приветом,

Клименко Михаил Гаврилович»<sup>20</sup>.

Осенью 1942 года Н.Г. Степанян совершил 10 успешных боевых вылетов по уничтожению кораблей противника, а также для подавления огневых точек, живой силы и техники противника на сухопутном фронте. Т.к. ответа на вторичное представ-

<sup>20</sup> Письмо в экспозиции Национального исторического музея Республики Армения.

<sup>21</sup> Симонов А.А. Тактика штурмовой авиации ВМФ в Великой Отечественной войне // Нельсон Степанян. Сборник материалов, под ред. А. Мелконяна. Ереван, 2015. С. 32-35



Среди друзей после вручения Золотой Звезды. 15.11.1942 г.

себя. Он рассчитывает не только на крепость брони и мощность мотора «Ила», но и на свою хитрость, изворотливость; на свой наметанный глаз и крепкие руки штурмовика, и всё-таки Степанян редко бывает доволен собой; как бы успешно ни закончилась атака, он всегда найдёт повод отругать себя, обнаружить в своих действиях ошибку, и в следующий раз эта ошибка уже не повторится.

В бою Степанян думает не только за себя, но и за противника. Он научился мгновенно оценивать обстановку, приучил себя даже в самые тяжёлые минуты прикидывать: «А как бы я поступил на месте врага?». Он почти наверняка угадывает, с какой стороны зайдёт в атаку «Мессершмидт», какую поправку для следующего залпа возьмут немецкие зенитчи-

ки. И именно поэтому, совершив 135 эффективных штурмовок — цифра рекордная не только для балтийской авиации, Степанян ни разу не испытал горечи поражения, ни разу не возвращался на свой аэродром по земле. Воевать год на одном самолёте, воевать с огромным напряжением и максимальным эффектом — это тоже своеобразный рекорд и лучшая характеристика мастерства и отваги лётчика.

Один учёный сказал, что в свои изобретения он вложил три процента вдохновения, десять процентов терпения и восемьдесят семь процентов трудового пота.

Лётчик Нельсон Степанян может с полным основанием сказать, что секрет его успехов заключается в такой же формуле. И в бою, и на земле, в первом месяце войны, и на шестнадцатом учился и учится он искусству побеждать. Степанян любит говорить, что хорошему штурману не обязательно быть лётчиком, но хороший лётчик непременно должен быть хорошим штурманом. Это не просто красивая фраза, а глубокая истина.

Степанян — командир самолёта «Ил-2». Он его пилот, он же и его штурман. Капитан знает, что в воздухе он остаётся один. Никто не рассчитает ему данные на бомбометание, не поможет определиться, не нажмёт кнопку бомбосбрасывателя. Всё это он должен сделать сам и сделать так, как если бы это выполнил за него настоящий опытный штурман.

Сейчас Степанян может летать без карты. Лётчики говорят, что его память «запеленговала» все





Аэродром Новая Ладога. 1942 г.

развилки и перекрёстки дорог, изгибы речек, конфигурацию населённых пунктов. Он знает, что в одном районе лес — хвойный и редкий, а в другом — лиственный и густой. Если работникам штаба нужно расшифровать фотоснимок, они приносят его Степаняну и спрашивают.

— Где это место на карте?

Степанян смотрит и показывает:

— Вот здесь.

Показывает с предельной точностью. Это не шедевры памяти и не вдохновение. Как раз те самые 87 процентов трудового пота, о котором говорил учёный.

Степанян бьёт только наверняка. Он любит и УМЕЕТ рисковать. Но иногда азарт бойца оказывается в нём сильнее трезвого расчёта. Так было в тот день, когда Степанян с пикирования бросился в атаку на немецкий транспорт. «Ил» нёсся к воде.

На высоте 300 метров (убийственно малая высота, но он хотел расколоть эту посудину пополам одним ударом) Степанян нажал кнопку. Взрыв необычной силы потряс воздух, пламя взметнулось в небеса. На мгновение Степанян потерял сознание. Он очнулся на высоте 550 метров — туда забросила его машину взрывная волна. А внизу расстилось спокойное море и не говорило о том, что только сейчас балтийские глубины поглотили останки транспорта в три тысячи регистровых брутто-тонн, начинённого немецкими боеприпасами.

Степанян бил по многим целям. Если бы на бомбах оставались имена лётчиков, которые их сбрасывают, то восемь букв, составляющих фамилию балтийского орла, с ужасом повторяли бы немецкие танкисты и моряки, артиллеристы и миномётчики, пехотинцы и кавалеристы.

Степанян вовсе не жестокий человек. Он — весёлый и хороший товарищ, остролов и верный друг. Когда в одном полёте Степанян увидел, что немецкие зенитчики пристрелялись по самолётам Челнокова и Карелова, — снаряды рвались в двух-трёх метрах от хвостов «Илов» — он, не раздумывая, бросился вперёд. Он принял удар на себя, получил три прямых попадания, но уничтожил зенитки и спас товарищей. Это и есть настоящее балтийское мужество, это и есть подлинная любовь к людям, потому что он спас не только двух друзей, но и двух замечательных лётчиков, которые на следующий день снова и снова били врагов.



Балтийские лётчики – Герои Советского Союза после вручения высоких наград:  
Нельсон Георг. Степанян, Георгий Дм. Костылев, Пётр Павл. Кожанов, Василий Фёд. Голубев.

Фото А.И. Бродского. Ленинград, ноябрь 1942 г.

Из фондов Национального исторического музея Республики Армения.

Недавно Степанян водил группу на штурмовку переднего края врага. Когда лётчики легли на обратный курс, они услышали в шлемофонах голос земли: «Бомбили отлично. Молодцы!». И едва ли не самой лучшей наградой были для Степаняна эти слова с родной земли, за счастье и свободу которой он сражается.

Лейтенант И. БАРУ»<sup>22</sup>.

Большой опыт инструкторской работы позволил ему с достоинством выходить из самых сложных ситуаций, а боевые вылеты проводить с холодным расчётом и отчаянной дерзостью. Приведем несколько рассказов. Так, однополчанин Нельсона, Герой Советского Союза Георгий Попов вспоминал о Н. Степаняне: «Меня всегда поражало умение подполковника Степаняна глубоко анализировать обстановку, точно оценивать поведение каждого лётчика и делать правильные выводы... А главное — он обращает исключительное внимание на степень подготовки лётного состава. Например, с молодыми лётчиками он никогда не делал на подходе к цели сложных перестроений; маршрут и самую атаку строил иначе, чем с более опытными штурмовиками. Так он добивался компактности группы при любом её составе. А это и есть искусство ведущего»<sup>23</sup>.

Боевой друг и товарищ Нельсона, Захарий Лазарев, писал:

«На любой местности ориентировался Нельсон Степанян. Конечно, здесь сказывалось и то, что до войны он долго работал в ГВФ, налетал там миллион километров и исключительно точно водил свой самолёт при помощи компаса»<sup>24</sup>.

С 12 по 18 января 1943 года полк штурмовыми ударами содействовал войскам Ленинградского фронта по прорыву блокады Ленинграда, а с 10 по 27 февраля 1943 года принимал участие в Красноборской операции по расширению коридора между Ладожским озером и Синявинскими высотами. Штурмовики оказывали содействие войскам 55-й армии, наступающим на колпинском направлении.

24 апреля 1943 года за особые отличия в операции по прорыву блокады Ленинграда 57-й пикировочно-штурмовой авиационный полк был преобразован в 7-й гвардейский пикировочно-штурмовой авиационный полк. Однако Степаняна в полку уже не было, после второго ранения он был вызван на родину по предложению руководства Республикой Арменией для проведения торжественных встреч с тружениками тыла.

---

<sup>22</sup> «Красный флот» 24 октября 1942 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 52-54.

<sup>23</sup> Гиляревский В.П. Война: морские летчики о боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. М., 1992. Кн.2. Балтика. С. 62.

<sup>24</sup> Там же. С. 59

*Я тебя никогда не увижу,  
Близорукое армянское небо,  
И уже не взгляну прищурясь  
На дорожный шатер Арарата,  
И уже никогда не раскрою  
В библиотеке авторов гончарных  
Прекрасной земли пустотелую книгу,  
По которой учились первые люди.*

О. Мандельштам

## РОДИНА ПРИНИМАЕТ ГЕРОЯ

**14** марта 1943 года Нельсон прилетел из Ленинграда в Баку. Для Нельсона Баку был не чужой город, ведь он прожил здесь более 5 лет — сначала учился в военной школе, затем, после её закрытия, поступил на нефтеперегонный завод им. Сталина в качестве рабочего, через 3 месяца сдал на слесаря и работал слесарем до ноября 1933 г. Партийное руководство республики организовало герою торжественную встречу. Был созван общегородской митинг нефтяников, на котором «тов. Степанян рассказал собравшимся о героических подвигах на фронте обороны Ленинграда».

Как писала тогда газета «Бакинский рабочий»: «Бакинцы навсегда запомнят эту необычайную

встречу. На нефтеперегонный завод приехал прославленный лётчик Краснознаменной Балтики, Герой Советского Союза гвардии капитан Нельсон Степанян. Получив краткосрочный отпуск, он прилетел из Ленинграда в родной Баку, чтобы встретиться с друзьями и товарищами, с рабочими родного завода.

Нельсон Степанян — воспитанник коллектива нефтеперегонного завода. На этом заводе он долгие годы работал слесарем. Здесь он вступил в ряды комсомола, стал коммунистом. Партийная и комсомольская организации Шаумянского района воспитывали его, помогли поступить в авиационное училище, стать лётчиком, о чём он мечтал ещё в



юношеские годы. Когда из родного завода Степанян уехал на учёбу, товарищи по работе сказали ему: «Смотри, Нельсон, держи высоко честь нашего завода, звание бакинца, оправдай наше доверие»<sup>1</sup>.

... Ещё до начала торжественной встречи Нельсон Степанян посетил завод, побывал в первом цеху, где он работал слесарем, тепло беседовал с директором завода т. Шелконоговым, со старыми рабочими, ознакомился с работой операторов Дадашева и Алиева, Мальшевой и Ивашкиной, токарей Боскова, Шулитова и других. (...) Вечером, после посещения завода, рабочие собрались на торжественную встречу. Нефтеперегонщики тепло встретили своего воспитанника — бесстрашного защитника Родины Нельсона Степаняна. После вступительной речи секретаря парторганизации завода тов. Ашумова слово было предоставлено Герою Советского Союза Нельсону Степаняну. (...) Тёплая, дружеская встреча отважного лётчика с нефтепере-



Встреча на нефтеперегонном заводе. Баку. 12.03.1943 г.

гонщиками вылилась в яркую демонстрацию боевого содружества фронта и тыла, нерушимой дружбы советских народов.

Нельсон Степанян называет имена боевых товарищей, доблестных сынов азербайджанского народа бакинцев лётчиков-истребителей Самедова, Багирова, Цыганова, которые с первых дней Отечественной войны вместе со Степаняном беспощадно уничтожают врага... — Гвардии лётчик-истребитель, дважды орденосец Гусейн Багиров не раз сопровождал меня при штурмовке вражеских объектов и всегда выходил из боя победителем, — рассказывает Нельсон Степанян. — Эта боевая нерушимая дружба наших лётчиков является грозой

<sup>1</sup> Бакинский рабочий. 4 марта 1943 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна, Ереван, 1968. С. 144-148.



В Шаумянском райкоме. Баку. 13.03.1943 г.

для немецких захватчиков. Она сделала нас непобедимыми. (...) В своих выступлениях рабочие и работницы завода тт. Осипов, Мадатов, Назиров, Саркисов, Черноморцева, Касницкая, Махмурова и другие поклялись, не щадя сил, трудиться для фронта, всемерно увеличить производство горючего для Красной Армии. На вечере выступил также секретарь Шаумянского райкома КП(б) Азербайджана тов. Шихи-заде. Он приветствовал отважного лётчика Нельсона Степаняна и призвал нефтеперегонщиков работать в тылу так, как красные воины громят врага на фронте. В конце торжественной встречи коллектив и комсомольская организация завода преподнесли Герою Советского Союза Нельсону Степаняну цветы и ценные подарки.

Вся эта теплая, дружеская встреча рабочих завода с Героем Советского Союза Нельсоном Степаняном была запечатлена на плёнке кинооператорами.

Торжественная встреча с Героем Советского Союза Н. Степаняном состоялась и на ряде других предприятий Шаумянского района — на заводе, где директором тов. Мысев, во Дворце культуры и др.»<sup>2</sup>.

В тот же день Нельсон побывал в селе Маштаг, где встретился с отцом своего боевого друга, лётчика-истребителя Гусейна Багирова и передал обрадованному отцу привет от его геройского сына.

На следующий день он выехал в Тбилиси и затем в Ленинкан. Вот одна из статей того времени, где описывается момент встречи с земляками.

«Вчера утром трудящиеся города Ленинкана



Встреча с родными лётчика Багирова. 14.03.1943 г.

<sup>2</sup> Там же.



с огромной радостью встретили Героя Советского Союза, славного сына армянского народа Нельсона Степаняна.

На вокзале в честь героя стихийно возник митинг, где трудящиеся радостными возгласами выражали свою любовь храброму сыну армянского народа.

Вечером в большом зале заседаний горсовета состоялась встреча героя с трудящимися города. Тов. Степанян рассказал собравшимся эпизоды Отечественной войны и о своих подвигах на боевом фронте защиты великого города Ленина.

Героя Советского Союза от имени трудящихся города горячо приветствовали товарищи А. Савоян, А. Овсепян, Ов. Багдасарян и М. Геворкян. Созванное в честь героя собрание вылилось в могучую патриотическую демонстрацию.

В этот же день Н. Степанян встретился с рабочими текстильного комбината и железной дороги. Стахановцы текстиля горячо поздравили своего любимого земляка с боевыми подвигами.

Сегодня утренним поездом тов. Н. Степанян выехал в Ереван»<sup>3</sup>.

Статья в газете «Банвор» дополняет: «Вечером тов. Степанян был в государственном драматическом театре, посмотрел пьесу «Русские люди» и имел беседу с артистами театра».

В этом же номере «Банвор» было опублико-



Встреча с родными в Ереване 21.03.1943

вано Обращение Нельсона Степаняна к трудящимся Ленинанкана: «Народы Советского Союза ведут справедливую Отечественную войну против коварного и подлого врага — немецко-фашистских захватчиков. Бойцы Красной Армии и Военно-Морского Флота уничтожают врага, освобождая нашу родную землю от фашистской нечисти.

В рядах бойцов Красной Армии мужественно сражаются и сыны армянского народа. На подступах к городу Ленина, защищая прекрасный и героический Ленинград, сражаясь на побережье Чёрного моря, в степях Украины мы, бойцы-армяне, знаем, что этим отстаиваем нашу мать —

<sup>3</sup> Газета «Коммунист» от 21 марта 1943 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 151.

Армению, её честь и свободу, приобретённые ею благодаря Коммунистической партии.

Советское правительство, оценив мои боевые заслуги в борьбе против врага, присвоило мне звание Героя Советского Союза. Эту честь я полностью отношу армянскому народу, который призывает своих сынов, бьющихся на поле брани, мстить, жестоко мстить кровавым врагам советских народов — немецким захватчикам.

Я всегда помню эти слова моего народа и свято выполняю его наказ. Я вновь на своей родине — в солнечной Армении.

Находясь в Ленинакане, пользуюсь случаем через газету «Банвор» выразить свой боевой привет трудящимся Ленинакана и пожелать им новых успехов в их самоотверженной работе для фронта.

Герой Советского Союза, гвардии капитан Н. Степанян»<sup>4</sup>.

Встреча в Ереване превзошла по масштабности все предыдущие. О том, как встречали Нельсона в родном городе, мы можем судить по кадрам хроники того времени и тем небольшим статьям, которые появились в печати.

Вообще был удивительный подъём всего общества. Вот одна из таких историй, которая помогает понять, что дух борьбы за победу над врагом был необычайно силен во всех городах и селах Ар-

мени, несмотря на то, что военных действий не проходило на территории Закавказья.

Семья Ерема Аракеляна чудом спаслась, как и многие тысячи армянских семей от ужасов геноцида, развязанного турками в

Западной Армении в ходе первой мировой войны. Они жили в селе Нор Кянк (Новая жизнь) Артикаского района. Ерем очень хотел, чтобы его взяли на фронт, но из-за болезни сердца ему отказали. В 1942 году в газетах появилось сообщение об инициативе саратовского крестьянина Ферапонта Головатого, который на собранные 100 тысяч рублей купил самолёт и передал его Красной Армии, заявив при этом: «Пусть моя боевая машина громит немецких захватчиков, пусть она несёт смерть тем, кто издевается над нашими братьями, невинными советскими людьми. Сотни эскадрилий боевых самолётов, построенные на личные сбережения колхозников, помогут нашей Красной Армии быстрее очистить нашу священную землю от немецких захватчиков». Тогда и Ерем решил собрать деньги и таким образом внести свой вклад в разгром врага. Он продал все се-



Ерем Аракелян

<sup>4</sup> Газета «Банвор» от 21 марта 1943 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 153-154.



Григор Тевосян

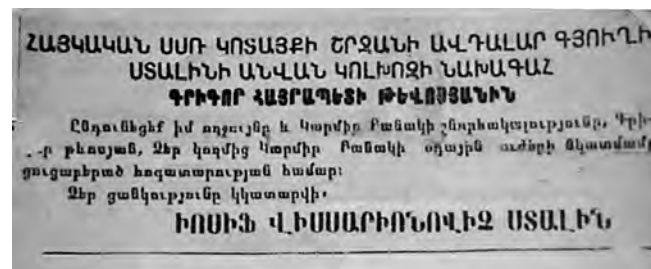
мейные драгоценности, собственный дом и переехал с семьёй в красный уголок в сельсовете, собрал необходимую сумму. Получилось два мешка денег. При этом в доме не оставалось ни копейки. В семье у Ерема был маленький ребёнок, и жена решила взять потихоньку из мешка одну бумажку — 10 рублей, чтобы купить хотя бы сахар к чаю. Ведь что такое одна бумажка, когда стоят два мешка. Но Ерем перед тем как повезти эти деньги в Ереван, решил их пересчитать. Было уже поздно, и он свой подсчёт закончил уже ближе к полуночи. Посчитал и говорит: «Не хватает 10 рублей, видимо, ошибся» — сказал Ерем и начал опять пересчитывать. К 3 часам ночи пересчитал во второй раз и сказал, что да, действительно не хватает, придётся пойти к соседям взять деньги в долг. Тут жена и его младший брат не выдержали и признались, указывая ему на то, что и так все деньги отдаёт. На что Ерем сказал, что сумма должна быть полной и пошёл за деньгами, несмотря на глубокую ночь, вернулся уже под утро и доложил недостающие 10 рублей, чтобы утром уже отвезти и сдать все деньги в город. Деньги были переданы с пожеланием купить самолёт «самой последней конструкции» и вручить знаменитому лётчику Герою Советского Союза — Нельсону Степаняну.

Семья Ерема ещё долгое время жила в сельсовете, пока не построили новый дом. Вырастили семерых детей. Сам Ерем умер в возрасте 40 лет в 1962 году, после ужасного града, который побил почти все посевы на колхозных полях — сердце не выдержало.

Примерно в то же время когда Ерем собирал деньги, председатель сельсовета в селе Хацаван (Хлебное) Григор Тевосян также решил собрать деньги на самолёт Нельсону, чтобы хотя бы таким образом отомстить за погибших на фронте братьев. Ему также удалось собрать 100 тысяч рублей. Вместе с деньгами он отправил письмо верховному главнокомандующему, где попросил самолёт назвать «Мститель» и передать Герою Советского Союза Н. Степаняну.

В ответ на имя Тевосяна пришла телеграмма:

«Примите мой привет и благодарность Красной Армии, Григор Айрапетович, за Вашу заботу о воздушных силах Красной Армии.



Телеграмма Г. Тевосяну от имени И. Сталина (на арм. яз.)

Национальный исторический музей Армении.



Ваше желание будет исполнено.

И. СТАЛИН».

В итоге, новый Ил-2, с названием «Мститель» был торжественно передан командиру 47-го авиаполка Н.Г. Степаняну в 1944 году.

Вот статья из газеты «Коммунист» о встрече Нельсона в Ереване.

«Сердечно и радостно встретили ереванцы своего знатного земляка—Героя Советского Союза, гвардии капитана авиации Нельсона Георгиевича Степаняна. 21 марта вечером на вокзале встречать славного сына армянского народа собрались трудящиеся города, участники Отечественной войны, комсомольцы и молодежь, пионеры и школьники. Среди собравшихся — отец и мать Степаняна, его друзья и знакомые.

Ровно в 5 часов поезд подходит к дебаркадеру.

Собравшиеся тесным кольцом обступили дорогого гостя. Дружеские рукопожатия, поздравления сменяются радостными восклицаниями в честь героя. Пионеры и школьники преподносят ему много цветов, выражая свою любовь к прославленному лётчику Краснознамённого Балтийского флота.

Тов. Степанян передал трудящимся Армении пламенный боевой привет от моряков, лётчиков героической Балтики.

— Товарищи, — говорит он, — я, как и все воины Красной Армии, на войне выполнял свой долг, долг патриота перед Родиной, на которую совершили разбойничье нападение немецкие фашистские изверги.

Вы, находясь в тылу, своим трудом и впредь продолжайте укреплять боевую мощь Красной Армии и Военно-Морского Флота.

Обещаю вам, товарищи, по возвращении на фронт продолжать также беспощадно уничтожать немцев. Красная Армия одержит окончательную победу над ненавистным врагом и освободит нашу любимую родину от немецкой нечисти.

Бурные аплодисменты собравшихся покрывают слова тов. Степаняна.

Герой Советского Союза Н. Степанян, сопровождаемый близкими и родными, направился домой. Приезд его заснят на плёнку»<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Газета «Коммунист» от 23 марта 1943 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 155-156.

Известный армянский кинорежиссёр-документалист Гурген Баласанян вспоминал об этом событии: «Поезд опаздывал. Беспокоились родственники Нельсона, беспокоилась и съёмочная группа нашей киностудии. Наконец, появился поезд. Мы спешили заснять Нельсона и тех, кто первым обнимет его и первым преподнесёт цветы... Разумеется, первым делом мы снимали мать героя Вардануш, затем отца, а уж после — всех остальных встречающих. Протискиваясь сквозь толпу, мы с трудом подошли ближе к герою. Нельсон заметил наш аппарат и улыбнулся.

— Интересную работу вы могли бы найти на фронте, — сказал он, обращаясь к нам, и передал младшему брату Демилю букеты цветов....

Мы в павильоне киностудии. Народный артист республики Амо Бек-Назарян в ярком сиянии юпитеров снимал одну из сцен фильма «Давид-Бек». Роли исполняли: Давид-Бека — Грачия Нерсесян, Мелика-Франгюля — Авет Аветисян, Степаноса Шаумяна — Давид Мальян.

— Подготовиться! Начали! — раздался голос режиссёра.

Давид-Бек и Мелик-Франгюль пошли друг другу навстречу. Мелик-Франгюль попытался было отклонить требование Давид-Бека, как закричали двери павильона.

— Стоп! — сердито скомандовал режиссёр.

Взгляды участников съёмки обратились к



Тетя Маник, брат Демил, Нельсон и отец. Ереван. 1943 г.

незнакомому гостю, появившемуся у открытых дверей. В павильон вошёл Нельсон и сопровождающие его лица. Съёмки были приостановлены.

После тёплых рукопожатий режиссёр предложил почётному гостю своё кресло. (...)

— Амо Иванович, ваше искусство одно из труднейших, — сказал Нельсон, поднимаясь.

— Лётное искусство тоже не из лёгких...

— Согласен, — улыбнулся Нельсон, и они снова обнялись.

На прощание Грачия Нерсесян надел свою каску на голову Нельсона и, вручив ему шпагу, пошутил:

— Теперь ты, Давид-Бек, клянись!

— Клянусь, — сказал герой, — клянусь бить по врагу сегодня сильнее, чем вчера, завтра лучше, чем сегодня.

Под бурные аплодисменты присутствующих Нельсон поцеловал шпагу и вернул её «Давид-Беку». Режиссёр по-отцовски обнял и расцеловал Нельсона.

Перед уходом Нельсон с улыбкой обратился ко мне:

— Ну, что же, договорились, что встреча состоится на фронте?...

— Так точно, Нельсон Георгиевич.

С первого же взгляда перед моим взором возник образ легендарного великана Торк-Ангеха, родного сына армянского нагорья, который словно с блестящим мечом в руках бьётся во имя защиты нашей священной Родины.

(...) Нельсон задержался на ереванской площади Ленина.

— Вот город, рождённый, чтобы стать раем, — прошептал он, — но Гитлер хочет превратить его в долину слёз. Этому никогда не бывать!»<sup>6</sup>.

Во время встречи с рабочими, инженерами и техниками комбината им. Кирова в Ереване Степанян рассказывал об одном из эпизодов в обороне Ленинграда — о совместном боевом вылете с лейтенантом 57-го авиаполка Герасимовым П.Ф.

«... С лётчиком Герасимовым я поднялся в воздух и, развернувшись над родным аэродромом, лёг на боевой курс. Задача была поставлена командо-



Степанян Н.Г. и Герасимов П.Ф. Фото 1942 г.

ванием серьезная и ответственная. Предстояло уничтожить 3 немецких железнодорожных эшелона и станцию. Наш полёт протекал в сложных метеорологических условиях. Сильный снегопад затруднял поиск цели. Но вот, наконец, цель обнаружена. Вражеские эшелоны под колёсами наших боевых машин. Первым сбрасываю бомбовый груз я, затем Герасимов. Эшелона три, а нас — двое. Приходится вести строгий учёт боеприпасов. Каждая бомба должна попадать в цель! Так привыкли бомбить лётчики Балтики. В течение

<sup>6</sup>Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 213-215.



15-минутного полёта над станцией мы полностью уничтожили два эшелона и вывели из строя паровоз и вагоны третьего состава. Обеспокоенные внезапным налётом и причинённым ущербом, немецкие «Мессершмидты» поднялись в воздух. Теперь мы летели, сопровождаемые четырьмя фашистскими асами. Обстановка осложнялась ещё и тем, что самолёт Герасимова получил серьёзное повреждение — на нём начался пожар.

Развернувшись на 180 градусов, я рукой дал понять Герасимову, чтобы он произвёл посадку. Отвлекая на себя внимание гитлеровских молодчиков, я дал возможность другу приземлиться. С каждой минутой положение становится всё напряжённей. Чувствуя своё численное превосходство, один из «Мессершмидтов» подошёл почти вплотную ко мне. Так летели мы в бреющем полёте несколько минут. Вид неотступно сопровождавшего меня фашистского лётчика приводил меня в бешенство. Таранить его самолёт я не мог, не позволяла высота, тогда я всё же решил зацепить его крылом. Как только мой самолёт сделал крен, фашистский пират, поняв замысел, испугался и взмыл вверх. Тогда я пошёл на хитрость. Увлекая за собой «Мессершмидтов», я вёл их прямо к нашей зенитной батарее.

Мой расчёт оправдал себя. «Мессершмидтам»

не поздоровилось в этот день. От огня зенитной батареи и от атаки наших «ястребков», поднявшихся в воздух, они нашли себе могилу на советской земле.

Нельсон Степанян рассказывает ещё ряд других ярких эпизодов самоотверженной работы лётчиков Балтики.

— Я призываю вас, товарищи рабочие комбината им. Кирова, обеспечить фронт, моих товарищей-воинов всем необходимым, — заканчивая своё выступление, сказал Н. Степанян, — а я в ответ на вашу заботу о Красной Армии по приезде в город Ленина первый свой удар по врагу нанесу от вашего имени.

От имени коллектива комбината им. С. М. Кирова с приветствием выступили начальник смены цеха 1—3 т. В. Вартанян, крановщица цеха 11—2 А. Ревунова, инженер А. Ромашко и другие.

Тепло проводили кировцы дорогого гостя, дав ему обещание работать так же самоотверженно, как самоотверженно сражается их земляк Нельсон Степанян, для которого жизнь — борьба против ненавистных немецких захватчиков»<sup>7</sup>.

Жена Демила — Маник вспоминала, что во время этого приезда в Ереван Нельсон стеснялся выходить из дома в парадном кителе с наградами, тем более что его и так все узнавали. К нему постоянно

<sup>7</sup> Газета «Коммунист» от 28 марта 1943 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 157-156.



*Церковь Катогике (1215 г.) монастыря Гегард.  
Согласно преданию, основателем монастыря был Св. Григорий Просветитель. Фото автора 2013 г.*





*По дороге в Гегард. Фото автора 2013 г.*





*На улицах Еревана. Фото автора 2013 г.*



*Памятник советским и немецким солдатам «В память о солдатах, погибших в боях под Севастополем. В честь павших, в напоминание живым». Фото автора 2012 г.*





*Внутренний дворик Военно-морского музея Черноморского флота. Фото автора 2012 г.*



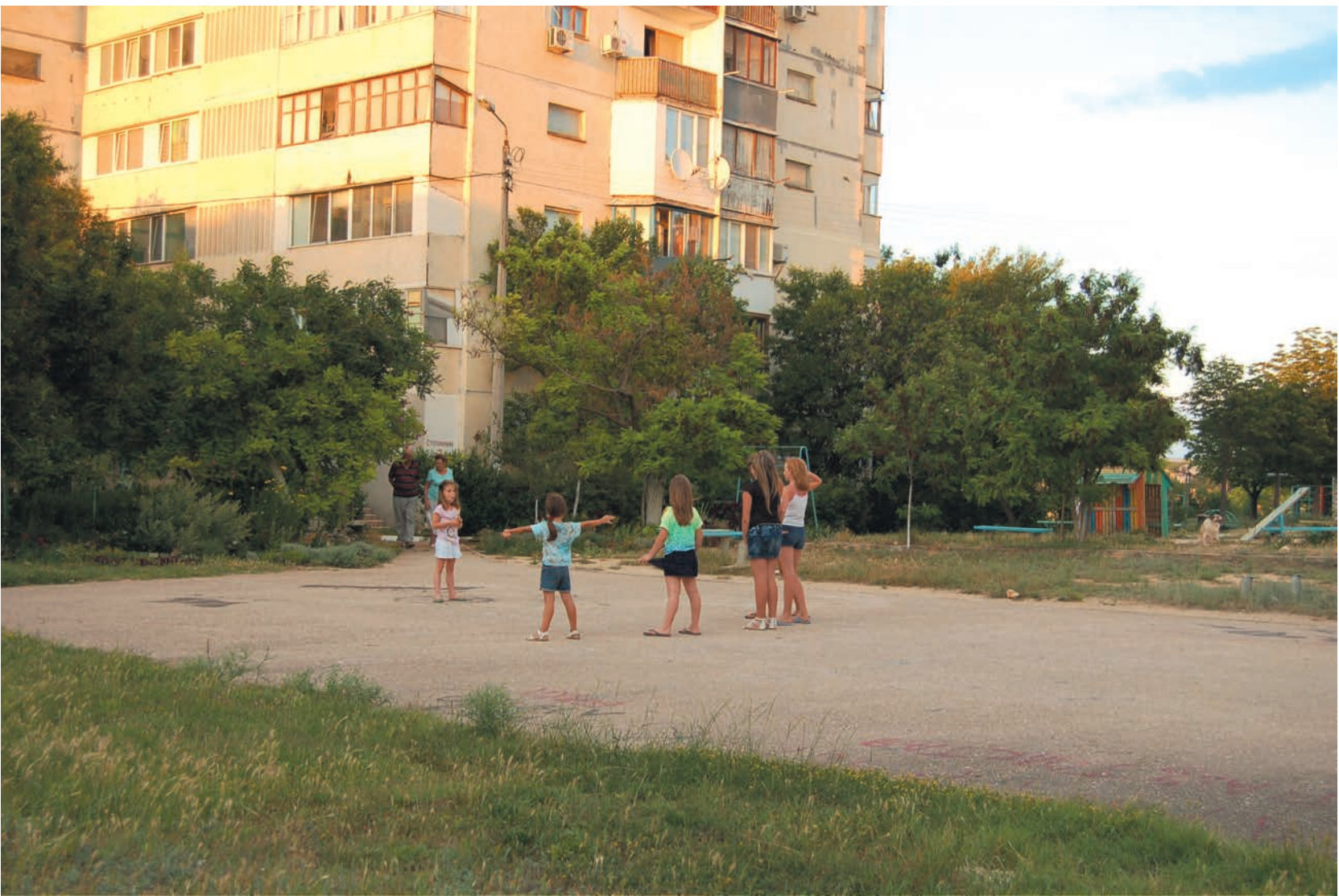


*Вид со смотровой площадки из потерны (с глубины 17 м) Музейного историко-мемориального комплекса «35—я береговая батарея». Севастополь. Фото автора, 2012.*





*Аэродром на мысе Херсонес. Севастополь. Фото Анатолия Григорьева, 2012 г.*



*Дети на улице Степаняна в Севастополе. Фото автора, 2012 г.*





Листовка, выпущенная к приезду Степаняна в Ереван 1943 г.

приходили делегации, его приглашали на самые различные встречи, так что дома он почти и не был.

Вот очередная статья из газеты «Коммунист» о встрече с Нельсоном: «Зал театра оперы и балета им. Спендиарова переполнен. На встречу с Героем Советского Союза, гвардии капитаном Н. Степаняном пришли стахановцы промышленных пред-

приятий, учащиеся высших учебных заведений, работники искусства, науки и литературы.

В президиуме — секретари Ереванского горкома КП(б)А тт. С. Гевондян и В. Оганесян, секретарь Спандарянского райкома партии т. Искандарян, академик И. Орбели, проф. О. Габриелян, мать и отец героя и другие.

Тепло встретили присутствующие в зале появление на трибуне своего земляка, отважного лётчика Балтики Н. Степаняна.

— Письмо я ваше получил, — обращаясь к присутствующим, сказал Н. Степанян, — и наказ ваш выполнил. В этот памятный для меня день я с моими товарищами потопил вражеский корабль водоизмещением в 3000 тонн. Это было лучшим ответом на ваше письмо.

— Пересев с самолёта Гражданского воздушного флота на грозный «Ил», я дал себе слово сражаться за Родину, за свой народ так же самоотверженно, как сражались за неё наши отцы и братья. Город Ленина за месяцы моей работы на Балтике стал мне близким и родным, я не раз вылетал бомбить транспорты и аэродромы врага, мстить тем, кто со звериной яростью уничтожает все то, что близко и дорого советскому человеку.

Рассказав несколько боевых эпизодов из фронтовой жизни лётчиков Балтики, Н. Степанян сказал:

— Товарищи рабочие фабрик и заводов, учащи-



Семья Нельсона: Демил, двоюродная сестра Джуля, Фира, т. Маник, Георг, Виллик, Вартануш. Ереван. 04.06. 1943 г.

еся, люди науки и искусства! Честно и самоотверженно выполняйте свой долг перед Родиной. Работайте для фронта не покладая рук, а я в свою очередь даю клятву армянскому народу: пока бьётся моё сердце, буду сражаться за Родину, за её честь и свободу, не щадя жизни.

В зале раздаются долго несмолкающие аплодисменты. (...)

Яркую, запоминающуюся речь произнес академик И. Орбели.

— Жители города Ленина, — сказал он, — хорошо знают имя Нельсона Степаняна. Отважный сын армянского народа нашёл своё почётное мес-

то в рядах защитников города Ленина, его памятников и культуры. Пожелаем же товарищу Степаняну, чтобы бомбы, сбрасываемые с его самолёта, и впредь разили немецких захватчиков.

В заключение состоялся большой концерт с участием артистов Армфилармонии и Гостеатра оперы и балета им. Спендиарова»<sup>8</sup>.

К приезду Нельсона успели подготовить и выпустить несколько брошюр — на русском и на армянском языке, а также листовку «Сталинский сокол — Герой Советского Союза Нельсон Степанян».

После краткого пребывания на родине Нельсон был направлен на работу в качестве опытного наставника для молодых командиров звеньев, командованию хотелось, чтобы его богатый тактический опыт стал достоянием как можно большего числа морских лётчиков.

В мае 1943 он перелетает из Ленинграда в Куйбышевскую область. Здесь следует заметить, что в начале войны завод по выпуску штурмовиков «Ил-2» из Воронежа перебазировался в Куйбышев. Соответственно, появилась потребность в близкой авиабазе, где пилоты могли бы осваивать полученные машины. Такое место было выбрано недалеко от Куйбышева, на железнодорожной станции Погрузная (на окраине райцентра Кошки).

<sup>8</sup> «Коммунист» от 30 марта 1943 г. Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян... С. 160-161.



*Сын Нельсона - Вильсон со своей внучкой Екатериной. Москва. Фото автора 2013 г.*





*Памятник Н. Г. Степаняну в Ереване (скульптор А. Саркисян и архитектор Г. Агабабян.  
Открыт в 1950 г.). Фото автора 2013 г.*





В селе Кошки. 1943 г.

У местных жителей сохранились воспоминания об этом периоде, когда их станция вдруг превратилась в базу ВВС морского флота.

«Осенью 1941 года на западной окраине от же-

лезнодорожной линии до вышки ретранслятора, которая, кстати, стоит и сейчас, и от переезда до белой будки началась подготовка к строительству аэродрома. Выкосили траву, убрали бурьян, а весной 1942 года приехали стройбатовцы. Вскоре появились землянки, баня, колодец, укрытый брезентом склад боеприпасов с ящиками патронов, снарядов и бомб. Всё это охранялось часовыми. Для обслуживания аэродрома весной же прибыл состав с оборудованием: один легковой и три грузовых автомобиля, и один для заправки самолётов. Штаб воинской части располагался в доме из красного кирпича (на территории сегодняшнего ПАТО). Недалеко была столовая», — описывал свидетель тех событий Г. Петров, проживавший в поселке Погрузная — «С мая 1943 года на новеньких самолётах пилоты морской авиации прилетали в нашу местность, где на погрузнинском аэродроме и учебной базе курсов в течение полутора месяцев осваивали полученную на авиазаводе технику, отрабатывали боевое взаимодействие, лётную тактику под руководством воздушных асов»<sup>9</sup>. Самолёты проводили учебные бомбометания в пойме р. Кондурчи (Берёзовский угол).

«В составе Курсов имелось три учебных авиационных эскадрилий. Эскадрилья истребителей под командованием Героя Советского Союза, капитана

<sup>9</sup> Кошкинский аэродром / Социальный портал министерства социально-демографической и семейной политики Самарской области <http://suprema63.ru/msdr/portal/content/static/html.do?itemId=441779779>

В.П. Покровского. Эскадрилью штурмовой авиации возглавлял капитан Н.Г. Степанян, также Герой Советского Союза. Эскадрилей бомбардировщиков командовал А.А. Николаев, кавалер ордена Боевого Красного Знамени и многих других наград. Долгое время после войны аэродром на Погрузной принимал борта малой авиации. И сейчас он имеет особое значение и не используется под сельхознужды»<sup>10</sup>.

В Военно-морском музее хранится письмо Нельсона домой со ст. Погрузная

*«6 августа 1943 г.*

*Дорогие папа, мама, Демиль, Маня!*

*Не так давно я послал вам письмо и в нем две фотокарточки. Наверное, уже получили их. Чувствую себя хорошо, только беспокоюсь о вас. Фире давно не писал, но вы, наверное, пишете? Что она пишет и как Вилик чувствует себя? Напишите мне, что она ответит относительно того, чтобы взять Вилика.*

*Приехал ли Орбели и что рассказывает? Напишите подробно.*

*Я купил кое-какие игрушки, только не знаю адрес детского сада и как наименовать посылку. Очень прошу прислать адрес, чтобы я смог послать посылку в детский сад моего имени.*

*Много работаю, устаю очень, даже вот это письмо пишу на аэродроме, собираюсь вылетать.*

*Пока до свидания, привет всем нашим родственникам, Сергею, Степану, одним словом, всем, всем.*

*Целую крепко.*

*Нельсон»<sup>11</sup>.*

В октябре 1943-го курсы переводят в г. Моздок, где Нельсон продолжает работать вплоть до апреля 1944-го. Здесь он вновь встречается со своим другом Михаилом Клименко, которого направили на эти курсы для повышения квалификации в январе 1944 года. Сохранилось несколько коротких писем Нельсона домой, относящихся к этому времени. Вот одно из них:

*«21.2.44*

*Здравствуйте дорогие папа, мама,  
Демик, Маня, Ляля!*

*Только что получил посылку в целости и почти одновременно телеграмму. Несколько дней тому назад написал письмо. Наверно уже получили. Вы обижаетесь, что я не пишу, а мне кажется вы в последнее время не стали писать. Пару слов о себе: я чувствую себя хорошо, работаю по-прежнему*

<sup>10</sup> <http://koshki-news.com/news/125853/>

<sup>11</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов... Ереван, 1968. С. 110-111.

на своём месте. Новостей особо нет. К нам приехал на учёбу Клименко Михаил Гаврилович. Передаёт вам привет, но особо писать нечего. На этом кончаю. Не обижайтесь, что мало пишу.

Пока. До свидания.

Передайте привет всем.

Целую,

Нельсон»<sup>12</sup>.

Об этом времени сохранились воспоминания одного из слушателей — Виктора Яковлевича Глухарёва<sup>13</sup>. Его дочь, Марина Викторовна Аксёнова, любезно предоставила для нашей книги этот рассказ своего отца.

### Учебка. Степанян.

«— Привет, Михаил (Беляков)! Послушай, кто это такой весёлый, не то грузин, не то армянин? Что-то я его раньше не видел.

— Где?

— Да вон там с Губрием<sup>14</sup> разговаривает в чёрном реглане. Приветливое лицо. Интересно,

откуда он появился?

— Вы о чём, ребята?

— Да вот смотрим на пришельца, очевидно, знакомый Губрия, а кто он? Скорее всего истребитель.

— Да нет, это Нельсон Георгиевич Степанян, гвардии майор, и не истребитель, а штурмовик, балтиец. Герой Советского Союза.

— Михаил, ты что-нибудь слышал о нём?

— Нет.

— Ничего, ещё услышите, всё впереди. Отличный вояка и чистейшей души человек. Надо как-то познакомиться, балтийцы народ серьёзный, да и воюют отменно, неплохо бы порасспросить о



Глухарёв В.Я.

<sup>12</sup> Письмо в фондах Национального исторического музея Армении.

<sup>13</sup> Глухарёв Виктор Яковлевич (1922 — 1978) — заместитель командира эскадрильи 47-го штурмового Феодосийского Краснознамённого авиационного полка. 23 апреля 1945 года командованием 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС КБФ ст. лейтенант Глухарёв В.Я. за успешные боевые действия и произведённые им 138 боевых вылетов по плавсредствам, живой силе и технике противника был представлен к присвоению звания Героя Советского Союза. Однако движение наградного документа было приостановлено. Тем не менее, 13.05.46 г. В.Я. Глухарёв был награжден орденом Ленина. Уже после смерти В.Я. Глухарёва справедливость была отчасти восстановлена, и в 1995 году он был удостоен звания Герой России.

<sup>14</sup> Губрий Алексей Антонович (1907 — 1971) — Герой Советского Союза. На офицерские курсы был направлен с должности командира 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС Черноморского флота.



работе в море, может быть что-нибудь новенького у них перенять.

Ну что же, пошли в класс. Интересно, что за дисциплину новую решили нам преподнести?

— Встать, смирно! Товарищ подполковник, группа слушателей в количестве тридцати двух человек присутствует на ваших занятиях. Больных нет, отсутствующих нет. Дежурный старший лейтенант Николаев. Вольно.

Все садятся, с недоумением смотрят на подполковника, на друзей, ничего не понимая.

— Итак, тема: «Артиллерия и её боевые порядки».

Проходит час, гробовая тишина в классе. Лекция «очень интересная». Оказывается, артиллерия — это пушки, при выстреле есть сорок девять отклонений снаряда (теоретических).

В чём они заключаются? Износ артиллерийского ствола, разность в весе снаряда и ещё очень много всяких разниц. Всё это влияет на успешную

стрельбу, а с этим и на точность поражения цели.

Лекция очень хорошая для общего развития, но нас собрали сюда на высшие офицерские курсы лётчиков всех флотов, думается, совсем не для того, что бы слушать как нужно стрелять из пушек. Да и пригодится ли нам, морским лётчикам, эта теория стрельбы в наших боевых условиях? Вряд ли.

Звонок. Лекция окончена. Дежурный поднимает класс по стойке смирно. Подполковник собирает свой конспект и молча, не обращая на нас никакого внимания, выходит. Ни тебе здравствуйте, ни тебе до свидания. Что это? Абсолютное пренебрежение к офицерам флота или к нашей молодости? Но ведь эти молодые офицеры имеют немалый боевой опыт, о чем свидетельствуют награды у каждого. Странно, но факт, больше этот подполковник к нам не приходил, а от артиллерии и её боевых порядках у нас остался на душе плохой осадок.

Занятия продолжают. На сей раз боевой ус-



Степанян среди слушателей Высших офицерских курсов. Моздок.

тав пехоты. Отделение в наступлении, отделение в обороне, отделение.... И т. д.

Как нужно быстро окопаться. Как строить блиндаж и всё как, как, как. Всё это, конечно, тоже очень интересно, но хотелось бы знать, если тебя сбили где-то в море, то как можно применить сию теорию на практике? Как можно выкопать блиндаж в море

или как установить огневую точку на волнах? Абсурд, но занятия есть занятия, и с них просто так не уйдёшь, это не школьное обучение: «Мама, я хочу домой!»

Хорошо, что таких занятий было ни так уж много, чтобы на них роптать. Но вот совсем другое дело аэронавигация или просто штурманская под-



готовка. Такие занятия проходят с большим интересом, не замечаем время. Занятия построены так, что чистая теория подтверждается практикой. Каждый из группы делится своим опытом. Что у кого происходило в полётах, как вышли из такого затруднительного положения, приводится масса примеров как серьёзных, так и весёлых. Нет, как ни говорите, а штурманская подготовка — основа лётного мастерства.

Был у нас забавный случай. Тогда, ещё будучи курсантами, переучивались на Ил-2, стояли мы на озере Джеран-Гель.

По какому-то стечению обстоятельств был назначен к нам в учебную эскадрилью комиссар из кавалерии. Может быть он и неплохой человек, но представьте: по аэродрому, где летают курсанты, которые хотя и не совсем моряки, вдруг появляется высокая фигура в длинной серой шинели, как говорится, до пят и в шпорах. Приходит в квадрат и дальше просто не знает с чего начать разговор. Для него авиация — такой же тёмный лес, как для нас — кавалерия.

Так вот, при полёте по заданному треугольнику (самостоятельный маршрут), курсант Самойленко и его будущий стрелок Повелко отклонились от курса и заблудились. Проходит расчётное время, нет самолёта. Проходит ещё время, начинаем беспокоиться. Беспокоится и комиссар. Кончается горючее, и вот на горизонте появляется самолёт, производит посадку и винт замирает. Конечно, все

бежим к самолёту. Самойленко вылезает из кабины, и тут на правах начальника его спрашивает комиссар:

— Где были, почему так поздно прилетел? — и всё в таком же духе.

Самойленко был весёлый курсант, под стать ему был и его стрелок Повелко. Докладывают на полном серьёзе:

— Так что, товарищ комиссар, летели мы, значит, хорошо, но потом затряс мотор и смотрю — у меня винт отлетел. Пока сели, пока нашли винт, пока с Повелко его поставили на место, да зашлинтовали, вот время и прошло. Мы стоим, глаза таращим: какой винт, где он мог отвалиться и как его могли поставить вдвоём, в нем веса почти триста килограммов.

— Безобразие! — возмущается комиссар. — Сейчас пойду, доложу командиру. А вы, товарищ Самойленко, идите отдыхать, наверно устали, шутка ли, столько времени пролетать.

Самойленко действительно пришлось отдохнуть, но не за выполнение полёта, а за розыгрыш комиссара. Задание-то было простое, заблудиться негде, слева — горы, справа — железная дорога, но невнимательность и беспечность чуть не привели к вынужденной посадке. Сейчас смешно, а тогда было не до смеха. Всего три боевых самолёта на учебную эскадрилью, на всех курсантов. Фронт ждёт лётчиков, а мы куролесим. Все же молодые годы берут своё.



Фото выпуска курсов 28 марта 1944 Моздок.

В центре Губрий А.А., в первом ряду лежит в центре Беляков М.М., крайний справа стоит Глухарёв В.Я.

Не менее важные занятия проводились по материальной части самолёта и мотора. Преподавать эти дисциплины были призваны отличные инженеры, прошедшие немалый боевой путь. Они прекрасно знали материальную часть и очень доход-

чиво доносили эти знания до нас слушателей. Как правило, такие занятия переходили в собеседования. Делились опытом, разбирали каждый случай отказа двигателя или другого агрегата. Выявляли причины и, как правило, под руководством инже-

неров приходили к правильному выводу. Эти занятия впоследствии многим пригодились в дальнейшей боевой работе.

Финалом теоретической подготовки на курсах был обмен боевым опытом среди лётного состава. Пожалуй, самое нужное и эффективное время. Шесть дней актовъ зал был наполнен лучшими мыслями, стремлением как можно эффективней применить тот или иной вид оружия. Было приведено много случаев из лётной практики, обмен боевым опытом по флотам. Так, в частности, лётчики северного флота рассказали о штурмовке кораблей противника при облачности, достигающей не более ста метров. Черноморские лётчики поделились опытом бомбомётами с малых высот и пока ещё первыми шагами топ-мачтового бомбометания.

От балтийских летчиков выступал Степанян. Тема доклада «Боевой полёт в тумане».

Как правило, в туман не летают, но Балтика погодой не радуется, особенно весной и осенью. Над морем и прибрежной полосой стелится тонкая полоса тумана, она не превышает десять-пятнадцать метров, сквозь неё видно небо, но видимость на аэродроме при этом тумане не превышает двести метров. По правилам, летать нельзя, но летать можно, и Нельсон Георгиевич рассказал о таком полёте:

— Во всем виноват был разведчик. Я был в то время на КП полка и услышал разговор командира. Докладывали, что недалеко от берега обнаружен транспорт, идет один, над туманом видны мачты.



Сам транспорт просматривается сквозь туман, когда находишься над ним. Заманчивая цель. Я стал проситься на вылет. Командир и начальник штаба и слушать не хотели:

— Ты что, хочешь башку сломать, машину разбить? Одумайся!



Фото немецкого транспорта после атаки штурмовиков Ил-2.  
Из архива В.Я. Глухарёва.

— Но ведь цель такая удобная, кто в таких условиях может подумать, что их могут атаковать. Зенитки ни чего не видят, а стрелять по слуху... ну, это еще попасть нужно, а у меня преимущество, я мачты вижу. Зайду одним заходом и домой.

— Ха, домой, а как садиться будешь?

— Сяду, всё будет в порядке.

— Ну, ладно, уговорил. Лети, но смотри, будь очень внимателен, при малейшей неуверенности — немедленно домой.

Раньше мне приходилось ехать в плохие погоды, так что кое-какой опыт есть. Пожалуй, самое неприятное — это взлёт. Смущает ограниченная видимость, не видишь — где заканчивается

аэродром, но стоит только оторваться и набрать высоту пятнадцать-двадцать метров и ты совсем в другой погоде. Взял курс на этот транспорт, иду в море. Смотришь вперед, красиво, как над слоем ваты, посмотришь вниз — море видно. Прошло расчётное время, смотрю — из ваты два чёрных пенька видно. Ага, так вот он, транспорт. Начал набирать высоту, не теряя эти пеньки из виду. Немцы забеспокоились, открыли огонь, а куда стрелять, они же меня не видят! Рвутся зенитные снаряды — то слева, то справа, но всё мимо. Захожу в атаку, огонь из пушек и пулемётов открывать не стал. Подумал, отработаю как бомбер. Всё внимание на эти концы мачт, взял небольшое упреждение и сбросил четыре сотни залпом по две.

Выхожу из атаки, что-то чёрное в тумане, эх, думаю, наверное, мимо. И вдруг на мгновение туман окрасился в ярко красный цвет и из тумана вверх летят какие-то обломки, после чего поднимается столб огня.

Было очень красиво, — говорит Степанян, — теперь домой.

Туман всё тот же. Зная хорошо подходы к аэродрому, характерные ориентиры, зайти на посадку не так сложно, но сама посадка намного тяжелее. Осторожно на малом газе погружаюсь в туман, и вот уже просматривается земля. Теперь легче, ещё два-три метра и вижу полосу. Всё. Полёт окончен.

Этот пример я привёл вам совсем не за тем, чтобы вы, придя в свои части, начали обучать лётчиков летать в такую погоду. Нет. Для таких полётов нужен хороший опыт, трезвый ум и точный расчёт. А вообще, если очень захочешь, можно летать в любую погоду, но мало хотеть, нужно ещё и уметь. А чтобы уметь, нужно тренироваться, с чего завтра мы и начнём. Хватит штаны протирать за столами!»<sup>15</sup>.

Инструкторская эпопея Нельсона продолжалась почти год. При этом он постоянно просился в ряды действующей армии. Перед самым началом Крымской операции Степаняна всё-таки вновь возвращают на фронт, в состав морской авиации Черноморского флота.

---

<sup>15</sup> Из личного архива В.Я. Глухарёва.



*Участники международной конференции в честь 100-летия со дня рождения Нельсона Степаняна в Институте истории Республики Армении (слева – направо: Эдуард Даниелян, Андрей Симонов (третий), Армо Саркисян, Ашот Мелконян, Анна Степанян, Размик Гаспарян, Нельсон Демилевич Степанян, Нелли Степанян, Климент Арутюнян). Фото автора, 2013 г.*





*Маник Степанян, Нельсон Демилевич Степанян и Владимир Гуркин. Фото 2015 г.*

*И, шагая за высокой новью,  
Помните о том, что всякий час  
Вечно смотрят с верой и любовью  
Вслед вам те, кто жил во имя вас!*

Эдуард Асадов

## ОСВОБОЖДЕНИЕ КРЫМА

**Г**военной операции по освобождению Крыма весной 1944 года, наверное, написана не одна тысяча воспоминаний, опубликовано множество документов и научных исследований, но, видимо, эта тема ещё долго будет привлекать внимание.

Как известно, советское командование несколько раз предпринимало попытки вернуть Крым ещё в 1943 году, но успехи были весьма скромными.

Вот как описывает крымский историк В.Е. Поляков ту ситуацию: «В ходе успешного наступления советских войск частями Южного, Юго-Западного фронтов был освобожден Донбасс. Передовые части Красной армии вышли к реке Молочной. Перед находящимися в Крыму мало-

численными немецко-румынскими подразделениями нависла реальная угроза изоляции. Уже днём того же 28 октября 1943 г. был получен приказ Гитлера об эвакуации из Крыма и об отходе его войск к низовьям Днепра.

31 октября 1943 г. части 51-й армии Южного фронта вышли к северному берегу Сиваша и на Перекопский перешеек. В ночь на 2 ноября 1943 г. советские войска продвинулись к Армянску.

На восточном побережье Крыма, на Керченском полуострове, события тоже развивались, как казалось, достаточно оптимистично. В ночь на 1 ноября 1943 г. началась высадка советских войск на захваченный плацдарм близ Керчи.

Положение оставшихся в Крыму немно-

численных немецко-румынских войск оказалось безнадежным. «Крымский мешок» был завязан. Румынский диктатор Антонеску настаивал на срочной эвакуации своих войск морем. К необходимости эвакуации склонялось и немецкое руководство. Во всех немецких и румынских военных и гражданских учреждениях началась предэвакуационная суматоха, не заметить которую было невозможно.

Казалось, что ничего уже не может остановить исторический ход событий и «остров Крым» вот-вот будет освобожден, но произошло непредвиденное. Части 17-й армии вермахта смогли сохранить боевые порядки и, отступая с Тамани, раз за разом ставили артиллерийскую завесу, что позволило им почти без потерь эвакуироваться на Крымский полуостров.

С приходом частей 17-й армии в Крым оказалось 270 тысяч немецких и румынских войск. Это кардинально меняло ситуацию. Ни о какой эвакуации уже не было и речи. Поступил приказ Гитлера о том, что Крым должен быть превращён в крепость...

Главная же проблема, сдерживающая освобождение Крыма, заключалась в том, что над сосредоточенными на Перекопе советскими войсками нависла крупная никопольская группировка противника. При одновременном ударе со стороны Никополюс-



Звено штурмовиков Ил-2

кого плацдарма и встречного удара из Крыма войска генерала-армии Ф. И. Толбухина оказались бы между молотом и наковальней. Понимая это, генерал Ф. И. Толбухин сумел убедить Ставку Верховного Главнокомандующего в поэтапном развитии операции: первоначальном освобождении Никополя и уж потом вторжении в Крым. Так немецко-румынские войска получили в Крыму неожиданную передышку».<sup>1</sup>

Противник подготовил за годы оккупации хорошо укрепленную многоэшелонированную систему обороны, разместил на всех важных стратегических направлениях артиллерийские и пулемётные гнёзда, доты и дзоты, врытые в землю тан-

<sup>1</sup>Поляков В. Е. Партизанское движение в Крыму 1941-1944 гг. Симферополь, 2013. С. 251-253.



Bf-109. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

ки и самоходные орудия, минные поля; расширил и заменил взлётно-посадочные полосы на бывших советских аэродромах, в частности, на аэродромах Сарбуз, Саки, Каранкут (Весёлое)<sup>2</sup>, на которых располагались истребители и бомбардировщики, при необходимости, легко достигавшие любой точки Крыма. К тому же, состав 17-й армии вермахта, закрепившейся на полуострове, был увеличен до 12 дивизий (5 немецких и 7 румынских).

В феврале 1944 года советским командованием был разработан план одновременного прорыва

немецкой обороны с севера — через Сиваш, и с востока — через Керченский пролив, с последующим расчленением 17-й армии. Со стороны Перекопа должны были наступать части 4-го Украинского фронта, воздушное прикрытие которых обеспечивала 8-я воздушная армия генерала Хрюкина (в этой армии воевал Герой Советского Союза летчик-штурмовик Николай Иванович Мартьянов, чьи воспоминания об этом периоде были нами уже опубликованы в серии «Крылья Победы» в 2014 году<sup>3</sup>).

Время начала операции сдвигалось несколько раз: сначала — с февраля на март, а затем в силу погодных условий — на апрель. 8 апреля 1944 года, в 8.00, в полосе 4-го Украинского фронта началась артиллерийская и авиационная подготовка общей продолжительностью 2,5 часа. Немедленно по её окончании войска фронта перешли в наступление, нанося главный удар силами 51-й армии с Сивашского плацдарма.

В ночь на 11 апреля одновременно с 19-м танковым корпусом в наступление перешла Отдельная Приморская армия, которая при поддержке авиации 4-й воздушной армии и Черноморского флота

<sup>2</sup> Аэродром Каранкут был создан ещё в 1940 г., рядом с селом Фройлебен, основанном немцами-колонистами в XIX веке. В начале войны немцы были выселены, а с приходом фашистских войск, аэродром был оборудован бетонной взлётно-посадочной полосой, выполненной из шестигранных плит, построены шоссейные дороги. Это был один из ключевых немецких аэродромов, на котором базировалось несколько эскадрилий бомбардировщиков (Ю-88, Хе-111) и истребителей Ме-109 и ФВ-190. Более подробно см. информацию: <http://wikimapia.org/883914/ru/Аэродром-Весёлое-Каранкут>

<sup>3</sup> Мартьянов Н.И. Воспоминания о войне. Ульяновск, 2014.



Нельсон Степанян

С началом Крымской операции Нельсона отзывают с офицерских курсов, и он получает назначение на должность командира 47-го штурмового авиаполка, входившего в состав 11-й авиадивизии ВВС Черноморского флота. На лётчиков дивизии возлагалась задача — поддержка с воздуха действий Приморской армии на суше и на море.

Следует заметить, что по воспоминаниям самих лётчиков 47-го полка, Нельсону достался полк не самой высокой дисциплины, однако благодаря своему мастерству и опыту инструктора, он быстро стал авторитетом для всего лётного состава, включая самых отъявленных «воздушных хулиганов».

По словам Заиры Хизроевой, вдовы Героя

к утру овладела городом Керчь.

Развивая наступление, советские войска 13 апреля освободили Феодосию, Симферополь, Евпаторию и Саки, 14 апреля — Судак и 15 апреля — Алушту, а 16 апреля вышли к Севастополю.

С началом Крым-

Советского Союза Юсупа Акаева, «лётчики полка видели в Нельсоне Степаняне человека, обладавшего лучшими качествами командира, учителя, воспитателя, боевого друга, бесстрашного и мужественного воина, с которым всегда легко

могли найти контакт. И это объяснялось тем, что Нельсон искренне любил людей. Его душевность, простота, чуткость проявлялись так же ярко, как и прекрасные боевые качества. Степанян хорошо знал личный состав эскадрилий. С ним охотно делились не только трудностями, возникавшими в повседневной боевой работе, но порой и личными тревогами. Он всегда интересовался, получают ли ребята письма из дома и всё ли там в порядке»<sup>4</sup>.

Об умении Нельсона понимать людей также вспоминал Герой Советского Союза майор Тургенев: «Нельсон Степанян хорошо знал людей своего полка. Он не только различал их в лицо, но мно-



Юсуп Акаев

<sup>4</sup> Хизроева Э.М. Исполненный долг. Документально-художественная повесть. Махачкала, 1986. С.86.



Георгий Кибизов

гадывании людей. В 1944 году впервые нужно было применить на Чёрном море новый способ бомбометания — топ-мачтовый. Командование поручило пробу Степаняновскому полку. Ознакомившись с приказом, Степанян попросил:

— Акаева ко мне!

Он назвал эту фамилию почти не задумываясь. Молодой годами и стажем, Юсуп Акаев уже считался бывалым лётчиком. Его хорошо знали лётчики Чёрного моря. Это он совершал дерзкие полёты над Северным Кавказом и Крымом, наносил удары по кораблям противника в Новороссийске, Тамани, Керчи, Феодосии, Севастополе. Его эскадрилья всегда наносила большие потери врагу и

гих различал в небе по «походке»: у каждого лётчика своя манера вести самолёт.

— Вот это идёт Акаев, — говорил он, вглядываясь в небо. — Акаевская «походка» — ровная и размеренная.

У Степаняна было какое-то особое чутьё в раз-

сама возвращалась без потерь»<sup>5</sup>.

Важно, что комиссаром в полку у Степаняна оказался такой человек, как Георгий Николаевич Кибизов, который также пользовался непререкаемым авторитетом, глубоким уважением и искренней любовью всего личного состава полка. Как пишет

Э. Хизроева: «Заслужить их у воинов, в день по несколько раз вылетавших с риском для жизни громить врага, у воинов технической службы, от которых во многом зависел успех штурмовых атак, у людей различных характеров, возрастов мог человек, представляющий собой незаурядную личность. Таким именно человеком был Г.Н. Кибизов.

Свою убеждённость, непоколебимую веру в победу, ненависть к врагу он умел передать воинам только потому, что воздействовал на них личным примером. А это совсем не просто, особенно в боевой обстановке. Георгий Николаевич был боевым комиссаром в полном смысле этого слова. Он ле-



Д.И. Манжосов

<sup>5</sup> Там же. С. 64



тал на сложные и опасные задания почти со всеми лётчиками полка. Летал тогда, когда можно было и не летать. Ведь его постоянная, повседневная работа комиссара делалась на земле, но он рвался в воздух.

— Я на войне, — сказал он как-то, — а значит, должен быть там, где воюют.

Он в совершенстве владел всеми видами оружия и мог летать вместо воздушного стрелка. На его личном боевом счету значилось четыре сбитых вражеских самолёта, не говоря об уничтоженной технике и многом другом. Георгий Николаевич Кибизов был из тех комиссаров военных лет, которые, олицетворяя волю народа к победе, сплывали ряды воинов, не давали им в трудное время согнуться, растеряться, помогали выстоять и победить.

... Он был бескорыстен и скромнен. Не любил громких фраз. Как-то в канун праздника Октября предложил отметить этот день, как подобает, делом и тут же обратился к одному из воздушных стрелков: «Вы отдохните, а я летаю». И пошёл в бой.

Его высокая принципиальность и непримиримость к недостаткам удивительно сочетались с большой чуткостью, душевностью и простотой.

Много позже, откровенно признаваясь, что и сам он относился к «трудным малым», с большой тепло-

той писал о Георгии Николаевиче Кибизове командир звена 2-й авиаэскадрильи старший лейтенант Владимир Дмитриевич Марков: «Не отталкивал он нас от себя, не только прибежал к железной дисциплине и приказам, но умел по-человечески просто, доброжелательно убедить, помочь осознать и объективно оценить свой неверный поступок. Верили мы ему безотчётно. И если в последующей жизни я не потерял правильного направления, сумел открыть глаза на доброе, хорошее, красивое, ранее не замеченное, то этим во многом обязан командиру, учителю, другу Г.Н. Кибизову»... Действительно, молодой лётчик-штурмовик отличался своеобразным характером, был крайне эмоциональным, вспыльчивым до резкости и поспешно прямолинейным. Но он обладал замечательными бойцовскими качествами. При исполнении боевого задания проявлял энергию, смелость, инициативу и решительность. Был верен долгу взаимопомощи в бою. За годы войны совершил 105 эффективных боевых вылетов, уничтожил значительное количество различных вражеских транспортов и судов. В.Д. Марков награжден четырьмя орденами Красного знамени и орденом Отечественной войны 1 степени. Не раз попадал во время штурмовых атак в сложную обстановку, но всегда выполнял боевое задание»<sup>6</sup>.

Интересное свидетельство о Нельсоне Сте-

---

<sup>6</sup> Хизрова Э.М. Исполненный долг. Документально-художественная повесть. Махачкала, 1986. С.118 — 121.

паняне оставил Владимир Иванович Воронов, летавший в это время в 6-м гвардейском истребительном полку в той же, 11-й, авиадивизии: «Командир 47-го штурмового авиаполка капитан Н. Степанян был небольшого роста, энергичный и очень подвижный. Свой рассказ или указания он всегда дополнял выразительной жестикуляцией рук. Часто и заразительно смеялся. Кроме орденов и Золотой Звезды Героя на кителе он постоянно носил значок летчика-миллионера Гражданского воздушного флота. Ему в ту пору было тридцать лет. Степанян пользовался высоким авторитетом среди лётчиков, в первую очередь за храбрость и отвагу в бою. Он часто водил штурмовики на боевые задания и неизменно добивался победы»<sup>7</sup>.

Вот описание одного из совместных вылетов, в котором принимали участие и Степанян и Воронов: «Наиболее эффективными были действия штурмовиков 13 апреля. Они нанесли тяжёлые потери отступающим фашистам, пытающимся бежать морем из порта Судак.

Рано утром вылетев на разведку, мы обнаружили в порту несколько быстроходных барж под погрузкой. Немедленно туда были отправлены штурмовики нашей дивизии. «Илы» появились в тот момент, когда перегруженные немцами баржи вышли из порта в море. Штурмовики настигли их.



В.И. Воронов. Фото 1944 г.

Вместе со штурмовиками ринулись в атаку и мы. Метким огнём были потоплены все три баржи.

Нам было чему радоваться в тот день. В сводке Совинформбюро за 19 апреля было опубликова-

<sup>7</sup> Воронов В.И. Морские истребители. М., 1986. Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov\\_vi/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov_vi/index.html)

но заявление пленного командира взвода шестой роты тяжёлых минометов второй румынской горнострелковой дивизии лейтенанта Мурешану. «Наша рота тринадцатого апреля прибыла в Судак. Там скопилось много немцев и румын. Немцы грузились на баржи. Как только три баржи, переполненные солдатами, отошли от берега, налетели русские штурмовики. На наших глазах все три баржи пошли ко дну».

Прибыв в полк, Нельсон сразу погрузился в бешеный круговорот событий, поэтому письмо домой он пишет только в минуту отдыха на следующий день после штурмовки Судака. Очевидно, что он не может писать обо всем, что происходит, только лишь указывает, что находится на новой должности:

*«14 апреля 1944 г.*

*Здравствуйте, дорогие папа, мама,  
Маня, Демиль, Ляля!*

*По адресу Моздок больше писем не пишете, я теперь на новом месте и на другой должности.*

*Жив, здоров, чувствую себя прекрасно, очень скучаю по вам. Пишите почаще, а то иногда бывает скучно, когда вспомнишь всех вас, но уверен, что скоро настанет час победы над озверевшим врагом, и тогда*

*мы встретимся вновь. Вы пишете все подробно, почаще и подробно, не обижайтесь, если мало буду писать, очень занят, да и время такое, что нельзя обижаться.*

*Ну пока, до свидания, передайте привет всем, всем.*

*Целую крепко-крепко. Нельсон»<sup>8</sup>.*

17 апреля 11-я дивизия начала перебазирование с аэродрома Анапа на аэродром Саки, который был уже освобождён к этому времени. Начиналась подготовка к взятию Севастополя.

**Из отчёта о боевой работе 47-го ШАП за апрель 1944 г. Аэродром Саки.**

«В первой половине апреля 47 ШАП во взаимодействии с 8 ГШАП под прикрытием 6 ГИАП и 25 ИАП уничтожал плавсредства противника в портах Феодосия, Киик-Атлама, Судак и на коммуникациях южного побережья Крыма, своими боевыми действиями способствовал успешному продвижению частей отдельной Приморской Армии и полному очищению Керченского п/о от немецко-фашистских захватчиков.

18.04.44 полк в полном составе перебазировался из Анапы на аэродром Саки и вёл боевую работу по уничтожению плавсредств противника на коммуникации Севастополь – Румыния. В операциях, проводимых полком в апреле 1944 г. лётчиками впервые в массовом масштабе начал применяться метод топ-мачтового бомбометания, благодаря чему значительно повысилась эффективность бомбоштурмовых ударов.

<sup>8</sup> Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов... Ереван, 1968. С.111.

Только за четыре дня боевой работы (22, 23, 25 и 26 апреля) летчики 47 ШАП потопили 7 плавсредств различного тоннажа и 5 значительно повредили. Одновременно, учитывая сложные метеоусловия, в которых приходилось работать, и в целях повышения маневренности групп штурмовиков в зоне противника, был изменен походный порядок штурмовиков, вместо общего строя пеленга 6 Ил-2 при полёте к цели начали применять строй «пеленг пар» и на обратном маршруте – «клин пар». Такой порядок целиком себя оправдал.

Благодаря тщательно продуманной организации БШУ, несмотря на сильное противодействие со стороны ЗА, МЗА и ИА противника, полк имеет сравнительно небольшие потери – 3 Ил-2. Причём не безынтересно отметить, что, несмотря на всю сложность топ-мачтового бомбометания и связанный с ним риск, полк, применяя этот метод, потерь не имел.

Практически удар шестёрки Ил-2 организовали следующим образом: ведущая пара, имея бомбы с взрывателями мгновенного действия, подходила к цели на высоте 1000-1200 м и первой начинала атаки, имея основной задачей пушечно-пулемётным огнем и РС подавить огонь ЗА и МЗА конвоя – обеспечить выход следующей пары, которая, имея бомбы с взрывателями АВ-87, подходила к цели на высоте 500-600 м с последующим снижением до 25-30 м, и с этой высоты методом топ-мачтового бомбометания серийно сбрасывали бомбы. Замыкающая пара действовала аналогично первой паре, имея задачу прикрыть выход из атаки впереди идущей пары.

Если на цель вылетало одновременно несколько групп, порядок атаки оставался таким же, с

той лишь разницей, что в атаку выходили сразу шестёрками, а средняя шестёрка, применявшая метод топ-мачтового бомбометания, разделялась на пары, причём каждая пара выбирала себе цель самостоятельно. Были случаи, когда на задание вылетала одна шестёрка и все самолёты имели бомбы с взрывателями замедленного действия для топ-мачтового бомбометания. Выполнение задачи выполнялось в три захода, причём одновременно в атаку топ-мачтовым методом выходила только одна пара, остальные пары пушечно-пулемётным огнем и РС подавляли ЗА и МЗА, в последующих заходах пары менялись ролями.

Всего за отчётный период полк произвел 226 самолетовылетов с общим налетом 299 часов. Потери: от ЗА – 2 Ил-2 с экипажем, не вернулись с боевого задания 2 экипажа, 2 Ил-2 разбиты при посадке, из них один экипаж погиб при катастрофе, 5 экипажей ранено.

Выводы:

- личный состав с поставленной задачей командования АД справился. Значительно повысилась эффективность БШУ за счёт качественной подготовки самолётов, продуманной организации удара и применения топ-мачтового бомбометания;

- боевая работа проходила в усложненных метеоусловиях, особенно в первой половине месяца, летали на предельный радиус действия;

- в апреле лётчиками 47 ШАП, после соответствующей подготовки в полигонных условиях впервые в массовом масштабе был применен метод топ-мачтового бомбометания по плавсредствам противника на переходе, что дало возможность значительно повысить эффективность БШУ.

Применяемый походный порядок «пеленгом пар»

и «клином пар» дает возможность более свободно маневрировать в зоне зенитного огня и лучше организовывать оборону при встрече ИА противника и облегчает лётчикам групповые полёты в сложных метеоусловиях... Командир 47 ШАП гвардии майор Степанян Н.Г.»<sup>9</sup>.

В эти дни, когда полк находился на аэродроме в Саках, Нельсон пишет очередное письмо домой и опять почти ничего не говорит о себе, только лишь то, что воюет в Крыму:

*«23 апреля 1944 г.*

*Здравствуйте, дорогие папа, мама, Маня, Демиль, Ляля!*

*Я чувствую себя хорошо, обо мне не беспокойтесь, нахожусь я на новом месте, получил новое назначение. Не обижайтесь, если письма будете получать редко, только вы пишете почаще.*

*Передайте всем, пусть не обижаются, что не пишу, я нахожусь в таком месте, где после немецких бандитов не установлена связь. Я нахожусь в Крыму, освобождаем Крым от немецких бандитов.*

*Вот ещё немного, и все эти бандиты расплатятся за всё.*

*Ну пока, до свидания, желаю здоровья, привет всем.*

*Целую крепко, Нельсон»<sup>10</sup>.*

В.И. Воронов, летавший в эти дни бок о бок с лётчиками Степаняна, не раз впоследствии отзывался с чувством глубокого уважения о своих соседях: «Мы восхищались храбростью и мастерством гвардейцев-штурмовиков. С целью повышения эффективности ударов по врагу и снижения потерь своих самолётов стали широко применяться так называемые комбинированные удары с привлечением бомбардировочной, штурмовой и минно-торпедной авиации. Так, например, 22 апреля в ударе по конвою противника в море приняли участие 18 бомбардировщиков, 47 штурмовиков и 3 торпедоносца под прикрытием 26 истребителей 6-го гвардейского авиаполка.

В результате налёта был потоплен вражеский транспорт водоизмещением около 30000 тонн, кроме того, повреждены ещё один транспорт и эсминец.

В дни напряжённых боевых действий авиации Черноморского флота по уничтожению конвоев противника в море широкое применение получил топ-мачтовый способ бомбометания с самолётов Б-3 и Ил-2. Их удары были неотразимы и отличались высокой эффективностью.

Сущность топ-мачтового бомбометания заключалась в том, что бомбы сбрасывались с предельно малой высоты — 15—35 метров, то есть с высоты верхушки мачты корабля-цели, отсюда и название

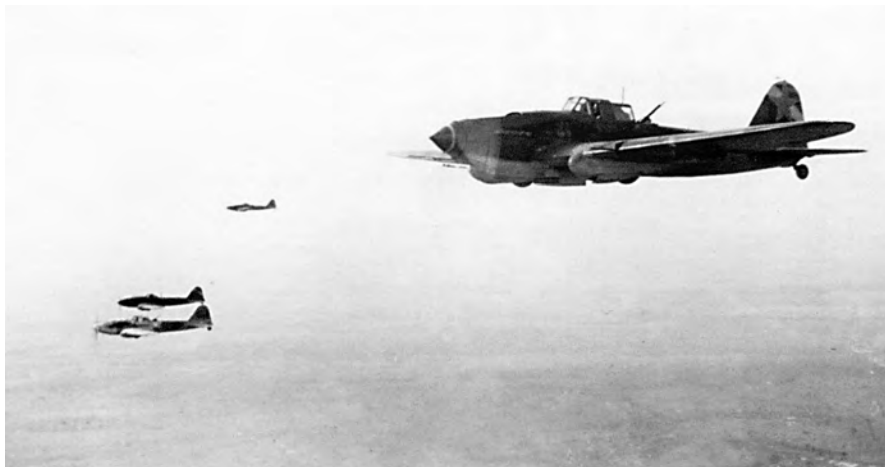
<sup>9</sup> Гиляревский В.П. Война: Морские лётчики.... М., 1992. 1 кн. Чёрное море. С. 82-84.

<sup>10</sup> Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов... Ереван, 1968. С.111-112.

способа — «топ-мачтовый». При ударе плашмя о воду бомбы рикошетировали и летели 200 — 300 метров вперед над водой по направлению полёта самолёта. Встретив на своем пути борт корабля, бомба пробивала обшивку корпуса и взрывалась внутри, нанося, как правило, серьёзные повреждения. Во избежание поражения своих самолётов бомбы снаряжались взрывателями с замедлением. Наибольшая сложность для лётчика состояла в выдерживании высоты полёта и определении момента сброса бомб. Сбросишь раньше, бомба не долетит до цели, поднимешься выше, она утонет там, где упала.

Приспособлений и прицелов для определения момента сброса бомб не было, и лётчик вынужден был делать это «на глазок». Поэтому командование организовало для тренировки лётчиков полигон на воде.

Топ-мачтовый способ бомбометания привлекал, прежде всего, сравнительной простотой и высокой эффективностью. Лётчик должен был уложить бомбы в площадь прямоугольника длиной 200 — 300 метров и шириной, равной длине корабля (или его проекции), и попадание в борт корабля гарантировалось.



Звено штурмовиков Ил-2

Эффективность поражения при топ-мачтовом бомбометании повышалась в несколько раз по сравнению с другими способами. Опыт первых же полётов подтвердил этот вывод. В среднем из трёх сброшенных бомб две попадали в цель. Вместе с тем при топ-мачтовом бомбометании повышалась опасность поражения самолётов-бомбардировщиков зенитным огнём противника с кораблей, так как после сброса бомб они были вынуждены проходить над целью на очень малой высоте.

Для снижения потерь от зенитного огня противника выделялись специальные группы подавления и отвлечения до и после атаки топмачтовиков. Штурмовики применяли различные тактические приёмы. В ударе, как правило, принимали участие три пары Ил-2. Шестёрка штур-



мовиков подходила к цели на высоте 1000—1200 метров в вытянутом пеленге пар на дистанции двести метров. Взаимодействие между парами было организовано следующим образом: первая пара с высоты 800—900 метров атакой с пикирования подавляла зенитные средства кораблей охранения; вторая пара снижалась до высоты двадцать — тридцать метров и производила бомбометание топ-мачтовым способом; третья пара с пикирования пулёмётно-пушечным огнём обеспечивала выход из атаки топмачтовиков, нанося удар по зенитным средствам кораблей и транспортов. Действия пар штурмовиков должны были чётко согласовываться по времени и месту.

Важное значение имела морально-психологическая подготовка лётчиков-топмачтовиков. Высокое сознание и чувство долга перед Родиной позволяли лётчикам смело преодолевать завесу зенитного огня, метко поражать и топить вражеские корабли и суда.

Надо сказать, что топ-мачтовое бомбометание было неожиданным для противника. Фашисты не смогли организовать надёжного прикрытия транспортов, обеспечить их защиту от уничтожения. Комбинированные, одновременные удары топмачтовиков и бомбардировщиков со средних высот расплывали силы и средства ПВО конвоев.

В дни напряжённых боевых действий нам неоднократно приходилось вместе с «илами» ходить



88-мм зенитные орудия Flak 36 немецкого парома.

Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

в топ-мачтовую атаку. Однажды мы сопровождали шестёрку штурмовиков, которую вёл командир эскадрильи 47-го авиаполка лейтенант Акаев. Воздушной разведкой был обнаружен вражеский конвой примерно в ста пятидесяти километрах от берега. Лейтенант Акаев выбрал самую крупную цель и повёл свою группу в топ-мачтовую атаку. По внешнему виду цель напоминала транспорт. Но при подходе к объекту атаки топмачтовиков встретил шквал огня. Казалось, никому не удастся пройти через огненную зону. Какой силой воли и высоким моральным духом надо обладать лётчику, чтобы не отвернуть в подобной обстановке, а идти в огонь, возможно, навстречу смерти! И Акаев не отвернул. Он прорвался к цели и точно поразил её.

Истребители непосредственного сопровожде-

ния атаковали пулемётно-пушечным огнём корабли охранения, обеспечивая прорыв штурмовиков. Многие «Илы» в этом вылете получили повреждения от зенитного огня. После посадки по снимкам уточнили, что Акаев допустил «ошибку», принял за транспорт канонерскую лодку врага, которая была напичкана зенитными автоматами — «эрликонами».

Позже при встречах мы шутили над нашими боевыми товарищами:

— Ну как, врезали вам с «транспорта»? Следующий раз ошибётесь, и домой не дотянете...

В одном из вылетов на сопровождение штурмовиков нам пришлось встретиться с румынским эсминцем «Король Фердинанд», который вывозил вражеских солдат и офицеров из Севастополя и одновременно выполнял задачу по прикрытию конвоев на переходе морем.

Несмотря на сильный заградительный огонь счётверённых зенитных автоматов, топмачтовики прорвались к эсминцу и нанесли ему серьёзные повреждения.

В сводках Совинформбюро почти ежедневно сообщалось об успешных действиях авиации и кораблей Черноморского флота на коммуникациях Севастополь — порты Румынии.

В сообщениях не указывались полки, дивизии, типы и количество самолётов, принимавших участие в ударах по врагу, а коротко говорилось: «Авиация



Удар по транспорту. Фото из архива В.Я. Глухарёва.

ция Черноморского флота наносила непрерывные удары по конвоям, в результате уничтожены...». Или «...наши лётчики потопили...» и далее перечислялось количество потопленных кораблей и судов противника. Так, например, в сводке за 20 апреля мы читали: «Авиация Черноморского флота

наносит непрерывные удары по кораблям противника на коммуникациях между Севастополем и портами Румынии.

В ночь на 18 апреля советские бомбардировщики и торпедоносцы атаковали два каравана судов противника и потопили транспорт водоизмещением в 2000 тонн. Днём 18 апреля наши лётчики обнаружили в море и атаковали ещё два каравана вражеских судов. Из состава одного каравана потоплен транспорт водоизмещением в 5000 тонн. По другому каравану судов противника советские лётчики нанесли четыре следовавших один за другим удара. В результате прямого попадания бомбы загорелся и лишился хода транспорт водоизмещением в 5000 тонн. Последующими ударами этот транспорт был потоплен...». 24 апреля: «...потоплены семь транспортов противника с войсками...». 26 апреля: «...за истекшие сутки потоплены 5 транспортов противника общим водоизмещением до 13 000 тонн...»<sup>11</sup>.

А вот статья того времени собкорра газеты «Красный флот» капитана Е. Каменецкого: «В голубом весеннем небе Севастополя днём и ночью стоит неумолчный гул моторов, то и дело над наземными и морскими целями появляются бомбардировщики, штурмовики и истребители. Черноморская авиация во взаимодействии с воздушными

силами 4-го Украинского фронта и наземными частями громит сильно укрепившегося противника, разрушает его оборонительные сооружения, топит корабли. В воздухе над Севастополем завязываются бои. Немцы сейчас барражируют главным образом над бухтами и своим передним краем. Наши лётчики срывают планы врага, появляются над целями, несмотря ни на какое сопротивление.

Особенно активно действуют штурмовики. «Ильюшины» стали грозой для вражеских войск. Пленные со страхом вспоминают, как появились над гитлеровцами советские штурмовики.

— Нет больше ужаса, чем эти самолёты, — говорит Адольф Верга, пулемётчик береговой команды, — они сводят нас с ума.

Без единой потери лётчики подразделения Челнокова неустанно по нескольку раз в день отправляются на боевые задания и почти неизменно возвращаются с победой. Только за пять дней лётчики Героя Советского Союза Челнокова потопили семь быстроходных десантных барж, два катера, один сторожевой катер и столько же повредили.

Крылатые мстители за руины Севастополя проявляют чудеса храбрости и мастерства. Гвардии старший лейтенант Пысин попал под ураганный огонь фашистских зениток. Блестящим противозенитным манёвром лётчик преодолел опасную зону и с бре-

<sup>11</sup> Воронов В.И. Морские истребители. — М., 1986. Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov\\_vi/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov_vi/index.html)

ющего полёта сбросил бомбу, которая угодила прямо в быстроходную десантную баржу с немецко-румынскими солдатами. На глазах ведомых Пысина баржа загорелась и пошла на дно.

Больших успехов в боях за родной Севастополь достигли гвардейцы Гургенидзе, Пахомов, Бурштейн и многие другие.

Истребители Героя Советского Союза Авдеева, сопровождающие штурмовиков, обеспечивают последним успешное выполнение боевых заданий. Когда восемь «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов» попытались над морем разбить строй «Илов», гвардии капитан Михаил Кологривов, со своими ведомыми обрушился на немцев, навязал им жестокий бой. Вражеские самолёты были рассеяны, а один подожжён. Наши истребители дали возможность штурмовикам блестяще выполнить свою задачу и невредимыми вернуться на базу.

День и ночь над Севастополем происходят воздушные бои, звучит гул канонады. С упорством отчаяния сопротивляются немцы, но гибель их неминуема»<sup>12</sup>.

Корреспондент газеты «Известия» А. Первенцев писал:

«Немцы сжаты в подкове Севастопольского обвода, как здесь принято называть сложную линию укреплений вокруг Севастополя. У них остается один путь для подвоза — морем. И вот,

наряду с другими воздушными подразделениями, штурмовики-черноморцы Челнокова и Степаняна наносят многочисленные удары по вражеским кораблям. Их труд стал одним из элементов больших усилий, затраченных нашей армией для подготовки окончательного поражения противника в Крыму... Лётчики Челнокова и Степаняна охотились за кораблями противника, действуя в Керченском проливе. Изрядное количество вражеских транспортов и барж было атаковано и потоплено ими. К Севастополю они пришли со зрелостью не только воинского духа, но и опыта.

— Сколько вашими штурмовиками потоплено и повреждено кораблей противника? — спросили мы начальника штаба. Он поднял на нас усталые, очень добрые глаза.



Истребители Як-9Д над Севастополем. Пилотируют:  
№ 22 — Гриб М. И., № 31 — Воронов В. И.  
Май 1944 г. Фото Е. Халдея.

<sup>12</sup> «Красный флот», 25 апреля 1944 г.

— Мы даем сведения о потерях противника в результате наших бомбоштурмовых ударов только после детальной проверки, в которой фотоснимок играет основную роль.

На командном пункте, о котором шла речь, я видел объективных свидетелей побед наших штурмовиков — фотоснимки атакованных и тонущих кораблей. Вот на рябоватом фоне моря белые линии разрывов авиабомб, стремительно приближающихся к транспорту. Столбы воды и дыма... Вот третий снимок — бурлящее море и разбросанные силой взрыва обломки торпедного катера...

— Назовите лучших ваших лётчиков.

— У нас все отличные лётчики, — сказал начштаба, — и мне, конечно, хотелось бы назвать всех. Но, как обычно, из лучших всё же можно выбрать самых лучших. Разрешите, я проверю свои кандидатуры. Он соединился с Челноковым и Степаняном, и после взаимных переговоров мы получили имена тех, кто сражается сейчас за воздух и море Севастополя. Вот они: Акаев, Борисов, Попов, Марков, Удальцов, Дымов, Кузнецов, Пахомов, Шумилов, Василенко»<sup>13</sup>.

7 мая войска 4-го Украинского фронта перешли в наступление, штурмом овладели Сапун-горой и завязали бои непосредственно в городе Севастополе. К исходу 9 мая Севастополь был освобождён.

Всего три дня потребовалось нашим войскам, чтобы взломать «неприступную» оборону врага и овладеть городом. 10 мая столица нашей Родины Москва салютовала доблестным войскам 4-го Украинского фронта, овладевшим городом Севастополем.

Как писал в своих воспоминаниях В.И. Воронин: «Не спасли немецко-фашистских захватчиков от разгрома ни двухлетняя напряженная работа по восстановлению и наращиванию оборонительных сооружений, ни сплошные минные поля и проволочные заграждения, ни заверения о неприступности Севастополя, ни приказы Гитлера обороняться до последнего солдата, ни подкрепления, перебрасываемые из Румынии. Фашистские войска были разбиты наголову. Советские воины добывали остатки разбитых частей врага на полуострове Херсонес. Фашисты в панике бежали на небольшой кусочек суши, с трёх сторон окруженный морем.

Надежды вражеских солдат и офицеров были обращены в сторону моря. Только море могло их спасти от смерти или плена, и они пытались на любых, даже самых примитивных и ненадежных плавающих средствах, включая рыбацкие и надувные лодки, самодельные плоты и понтоны, отойти от берега, надеясь, что их подберут немецкие или румынские катера и баржи.

Использовать аэродром Херсонес для приёма и выпуска транспортных самолётов не представля-

<sup>13</sup> «Известия», 6 мая 1944 г. Цит. по Хизроева Э.М. Исполненный долг. Махачкала, 1986. С.71-72.



Атака морской пехоты. Севастополь. Май 1944 г. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

лось возможным: лётное поле находилось под непрерывным обстрелом нашей артиллерии. На маленьком клочке земли и даже под обрывом, уреза воды скопилась масса людей, лошадей и военной техники. Организованное сопротивление врага, по сути дела, прекратилось, каждый стремился спасти свою шкуру.

Севастополь лежал в руинах.

На берегу живописных бухт когда-то простирался красивый приморский город из белого камня, город русской славы, родной и любимый город черноморских моряков. Теперь с высоты

полёта перед нашим взором открылась мрачная картина сплошных развалин и нагромождений камня. Повсюду поднимались вверх дымы пожаров и разрывов.

Поразительную картину представляла акватория моря к западу от Херсонеса. Сколько мог охватить взгляд, повсюду на поверхности можно было увидеть трупы лошадей с раздутыми животами, лодки, плоты, бревна, бочки и множество других мелких предметов. И везде барахтались обезумевшие от страха и потерявшие надежду на спасение гитлеровские вояки.





Севастополь в мае 1944 г. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru).

Вот какой финал наступил для захватчиков на севастопольской земле и в волнах Чёрного моря!

Час расплаты настал. Пришло возмездие за все злодеяния!»<sup>14</sup>.

Гитлер долго не разрешал начинать эвакуацию 17-й армии, и лишь в последние дни Крымской операции немецкие военно-морские силы получили приказание начинать транспортировку оставшейся части армии из Севастополя, Но было поздно, советская авиация господствовала в воздухе, в результате по немецким данным было потеряно 60 кораблей, 31 700 немецких и 25 800 румынских военных нашли свой конец в водах Чёрного моря. Согласно другим немецким источникам в Чёрном море с 3 до 13 мая погибло около 42000 человек.

Хизроева приводит слова из газеты «Красный флот»: «Хороший лётчик-штурмовик — это сочетание высших физических и духовных качеств человека, это лётное мастерство, доведённое до совершенства». Эти слова полностью применимы к Н. Степаняну. Уже с первых боевых вылетов он привлекал внимание неудержимой смелостью, умением правильно ориентироваться в любой обстановке. Его внезапные и дерзкие атаки бывали настолько стремительными, что вносили растерянность в стан врага, не давали ему возможности опомниться и принять своевременные контрмеры. Этому он

всегда учил и лётчиков своего полка. Он говорил им: «Нападай на врага смело, внезапно, не давай ему приготовиться к отражению атаки. Упустив момент внезапности, не достигнешь успеха». И ещё его любимой поговоркой было: «Любишь Родину — отправляй немецкие корабли на дно морское»<sup>15</sup>.

Среди воспоминаний В.Я. Глухарёва есть замечательный рассказ о вылете под руководством Степаняна на штурмовку кораблей противника в апреле 1944 г.

«Степанян отдаёт последние указания перед вылетом:

— Выход из атаки с правым разворотом в сторону моря. Повторяю ещё раз: к берегам не жаться, там слишком большое насыщение зенитного огня. Пукас, повторяю: обязательно сфотографировать удар основной группы. Всем быть на приёме. Если первых попаданий в корабли не будет, что весьма возможно — день не велик, повторим удар с целью уничтожения живой силы противника на кораблях. Повторный удар до бреющего с максимальным огнем. Самолёты, у которых возможно будут повреждения, уходят с правым разворотом в сторону аэродрома. Всё ясно, вопросов нет? Прошу быть внимательными от взлёта до посадки. Возможно появятся истребители противника. Предупредите своих стрелков.

Взлетели, собрались в группу. Рядом летят ис-

<sup>14</sup> Воронов В.И. Морские истребители. М., 1986. Цит. по сайту: [http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov\\_vi/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/voronov_vi/index.html)

<sup>15</sup> Хизроева З.М. Исполненный долг. Документально-художественная повесть. Махачкала, 1986. С.85.



Глухарёв В.Я.

требители перекрытия. Всё пока спокойно. Погода отличная, такая возможна только в Крыму. Небо и море красиво сливаются у горизонта, и нет им ни конца, ни края.

Вот и Севастополь. Действительно у выхода из Казачей бухты скопление транспортов, но транспорта мелкие.

Да, собственно говоря, не всё ли равно, какие транспорта топить, все они в полном смысле забиты немцами. Из бухты выходит боевой эскорт малых кораблей для сопровождения транспортов. Вот они открыли огонь по нашим самолётам. Высота 800 метров, скоро атака.

Вот тут-то и случилось то, что называется ум за разум зашел. Каким-то боковым зрением, совершенно случайно я увидел в самой бухте быстро идущий большой боевой корабль. Он также открыл огонь по нашей группе. Достаточно было одного взгляда, для того чтобы определить — эсминец. Мысль работает, как хорошо отлаженная машина, — мгновенно. Эсминец днём в Севастополе? Невероятно! Неспроста немцам срочно потребовался для

чего-то быстроходный боевой корабль. Не задумываясь о последствиях, кричу по радио Белякову:

— Михаил, слева почти под нами эсминец, заходи, прикрою. Снижайся до пятидесяти, вдарим вместе! И мы пошли, бросив нашу группу обеспечения основного удара. Пошли на такую цель вдвоем, имея в запасе для поражения зенитного огня четыре пушки, четыре пулемёта и по восемь эрсов на двоих. Такого огня явно мало на такую цель. Немцы, очевидно, не ждали такой дерзости от нас и вели огонь по всей группе, и пока они переносили огонь по нашим самолётам, было уже поздно. С левым разворотом, с крутого пикирования Михаил пошел в атаку, я иду следом на расстоянии пятидесяти метров. Дружно открыли огонь из пушек и пулемётов. Расстояние до цели резко сокращается, вот уже высота двести пятьдесят метров. Срываются с балок реактивные снаряды. Вижу разрывы на палубе корабля. Высота пятьдесят метров, нос корабля в прицеле. Можно бросать бомбы, и они летят. Две бомбы весом по двести пятьдесят килограммов отрываются от самолёта Белякова, и тут же я нажимаю кнопку бомбосбрасывателя. Всё. Теперь наше спасение только бредущий полёт. Со всех сторон к нам тянутся трассы эрликонов. Мы находимся буквально в центре фейерверка. Не знаешь куда уклониться. Стреляют отовсюду. Ниже, ниже, как можно больше ответного огня и выход в море, там и только там можно будет отдохнуть и прийти в себя. Воздушные стрелки не жалея своих пуле-

мётов, ведут ответный огонь. Тоже немалая помощь.

Всё, кажется вырвались. Вот и наша группа выходит из атаки. Присоединяемся к ней. Спешим занять свои места в строю. Осматриваю самолёт. Не так уж нам и досталось. Насчитываю около десяти пробоин. Что же, легко отделались. А эсминец-то, кажется, потопили, смотреть некогда было, но чувствую, что хорошо попали. В эфире тихо, даже Степанян молчит. Вот это уже хуже — быть буре.

Сели, зарубили, командир, показывая пальцем, говорит:

— Ты, ты, и ты, Пукас, не прячься за спинами других, пошли со мной. Остальным не расходиться.

Легкий финский домик недалеко от стоянок самолётов — личная резиденция Степаняна, или, как у нас говорят, «гранд отель». Заходим, за столиком сидит начальник штаба полка Румынцев. Умный и деловой человек. Он умеет так подготовить оперативную карту, так доходчиво разъяснить обстановку театра военных действий, что лётный состав как бы сам присутствует в данном районе и делает определённый вывод для данного времени.

— Вот, Александр Алексеевич, полюбуйся на этих отпрысков. Командир для них ничто, задание полка — это не для них. Что хоч, то и ворочу. Анархисты! Головоотяпы! Вы понимаете, что вы делаете? БРОСИТЬ ДРУЗЕЙ В БОЮ! Расстроить боевую группу, смешать боевой порядок ради своей прихоти. Хулиганы, чёрт знает что!

— Да что случилось, Нельсон Георгиевич,

объясните толком. Зачем кричать, шуметь? Давайте разберёмся.

— Вы понимаете, Александр Алексеевич! Вроде всё и всем было ясно и понятно. Вы же были при разъяснении задания. Всем было ясно, вопросов не было.

— Да, всё всем было ясно.

— А вот этим ничего не было ясно! Судить их надо. Судить немедленно! Вот, чёрт меня возьми!

— Ну, так что же всё-таки случилось? Я пока ничего понять не могу.

— Пошли, собрались, всё хорошо. Держат плотный строй — приятно смотреть. Вижу цель, не успел передать по радио о заходе на атаку, как вдруг этот умница Глухарёв кричит: «Михаил, слева эсминец, давай треснем!». Ну, Беляков и пошёл, а за ним и этот. Что смотрите исподлобья? Винаваты? Кайтесь! Докажите, что я не прав. Ну, давайте, а мы слушаем.

Да, тяжело оправдываться, когда кругом виноват, и в то же время кажется самому — прав.

— Товарищ командир, эсминец в Казачьей бухте появился явно неспроста, да ещё днем. Предыдущая разведка его нигде не обнаружила. Значит, он пришёл в Севастополь только что и не затем он пришёл, что бы вшивых фрицев домой перебросить. Значит, нужно было увести что-то очень ценное и срочно днём, для нас неожиданно. Поэтому из Севастополя он мог уйти в любом направлении, даже к берегам Турции, имея такой ход. Ищи его потом



Удар по транспорту. Фото из архива В.Я. Глухарёва.

по всему морю. Прошу извинения, возможно я горячился с принятием решения, возможно не держали нервы, но ведь Вы сами нас учили: увидишь цель — атакуй. Внезапность прежде всего.

— Я вас прекрасно понимаю, дерзость в бою равносильна победе, но что случилось у вас? Не предупредив ведущего, вы сломя голову бросаете строй и идёте на другую цель. Могли вы меня предупредить? Неужели вам не ясно: хозяин положения я, ведущий. Я отвечаю за весь боевой вылет, и, если меня собьют, командование строя берёт на себя мой заместитель. Вы не раз ходили ведущими не только малых групп, но и вам доверяли боевой полк. Каково было бы ваше положение, если у вас в строю

произошла такая катавасия по принципу: каждый матрос сам себе хозяин. Ну, каково? Поймите же и моё положение. Я иду обеспечивающей парой, зная, что за мной идёт основная ударная группа, а её-то и нет над основной целью. Выходит, наш удар получился как выстрел от хлопушки.

Я не вижу вас, последняя пара отстала из-за вашего манёвра, что вы стали делать на моём месте? Нет, не как командира полка, а как просто веду-

щего? Основную цель мы не смогли поразить, мы по ней просто отстрелялись, возможно не причинив ей серьёзного урона. Для чего же мы тогда летали, рисковали своими жизнями в конце концов? Удар был произведён вхолостую.

Я старше вас, имею побольше боевого да и жизненного опыта. Да, я вас учу и учить буду. Нужно держать, но разве это дерзость? Это мальчишество, больше никак не назовешь.

Держать — это значит побеждать, но побеждать трезвым расчётом. За такую дерзость я готов расцеловать вас перед строем. И я готов гордиться такими лётчиками. А вы? Что вы натворили? Вы можете хотя бы понять, что вы делаете? Вы почти



Немецкий эсминец. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

мастера бомбоштурмовых ударов. Что остаётся делать нашим молодым лётчикам, глядя на ваши выкрутасы?

Ну ладно, для вас двоих пока хватит. Будет разбор полётов, там поговорим, но учтите: в назидание потомству, от меня вам пощады не будет! Несмотря на то, что я вас очень уважаю.

Теперь, товарищ Пукас, давайте разберёмся с вами. Где вас дьявол носил? Как вы умудрились побывать в одном вылете, но в двух боях и остаться живым? Неужели не ясен приказ — близко к берегу не жаться? Как вы умудрились уйти из такого моря огня?

Ну хорошо, Глухарёв и Беляков ушли на бре-



ющем, а вы на высоте и без манёвра прошли по всей бухте, да ещё и нас догнали. Повезло? Но такое везение не часто бывает.

— Товарищ командир, я согласно заданию должен был сфотографировать удар основной группы, вот я и пошёл за ними, они отбомбились, я снял их удар. Но вниз меня не пустили зенитки, так и пришлось гнаться за вами, ваш-то удар тоже надо было заснять. Вроде должно получиться. Проявят пленку — посмотрим. А в общем-то, кажется, попали по этому эсминцу неплохо. Осмыслив сейчас положение, и я, выходит, виноват не меньше других. Судите и меня!

Вышли мы из этого «Гранд отеля», настроение прямо скажем аховое. А что делать? Сами во всём виноваты, самим и ответ держать. Степанян своё слово сдержит, это точно.

Вдруг слышим разговор Степаняна с Румынцевым. Начальник штаба, как нам показалось, старался успокоить командира полка.

— Нельсон Георгиевич, ребята получили сейчас урок немалый, думаю, что до них дойдёт, может быть, ограничимся этим. Собственно говоря, они не из-за трусости покинули строй, молодые ещё, опыта маловато.

— Понимаешь, Александр Алексеевич, чувствую, что они по-своему правы. Молодые, почти зрелые воины увидели то, что я не видел, да и могли я предвидеть, что этот эсминец появится там в

такое время. Я просто не обратил внимание на эту бухту. А они увидели. Увидели и приняли решение атаковать. Молодцы, не боятся трудностей, не бегут от тяжёлого задания. Но порядок должен быть порядком! Понимаешь, я бы и сам пошёл на эту цель, но я её не видел.

— Прости, Нельсон, а как же приказ командира дивизии?

— Ну что приказ. Приказ, он и есть приказ, да в бою меняется обстановка так, что действуешь согласно сложившимся обстоятельствам.

Молчком мы отошли от этого домика. Невзначай услышав этот разговор, у нас потеплело на душе. Будет разнос, но не на всю катушку.

Кончился боевой рабочий день и, как обычно, вечером разбор боевого дня. Вот тут-то мы по-настоящему почувствовали, на что способен боевой слаженный коллектив. Весь полёт был разобран до мельчайших подробностей. Высказывались не только люди, имеющие большой боевой опыт, но выступала и молодёжь. Приведено было много примеров, как из-за халатности, небрежности погибали замечательные люди. Нет, это была не просто «головомойка», это был настоящий мужской разговор по душам. И мы это прочувствовали до корней волос, до самых пяток.

По предложению командира полка нас троих отстранили от боевых вылетов на следующий день. Сколько бы вылетов ни было, нас к самолётам не

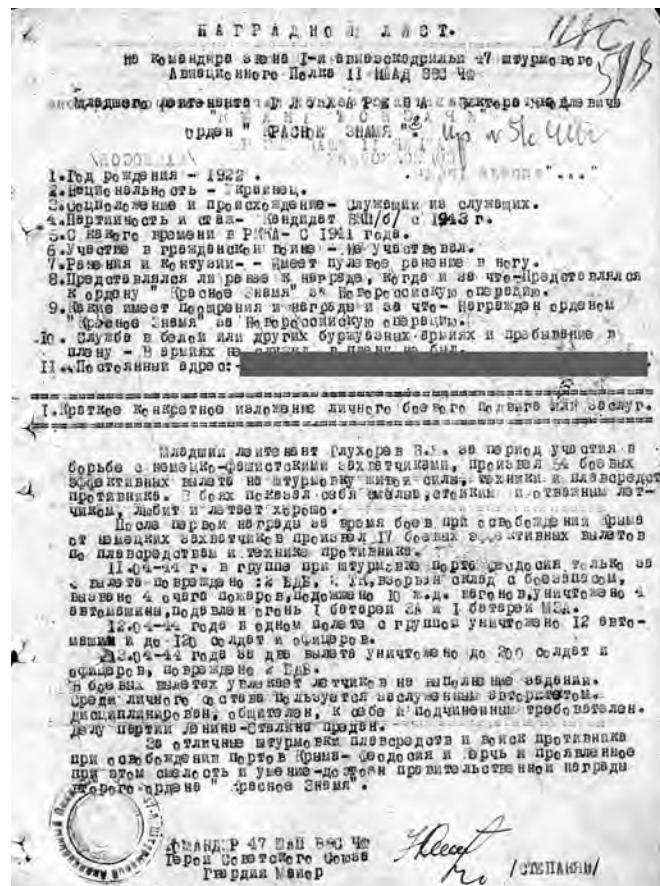
допускать. Что может быть страшнее, но и справедливей такого наказания, я не знаю. Не допустить боевого лётчика на выполнение задания, когда летят в бой молодые, а ты должен сидеть на аэродроме. Позор! Не хочется смотреть товарищам в глаза. Нет, это не недоверие к нам со стороны начальства и товарищей, это хуже. Это наказание, но наказание справедливое. Нам дали время подумать о своей дальнейшей боевой работе. Это первый звонок: не зазнавайся, учись сам и на своих примерах учи подчиненных.

Этот пример, пример боевого товарища, командира полка, нашего «бати» я помню до сих пор. За это я ему весьма благодарен»<sup>16</sup>.

Показательно, что этот случай, так живо описанный В.Я. Глухарёвым, совершенно не повлиял на решение командира представить его к награде. В конце апреля Степанян подписал представление на награждение лейтенанта Глухарёва к ордену Красного Знамени.

Комсорг 47-го ШАП Цукасов Сергей Витальевич оставил также интересные свидетельства об этом периоде.

Дважды он совершал вылеты вместе со Степаняном в мае 1944 года. Первый раз - в качестве воздушного стрелка в экипаже с летчиком В.П. Остапенко, второй раз — вместе с самим Степаняном: «Взлетев, наша девятка почти сразу оставила позади



Наградной лист на В.Я. Глухарёва за подписью Н. Степаняна.

береговую черту — ровную и гладкую здесь, на евпаторийской стороне Крыма. Солнце уже поднялось и ярко било в левый борт — значит, развернулись строго на юг. Набрали высоту, и тени самолетов, вначале

<sup>16</sup> Из личного архива В.Я. Глухарёва.



Цукасов С.В.

скользившие по воде, потерялись, размылись. Подходило расчётное время встречи с целью, но где же эти корабли? Море всё так же пустынно, сколько ни всматриваешься в зелёноватую водную гладь, чуть подернутую солнечной рябью бликов.

Вслед за командиром описали широкую петлю и повернули к западу — теперь мы скорее всего на встречных курсах с вражескими кораблями. Томительно проходят минуты... Наконец долгожданное:

— Вижу цель! — Истребители прикрытия, ушедшие вперёд, дают ориентировку: совершив манёвр, гитлеровцы, оказывается, забрались южнее явно с расчётом незаметно выйти к Севастополю «с тыла».

Снова поворачиваем, перестраиваясь для подготовки к атаке. Через несколько минут, перегнувшись через борт кабины, мне тоже удаётся разглядеть справа вдали, у горизонта, чёрные точки. Но мы быстро сближаемся...

С высоты корабли выглядят словно макеты, расставленные на этом просторе; невольно думаешь:

как на ладони. Их два — впереди сторожевик, за ним транспорт. Где же ещё один? Ведь разведка, говорили, обнаружила три? Размышлять, однако, некогда: заметив нас, сторожевик резко прибавляет ход, длинным белым усом тянется за ним бурная полоса — бросает он транспорт, что ли? Командир раз-

деляет группу: сам ведёт пятерку на главную цель, а остальным приказывает ударить по сторожевику.

Может, название это звучит и не очень солидно, но немецкий сторожевик времен войны был маневренным кораблём с хорошим зенитно-артиллерийским вооружением. Едва мы вышли на боевой курс, он открыл сильный огонь по ведущему «Илу», который пикировал перед нами.

— Внимание! Пошли и мы, — передает Остапенко.

Теперь на корабле взяли в прицелы наш самолёт, разрывы повисают сзади, вылетают из-под фюзеляжа, ложатся всё ближе...

Цель открывается передо мной только на выходе из пике — совсем рядом, крупно в первый миг.



Остапенко В.П.

Охватывая взглядом лишь небольшую часть всей панорамы атаки, вижу, как по обоим бортам сторожевика расходятся белопенные круги — один, второй, третий... Наши бомбы легли рядом с кораблём, но в него не попали — увернулся. Только на палубе что-то дымит — это скорее всего от «эр-эсов» или пушечной серии. Стреляю из пулемёта по палубе. Сейчас там переносят огонь на штурмовик, который пикирует за нами следом, в самый раз ударить по зенитчикам.

— Не горячись, побереги патроны, — слышу глуховатый в шлемофоне голос лейтенанта. — Второй заход будет.

Отворачиваем, набираем высоту, и я гляжу прежде всего на небо. Как будто бы оно чистое, во всяком случае здесь, в задней полусфере, — гитлеровских истребителей нет; правда, и наших не замечаю, только редкие облачка рассыпаны по спокойной голубизне. А внизу вновь распахнулся морской простор. Сторожевой корабль, окутанный негустым дымком, продолжает идти полным ходом. Слева, примерно в миле, горит, словно факел, брошенный в воду, транспорт — вот его, значит, точно накрыли!

Закручивая цепочку воздушной «карусели», один за другим снова пикируем на сторожевик. Хотя и не удалось никому поразить его прямым попаданием бомб, пушечный боезапас ещё не израсходован. Снижаемся опять до малой высоты, на-

встречу огню; он уже не такой плотный — досталось всё же фашисту, но и у нас появились пробойны: на плоскости, ближе к хвосту в фюзеляже... Эх, обидно, что уходит корабль из-под носа; дымит гуще, заметно сбавил скорость, а уходит. Что тут поделаешь?

— Командир собирает всю группу для атаки сторожевика, — передаёт по внутренней связи Остапенко. — Есть ещё чем стрелять? Да смотри, оставь на всякий случай, с «мессерами» чёрт не шутит, домой надо добраться...

Транспорт уже исчез из виду, будто и не было этого яркого факела — потом рассказывали, что произошёл там сильный взрыв, судно разломилось надвое, и море быстро его поглотило. Теперь майор Степанян вёл пятёрку «Илов» нам на подмогу. Сохранив часть боезапаса, поскольку транспорт удалось потопить с первого захода, они совершали манёвр широким пеленгом, чтобы пересечь курс сторожевика и ударить по нему. Наша группа подстроилась сзади, и вся девятка ещё раз проштурмовала корабль «эр-эсами» и пушечно-пулемётным огнём. После этой последней атаки он медленно, будто нехотя, покатился по дуге вправо, оставляя за кормой дым и слабеющую белесую дорожку на воде, проведённую ровно, как циркулем.

— Можно считать, доклевали, — удовлетворённо сказал Остапенко. — Эх, была бы сейчас в запасе хоть одна бомба!

Когда вернулись, на разборе полёта командир полка поохладил, однако, наш пыл: «Воевали хорошо, смело, но сторожевик всё-таки упустили. Каждый конвой надо бить до конца. В Севастопольский счёт занести только транспорт...»

— Посмотрите ещё раз снимки, товарищ командир, — показывая мокрые отпечатки, предложил начальник штаба. — Он же подбит окончательно!

— Окончательно или нет — это, как говорится, еще бабушка надвое сказала. В боевом донесении можете отразить: сторожевой корабль повреждён. Но факт, что бомбы легли мимо и на плаву он остался. Подальше от хвастовства, оно, знаете ли, лучше.(...)

«Севастополь взят! Отсалютуем победе новыми точными ударами по кораблям врага!» — на ближайšie дни это должно стать, — сказал майор Кибизов, — боевым девизом полка.

За ночь мы успели написать несколько таких лозунгов, и с одним из них рано-рано утром я пришёл к штабной палатке, чтобы приладить его на заметном месте. Командир полка был уже там. Чуть прищурившись, он молча — мне показалось, иронически — оглядел плакат, но потом сказал весело и с несомненным одобрением:

— Салют, значит? Как в Москве, но по-боевому?

— В Москве ещё, думаю, будет салют, товарищ майор. Когда очистим Херсонес...

Да, для этого уже пробил решающий час. Или они уйдут на кораблях, пусть даже не все, или мы их не пустим. Такой выбор — последняя точка, можно сказать, всей Крымской операции.

— Хорошо бы, товарищ командир, чтоб получился восклицательный знак!

Степанян улыбнулся:

— Вот и поставь его на своём лозунге, там, по моему, именно восклицательного знака не хватает.

Когда собрался, сделал всё, уходить, командир остановил:

— Подожди, комсорг, есть ещё вопрос. За мной ведь должок остался — не забыл, что обещал тебя в полёт с собой взять? Можешь готовиться, а то и в «салюте» не поучаствуешь...

На сей раз вылетели всем полком, одновременно действовал и 8-й гвардейский — удар наносила дивизия в целом. Наш маршрут был избран так, чтобы выйти к Херсонесскому рейду с моря. Впервые мне довелось видеть над целью сразу столько самолётов. Они заходили с разных высот, по сходящимся направлениям — похоже на кружащий рой, но воля и расчет ведущих придавали этому, казалось бы, стихийному кружению строгую осмысленность и целесообразность. То был уже выверенный опытом «слоеный пирог» атаки, позволявший преодолеть, подавить сопротивление врага. А силы у него были немалые: военные корабли, прикрывавшие несколько транспортов, открыли ураганный зенитный огонь. Ещё на подходе к ним один из штур-





редо мной открылась ближняя БДБ, откуда пулемётными очередями стали бить по нашему самолёту. Развернул туда турель и стрелял, стрелял, пока она оставалась в прицеле...

Уходили, прижимаясь к воде. Над морем группа собралась, поднялась выше, и теперь можно было оглядеться. Вдали на рейде, будто через перевернутый бинокль, обрисовались в миниатюре подробности утихающего боя: горел транспорт, даже на расстоянии, из-за которого корабли представлялись не больше спичечного коробка, были заметны его крупные размеры; уходил в воду, задрав нос, сторожевик; рядом, застилая его, косо растягивался дым — там, пожалуй, располагались быстроходные баржи; ближе к берегу стояли ещё два транспорта поменьше — судя по всему, целые и невредимые.

— Как самочувствие, комсорг? — спросил Степанян. До меня, отрешённого в тот момент от всего, кроме этой картины, не сразу дошел смысл вопроса. — Ты что там молчишь?

— Извините, товарищ командир. Всё в порядке. Повреждений сзади у нас нет. Вижу, что сторожевик и большой транспорт точно доконали. Здорово вы попали!

— А как БДБ? Между прочим, это твои комсомольцы били!

Что ответить? Ничего другого не заметил, только успевал сам стрелять. Пришли на ум слова парторга Лапкина: «В основном разглядывать при-

дётся хвост самолёта...». Может, он в чём-то был и прав, наш Иван Васильевич?

— Хорошо пробомбили, — продолжал командир (надо же, всё сумел охватить своим взглядом!). — Одну БДБ тоже поразили прямыми попаданиями...

Назад летели через Севастополь. Дважды прокатился по нему тяжёлый каток войны — город лежал в руинах.

Больно сжалось сердце: внизу преобладали чёрные тона, а ведь был он белокаменным, весёлым и чистым, как утреннее летнее небо.

— Смотри и запоминай, — снова включился Степанян. — И расскажи об этом всем комсомольцам, кто не видит. Пусть знают, злее будут воевать.

В тот день наши эскадрильи продолжали летать к Херсонесу, и на следующий день тоже — добивали плавсредства, на которых гитлеровцы ещё рассчитывали хоть что-то эвакуировать. А в ночь на 12-е советские войска окончательно сокрушили сопротивление врага и очистили последнюю пядь крымской земли, захватив много пленных, боевой техники и других трофеев.

На всё это довелось поглядеть самому — меня назначили в группу, которая поехала туда, чтобы уточнить результаты боевой работы штурмовиков.

...Вдоль бывшего Херсонесского аэродрома — небольшого красноватого поля с наваленными кругом такого же цвета глыбами — понуро брела нам навстречу длинная колонна сдавшихся немцев. Она

опоясывала весь этот пятачок, расчищенный на забитой камнем земле, и потому аэродром казался особенно крохотным...

Херсонес предстал перед нами громадным кладбищем военной техники: танки, орудия, автомашины... В балках и у самого берегового обрыва громоздились какие-то ящики, было навалено различное имущество. Ещё не успели убрать трупы, в воздухе стоял смрад, а в воде, прибитые волной, медленно покачивались туши лошадей, которых гитлеровцы перестреляли, загнав в море. Отступая под ударами наших войск, враг упёрся в край советской земли, дальше пути ему не было.

Когда в штабах подвели окончательные итоги операции, цифры оказались впечатляющими: только 10 мая авиация Черноморского флота уничтожила 14 кораблей противника, а всего за время Крымской кампании — свыше 100. Многие из них вошли в Севастопольский боевой счет нашего полка. По документам врага историки позже установили, что лишь на переходе морем в майские дни 17-я армия гитлеровцев, разгромленная в Крыму, потеряла от ударов черноморских лётчиков более 40 000 солдат и офицеров.

...Возвращаясь назад, мы заехали в Севастополь. Невольно ожили в памяти жгучие слова Л.Н. Толстого: «Не может быть, чтобы при мысли, что и вы

в Севастополе, не проникло в душу вашу чувство какого-то мужества, гордости и чтоб кровь не стала быстрее обращаться в ваших жилах...». Всё в душе действительно возбудилось, едва оказались рядом с Сапун-горой и Малаховым курганом, возле седых камней Графской пристани, на Приморском бульваре... Но чувства возбудились не от гордости — вблизи еще сильнее, чем на борту самолета, обжигала их картина страшных разрушений. Домов нет, на каждом шагу — руины, приходится пробираться среди каменных завалов и нагромождений. Вместо неповторимого, ласкового и свежего воздуха Севастополя, напоённого запахом моря, солнца, прогретой земли, теперь отовсюду тянуло гарью... Но были уже и другие приметы. Прямо из разбитой, обрушенной стены поднималось, расправляя яркую зелень листвы, молодое деревце. В подвал под обломками здания вели аккуратно расчищенные ступени — там, значит, кто-то квартировал. На берегу Артиллерийской бухты, возле ноздреватой, изъеденной морем скалы, закидывал удочку мальчонка (откуда только он взялся!) — выбеленная у берега известняковым дном вода высвечивала лохматые тени бычков. Жизнь продолжалась, торжествуя над тленом, она брала своё!»<sup>17</sup>.

Нельзя забывать, что за освобождение Крыма отдали свои жизни тысячи советских людей. По

<sup>17</sup> Цукасов С. В. День первый — день последний. — М.: Советская Россия, 1988. С. 157 - 164.  
Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/prose/russian/tsukasov\\_sv01/index.html](http://militera.lib.ru/prose/russian/tsukasov_sv01/index.html)

официальным данным в ходе Крымской операции потери составили около 85 тысяч человек, включая более 18 тысяч «безвозвратных» потерь. За время боёв над Чёрным морем только из 47-го штурмового авиаполка не вернулось более 40 человек лётчиков и воздушных стрелков, чьи фамилии занесены на гранитные плиты мемориала в Севастополе. На плитах мемориала обозначены только фа-



миллии и инициалы, поэтому приведём здесь список более полный и исправленный, поскольку оказалось, что на памятнике были допущены неточности в написании некоторых фамилий:

Александров Борис Владимирович 1922 – 19.11.1943

Амирагов Григорий Захарович ? – 01.11.43

Бабенко Степан Корнеевич 1917 – 21.09.1943

Баранов Григорий Карпович 1922 – 30.11.1943

Белин Александр Степанович 1922 – 28.10.1943

Бем Сергей Андреевич 1918 – 17.03.1944

Богдан Павел Васильевич 1922 – 21.09.1943

Брайко Владимир Иванович 1925 – 10.01.1944

Быков Василий Леонтьевич 1910 – 03.11.1943

Водяник Иван Фёдорович 1922 – 03.09.1942

Воловодов Борис Наумович 1914 – 03.11.1943

Герасимов Кирилл Ефимович 1921 – 20.06.1943

Герасимов Николай Николаевич 1902 – 23.01.1944

Гомбаренко Николай Константинович 1923 – 13.02.1944

Горгеладзе Дурсун Сратович 1922 – 27.11.1943  
(на плите Георгадзе)

Дмитриев Александр Алексеевич 1915 – 02.11.1943

Долженко Григорий Иванович 1920 – 30.05.1943

Дубчак Гавриил Павлович 1914 – 15.01.1944

Жарков Александр Семёнович 1921 – 10.05.1944

Жидков Николай Николаевич 1911 – 26.09.1943

Жумбакис Владимир Егорович 1907- 11.04.1044

Зиновьев Михаил Максимович 1921 – 23.09.1943

Каверзин Николай Ильич 1907 – 01.12.1943

Кочетков Николай Кириллович 1923 – 02.11.1943

Красовский Николай Зиновьевич 1922 – 01.12.1943

Кулиш Григорий Максимович 1907 – 20.04.1943

Лисицкий Лев Николаевич 1922 – 28.10.1943  
 Литвишко Павел Борисович 1922 – 28.11.43 (на  
 памятнике ошибочно Литвиненко)  
 Максимов Василий Анфилогеевич 1922 –  
 12.01.1944  
 Малышев Дмитрий Александрович 1919 –  
 23.04.1943  
 Мараев Пётр Михайлович 1914 – 16.12.1943  
 Митрофанов Иван Васильевич 1909 – 01.12.1943  
 Михайленко Александр Николаевич 1923 –  
 08.05.1944  
 Муленко Григорий Иосифович 1924 – 10.01.1944  
 Николаев Анатолий Васильевич 1922 – 06.07.1943  
 Новиков Михаил Дмитриевич 1916 – 09.11.1943  
 Потапова Галина Николаевна 1923 – 25.04.1944  
 (на плите Потапов)  
 Рыжов Анатолий Васильевич 1918 – 10.01.1944  
 Сердитов Иван Васильевич 1919 – 30.05.1943  
 Сердюк Пётр Николаевич 1922 – 15.11.1943  
 Спорыхин Николай Фёдорович 1921 – 22.04.1944  
 Терех Иван Александрович 1923 – 02.11.1943  
 Чемисов Иван Кириллович 1925 – 22.04.1944  
 Швердяев Яков Иванович 1921 – 16.12.1943  
 Щербakov Николай Алексеевич 1924 – 31.11.1943

За успешные боевые действия и непосредственное участие в освобождении г. Феодосия приказом Верховного Главнокомандующего от 04.05.44 г. и приказом НК ВМФ от 10.05.44 г. 47-му штурмовому авиаполку было присвоено почётное наименование Феодосийский. После освобождения Севастополя 11-ю штурмовую авиадивизию перевели на Балтику почти полным составом (за исключением

6-го истребительного полка, который оставался в Крыму). 47-й полк вошел в состав ВВС Балтийского флота.

В день перелёта на Балтику Нельсон отправляет ещё одно письмо домой с берегов Чёрного моря:

*«19 мая 1944 г.*

*Здравствуйте, дорогие папа, мама,  
 Демиль, Маня, Ляля!*

*Вчера получил письмо. Очень беспокоюсь за маму, что она болеет, неужели нельзя быть внимательным? Что это так часто она простуживается? Мне кажется, она сейчас чувствует себя плохо, а папа неправду пишет, чтобы меня успокоить.*

*Напишите, где Демиль устроился работать. Как вам известно, Советский Крым полностью очищен от немецкой нечисти, трудно всё описать как немцы и румыны бежали из Крыма. Папа, я теперь буду на новом месте, то есть там, где я был с начала войны и до приезда в Ереван. Ну, на этом кончаю. Пока, до свидания. Желаю здоровья. Аттестат я пришлю с нового места, так что не беспокойтесь, привет всем: родственникам и родным.*

*Целую крепко, Нельсон»<sup>18</sup>.*

<sup>18</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян. Сб. документов и материалов, под ред. Аш. Арутюняна. Ереван, 1968. С. 112-113.

*Внимая ужасам войны,  
При каждой новой жертве боя  
Мне жаль не друга, не жены,  
Мне жаль не самого героя...  
Увы! Утешится жена,  
И друга лучший друг забудет;  
Но где-то есть душа одна —  
Она до гроба помнить будет!*

*Средь лицемерных наших дел  
И всякой пошлости и прозы  
Одни я в мире подсмотрел  
Святые, искренние слёзы —  
То слёзы бедных матерей!  
Им не забыть своих детей,  
Погибших на кровавой ниве,  
Как не поднять плакучей иве  
Своих поникнувших ветвей...*

Н.А. Некрасов

## БАЛТИЙСКОЕ НЕБО

**П**осле перелёта из Крыма полк разместился на аэродроме Куммолово. Три недели полк приводил в порядок матчасть, принимал молодое пополнение. С одним из тех лётчиков, кто прибыл в полк в мае 1944-го, мне довелось встретиться уже в ноябре 2013 года. Тогда, просматривая списки личного состава 47-го полка, я решил посмотреть, кто из лётчиков остался в живых на тот момент. Оказалось, что в Ейске живёт человек, который также участвовал в последнем бое Нельсона в небе над Липеаей. Это был Милий Иванович Старостин, который пришёл в полк двадцатилетним парнем в 1944 году.

Найдя телефон Милия Ивановича через редакцию ейской газеты, я созвонился и услышал бодрый голос: «Да, я помню хорошо нашего командира полка Нельсона Степаняна. Если хотите поговорить — приезжайте!». Доехать до Ейска оказалось не так просто, поскольку прямых поездов туда не ходит, а самолёты, несмотря на наличие аэропорта, давно не летают. Пришлось проехать сначала до Москвы, оттуда — до Ростова-на-Дону, а оттуда — на местном поезде до ст. Старо-Тимошевская, от которой уже на автобусе доехал до Ейска. Несмотря на то, что в Ульяновске уже выпал первый снег, здесь было ещё тепло, днём можно было ходить в

рубашке, правда, на море уже никто не купался. Тихий, старинный приморский городок, в котором жизнь начинает бить ключом в курортный сезон, когда число приезжих отдыхающих в несколько раз превышает количество местных жителей. И это оправданно, тихое и тёплое Азовское море с песчаными чистыми пляжами, изобилием фруктов, привлекает туристов со всех концов России.

Одной из главных достопримечательностей города является Ейское военно-морское авиационное училище, выпустившее за свою богатую историю более сотни морских лётчиков Героев Советского Союза. К сожалению, училище в начале 1960-х перепрофилировали в училище ВВС, а несколько лет назад оно было закрыто, а на его базе располагается теперь Центр переподготовки военно-морских лётчиков. Милий Иванович после войны работал в училище и остался в городе после ухода на пенсию.

В своих воспоминаниях Милий Иванович говорил о необыкновенно мягком и в то же время требовательном характере своего командира, которого любили все — и лётчики, и воздушные стрелки, и авиатехники. Вот как он описывал свою первую встречу со Степаняном: «В конце мая 1944 года, мы — десять лётчиков и воздушных стрелков: я, Захарченко, Медведев, Пукас, Рожков, Ератченко, Дорожников, Жиманов, остальных не помню, закончили ускоренный курс обучения в 3-м ВМАУ и были направлены в распоряжение командующего ВВС КБФ, а 31 мая

1944 г. назначены в 47 ШАП. В тот день мы вылетели рано утром и прибыли в дивизию уже после обеда, а кроме лёгкого завтрака (стакан чая, бутерброд и небольшая порция картофельного пюре) в тот день ничего не ели. Пока учились в училище, питание было также довольно скромным, и чувство голода сопровождало нас, молодых ребят, постоянно. По прибытию нас попросили в штабе заполнить кучу бумаг. Вскоре появился и командир 47-го полка. Подошёл к нам и говорит: «Ну, что, ребята, повоюем? Как настроение?» Все молчат, а я осмелился и говорю: «Нам бы поесть, товарищ подполковник». — «А вас ещё не кормили?» — удивился он, и тут же даёт распоряжение адъютанту отвезти нас в офицерскую столовую и накормить, а потом уже продолжить заполнение документов. Приезжаем в столовую, смотрим, а на столах в вазочках хлеб нарезанный лежит, пока официантка ходила на кухню, мы весь этот хлеб и съели. Она возвращается, видит, что хлеб исчез. Всплеснула руками: «Ах, хлеба нет!». Пошла, нарезала ещё и разложила. Пока готовили обед, мы и этот хлеб съели. Пришлось ещё раз за хлебом сходить».



М.И. Старостин



На мой вопрос о том, каким он запомнил своего командира как человека, и были ли в полку люди, кто мог бы держать на него какую обиду, Милий Иванович отвечал: «Ну что Вы! У Степаняна был такой удивительный характер, что он даже замечания подчиненным произносил, не повышая голоса, да и не ругался вовсе, что было редкостью на флоте. Он пользовался таким авторитетом, что его потеря была трагедией для нас всех».

К сожалению, в ноябре 2016 года Милия Ивановича не стало. В местной газете по этому поводу появилась небольшая заметка: «10 ноября 2016 г. ушёл из жизни ейский ветеран Милий Иванович Старостин».

Вчера ровно в полдень у самолёта, что стоит на входе в бывшее военное училище лётчиков, собралось много людей. Кроме пожилых мужчин и женщин, сюда пришли и те, кто помоложе — с седыми висками, армейской выправкой и совсем молодые офицеры. Все прощались с Милием Ивановичем Старостиным... Он ушёл, не дожив буквально полтора месяцев до своего 93-летия. Хотя очень мечтал встретить в кругу семьи 100-летний юбилей.

В его полётной книжке за неполный год боёв числится 65 боевых вылетов, четыре лично потопленных транспорта, пять быстроходных десантных барж с войсками и техникой, сторожевой ко-

рабль, 31 автомашина, 12 повозок, множество живой силы. Впрочем, каждый, кто имел счастье пообщаться с Милием Ивановичем в мирное время, мог видеть награды: три ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны 1-й степени и 20 медалей, среди которых редкие и поэтому особо ценные медали — Ушакова и Жукова»<sup>1</sup>.

В июне 1944 года началась Выборгская операция, которая завершала битву за Ленинград и являлась частью стратегического плана вывода из войны Финляндии. Операцию осуществляли войска Ленинградского фронта во взаимодействии с кораблями и авиацией Балтийского флота. Как вспоминал об этом периоде комсорг Цукасов:

«8 июня развернулась Выборгская операция — наши войска двинулись вперёд вдоль северного побережья Финского залива, и с утра штурмовики были вновь перенацелены для ударов по наземной обороне врага: вылетели к его редутам по реке Сестре, на Койвисто, под Выборг. А перед тем, как водится, прошли в эскадрильях краткие митинги: первое для дивизии после перебазирования с Юга большое наступление! Ради того, можно сказать, и прибыли на Балтику. Да ещё только-только услышали весть о высадке союзников в Нормандии. Снилось всё это воедино в сознании, и настроение было такое, что теперь, после долгожданного открытия «второго

---

<sup>1</sup> Сомова С. Ушёл из жизни ейский ветеран Милий Иванович Старостин // Приазовские степи. Новости Ейска и Ейского района. 10.11.2016. <http://priazovka.ru/lica-velikoi-pobedy/ushyol-iz-zhizni-eiskii-veteran-milii-ivanovich-starostin>

фронта», война быстро покатится к концу. Только Удальцов, стоявший на митинге близко от меня, когда зашла речь о союзниках, хмыкнул: «Торопились, как черепаха на пенсии. Подождём на них надеяться...».

Сказал вроде бы про себя, но кругом услышали, засмеялись. (...)

Следом перешли в наступление части Карельского фронта на реке Свири, где линия его между Ладожским и Онежским озёрами тоже удерживалась неизбежно ещё с осени 1941-го. Командование приняло решение перебросить несколько экипажей полка на площадку «подскока», поближе к целям этого направления. Меня направили с ними — от политсостава.

...Тесное, неровное поле, поросшее редкой травой, обвалившиеся капониры по сторонам — таким предстал перед нами этот вспомогательный аэродром, когда самолеты приземлились, поднимая клубы пыли. Давно, видно, никто им не пользовался.

— Сослали на дальний хутор, — недовольно бросил лейтенант Богданов, старший в этой небольшой группе. — Здесь и посадка-то чего стоит — ноги обломает. Не война, а маята одна.

Как бы подтверждая его слова, группа в первые дни не получала задания: погода не позволяла



М.И. Старостин (1-й слева), Ю.А. Акаев (2-й слева).

летать. Наконец поступил приказ: выделить пару «Илов» для прикрытия от зенитного огня бомбардировщиков, которые нанесут удар по Свирьстрою — электростанции, не завершённым строительством перед войной: противник превратил её в мощный оборонный пункт.

Словно разморённый жарой, хотя солнце в этот день не выходило из облаков, командир пары лениво надевал парашют, всем своим видом показывая, что не забыл сказанного о «хуторе».

— Ты что такой сумрачный?

— Наши сейчас, поди, снова по кораблям летают, а тут подобрали дело — прикрытие. — Бог-



Bf-109. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

данов презрительно растянул это слово. — Будто мы сами бомбить не умеем. Да там, может, и зениток кот заплакал, зря только бензин пожгём.

— Что, командир, наперед толковать, — заметил из кабины воздушный стрелок Сергей Архипов, уже занявший свое место. — Раз надо, значит, надо! Все сделаем по-хорошему.

Архипова в полку уважали. Он был удивительно спокойным и выдержанным, воевал с отважным достоинством. До войны — заводской рабочий, Сергей относился, по-моему, к любому делу с рабочей обстоятельностью, и это очень помогало в ратном труде.

Когда мы провожали экипажи Богданова и его ведомого — Захарченко, все шло обычно, своим чередом. Стрельнув беловатыми дымками из патрубков, с первых оборотов запустились моторы. Через несколько минут, несмотря на плохую площадку, оба «Ила» благополучно взлетели, взяв курс к ме-

сту встречи с бомбардировщиками. А мы прикинули маршрутное время и стали ждать их возвращения. Легко, конечно, вот так подсчитывать время, но разве предугадаешь, что случится в бою? Об этом все думали, только вслух никто не говорил.

Минуло около часа, и показался первый штурмовик. Он шел низко, натужно и с ходу, тяжело переваливаясь, сел. Стабилизатор был в лохмотьях, на плоскостях и в фюзеляже — рваные пробоины. Побежали к самолёту, который остановился в углу площадки.

— Стрелку помогите! Скорее! — крикнул Богданов.

Мы кинулись к задней кабине. Архипов был недвижим.

Голова свесилась на грудь, обмякшее тело привалилось к турели, обрызганной кровью. Отстегнули привязной трос и с трудом вытащили раненого. Он был без сознания. Лишь на мгновение, не открывая глаз, прошептал еле внятно:

— Держусь, командир...

Жизнь оставила его на наших руках.

О том, что произошло, рассказал Богданов, и с его слов удалось восстановить картину всего боя.

...На цель группа бомбардировщиков, которую сопровождали «Илы», обрушилась неожиданно, и штурмовики быстро выполнили свою задачу: только два зенитных автомата попробовали огрызнуться с земли, но тут же умолкли, захлебнувшись в бомбовых разрывах.

На обратном маршруте разделились — бомбардировщики ушли на юг, а Богданов, поднявшись к самой кромке неплотных, словно встрёпанная вата, облаков, повел пару «домой».

— Командир, справа в разрыве облаков что-то промелькнуло, — доложил Архипов. — Надо бы спуститься. Ударят сверху — съедят, и отстреляться не успеешь.

Лейтенант на мгновение заколебался, но, успокоенный лёгкостью, с какой удалась штурмовка, ответил:

— Смотри внимательно. Пойдём пока так.

Это была ошибка.

Через минуту-другую из облаков вывалилась шестёрка «фоккеров». Богданов увидел, как по обшивке плоскостей, оставляя большие отверстия, ударило несколько снарядов. Видимо, повреждены были и рули, потому что самолёт уже не так послушно повиновался. Сзади прерывисто стучал пулёмёт стрелка: значит, Архипова гитлеровцы не застали врасплох, он выбивал врага из-под хвоста. Радиотелефон донёс его голос:

— Держусь, командир, уходите на бреющий!

Стало спокойнее: с сержантом, выходит, ничего не случилось. Однако Архипов был ранен,



Воздушный стрелок на Ил-2.  
Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

только не выдал себя. Очередь одного из истребителей, прошлась по фюзеляжу, осколки попали стрелку в живот. Но он, преодолевая боль, не отрывался от пулемёта. Коленом придавил к ране набухавшую кровью одежду — так мы его потом и вытащили из кабины...

После первой атаки «фоккеры» разделились: два пошли на Захарченко, остальные пытались взять в клещи ведущего. Как Архипов держался, трудно себе представить, однако он стрелял и стрелял по истребителю, который атаковал справа, ближе всех. Оглянувшись на миг, Богданов уви-

дел, что этого, правого, уже нет за хвостом: «фоккер» падал.

В это время очередь другого истребителя вновь полоснула по фюзеляжу «Ила», и несколько осколков впились в левую ногу Архипова. Теперь он не мог упираться и ею в борт. Но продолжал стрелять, наверное, одной рукой, а другой держался за край кабины. Стрелял прерывисто и, может быть, не совсем уверенно, только отбил и новую атаку.

— Держусь, командир, держусь, — прохрипел с трудом, и Богданов на сей раз понял, что дело плохо.

Между тем положение в бою изменилось. Врагов стало на одного меньше, а штурмовики, выдер-

жав первые, самые тяжёлые минуты, развернулись парой в лоб «фоккерам», чтобы ударить по нападавшим из пушек. В воздухе ещё раз вспыхнуло пламя: второй истребитель, оставляя за собой чёрную дымную полосу, пошёл к земле.

Оставшаяся четвёрка ретировалась в облака. Бой, начавшийся ошибкой, наши лётчики все же выиграли. Но дорогой ценой.

Богданов не знал, что произошло в задней кабине: связь не работала, ведомый отстал, его самолёт тоже был поврежден...

Когда мы возвратились на базу, подполковник Степанян — он был уже в этом звании — сказал на разборе действий группы:

— Лёгких полётов, запомните, на войне не бывает. Никогда не забывайте: расслабишься — соьбуют, даже на минуту нельзя себе слабину позволять»<sup>2</sup>.

26 июля 1944 года после ожесточённых боёв войска Ленинградского фронта штурмом овладели городом и крепостью Нарва, открывавшей путь к Эстонии. Выполнению этих военно-стратегических задач всемерно способствовала морская авиация, оказывая помощь и поддержку наземным войскам, морским силам и морским десантам. 47-й и 8-й штурмовые авиаполки наносили главным образом удары по кораблям и другим плавсредствам противника в Финском, Копорском, Выборгском и Нарвском за-



Немецкий десантный паром типа «Siebel» SF-122

ливах, громили вражеские огневые точки, военную технику и живую силу на островах и побережье. Об этом газета «Лётчик Балтики» писала:

«В те часы, когда наши наземные войска штурмовали Выборг, балтийские лётчики продолжали наносить удары по немецко-финским кораблям в Выборгском заливе.

Большие группы штурмовиков под командованием капитана Пысина и старшего лейтенанта Кузнецова прорвались к кораблям, несмотря на опасный перекрёстный огонь с судов и с берега. Стремительной атакой с пикирования лётчики потопили транспорт водоизмещением в 1000 тонн. Вторым ударом был потоплен тральщик. Штурмовики другой волны под командованием старших

<sup>2</sup> Цукасов С. В. День первый — день последний. М., Советская Россия, 1988. С. 167 - 172.  
Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/prose/russian/tsukasov\\_sv01/index.html](http://militera.lib.ru/prose/russian/tsukasov_sv01/index.html)



Потопленный немецкий крейсер «Ниобе» в порту Котка

лейтенантов Попова, Удальцова и Акаева потопили один транспорт, сторожевой катер, баржи сухогрузную и быстроходную десантную... Всего в течение дня наши лётчики потопили одиннадцать кораблей врага. Многие другие суда повреждены»<sup>3</sup>.

Указом Президиума Верховного Совета от 22.07.1944 г. полк был награждён орденом Красного Знамени.

В августе 1944 года Нельсон был представлен к награждению второй медалью «Золотая звезда». К этому времени он уже совершил 239 боевых вылетов, потопив при этом целую эскадру: миноносец, два сторожевых корабля, тральщик, 2 торпедных катера и 5 транспортов, общим водоизмещением более 80 000 тонн. Кроме этого, во время штурмовок уничтожил до 5000 солдат и офицеров врага.

На это представление ответ пришёл уже только после гибели Нельсона. 6 марта 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Нельсон Георгиевич Степанян был награжден второй медалью «Золотая звезда».

Заира Хизроева отмечает в своей книге, что, несмотря на свою занятость, Степанян считал очень важным для себя как командира находить любую возможность поднять боевой дух своих лётчиков: «Нельсон Степанян находил время в столь редкие свободные минуты, чтобы написать письма семьям воинов своей части. Письма Степаняна уже давно стали реликвией для истории Великой Отечественной войны, потому что жизнь его пронеслась, оставив за собой яркий, незабываемый след.

Перед глазами синий самодельный конверт и пожелтевший от времени листок:

«Здравствуйте, уважаемый Абдулабек Гусейнович!

Дорогие родители славного сына Юсупа Акаева, гордости дагестанского народа, гордости нашей Родины, разрешите передать вам от имени всего коллектива нашей части искреннюю благодарность за то, что воспитали прекрасного воина, являющегося грозой немецких банд. Ваш сын вписал много замечательных страниц в историю нашей боевой части, он хороший товарищ, отличный командир.

Мы все гордимся им и выражаем великую бла-

<sup>3</sup> Хизроева Э.М. Исполненный долг. Документально-художественная повесть. Махачкала, 1986. С. 90.



годарность матери, отцу. Юсуп Акаев награждён четырьмя орденами. Мы представили его к присвоению звания Героя. Можете быть уверены в том, что он только с победой вернётся домой, как и всегда возвращался с боевого задания.

Дорогие, на этом я заканчиваю, желаю вам здоровья и долгих лет жизни. Надеюсь когда-нибудь встретиться.

Передайте привет всем, кто знает Акаева.

С боевым приветом, Нельсон.

6.7.44 г.»<sup>4</sup>.

С середины сентября вся 11-я штурмовая авиадивизия была привлечена к участию в Прибалтийской стратегической операции, которая проводилась на территории Эстонии, Латвии и Литвы и включала в себя четыре операции: Рижскую, Таллинскую, Моонзундскую и Мемельскую. Здесь следует сделать небольшое отступление.

Как известно, после вхождения прибалтийских государств в состав СССР здесь начались уже завершённые в остальной стране социалистические преобразования экономики и репрессии против интеллигенции, духовенства, бывших политических деятелей, офицеров, зажиточных крестьян. Так, в 1941 году были произведены массовые депортации

населения: «... до лета 1941 г. была арестована, выслана в советские тюрьмы и лагеря или уничтожена большая часть политической, экономической и культурной элиты Эстонии, около 9400 человек. В июне 1941 г. депортировали ещё около 10 000»<sup>5</sup>. Аналогичные процессы происходили в Литве (депортировано около 17,5 тыс. человек) и в Латвии (по разным оценкам, от 15,4 до 16,5 тысячи человек)<sup>6</sup>.

Нельзя сказать, что большинство эстонцев, латышей или литовцев были рады установлению фашистского режима после 1941 года, но и память о том, что уже происходило в 1940-41 годах, не придавали энтузиазма по поводу скорого освобождения этих территорий от немцев. Поэтому неудивительно, что многие мирные жители пытались эвакуироваться перед приближающейся Советской Армией. Так, например, по данным эстонских историков только осенью 1944 г. около 70 000 эстонцев бежали в Германию и Швецию, где их размещали в лагерях для беженцев<sup>7</sup>.

После успешных действий Советской Армии в ходе Прибалтийской стратегической операции были рассеяны немецкие войска группы армий «Север» между двумя советскими фронтами по ли-

---

<sup>4</sup> Там же. С. 138-139.

<sup>5</sup> Цит. по Estonika. Энциклопедия об Эстонии / Оккупация и советизация Эстонии в 1940 г. / <http://www.estonica.org/ru>

<sup>6</sup> [https://ru.wikipedia.org/wiki/Присоединение\\_Прибалтики\\_к\\_СССР](https://ru.wikipedia.org/wiki/Присоединение_Прибалтики_к_СССР)

<sup>7</sup> Estonika. Энциклопедия об Эстонии / Завоевание Эстонии Красной Армией в 1944 г. <http://www.estonica.org/ru>



Лётчики 1-й АЭ:

М.М. Беляков, Ю.А. Акаев, Г.Т. Попов, В.Я. Глухарёв.

нии Тукумс—Лиепая. Образовался так называемый Курляндский котёл, когда западная часть Латвии (исторически известная как Курляндия) оставалась под оккупацией германских войск. Курляндская группировка немцев составляла менее 30 дивизий неполного состава, всего около 230 тыс. человек в последней фазе сражений. Это окружение не являлось «котлом» в полной мере — немецкая группировка не была полностью блокирована с моря и

потому имела достаточно свободное сообщение с основными силами вермахта.

Вплоть до капитуляции Германии 9 мая 1945 года велись ожесточённые бои (некоторые населённые пункты переходили из рук в руки по нескольку раз) с целью ликвидации «котла», но продвинуть линию фронта удалось лишь на несколько километров вглубь. Крупные боевые действия прекратились только после капитуляции Берлина.

Но вернёмся к сентябрю 1944-го года. В результате проведения Таллинской операции 17–26 сентября, Таллин был взят частями Советской Армии и 47-й авиаполк был перебазирован на аэродром Сууркюль (под Таллином) для поддержки морского десанта на островах Даго и Эзель.

Об этом периоде боевых действий сохранился яркий рассказ В.Я. Глухарёва.

«Получено задание обеспечить высадку нашего морского десанта на одном из островов Финского залива. Название этого острова я сейчас уже не помню, да и дело не в этом. Необходимо было уничтожить или хотя бы частично подавить огонь артиллерийских батарей противника и тем самым помочь нашему десанту. Задача, прямо скажем, не из сложных, простое рядовое задание, но на войне ничего простого не бывает. На выполнение этого задания было выделено два экипажа штурмовиков: ведущий — командир полка Степанян и ведомый — я. А для прикрытия нас с воздуха — два истребителя.



Лейтенант М.Беляков (слева), мл. лейтенант Л. Медведев, ведущий шестёрки ст. лейтенант Г. Попов, мл. лейтенант М. Старостин, лейтенант В. Глухарёв, лейтенант Н. Финогенов. Фото В. Горбунова.  
Газета «Лётчики Балтики» № 152. 30 июня 1944 г.

Взлетели, собрались в группу. До цели лететь недалеко, погода хорошая, истребителей противника нет. Летим спокойно, подлетаем к острову, видим наши корабли. Но что-то они или замешкались, или ход у них малый, может быть, они, маневрируя, упустили время, но до острова им далековато.

Батареи ведут огонь по кораблям. Слышу в наушниках голос Степаняна: «Засекай цели, экономь бомбы. Работы будет много».

С левым разворотом атакуем правую цель. Истребители нас подбадривают: «В воздухе спокойно, работайте смелее». Пытаются сами обстрели-

вать наземные цели. Следует атака за атакой, бомбы кончились. Выпущены последние эрэсы, остается очень мало снарядов и патронов, но Степанян снова и снова выходит на цель.

Батареи молчат. Вот уже корабли подошли к берегу, десантники прыгают в воду. Все, боезапас кончился, стрелять больше нечем. Но Степанян снова бросает машину в атаку. Слышу его голос в наушниках: «Виктор, за мной, ещё раз до земли, винт на малый шаг, заходи смелей. Ещё один заход — и домой!»

Мелькнула мысль: для чего? Стрелять нечем, зачем ещё делать заход?

Внимательно посмотрел вниз и понял. Десантники только вступают на берег,

вернее на песок, укрыться им негде, матросы бегут к ближайшим укрытиям. Нужно спрятаться от губительного огня противника, сконцентрировать свои силы для дальнейшего броска, нужно время, хотя бы одну-две минуты. Вот тут я понял замысел своего командира. В бою мысль работает с молниеносной скоростью. Степанян, видя сложившуюся обстановку, принял совершенно правильное решение — атаковать. Атаковать самолётами при полном отсутствии боезапаса. Ведь противник не знает этого, ждёт ещё удара и сидит в укрытии.

Эти полторы-две минуты, так необходимые десанту, Степанян выиграл дерзостью, большим бо-

евым опытом, умением оценивать обстановку и принимать в считанные секунды правильное, может быть, единственное, решение в сложившейся обстановке.

Не имея боезапаса, заходить на цель, если даже по тебе не стреляют, как-то неприятно. Чувствуешь себя неудобно. А ведь ещё нужно долететь домой. А вдруг истребитель противника? Ведь огрызнуться и то нечем. Надежда только на прикрытие, а их может и не хватить. Да, ситуация...

Делаем последний заход на цель и на бредущем с большим рёвом двигателей уходим над нашими кораблями в море. Десантники нам машут бескозырками, значит, довольны работой.

Обратный путь трудностей не представлял. В воздухе всё было спокойно. Однако последняя атака даёт о себе знать. Чувствую, нервы на пределе, готов из-за пустяка взорваться.

Сели, зарулили на стоянки. Подхожу к своему ведущему. Степанян, с присущей одному ему улыбкой, встречает меня словами: «Что, страшновато? Ничего, брат, не попишешь, десант-то запаздывал, нужно было им помочь до конца, так что считай, что наша последняя атака была психическая. Противник почувствовал силу наших предыдущих ударов, наверняка ждёт ещё огня и не поднимает головы, и бежит к своим орудиям. Жить-то каждому хочется. А в это время наши



Высадка бойцов на о. Саарема (Эзель). 1944 г.  
Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

уже зацепились за берег. Видел, как они нас приветствовали? То-то же.

Чтобы грамотно вести бой, нужно, прежде всего, думать, как поступить в данном случае. Бойся стандарта в бою! Строй свой полёт так, чтобы не было шаблона. Пойми меня правильно, немцы придерживаются своей муштры, своего шаблона в бою, точности по времени и, не имея индивидуального подхода к бою, зачастую проигрывают этот бой.

В каждом полёте думай об успехе, и успех будет тебе сопутствовать. Трезво смотри на обстановку во время боя, не иди в атаку лишь бы сбросить бомбы и отстреляться, это не первые вылеты, где у тебя просто не хватает времени и ты действуешь по ведущему. У нас с тобой не первый десяток полётов за плечами, и мы должны, обязаны воевать

спокойно, грамотно и в то же время дерзко. Ну, не хмурься, подумай и наверняка придешь к правильному выводу, сам не раз будешь вспоминать этот полёт.

Пошли докладывать, мы своё сделали, теперь дело за десантом. Нужны будем, позовут».

На всю жизнь в памяти останутся уроки Нельсона Георгиевича.

Держайте трезво, обдуманно. Не лезьте сломя голову в атаку. Подумайте, прикиньте, как лучше зайти на цель, как лучше её поразить, обеспечьте выход себе и ведомому. Для этого нужно всего две-три секунды. От правильного решения зависит успех любого боя, а боя в воздухе особенно»<sup>8</sup>.

В октябре домой приходит письмо Нельсона, написанное им в Сууркюле.

*«3 октября 1944 г.*

*Здравствуйте, дорогие родители!*

*Я чувствую себя хорошо, обо мне не беспокойтесь. Пишите, как вы живете, какие новости у вас, одним словом, пишите почаще.*

*Письмо, которое вы написали Челнокочу, я отправил, не обижайтесь, если письма будете получать с опозданием, я теперь нахожусь в другом месте, километров 400 западнее от моего любимого города, где почти всю войну пробыл.*

*Вчера был в лагере военнопленных, где немцы при отступлении издевались над нашими военнопленными. Немецкие бандиты складывали один ряд бревен, а другой ряд — живых людей, таким образом несколько рядов, после чего обливали керосином и жгли, более трёх тысяч живых людей эти людоеды уничтожили. Одним словом, трудно передать это зверство, которое они совершили по отношению к мирному населению, угнанному немецкими бандитами. Но ничего, у нас они крепко расплатятся, мы им не простим.*

*Ну, дорогие родители, на этом кончаю, не обижайтесь, что мало пишу, пишите вы побольше, у нас, кроме войны, нечего писать.*

*Передайте привет всем, всем.*

*Целую крепко, Нельсон»<sup>9</sup>.*

Следует отметить, что сегодня на сайте «Подвиг народа» выставлены десятки наградных листов, которые Степанян подготовил за время командования полком на получение заслуженных правительственных наград для своих подопечных — лётчиков, воздушных стрелков и техников. Многие из них были представлены к награждению орденами Красного Знамени, в том числе: Михаил Беляков, Виктор Глухарёв, Иван Борисов, Василий

<sup>8</sup> Из личного архива В.Я. Глухарёва.

<sup>9</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян... С.113.

Жиманов, Юрий Захарченко, Михаил Кудрявцев, Владимир Марков, Ахун Мухтасимов, Виталий Остапенко, Иван Пукас, Милий Старостин, Владимир Талдыкин.

Юсуп Акаев, Георгий Попов и Владимир Удадьцов были представлены Степаняном к высокому званию Героя Советского Союза. Вот строчки из наградного листа на Юсупа Акаева:

«22 июня 1944 г. повел 4 Ил-2 на поддержку десанта на о. Пий-Сари. При следовании по маршруту с-т т. Акаева сильно кренился вправо, ввиду того, что был заклинен элерон. Проявил исключительную находчивость: привязал штурвал к ноге, т.к. сильно устали руки, и в таком положении произвел с группой по 2 захода над целью на высоте 400 метров, уничтожая огневые точки противника. (...)

Личный состав эскадрильи, руководимой капитаном Акаевым, своим бесстрашием, слетанностью и сокрушительными бомбово-штурмовыми ударами по немецко-финским захватчикам отличается не только в полку, а и в дивизии. Это результат умелого воспитания на личном героизме капитана Акаева.

За образцовое выполнение боевых заданий командования, умелое руководство боевыми действиями АЭ и личный героизм, проявленный в бою во время 104 успешных боевых вылетов, достоин высшей Правительственной награды – присвоения звания Герой Советского Союза.

22 июня 1944 г. повел 4 Ил-2 на поддержку десанта на о. Пий-Сари. При следовании по маршруту с-т т. Акаева сильно кренился вправо, ввиду того, что был заклинен элерон. Проявил исключительную находчивость: привязал штурвал к ноге, т.к. сильно устали руки, и в таком трудном положении произвел с группой по 2 захода над целью на высоте 400 метров, уничтожая огневые точки противника.

С апреля 1944 г. капитан АКАЕВ командует эскадрильей, которая под его руководством совершила 486 успешных самолетовылетов и уничтожила:

транспортов	- 7,	повозок	- 31,
тракторков	- 1,	ж.д. вагонов	- 15,
В Д В	- 17,	артиллерии	- 2,
СМ типа "Сибель"	- 2,	авт. о б/запас	- 2,
Торпедных катеров	- 4,	батарей ЗА	- 4,
Старых катеров	- 4,	" - МЗА	- 42,
буков	- 1,	" - минамет	- 10,
сухих барж	- 3,	ЛЭТОВ	- 4,
танков	- 8,	с-тов в возд	- 5,
автомашин	- 113,	жив. силы врага	3000 чел.

Свои потери за этот период - 1 экипаж. В ходе напряженной боевой работы т. АКАЕВ успешно воспитывает и вводит в строй молодых летчиков. Своим умением и личным примером воспитал таких бесстрашных, прославленных в воздушных боях, как трижды орденоносцы УДАДЬЦОВ, МАРКОВ, ПОПОВ.

Личный состав эскадрильи, руководимой капитаном АКАЕВЫМ, своим бесстрашием, слетанностью и сокрушительными бомбово-штурмовыми ударами по немецко-финским захватчикам отличается не только в полку, а и в дивизии. Это - результат умелого воспитания на личном героизме капитана АКАЕВА.

За образцовое выполнение боевых заданий Командования, умелое руководство боевыми действиями АЭ и личный героизм, проявленный в бою во время 104 успешных боевых вылетов в, достоин высшей Правительственной награды - присвоения звания -

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



КОМАНДИР 47 ШАП 11 ШАНК ВВС КФ  
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА  
ГВАРДИИ МАЙОР

*Степанян* /СТЕПАНЯН/

" 7 " июля 1944 г.

За 104 успешных боевых вылета и проявленный при этом героизм, за лично уничтоженные 18 различных кораблей противника, 3-х паровозов, 53 ж.д. вагонов, 11 танков, 72 автомашин, 60 различных батарей и до 1500 чел. живой силы - достоин присвоения звания ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. -

КОМАНДИР 11 ШАНК ВВС КФ  
ПОЛКОВНИК

*Мажуков* /МАЖУКОВ/

" 7 " июля 1944 г.



Командир 47 ШАФП 11 ШАНКД ВВС КБФ  
Герой Советского Союза  
Гвардии Майор Степанян  
7 июля 1944 г.».

Вскоре после успешного проведения Мемельской операции появилась возможность перебазировать 47-й и 8-й полки, вместе с 9-м истребительным полком на аэродромы около литовского курортного города Паланга. Здесь главной задачей для морских лётчиков Балтийского флота было нанесение ударов по морским коммуникациям, связывающим курляндскую группировку противника с основными силами в Германии. Главным портом, через который проходил подвоз новых сил и техники для курляндской группы войск был порт Либава (Лиепая). Одно из главных его преимуществ было наличие незамерзающей гавани.

Порт Либава начинал строиться ещё на рубеже XVII — XVIII веков, а затем активное строительство происходило уже в те времена, когда территория Курляндского герцогства вошла в состав Российской империи. В конце XIX-го века Либавский порт вошел в пятёрку крупнейших портов России наравне с Петербургским, Рижским, Ревельским и Одесским портами. Тогда же был построен и военный порт, получивший имя Александра III.

Немцы, захватив Лиепая в ходе упорных боёв в 1941 году, усилили защиту военного и торгового лиепайского порта, разместив на подходе к порту



Лиепая. Фото автора. 2013 г.

целую систему зенитных точек, а также используя аэродром, северо-восточнее города, на котором располагались группы прикрытия, в том числе в 1944 году — знаменитая эскадра JG 54 «Grunherz» («Зелёное сердце»), состоящая из самолётов ФВ-190.

Неоднократные попытки советского командования взять окружённую курляндскую группировку не приносили успеха, в значительной степени благодаря постоянной поддержке немецких войск через лиепайский порт. Поэтому, в ходе подготовки к третьему штурму (21 декабря) был сделан расчёт на предварительный мощный бомбовый удар по вражеским караванам и судам, находящимся в пор-

ту Лиепая. В декабре было много туманных дней, когда авиация оказывалась бессильной для нанесения точных ударов по кораблям, а потому для лётчиков была временная передышка.

Накануне своего последнего вылета Степанян подготовил и подписал представление на своего земляка Ефима Удальцова. Вот строчки из этого наградного листа:

«4 января 1944 в составе 6 Ил-2 вылетел на уничтожение скопления танков и живой силы в р-не совхоза Тарханкут. Умелым бомбо-штурмовым ударом уничтожил 2 танка и 3 автомашины, но при выходе из атаки его самолет был подбит прямым попаданием снаряда МЗА выбило бронестекло. Тов. Удальцов был ранен осколком стекла в голову, а мелкие осколки бронестекла попали в глаз. Но летчик не вышел из боя, а сделал еще 3 захода на цель вместе с группой. У самолета была перебита воздушная и аварийная система выпуска шасси. По возвращении на аэродром бесстрашный летчик не пошел сразу на посадку, несмотря на тяжелое ранение, а ходил по большому кругу, принимая все меры к тому, чтобы выпустить шасси. Выпустив одно шасси, ждал до тех пор, пока все летчики не произвели посадку, после чего классически посадил самолет на одно колесо.

Когда спросили тов. Удальцова, почему он, будучи ранен, сразу не произвел посадку, он ответил: «Потому, что аэродром ограниченный и если бы я сел на подбитом самолете, то помешал бы посадке остальных самолетов и прервал бы боевую работу». (...)

16 июля 1944 г. 24 Ил-2 (ведущий ст. лейтенант Удальцов) вылетели на уничтожение в порту

Котка зенитной обороны противника с целью обеспечения удара бомбардировщикам по броненосцу береговой обороны. Тов. Удальцов так организовал уничтожение ЗА противника, что ни штурмовики, ни бомбардировщики не потеряли ни одного самолета. В результате совместной операции были потоплены ББО и 1 ТР водоизмещением 7000 тонн.

6 октября 1944 г. 2 Ил-2 (ведущий ст. лейтенант Удальцов) вылетели с задачей разведать северное побережье о. Эзель. На обратном маршруте завязался неравный воздушный бой. 2 Ил-2 дрались более 20 минут с 8 ФВ-190. Тов. Удальцов проявил при этом исключительное мастерство и храбрость: сбил 2-х ФВ-190, а третьего таранил. Сам на подбитом самолёте сел на фюзеляж. Экипаж отделался легкими ранениями. (...)

За образцовое выполнение боевых заданий командования, умелое руководство боевыми действиями АЭ и личный героизм, проявленный в бою во время 105 успешных боевых вылетов на самолете Ил-2, и уничтожение при этом 19 различных судов немецко-фашистских захватчиков, тов. Удальцов достоин высшей Правительственной награды – присвоения звания Герой Советского Союза.

Командир 47 ШАФП 11 ШАНКД ВВС КБФ  
Герой Советского Союза  
Гвардии Подполковник Степанян  
13 декабря 1944 года».



Удальцов Е.Г.

Из Паланги Нельсон прислал домой своё последнее письмо.

*«5 декабря 1944 года*

*Здравствуйтесь, дорогие папа, мама,  
Маня, Демиль, Ляля!*

*Вы не обижайтесь, что я редко пишу, сами знаете, что немного стал ленивым, так что с меня пример не берите. Здоровье моё неплохое, живу по графику, только беспокоюсь, когда долго не получаю писем от вас.*

*Работаем по-прежнему неплохо, отдаём всё, чтобы отлично выполнять приказы, тем более, теперь приходится воевать, бить немецких бандитов в их собственном логове. Вот и всё, самое основное, это наша боевая работа и тут успехи неплохие, стало быть, дела вообще хорошие.*

*Ну, на этом кончаю, пишите почаще и подробно, передайте привет всем, всем от меня, Нельсон»<sup>10</sup>.*

14 декабря 1944 года Нельсон провёл свой последний 259-й боевой вылет при нанесении удара по Либавскому порту.

В этой операции одновременно должно было участвовать 165 самолётов из шести полков: 27 пикировщиков Пе-2 во главе с гвардии капитаном Героем Советского Союза К. Усенко, 7 топмачтовиков (ведущий — лейтенант М. Борисов); ударная

группа штурмовиков в 50 самолётов Ил-2 (47-го ШАП и 8-го ГШАП). Каждую группу прикрывали соответственно 30, 15 и 36 самолётов-истребителей Як-9 и ЛаГГ-3. Штурмовики в составе шести ударных групп имели задачу подавления береговой и корабельной зенитной артиллерии и атаку транспортов противника в аванпорту. Пикировщики должны были уничтожить транспорты в торговой гавани; топмачтовики — транспорты и корабли в аванпорту.

Сохранилось несколько описаний, сделанных участниками того боя. Мы приведём их, чтобы попытаться более ёмко воссоздать всю картину. Начнем с официального отчёта по 47-му полку:

*«14.12.44 г. в 4 час. 30 мин. была объявлена часовая готовность.*

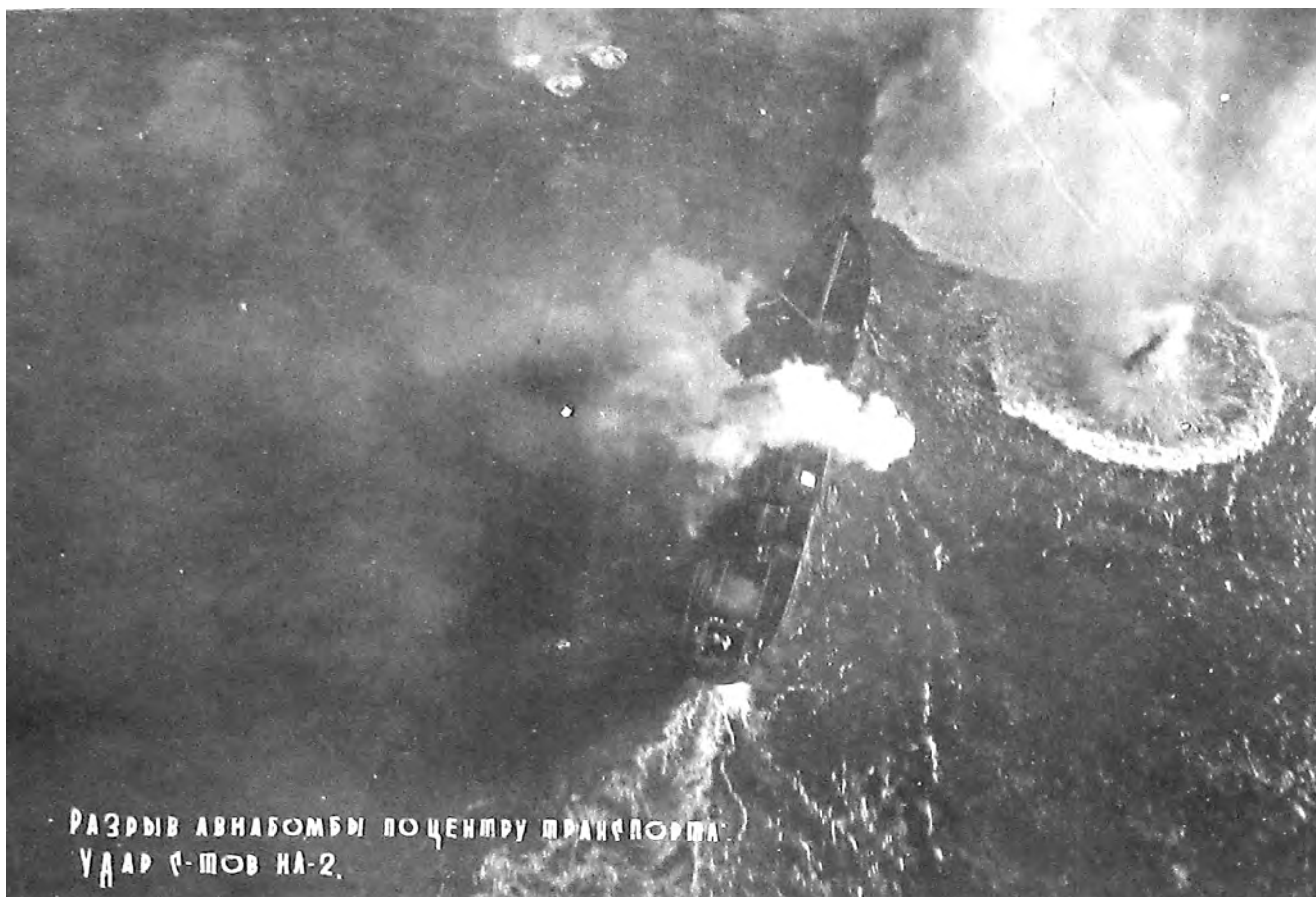
*В 9 час. 30 мин. командиром 47 ШАП в присутствии представителей штаба дивизии было детально проработано боевое задание со всем лётным составом полка и с ведущими групп истребителей прикрытия.*

*С 12 до 13 час. 15 мин. артиллерия противника со стороны Мемеля обстреляла аэродром, снаряды ложились на южной границе аэродрома и части лётного поля. В связи с этим взлёт проводили с боковым ветром силой 6-7 м/сек. под углом 70-80°.*

*Выполнение операции.*

*В 12 час. 30 мин. с КП 11 ШАД было полу-*

<sup>10</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян... С.114.



Фотосъёмка атаки Ил-2 на немецкий транспорт. 1944 г. Из архива В.Я. Глухарёва.

чено приказание нанести удар 24 Ил-2 в 14 час. 15 мин.

Первую группу прикрывали 6 ЛаГГ-3, вторую — 4 ЛаГГ-3, третью — 4 ЛаГГ-3, четвёртую должны были прикрывать 8 Як-9, но из-за халатнос-

ти ведущего прикрытия капитана Шитова прикрывало только 2 Як-9, остальные 6 истребителей во главе с ведущим прикрывали одну из групп 8 ГШАП.

2 Ил-2 первой группы (летчики Талдыкин

В.Д. и Карабанов Д.И.) вернулись с задания из-за неисправности матчасти.

До цели шли в колонне из 4-х групп по 6 Ил-2 в группе (в 1-й группе 4 Ил-2) на дистанции 200-300 м с набором высоты до 1400 м.

В 14 час. 12 мин. ведущая группа 4 Ил-2 была атакована двумя парами истребителей противника ФВ-190, атаки производились снизу — сбоку и сзади — сверху. После первой же атаки самолёт ведущего гвардии подполковника Степаняна Нельсона Георгиевича с воздушным стрелком штурманом АЭ капитаном Румянцевым Алексеем Георгиевичем, был подбит и со скольжением начал терять высоту, перешёл в пикирование и упал в море в 8-10 км севернее порта Либава, на расстоянии 2 км от берега. Экипаж погиб. Истребители прикрытия ата-



ФВ-190. Фото с сайта [www.waralbum.ru](http://www.waralbum.ru)

ку заметили поздно, когда самолёт ведущего был уже сбит.

Вторая и третья группы на подходе к цели также были атакованы истребителями противника 8-10 ФВ-190.

В 14 час. 15 мин. группы штурмовиков одним заходом с планирования (первая группа 3 Ил-2, ведомая заместителем ведущего Степаняна — ст. лейтенантом Марковым В.Д.) атаковали огневые средства ПВО противника на западном молу. Вторая группа атаковала огневые средства ПВО на кораблях и транспортах в аванпорту Либава, третья группа — на берегу, в районе торговой гавани. Четвёртая группа (ведущий ст. лейтенант Удальцов Е.Г.) атаковала огневые средства ПВО противника, обеспечивая выход из атаки топмачтовиков А-20-Ж.

На подходе к цели и в момент атаки штурмовики были обстреляны сильным огнём ЗА и МЗА с берега, плавсредств в аванпорту и с мола. При выходе из атаки штурмовики снова были атакованы истребителями противника 8-12 ФВ-190.

Истребителей прикрытия в районе воздушного боя штурмовиков экипажи штурмовиков не наблюдали.

Итог: в результате проведенной операции авиацией было потоплено 6 транспортов общим водо-



Марков В.П.



Удар пикировщиков Пе-2 по немецким кораблям в аванпорту Лиепая. 14.12.1944 г.  
Фото с самолёта Пе-2 за несколько минут до гибели Н. Степаняна.  
Музей морской авиации.





Удар штурмовиков Ил-2 по транспортному кораблю. Лиепая. Фото 14.12.1944 г.  
Музей морской авиации.

измещением 32 000 т и 2 транспорта повреждены. Лётчики 47-го ШАП подавили огонь двух батарей МЗА на западном молу и двух батарей ЗА в южной части г. Либава. В воздушном бою экипажами штурмовиков 47-го ШАП сбито 9 ФВ-190.

В результате воздушного боя истребителями противника сбито 9 Ил-2, погибло 8 экипажей, помимо этого, лётчик лейтенант Дорожников Н.П., подбитый истребителями противника, произвел посадку на фюзеляж в 2 км восточнее аэродрома Паланга. Самолёт требует среднего ремонта, экипаж невредим. Легко ранены воздушные стрелки мл. сержанты Ларионов А.И. и Бушуев А.М., сержант Петер Л.Н., лётчик ст. лейтенант Громов Н.П.»<sup>11</sup>.

Один из участников этого боя, ведомый Степаняна Н.Г., — Владимир Марков — вспоминал этот день так: «Вдруг встал Степанян и, обращаясь к командиру дивизии, сказал: «Полк поведу я. Это самое сложное и ответственное задание. Я настаиваю». Комдив не смог разубедить его и согласился. Сколько лётчики полка ни отговаривали его от этого полёта, ссылаясь на все его заслуги перед народом и огромные боевые подвиги, говорили ему, что он сделал для Родины больше, чем положено человеку, — всё же он убедил нас в том, что должен быть вместе с полком в трудную минуту... Командир собрал группы и повёл грозные «Илы» на север вдоль береговой черты с небольшим набором высоты.

Время — 14.00, 14 декабря 1944 года. Район 15 км юго-западнее Либавы, высота полёта 1000 — 1200 метров. Под нами воды серого Балтийского моря. Я нахожусь в левом пеленге на расстоянии 50-ти метров левее командирского самолёта на одной высоте. В небе нет истребителей противника. Прикрытие на месте. Шесть истребителей ЛаГГ-3, непосредственное прикрытие нашей головной четвёрки «Илов» под руководством капитана Сидорова — на месте. С расстояния полусотни метров вижу сосредоточенное лицо командира, его голова поворачивается почти на сто восемьдесят градусов, наблюдая за воздушным пространством. Проходим траверс города Либава. Хорошо начал просматриваться порт со множеством пока неразличимых типов кораблей. С северо-западной части мола, на расстоянии пары сотен метров, полузатопленный транспорт. В северо-восточной части города появилась удлинённая, поднятая над лесом полоса пыли, — это взлетали истребители противника, направляясь в сторону нашей общей группы, которая приближалась к порту Либава.

14 час. 06 мин.: Нельсон делает правый поворот. Следуя рядом с ним, я обратил внимание на наше непосредственное прикрытие. Между ЛаГГ-3 и ФВ-190 завязался воздушный бой.

Нельсон, не обращая внимания на воздушный бой, продолжал правый разворот с малым креном,

<sup>11</sup> Гиляревский В.П. Война: морские лётчики.. Кн.2. Балтика. С.51.

опустив нос своего самолёта ниже горизонта для лучшего обзора. Видимо, окончательно выбирал цель для удара. Появились первые чёрные шапки разрывов зенитных крупнокалиберных снарядов впереди по нашему курсу. Степанян передал по радио: «Приготовиться к атаке!». Переведя свой взгляд с воздушного боя между ФВ-190 и ЛаГГ-3 на самолёт Степаняна, я обратил внимание на правую плоскость его самолёта, которая прошивалась огненной разноцветной трассой снизу. Как бы догоняя свои снаряды, пара ФВ-190, не прекращая огня из пушек, продолжала сближаться с уже горящим самолётом Нельсона, не обращая никакого внимания на плотный строй оставшейся ведущей тройки «Илов». Впереди на нашей высоте эта пара ФВ-190 стала разворачиваться вправо, потеряв при вертикальной атаке скорость. Мне даже показалось, что немецкая пара истребителей зависла в воздухе. Вижу отчетливо обрубленные плоскости с белым коком винта, широкие чёрные кресты на жёлтом фоне у самолёта-ведущего ФВ-190. Поймал в прицел, а вернее, перенёс в перекрестие прицела кабину лётчика, открыл огонь из пушек, пулемётов и для надёжности выпустил пару «эресов». Ведущий ФВ-190, объятый ярким пламенем с густым чёрным дымом, стал беспорядочно падать в море. Не досмотрев, куда упадет фашистский стервятник,

который только что сбил самолёт Степаняна, я перенес огонь на самолёт ведомого фашиста, по которому вела огонь наша пара «Илов». Втроём добились и этого. Так погибли Нельсон Георгиевич Степанян и воздушный стрелок — штурман 2-й АЭ капитан Алексей Георгиевич Румянцев.

В последующих боевых вылетах, когда сбрасывались бомбы, выпускали «эресы», стреляли из пушек и пулеметов, звучали в эфире громкие чёткие слова: «За Нельсона Степаняна!»<sup>12</sup>.

По воспоминаниям Анатолия Лашкевича, одного из лётчиков-истребителей, прикрывавших тогда группу пикировщиков Пе-2, ситуация складывалась следующим образом: «Пикировщики нанесли удар с высоты 3200 метров, сбросив 65 ФАБ-250. Было потоплено 3 транспорта, в порту наблюдались пожары и взрывы. Вслед за Усенко повели свои группы в атаку гвардии старший лейтенант Ф. Меняйлов и Герой Советского Союза Н. Колесников: экипажи наблюдали прямое попадание в один транспорт и пожар на втором. Нанеся удар, экипажи без потерь возвратились на свой аэродром. Фотоснимки подтвердили результаты бомбоудара. Штурмовики, несмотря на сильное истребительное и зенитное противодействие, подавили 4 зенитные батареи на берегу, потопили один транспорт и повредили другой. Однако над Либавой штурмовики потеряли 13 самолётов

---

<sup>12</sup> Гиляревский В.П. Война: морские лётчики ... Кн.2. Балтика. С.55-56.



Ил-2, и еще 10 получили повреждения. В этом бою погиб прекрасный лётчик, командир штурмового авиаполка, Герой Советского Союза, гвардии подполковник Нельсон Георгиевич Степаян.

Наши потери в этом ударе составили 16 самолётов. К причинам таких больших потерь можно отнести утрату внезапности удара **из-за нарушения режима радиомолчания, невыдерживание заданного времени удара пикировщиками и штурмовиками.** Основной удар истребители противника нанесли по штурмовикам и торпедоносцам, которые действовали в нижнем ярусе: **на 42 штурмовика в прикрытии было 36 истребителей,**

чего оказалось явно недостаточно. Пикировщикам же в этом вылете мешал лишь свирепый зенитный огонь»<sup>13</sup>.

В той же книге Лашкевич приводит и те правила по прикрытию штурмовиков, которые существовали в то время: «В практике прикрытия штурмовой авиации выработался основной способ прикрытия: группа непосредствен-

ного прикрытия и группа свободного воздушного боя. Но последнее время истребителей выделялось столько, сколько штурмовиков: один к одному. Это было допустимо лишь при численном превосходстве нашей авиации в воздухе. Способ прикрытия должен быть гибким и проводиться в каждом отдельном случае с учётом конкретной обстановки, количества сопровождаемых самолётов, района боевых действий и степени вероятности встреч с истребителями противника». Таким образом, уже при планировании этой операции, количество истребителей, выделенных для прикрытия штурмовиков, оказалось явно недостаточным.

<sup>13</sup> Лашкевич А.И. В воздушных боях. Балтийское небо (Глава «Удары по военно-морской базе Либава»). М.: Яуза: Эксмо, 2010. Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/memo/russian/lashkevich\\_ai01/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/lashkevich_ai01/index.html)

В книге Заиры Хироевой «Исполненный долг», посвященной её мужу Герою Советского Союза Юсупу Акаеву и всем его однополчанам, так воспроизводится эта ситуация на основе воспоминаний и документов из истории 47-го полка, которые она собирала в течение нескольких лет: «14 декабря 1944 года командованием дивизии намечалось сложное и ответственное задание — совершить комбинированный бомбоштурмовой удар по военно-морской базе Ливава. (...) Командованием полка и дивизии было решено назначить ведущим 47-го авиаполка и всей группы штурмовиков командира 2-й авиаэскадрильи, ученика и боевого друга Н. Степаняна Юсупа Абдулабековича Акаева. В 10 часов утра 14 декабря на командном пункте 9-го истребительного авиаполка на аэродроме Паланга собрались командир 11-й Новороссийской дважды Краснознамённой авиадивизии полковник Дмитрий Иванович Манжосов, командиры полков: 47-го штурмового — полковник Нельсон Георгиевич Степанян и 9-го истребительного — подполковник Автандил Давидович Джапаридзе, комиссар 47-го полка Георгий Николаевич Кибизов и начальник штаба майор Александр Алексеевич Румынцев, штурман и начальник разведки дивизии майор Чепиженко и капитан Княжиченко. Командир дивизии Манжосов поручил штурману ещё раз доложить время удара и маршрут следования, а начальнику разведки — обстановку в порту Ливава на 10 часов утра.

После этого начальник штаба зачитал боевой приказ комдива. В нём была раскрыта вся сложность обстановки и подчеркнута, что в порту Ливава немецко-фашистское командование сосредоточило основные силы Курляндской группировки. Далее детально расписывались точные боевые задания для каждой группы самолётов, время, высота, координаты ударов, состав экипажей, ведущие группы. Штурмовики 8-го гвардейского полка должны были присоединиться к 47-му полку, заняв свои места согласно плану полёта.

Взлёт намечался на 14 часов.

Во время чтения приказа Н. Степанян молча слушал, о чём-то глубоко задумавшись, после чего обратился к командиру дивизии Д.И. Манжосову и стал просить разрешения повести полк, доказывая, что он не может остаться на земле, когда предстоит такое ответственное и важное задание. Заместитель командира полка по политчасти, начальник штаба полка, Юсуп Акаев стали настоятельно просить Степаняна не делать этого. Но Нельсон настоял на своём. Посмотрев на Юсупа, он увидел, как тот старается скрыть обиду. Этот острый психологический момент хорошо могли понять только лётчики — боевые друзья, понимал его и Нельсон Степанян. Он подошел к Юсупу, хлопнул по плечу и весёлым голосом сказал:

— Не унывай, друг, тебе ещё немало придётся водить, может, и побольше группы, и на не менее ответственные задания.



Удар пикировщиков Пе-2 по порту Лябава 14.12.1944 г.

1. Горящий транспорт

2. Очаги пожара.

3. Транспортные корабли.

Фото из музея морской авиации.





Удар самолётов Пе-2 по либавскому рейду. 14.12.1944 г.

1. Разрывы бомб по транспорту

2. Транспортные корабли.

Фото из музея морской авиации.

Они, улыбаясь, посмотрели друг другу в глаза.  
— Ещё летаем, друг, всё будет хорошо, — были последние слова, которые Юсуп услышал от Нельсона»<sup>14</sup>.

Размышляя об этом последнем бое Степаняна я много раз спрашивал себя о том, почему же Нельсон решил возглавить вылет на эту операцию, поскольку первоначально он не должен был лететь в этот день. И всегда я находил только один ответ, что он сам прекрасно понимал всю сложность и запутанность плохо согласованного действия огромного числа самолётов. Поэтому он вполне осознанно сделал этот выбор.

Любопытна история, рассказанная Заирой Хизроевой со слов своего мужа Юсупа Акаева, о том, как оказался в качестве стрелка Алексей Румянцев.

«С Юсупом Акаевым в этот день вместо воздушного стрелка должен был лететь штурман второй авиаэскадрильи Лёша Румянцев. Узнав утром, что полетит Степанян, Лёша решил, что и воздушного стрелка Степанян возьмет своего.

Поэтому, придя в кубрик, решил побриться (у лётчиков есть примета — и они почти все её соблюдают — в день полёта не бриться). Но не успел Лёша закончить одну щёку, как кто-то быстро забежал и сказал, что он полетит со Степаняном. Лёша побледнел и не стал добривать вторую щёку.

Конечно, это была примета, и ей, вероятно, верили, больше отдавая дань какой-то старой традиции. Во втором часу дня все лётчики собрались на аэродроме, по их сосредоточенным лицам было видно, что они вновь мысленно повторяют полученное ещё вчера боевое задание. Экипажи — в машинах. Взвилась зелёная ракета. Степанян вырулил на старт. Прежде чем закрыть колпак кабины, он, как обычно, поднял правую руку и увидел, как то же сделали остальные лётчики. Это был условный знак готовности к взлёту»<sup>15</sup>.

А вот как вспоминал этот последний вылет Нельсона механик его самолёта Лисенков Сергей Родионович:

«В тот раз командир полка пришел к самолёту хмурым. На обслуживаемом мною самолёте должен был лететь командир 1-й эскадрильи Герой Советского Союза старший лейтенант Г. Попов, но пришёл сам Степанян. Перед посадкой в самолёт он потребовал от штурмана эскадрильи капитана А. Румянцева, который должен был лететь с ним в качестве



Лисенков С.Р.

<sup>14</sup> Хизроева З.М. Исполненный долг. Документально-художественная повесть. Махачкала, 1986. С. 150-152.

<sup>15</sup> Там же. С. 152-154.

воздушного стрелка, покинуть кабину и при этом сказал: «Лучше погибнуть одному, чем двоим». Румянцев шепнул мне, что долг ему не позволяет оставить командира одного, без огневой зашиты, и, уловив момент, возвратился в кабину. Чтобы Степанян не заметил его, Румянцев сел на пол. Вырулив на старт, Нельсон Георгиевич стал прожигать свечи, дав мотору полные обороты. Самолёт при этом развернуло. Он подозвал меня: «Почему не отрегулированы тормоза?» Я ответил, что тормоза исправны, а самолёт развернуло потому, что одно колесо стоит в небольшом углублении. Степанян поднялся в кабине и, не снимая парашюта, заглянул в кабину стрелка и спросил: «Румянцева в кабине нет?» Мне пришлось соврать, ибо не хотелось выпускать командира без стрелка, Степанян снова опустился в кабину, дал полный газ, опять опробовал мотор и тормоза. Ил-2 стоял, как вкопанный, — тормоза держали хорошо. Получив разрешение, командир взлетел, и следом за ним поднялся весь полк... Это был его последний боевой вылет. Я был ошеломлен известием о гибели любимого командира. Прошло сорок пять лет, а он и сейчас стоит перед моими глазами с его неизменной доброй улыбкой. Ведь для меня Нельсон Георгиевич был не просто всеобщим любимцем полка, а человеком, проявившим ко мне отцовские чувства, доброту и доверие»<sup>16</sup>.

Впоследствии, во время разбора этой операции были сделаны следующие выводы:

«47-й ШАП поставленную задачу выполнил, но при этом полк потерял 10 Ил-2, причем 8 — с экипажами. Ведущим всех штурмовиков и сопровождающих истребителей был командир 47-го ШАП. В составе данного боевого вылета находилось: 22 Ил-2 47-го ШАП, которые сопровождались 14 ЛаГГ-3 9-го ИАП; 24 Ил-2 8-го ГШАП, которых сопровождали 18 Як-9 9-го ИАП. Всего было 78 самолетов. От 8-го ГШАП погибло 3 экипажа. Девятый истребительный полк потерь не имел.

Тяжёлые потери, которые понесли штурмовики от истребительной авиации противника, произошли по следующим причинам:

1. Истребители прикрытия первой группы (ведущий капитан Сидоров) поздно обнаружили атаку истребителей противника и не смогли отразить, в дальнейшем были связаны боем с 4 ФВ-190 и прикрываемую группу штурмовиков потеряли;

2. Приказание командира 11-й ШАД о выделении 2 истребителей специально для прикрытия подполковника Степаняна до конца выполнено не было (лётчики были выделены, но задачу эту им никто не поставил);

3. Четвёртая группа штурмовиков должна была прикрываться 8 Як-9, а прикрывались толь-

<sup>16</sup> Гиляревский В.П. Война: морские летчики ... Кн.2. Балтика. С.56-57.



Степанян в кабине Ил-2

ко двумя истребителями (ведущий капитан Шитов). Остальные 6 истребителей во главе с Шитовым почему-то прикрывали одну из групп 8 ГШАП;

4. Неудовлетворительная организация истребительного прикрытия и боевого управления в полёте 9 ИАП;

5. Неудовлетворительная организация подготовки к боевому вылету со стороны капитана Шитова и непосредственного контроля со стороны штаба 9 ИАП за усвоением боевой задачи, вследствие чего группа штурмовиков (четвёртая), которую должен прикрывать Шитов, прикрывалась фактически

ки двумя Як-9 вместо восьми, в результате чего были потеряны 3 Ил-2 от истребителей противника;

6. При встрече с истребителями противника истребители прикрытия разбились по парам и вели неорганизованный воздушный бой, оставив штурмовиков без прикрытия;

7. Преждевременный удар самолётов Пе-2 (на 4-6 мин.) и слабая радиодисциплина позволили противнику заранее обнаружить ударные группы и поднять свои истребители»<sup>17</sup>.

В отчёте об операции 14 декабря приведен сухой список потерь:

«Командир 47 ШАП Герой Советского Союза гвардии подполковник Степанян Нельсон Георгиевич. Самолёт упал в воду в 8-10 км севернее Либавы и затонул, экипаж погиб. Вместе со Степаняном погиб штурман 2 АЭ капитан Румянцев А.Г.

Лётчик мл. лейтенант Сидоров В.В., воздушный стрелок мл. сержант Сурков В.И. Самолёт упал в воду в 3—5 км севернее Либавы. Самолёт затонул, экипаж погиб.

Лётчик лейтенант Иванов К.А., воздушный стрелок мл. сержант Козлов Н.А. Самолёт сбит при подходе к цели, упал в воду в 3-5 км севернее Либавы и затонул, экипаж погиб.

<sup>17</sup> Там же. С. 52.

Лётчик мл. лейтенант Горновский Н.В., воздушный стрелок мл. сержант Комаров П.И. Самолёт сбит и упал в воду в северной части аванпорта Либавы и затонул, экипаж погиб.

Лётчик лейтенант Кудрявцев М.В., воздушный стрелок мл. сержант Сухарев И.И. Самолёт предположительно сбит ИА, упал в воду в центральной части аванпорта Либавы и затонул, экипаж погиб.

Лётчик мл. лейтенант Ивакин П.А., воздушный стрелок мл. сержант Ларкин Т.А. Самолёт упал в воду в 2—3 км южнее Либавы и затонул, экипаж погиб.

Лётчик лейтенант Пукас И.А., воздушный стрелок мл. сержант Будкевич М.М. Самолёт упал на южной окраине Либавы. Экипаж погиб.

Лётчик мл. лейтенант Муничев В.А., воздушный стрелок ст. сержант Иванов В.В. Самолёт упал в 10 км южнее Либавы. Самолёт сгорел, экипаж погиб»<sup>18</sup>.

Сергей Цукасов так вспоминал этот день, когда в полку ждали возвращения командира и его группы. Никаких известий не было. Надеялись, что всё-таки он вернется.

«Припоминали разные эпизоды: всегда, всегда находил командир полка выход из самых трудных переделок. А сейчас?»..

Разговор шел придавленный, с паузами, становившимися все более тягостными по мере того, как таяли даже призрачные надежды. Только потемневший лицом Лапкин, наш обычно спокойный и невозмутимый парторг, утомленно переспрашивал снова и снова каждого, кто возвратился из этого полета:

— Вспомните детали. Всё, как было, как видели, подробнее и точнее...

Уже смеркалось, ждать было нечего. Однако не укладывалось в голове, что человек, который всегда шёл в бой впереди своих лётчиков и столько раз справлялся со смертью, побеждая её не только сам, для себя, но и выручая других, бесследно исчез в небе над Либавой. Как это несправедливо! Пусть уже ничего нельзя изменить, хотелось приукрасить хоть чем-либо особо героическим эту гибель. Только ведь, кроме атаки «фоккеров», что мы ещё знали? (...) На следующий день подготовили было материал о боевом пути Нельсона Степаняна; тогда и подсчитали, что за полтора года под его командованием лётчики 47-го авиаполка потопили более пятидесяти кораблей и транспортов противника. Целая флотилия! Однако в политотделе сочли, что с такой публикацией надо подождать: «Подтверждение через газету гибели наших выдающихся лётчиков может укрепить дух противника и вызвать уныние в собственных рядах».

<sup>18</sup> Там же. С.53.

В жизни мы нередко сталкиваемся с различными ситуациями, когда говорят: «Подождём, а там посмотрим», уходя от решения, — осторожность вроде бы диктуется лучшими намерениями. Мне тогда, в силу юношеского максимализма, представлялась такая установка чистой воды перестраховкой: как бы чего не вышло. Ну какой в самом деле смысл был молчать в газете о том, что в дивизии всем известно? Тем более что в эскадрильях полка среди самих лётчиков родился, зазвучал и был принят всеми девиз: «Отомстим врагу за командира!» С «унынием» этот призыв, конечно, ничего общего не имел. Зачем же скрывать правду на печатных страницах?

Высказав все это Лагошному (редактору дивизионной газеты), услышал в ответ:

— Перестраховка, говоришь? Пусть так, только зелен ты еще судить, через многое не прошёл. Правду о гибели Степаняна никто и не скрывает, сам на митинге в полку был. А вот надо ли в нашей газете писать, другой вопрос. Взвешенность и перестраховка — разные вещи, путать их нельзя. И она-то, взвешенность, ох, как нужна. Что не написано, не может быть раскритиковано. Это запомни. Работа у нас тонкая, вся на виду.

— У кого на виду, у начальства?

— А как же, и у него тоже. Политотделу вид-



нее. Так что оставь при себе эти лишние рассуждения.

— Ну, а лётчики, да и все в полку — как они наше молчание расценят?

Редактор молча развел руками...

Так и остались каждый при своём мнении, что важнее.

Написать подробнее о Степаняне довелось лишь после того, как месяца через три был опубликован Указ о присвоении ему посмертно звания дважды Героя Советского Союза»<sup>19</sup>.

Видимо, по той же причине, о какой пишет Цукасов, извещение о смерти Нельсона пришло его родным только весной 1945 года. Родители, обес-

<sup>19</sup> Цукасов С. В. День первый — день последний. — М.: Советская Россия, 1988. С. 193 - 195.

Книга на сайте: [http://militera.lib.ru/prose/russian/tsukasov\\_sv01/index.html](http://militera.lib.ru/prose/russian/tsukasov_sv01/index.html)

покоенные долгим молчанием сына, отослали запрос по адресу его полевой почты. 27 марта 1945 г. командир 11-й дивизии Манжосов пишет отцу Нельсона: «Дорогой Георгий Константинович!

Место для штампа

Степанин Георгий Константинович в/ч 40314

**ИЗВЕЩЕНИЕ** Форма 4

ВАШ сын Герой Советского Союза гвардии подполковник Степанин Нельсон Георгиевич (муж, сын, брат, военное звание)

УРОЖЕНЕЦ гор. Брестки (область, район, деревня (посёлок))

В БОЮ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОТЕЧЕСТВО ИЛИ В РАЙОННОЙ ПРИСЯГЕ, ПРОЯВИВ ГЕРОИЧЕСКОЕ ЖЕСТВО

№ 11-УЧ. при выполнении боевого задания по поручению заместителя командира полка в период ликвидации остатков противника. Похоронен в захваченном самолёте в море и затонул (место погребения)

На основании изложенного является документом для возбуждения ходатайства в отношении: приказа НКВМФ СССР № 826 от 10 июня 1941 г.)

Командир части 49334 (звание) майор - Фалькин 977 (фамилия)

Брестки - Нот. стр. отд. Майор (врученно)

Врученно В. М. Давыдов

Мне переслали Ваше письмо от 6 февраля этого года с запросом о судьбе Вашего сына — дважды Героя Советского Союза, гвардии подполковника Степанина Нельсона Георгиевича.

С глубоким прискорбием извещаю Вас, дорогой Георгий Константинович, что наш общий любимец — Нельсон пал смертью героя в боях за свободу и независимость нашей Родины. (...)

При этом высылаю Вам на хранение, как память о славном сыне — дважды Герое Советского Союза, его наградные документы: книжку Героя за № 608, орденскую книжку за № 109313 и временное удостоверение № 58049. (...)

Примите, дорогой Георгий Константинович, от меня лично и от всех лётчиков моего соединения глубокое соболезнование по поводу столь тяжёлой утраты и наше заверение в том, что смерть любимого Вашего сына и нашего друга Нельсона будет жестоко отомщена»<sup>20</sup>.

Кибизов Г.Н. вспоминал, что «на второй день после гибели командира личный состав полка собрался на траурный митинг на аэродроме Паланга. Я не мог в течение двадцати минут открыть митинг, так как все плакали, в том числе и я сам. Это были слёзы и обиды, и ненависти к фашистским извергам, слёзы, призывающие лётчиков, воздушных стрелков, весь личный состав полка к мщению за Нельсона.

Выступая на митинге, младший лейтенант Талдыкин выразил мысли и чувства всего полка: «Вчера мы потеряли человека, который на крыльях самолёта принёс победу с Юга на Балтику,



Талдыкин В.

<sup>20</sup> Цит. по: Дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанин... С.114.



завоевал славу героя на всю нашу страну. Мы, лётчики, больше всего чувствовали заботу и внимание со стороны Героя Советского Союза Степаняна. Не было ни одного вылета, чтобы он не интересовался им и не посоветовал, как лучше воевать. Он был близок сердцу каждого из нас не только как командир, но как человек благородных душевных качеств. Он будет жить вечно в наших сердцах. Не давать пощады врагу! Отомстим врагу за своего любимого командира! Смерть немецким оккупантам!».

«Я буду беспощадно мстить захватчикам! — заявил Юрий Захарченко. — Ведь Нельсон Георгиевич был для всех как родной отец. Мы учились и будем учиться у него боевому мастерству, отваге и мужеству. Я не пожалею своей жизни для того, чтобы сполна отомстить врагу за нашего любимого командира полка!»<sup>21</sup>.

Юсуп Акаев после войны прожил недолгую жизнь, сказались перегрузки военного времени. Но в своих рассказах он всегда с теплом и любовью вспоминал что «всегда, ежедневно, ежечасно и ежеминутно, порой безотчётно для себя, всегда учился у своего командира, хотел быть похожим на него, что своим боевым мастерством, опытом, выдержкой и самообладанием, безудержной стремительностью атак — всем этим во многом он обязан Нельсону Степаняну». Один из таких эпизодов

приведен вдовой Акаева в её книге: «Вспомнилось холодное, серое утро, когда разведчики сообщили о караване, обнаруженном ими. Они вылетели в шестёрке «Илов», которую вёл Степанян. Цель долго искать не пришлось, вскоре она была обнаружена и атакована. Весь манёвр захода на цель был выполнен так мастерски, что лётчики, уже вернувшись, все продолжали удивляться и рассказывать друзьям: «Так быстро ударили, что не успели опомниться, как уже собрались группой и стали возвращаться. И вдруг при отходе от цели встретился ещё один караван противника. Но все бомбы были уже израсходованы. И, несмотря на это, услышали по радио спокойный голос Степаняна:

— Внимание, «Шарики», приготовиться к атаке!

Располагали только пушечно-пулемётным огнём. Во время полёта вопросы не задаются, надо выполнять приказ. Пошли, обстреляли противника и вернулись без потерь. А когда во время разбора полёта был задан вопрос: «Зачем мы пошли на этот караван?», Степанян ответил: «Нас Родина посылает в бой не любоваться противником, а уничтожать его. А если у нас кончились бомбы, то были снаряды и пули. Как видите, им тоже нашлось хорошее применение».

Какие бы манёвры и тактические приёмы ни применял в бою Степанян, самым характерным для

<sup>21</sup> Кибизов Г.Н. В те суровые годы (Воспоминания о боевых друзьях). Орджоникидзе, 1985. С.83-84

них были наступательный характер, стремительность и дерзость с беспримечной отвагой. Этому он учил своих лётчиков. И прежде всего — личным примером.(...) В памяти всплывают, сменяя один другой, десятки боевых вылетов, воздушных атак во всех подробностях, и в каждом из них образ командира: вот его сосредоточенный профиль за штурвалом самолета, молниеносные движения головы, когда взором охвачено всё окружающее пространство; а вот — на аэродроме после бомбоштурмового удара, конечно, успешного, неуспешных Юсуп не помнит, Степанян возбуждённый, в оживлённых горящих глазах зазор, радость, удовлетворение. Глядя на него, думаешь: неужели это он с таким спокойствием, уверенностью и самообладанием всего несколько минут назад вёл их боевым курсом в жестокую и рискованную атаку? Когда же в более спокойной обстановке проходил разбор боевых вылетов, как просто и убедительно Нельсон Георгиевич умел указать на допущенные ошибки и с какой самоотдачей стремился передать своим воспитанникам весь опыт, знания, мастерство!

— Если идешь на противника смело, дерзко, значит, победа твоя. Невзирая на сильный огонь, выискивай большую цель и, как бы тебя ни сбивали с боевого курса, прорвись и уничтожь её, — слышал он почти явно голос командира.

— Нападай на врага смело, внезапно, не давай ему приготовиться к отражению атаки. Упустив момент внезапности, не достигнешь успеха.

А когда Юсуп в течение трёх месяцев дошёл от командира звена до командира эскадрильи и, испытывая вместе с чувством удовлетворения за оказанное доверие чувство ответственности, волновался, Нельсон, поняв его тревогу, посоветовал:

— Знайте особенности каждого лётчика, учите людей, заботьтесь о них, так вы сумеете создать крепкий боевой коллектив»<sup>22</sup>.

Младшая сестра В.Я. Глухарёва, Софья Яковлевна, вспоминала, что её брат получил кратковременный отпуск в Москву в декабре 1944 года. В день, когда пришло известие о гибели командира, Виктор был вечером в театре, а она 10-летняя девочка, оставалась одна дома и достала пистолет брата и решила с ним поиграть. Неожиданно для неё прозвучал выстрел. К счастью, обошлось без жертв, пуля вошла в стенку. Она была очень напугана и ждала, что будет какое-то страшное наказание за её проступок. Но когда брат вернулся и узнал о смерти любимого командира, то упал навзничь на кровать и долго плакал. Никакого наказания ей, естественно, не было.

Весной 2013 года мне удалось найти ещё одного из участников тех воздушных сражений. На

<sup>22</sup> Хизроева Э.М. Исполненный долг... С. 160 — 161.

этот раз — с немецкой стороны, из числа асов Люфтваффе. Это был известный немецкий лётчик Эрик Рудорффер (1917 — 2016), проживавший в Любеке. В декабре 1944 года он как раз возглавлял группу «Grünherz», стоявшую в Либаве.

Я подготовил вопросы о том, как он помнит события тех лет, и попросил своего друга Маттиаса Платцера из Берлина переговорить с ним. Маттиас любезно откликнулся, созвонился с Э. Рудорффером и довольно подробно поговорил с ним. Конечно, нужно учесть, что уже прошло почти 70 лет со времени тех событий, к тому же, сам лётчик никогда не писал воспоминаний и не занимался специально историей. Рудорфферу на тот момент было 95 лет, и хотя он уже с трудом передвигался, тем не менее его голова оставалась ясной. Я не особенно надеялся на то, что он может

внести что-то новое в уже известную картину того боя, но тем не менее хотелось воспользоваться появившейся возможностью увидеть хотя бы издали те события с другой стороны.

В начале разговора немецкий лётчик сказал, что ничего про Степаняна не знает, а судя по его лётной книжке, в тот день вообще не поднимался в воздух. На вопрос о том, помнит ли он кого из немецких лётчиков, которых потеряли они тогда в Курляндии, он промолчал, хотя Маттиас несколько раз повторил свой вопрос.

Неожиданно, после нескольких минут разговора, он вдруг сказал, что да, он уже слышал раньше имя Нельсона Степаняна. Я был потрясён. Это, каким же надо было обладать авторитетом у врага, чтобы тот сохранил его в своей памяти на всю оставшуюся жизнь!

Я свеча, я сгорел на пиру.  
Соберите мой воск поутру,  
И подскажет вам эта страница,  
Как вам плакать и чем вам гордиться,  
Как веселья последнюю треть  
Раздарить и легко умереть.  
И под сенью случайного крова  
Загореться посмертно, как слово.

Арсений Тарковский

*У пилотов морских  
Не бывает могил на войне.  
Словно чайки, они  
Пропадают в кипящей волне.  
Но в родных городах  
Под шелками музейных знамён  
К нам летят сквозь года  
Эскадрильи крылатых имён.*

Кронид Обойщиков

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

**Я** родился в семье морского лётчика, а потом, имя Нельсона Степаняна, слышал уже в школьном возрасте, как и имена других четырёх морских лётчиков, удостоенных звания дважды Героя Советского Союза: Б.Ф. Сафонова, В.И. Ракова, Н.В. Челнокова и А.Е. Мазуренко. Более того, с В.И. Раковым даже приходилось встречаться в далеком уже 1964-м году.

Мой отец, Гуркин Александр Петрович, пришёл в авиацию в мае 1944 года, когда Степанян с товарищами освобождали Севастополь. Моему отцу пришлось служить и летать под началом тех лётчиков, кто лично знал Нельсона по военному вре-

мени. Среди них командующий ВВС ВМФ генерал-полковник А.А. Мироненко и командующий авиацией Черноморского флота генерал-полковник В. И. Воронов. Оба летали на самолётах прикрытия в соседних полках со Степаняном, один — на Балтике, другой — на Чёрном море, и не раз им приходилось участвовать в совместных боевых вылетах, наполненных чередой смертельных ситуаций. Таким образом, уже через отца, я был как бы в одном шаге от героя этой книги, и, несмотря на то, что война, как нам казалось, уже давно кончилась, отсвет подвигов военных лётчиков продолжал освещать и нашу мирную жизнь.



Ту-16. Дозаправка в воздухе

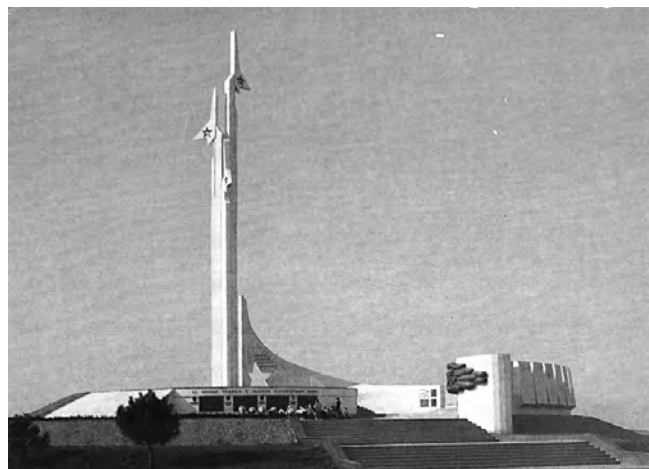
С детства мои сверстники знали об опасностях и рисках, которыми была наполнена жизнь наших отцов. Даже в мирной жизни, время от времени, случались трагические происшествия, уносящие жизни тех, кто еще вчера был рядом. А что уж говорить о той ситуации, когда человек летит навстречу разрывам снарядов, каждый из которых может стать последним воспоминанием.

Согласно официальной статистике за время войны погибло 4844 морских лётчика.

Владимир Иванович Воронов неоднократно подчёркивал, что риск гибели лётчиков над морем намного выше, и если могилой становятся холодные морские волны, то «никто даже не сможет сказать, где они похоронены. Такова судьба морского лётчика. В ходе боевых действий над морем без-

возвратных потерь значительно больше, чем над сушей».

По инициативе и под непосредственным руководством В.И. Воронова в 1981 году был открыт в Севастополе памятник всем тем лётчикам, чьей могилой стали воды Чёрного моря. Среди тех, кто летал в 47-м авиаполку здесь упомянуто более 40 имен, а всего на гранитных плитах этого мемориала высечено 1297 имен.



Мемориал морским лётчикам в Севастополе. 1982 г.

На Балтике также воздвигнут подобный мемориал, надпись на котором так и гласит «Светлой памяти воинов-авиаторов ДКБФ, братской могилой которых стало Балтийское море». По официальным сведениям погибло 2044 лётчика морской авиации Балтийского флота. Конечно же, не все они погибли над морем, но для большинства из них море стало

местом захоронения. Среди имен, выгравированных на плитах этого мемориала, есть и имя Нельсона Степаняна. Рядом с мемориалом стоит бронзовый бюст Нельсона Степаняна, перевезённый сюда



Памятник Степаняну в Шуше  
(до разрушения в 1990-е годы)



Памятник Степаняну в Ереване

после распада СССР с территории бывшей военно-морской базы Балтийского флота в Лиепае.

Кроме Калининградского мемориала в честь Степаняна были воздвигнуты памятники в Шуше,





*Липайский мемориал. Фото Глеба Юдина. 2017 г.*





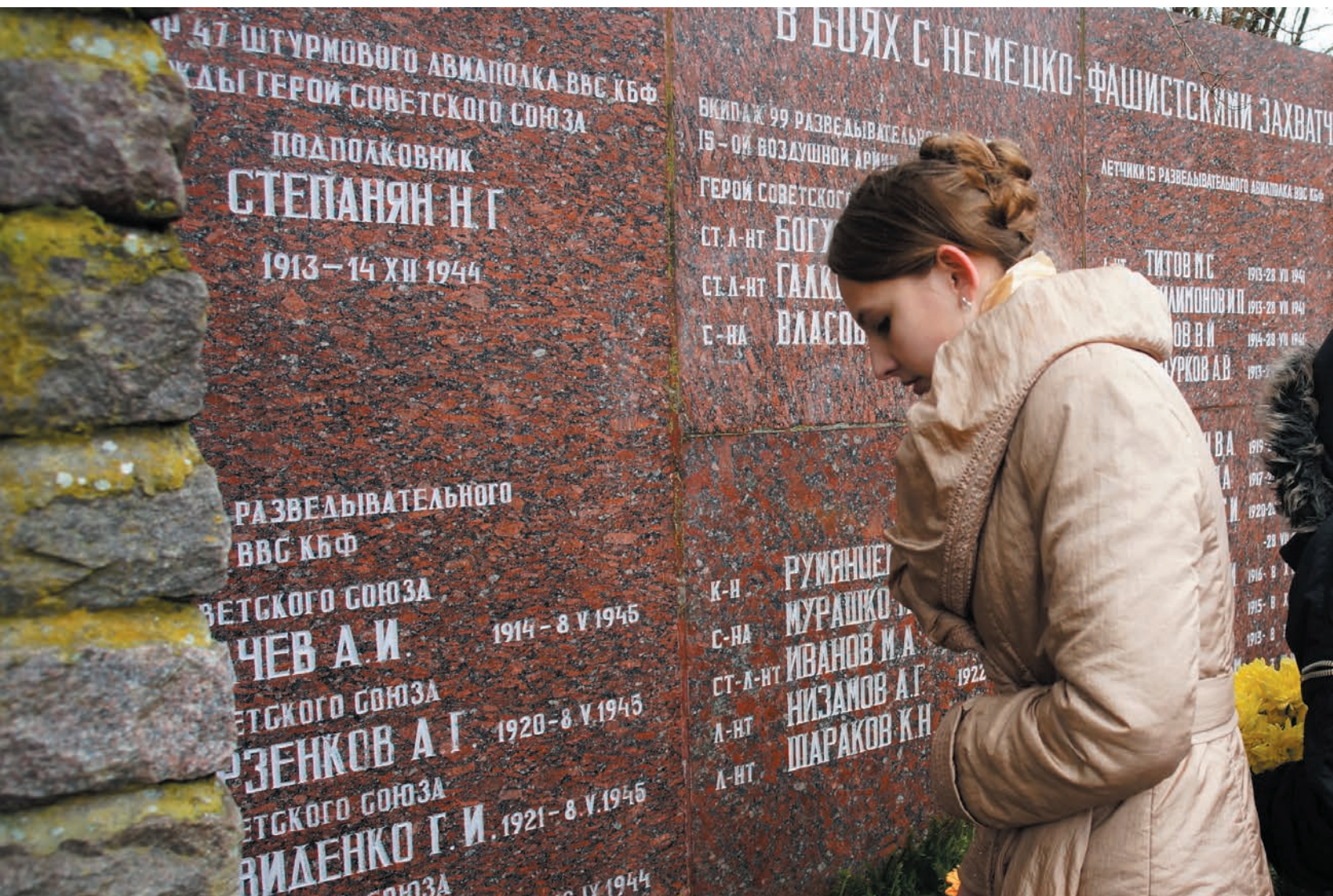
*Памятник «Светлой памяти воинов-авиаторов ДКБФ, братской могилой которых стало Балтийское море», авторы проекта — архитекторы А.И. Гаранина, М.Т. Суслов и В.М. Борисов, 1974 г. Калининград. Фото автора, 2012 г.*





*Школьницы 10-й школы г. Калининграда у мемориала морским летчикам. 2012 г. Фото автора.*





*Возложение цветов делегацией армянской общины в Латвии к мемориалу в Лиенае в честь 100-летия со дня рождения Нельсона Степаняна. 2013 г. Фото Сергея Мелконова.*





Стела Нельсона Степаняна в парке Победы в Ереване. Фото автора, 2013 г.



*Липая. Фото Максима Особенкова, 2017 г.*







*Лиенпайский порт. Фото Yanis Ponemetskis.*



*Лиенайский порт. Фото Янис Ронеметскис.*





*Лиепайский порт. Фото Максима Особенкова. (сайт <http://flycam.lv>)*



*Побережье севернее Лиепая. Фото Максима Особенкова. (сайт <http://flycam.lv>)*





*Остатки северных укреплений Либавской крепости (побережье в районе гибели Нельсона).  
Фото Максима Особенкова. (сайт <http://flycam.lv>)*

в Ереване, в Степанакерте, в Санкт-Петербурге, в Ульяновске — на территории Ульяновского института гражданской авиации. Кроме того, на центральном городском кладбище в Лиепае сохраняется мемориал лётчикам, погибшим в 1941—1945 годы, на котором есть отдельная плита с именем Нельсона Степаняна.

По поводу лиепайского мемориала я бы хотел остановиться чуть подробнее.

Я был в Лиепае всего два дня в декабре 2013 года. Так получилось, что я побывал в Лиепае в годовщину гибели Нельсона и его однополчан. Приехал поздно вечером 12 декабря и уехал утром 14-го. Конечно же, я посетил кладбище и возложил цветы к мемориалу морским лётчикам, погибшим здесь в годы войны.

Но меня привело сюда не только чувство уважения к памяти погибших отважных авиаторов.



Мемориал морским лётчикам в Лиепае. Фото Сергея Мелконова, 2013 г.

## ИМЕНИ ГЕРОЯ

Это случилось ноябрьским днем 1945 года. В трал лиепайских рыбаков попала часть фюзеляжа затонувшего самолета. На место необычной находки прибыли водолазы. Они-то и подняли на поверхность штурмовик с останками неизвестного пилота. Вскоре личность летчика была установлена. Им оказался известный советский ас, сын армянского народа, дважды Герой Советского Союза Нельсон Георгиевич Степанян. Он погиб в воздушном бою у Лиепай.

Недавно имя славного героя-сокола было присвоено новому рыболовному траулеру, созданному судостроителями Клайпеды. Большой океанский рыбозавод «Нельсон Степанян» отправился в свой первый промысловый рейс из рижского порта. Перед рейсом моряки траулера поместили в корабельном салоне портрет героя, а под ним — строки из его письма родным: «Пока в груди моей бьется сердце, мой долг до последней капли крови защищать дорогую Родину, наш прекрасный советский народ, наши цветущие города и села. Мое место в первых рядах защитников Отчизны». Отаажный летчик остается в рядах первых — среди людей героической профессии, рыбаков Латвии.

**Б. МКРТЧЯН,**  
соб. корр. «Известий».

БРЕВАН.

**ИЗВЕСТИЯ** 2 стр.

№ 112 (15811)

Мне хотелось выяснить подробности старой истории, о которой говорилось в публикации «Имени Героя» в газете «Известия» 15 мая 1968 года. В ней говорилось, что «ноябрьским днём 1945 года в трал лиепайских рыбаков попала часть фюзеляжа затонувшего самолёта. На место необычной находки прибыли водолазы. Они-то подняли на поверхность штурмовик с останками неизвестного пилота. Вскоре личность летчика была установлена. Им оказался известный советский ас, сын армянского народа, дважды Герой Советского Союза Нельсон Георгиевич Степанян. Он погиб в воздушном бою у Лиепай». Вскоре после того, как я прочитал эту статью, я связался с Лиепайским региональным архивом, и работники архива подтвердили, что у них есть материалы, связанные с захоронениями советских военных на городском кладбище,

есть также упоминание и о Нельсоне Степаняне.

Однако когда я прибыл в Лиепайю, то оказалось, что в архиве среди подробного описания воинских захоронений в послевоенные годы в Лиепайе нет никаких документов ни о могиле Н.Г. Степаняна, ни о событии, представленном в «Известиях». Также, не нашлось упоминания об этом в лиепайских газетах того времени. Старые работники порта также не помнили такого факта. В этом отношении остался вопрос, было ли это событие на самом деле или журналисту нужен был просто красивый миф, чтобы привлечь внимание к статье, в которой далее шла речь о том, что в Клайпеде был спущен на воду рыболовецкий траулер, который носит имя героя: «Недавно имя славного героя-сокола было присвоено новому рыболовному траулеру, созданному судостроителями Клайпеды. Большой океанский рыбозавод «Нельсон Степанян» отправился в свой первый промысловый рейс из рижского пор-

та. Перед рейсом моряки траулера поместили в ко- рабельном салоне портрет героя, а под ним — стро- ки из его письма родным: «Пока в груди моей бьётся сердце, мой долг до последней капли крови защи- щать дорогую Родину, наш прекрасный советский народ, наши цветущие города и села. Моё место в первых рядах защитников Отчизны». Отважный лётчик остаётся в рядах первых — среди людей ге- роической профессии, рыбаков Латвии».

Конечно, остаётся и та версия, что по каким- то причинам находка самолёта Степаняна и Румян- цева, если она действительно состоялась, была за- секречена. Хотя не понятно, зачем это было нужно.

Впрочем, если самолёт Нельсона по-прежне- му покоится на дне моря, то остается надежда на проведение дальнейших поисков.

Вечером, гуляя по старому городу, я увидел по- жилую женщину, у которой осторожно поинтере- совался, жила ли она в годы войны здесь. — Да, — ответила, она. — Я была еще ребёнком, но очень хорошо помню это время.

— Скажите, помните ли вы налёты советской авиации на порт?

— Да, бомбили и русские, и немцы. Бомбили не только порт, но и весь город.

Я удивился, поскольку порт находится в не- скольких километрах от центра города.

На следующий день я был в редакции местной популярной газеты «Курземес вардс», которая вы- ходит уже много лет, причём выходит как на ла-

тышском, так и на русском языках. Анджил Ремес — главный редактор — принял меня очень любезно. Оказалось, что он сам родился в Лиепаве в 1938 г. и прекрасно помнит военные годы. Мы с ним прошли потом по городу, он показал дом, где латышская се- мья прятала у себя с риском для жизни евреев. За- тем, когда мы уже прошли центральную часть и по- дошли к озеру Анджил показал место, где жила его семья. Он вкратце рассказал о том, что происхо- дило тогда и как местные жители ожидали при- хода Красной Армии. — «Во дворе у нас была вы- рыта «щель», простое бомбоубежище. В ясные ночи осенью и зимой 1944 года мы всегда ложи- лись спать в пальто, на случай воздушной трево- ги. Прилетали на большой высоте советские са- молёты, их тяжёлый гул был слышен заранее, и бомбили всё — и порт, и город. В одну из таких ночей упала фугасная авиабомба прямо вдоль сте- ны нашего дома. К счастью, не взорвалась. На сле- дующий день немецкие сапёры вывезли эту бом- бу за озеро и взорвали. Это был мощный взрыв. Если бы она взорвалась около дома, то вряд ли бы помогло это наше самодельное укрытие.

По мере приближения Красной Армии в горо- де появилось большое количество беженцев со всей Латвии. Пытались добраться до Швеции. Уходи- ли в море рыбацкие шлюпки, заполненные до от- каза людьми. Далеко не все доплывали.

Мы с матерью тоже решили уехать. Отец не хотел. Он был мелким предпринимателем, держал

лесопилку. Сам он был далёк от политики и говорил, что ему не страшно оставаться при коммунистах. В середине сентября 1944-го мать договорилась, чтобы нас вывезли на о. Готланд (Швеция) на небольшом корабле, перевозившем уголь. Немцы не разрешали отправлять беженцев в другие страны, следили, чтобы эвакуация шла в Данциг. Но если выбрать туманную погоду, то после выхода из аванпорта в море уже трудно было проследить, куда именно пошёл корабль, поэтому многие пользовались такими небольшими транспортными судами.



Bundesarchiv, Bild 146-1989-033-33  
Foto: Budahn, H. 126. Januar 1940

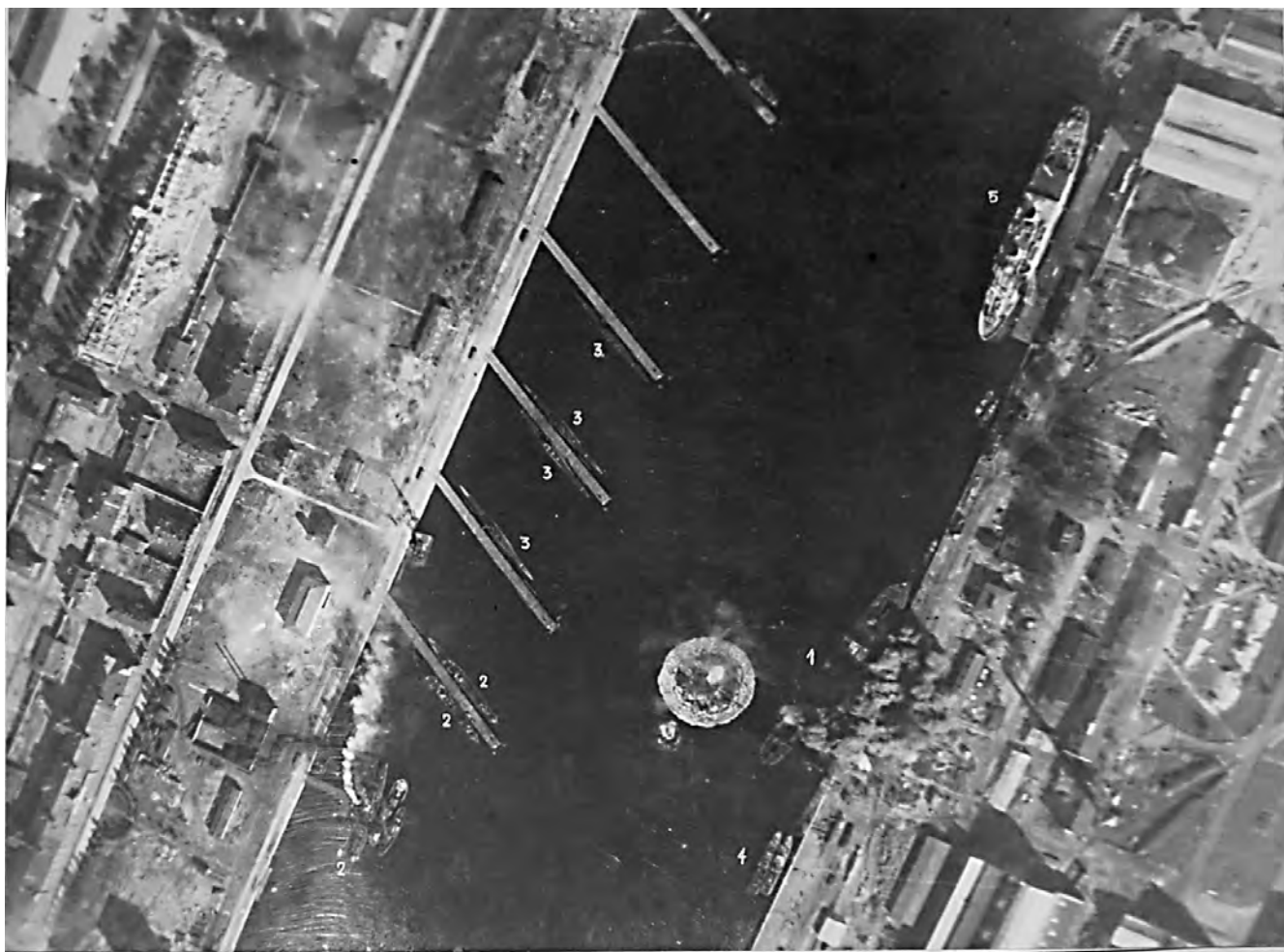
Эвакуация населения из Пилау Фото Г. Будан.  
Фото из Федерального архива Германии.  
Bundesarchiv, Bild 146 - 1989 - 033 - 33  
/ Budahn, H. / CC-BY-SA 3.0

Когда мы пришли на корабль, нас попросили спуститься в трюм, откуда недавно выгрузили уголь. Всего собралось около 50 человек. Долгое время мы стояли в порту. Вдруг слышим, завывла сирена — воздушная тревога. Вскоре раздался свист бомбы, наше судно сильно трянуло, корабль накренился и затонул прямо около стенки. Матросы передавали нас из рук в руки на причал. Мы с мамой бежали по берегу канала. Портовые склады горели. На этом наше путешествие закончилось.

После того как пришла Советская власть, отца арестовали, лесопилку забрали. Через некоторое время его отпустили, а через полгода пришли забирать снова. Но он уже был подготовлен. Когда повезли его в Ригу, то по дороге, проезжая Гробиню, он предложил своим конвоирам зайти поужинать у своего приятеля, за счёт заведения. Пока готовили ужин, он вышел на кухню, якобы договориться о чем-то, и оттуда ушёл через чёрный ход. Потом долго скрывался. Жил у кого-то из знакомых, по чердакам, где придётся. Через несколько лет — тяжело заболел, и мать с трудом договорилась, чтобы его положили в больницу под чужим именем. После его смерти, мы с матерью не могли написать настоящее его имя на могиле. Это я смог сделать уже только после 1991 года».

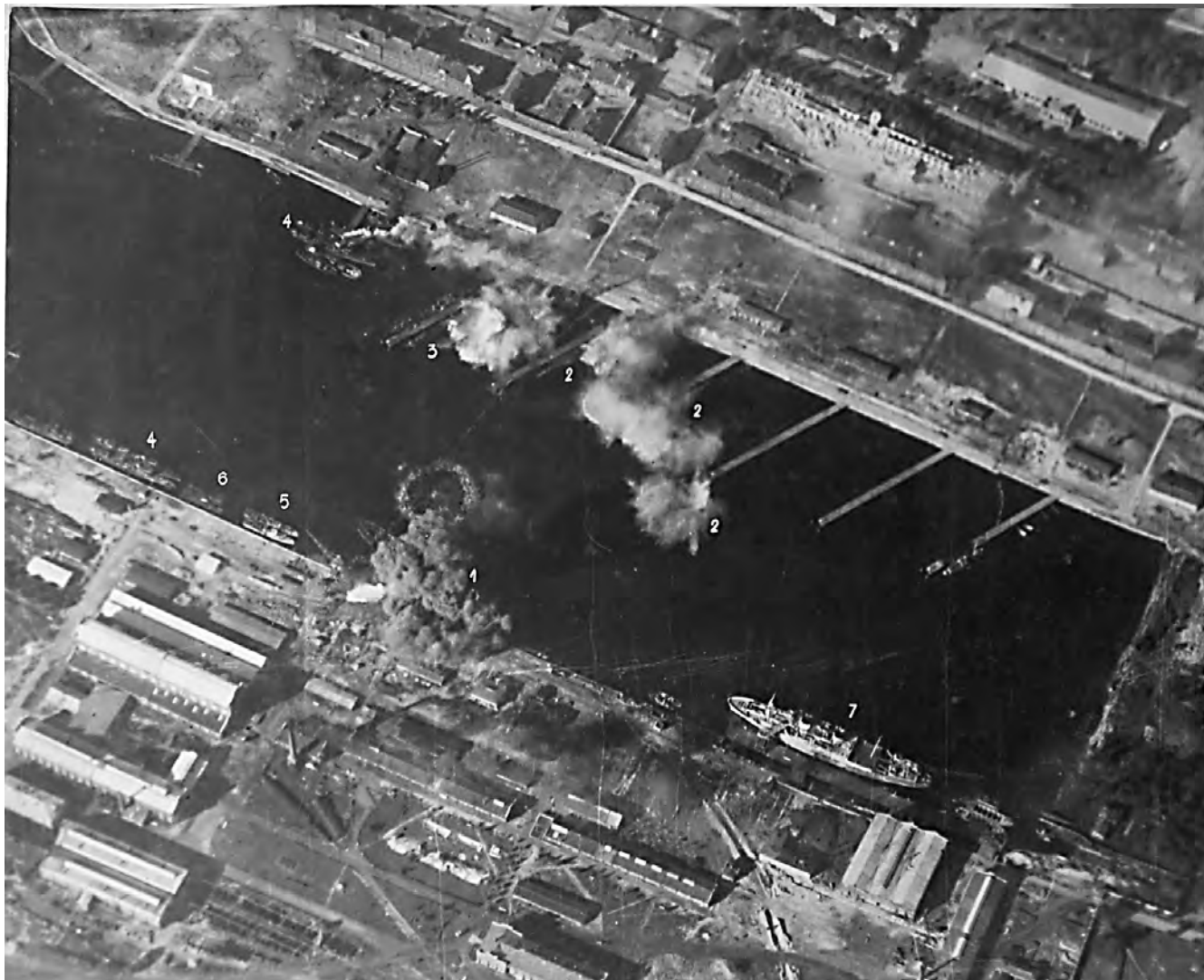
Эту историю Анджила, а подобных историй множество, я привожу в качестве иллюстрации того, что не всё было так просто с освобождением Латвии от фашистов. В этом состояло одно из





Удар самолётов Пе-2 по порту Лиепая. 16 сентября 1944 г. Фото из музея морской авиации.

1 — прямое попадание бомбы в транспорт. 2 — сторожевые корабли. 3 — подводные лодки. 4 — сторожевые катера. 5 — транспорт.



Удар самолётов Пе-2 по порту Лепая. 16 сентября 1944 г. Фото из музея морской авиации.

1 — прямое попадание бомбы в транспорт. 2 — разрывы бомб по стоянке подводных лодок. 3 — разрывы бомб в непосредственной близости от сторожевых кораблей, 4 — сторожевые корабли. 5 — сторожевые катера. 6 — самоходно-десантная баржа. 7 — транспорт.

главных отличий от того, что происходило, например, при освобождении Крыма, когда эвакуировались преимущественно немецкие и румынские войска. Но в то же время, как известно, и после освобождения Крыма, многих местных жителей ждала депортация.

Несмотря на драматичные страницы истории, латышское население относится бережно к памяти тех, кто погиб здесь в 1941–1945 годы. В прекрасном состоянии поддерживается мемориал на центральном городском кладбище.



Вильсон Степанян, капитан траулера «Нельсон Степанян»  
Руслан Данилов, Демил Степанян. (слева-направо).  
Фото 1969 года.



Стела с именем Н.Г. Степаняна в п. Севастьяново,  
Ленинградская область.

На лицевой стене из брусчатого камня, облицованного плитами красного гранита, надпись: «Родина не забудет своих героев». Левую сторону мемориала образует совокупность трёх стен, расположенных в одну линию с интервалами 4–5 метров друг от друга. Стены облицованы красным

гранитом. Первая стена построена и открыта в 1975 году. Она состоит из 2 плит, в верхней части которых надпись: «В боях с немецко-фашистскими захватчиками за город Лиепая погибли лётчики». На 14 плитах средней стены, построенной и открытой в 1980 году, указана 141 фамилия лётчиков 11-й штурмовой авиадивизии ВВС КБФ.

На первой плите надпись: «Лётчики 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС КБФ, погибшие в боях за город Лиепая 1944-1945 гг.». Всего на мемориале Лиепая увековечено 269 имен Балтийских авиаторов, погибших в боях за Родину в годы Великой Отечественной войны.

Имя Нельсона Степаняна носят школа № 71 в Ереване и школа в посёлке Храброво Калининградской области, а также малая планета № 3444 «Степанян» (открыта 7 сентября 1980 года). В честь Н.Г. Степаняна назван посёлок Степанянское Приозерского района Ленинградской области. В Вооружённых Силах Армении учреждена медаль «Нельсон Степанян».

Именем Нельсона названы улицы в Ереване, в Вагаршапате (Армения), Степанакерте, в посёлках Лебяжье (Ломоносовский район Ленинградской области) и Севастьяново (Приозёрский район Ленинградской области), в Феодосии и в Севастополе.



Мемориальная доска на ул. Степаняна в г. Феодосия. 2017 г.

Сегодня на улицах, носящих имена героев, играют дети. Пусть они пока не осознают весь ужас и трагизм войны, но хочется надеяться, что став взрослыми, они смогут понять и оценить ту жертву, которую принесли люди военного поколения, чтобы все мы могли быть свободными.

Здесь, в завершении книги, хочется вспомнить слова прославленного лётчика Героя Советского Союза Василия Ивановича Минакова об окончании войны: «В 4 утра я проснулся от шума, радостных криков, я вышел на улицу, а там уже устроили импровизированный салют Победы».

Я долго смотрел в разноцветное небо и вспоминал моих погибших друзей, которые улетели навсегда на своих горящих самолётах».



*«Родителю трудно терять своего дитя.  
Меня утешает только то, что жизнь моего  
сына принесена на алтарь Отечества.*

*Война — это злое слово должно исчезнуть  
из лексикона людей. Оно должно остаться толь-  
ко в словарях».*

Георг Степанян

## ПРИЛОЖЕНИЕ

**Выдержки из книги**

***Гиляревский В.П.* «Война: морские лётчики о боевом пути  
47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ». М., 1992. Кн.2. Балтика.**



## Из отчёта о боевой работе 47-го ШАП за июнь 1944 г. АЭРОДРОМ КУММОЛОВО.

«После перелёта полк приступил к боевой работе с 10 июня 1944 г. До этого личный состав занимался боевой подготовкой и вводом в строй материальной части.

На 01.07. из 36 числящихся в полку лётчиков только 4 не имели боевого опыта.

Интенсивность боевой работы в июне значительно выше предыдущего месяца. Например, в мае полк вёл боевую работу в течение 9 дней и произвёл 196 самолётовывлетов, в июне также было 9 дней боевой работы, но при этом было произведено 405 самолётовывлетов.

Полк производил БШУ (бомбо-штурмовые удары) по кораблям и плавсредствам противника в Финском заливе, по войскам противника, местам их скопления, блиндажам, автомашинам, огневым точкам, а также штурмовое прикрытие и обеспечение наступательных действий морского десанта.

Уничтожено: 1 ТР, 1 тральщик, 3 СКА, 1 баржа, 1 баркас, 3 самолёта, 1 штабная машина, 2 зенитных орудия, 6 миномётных батарей, 2 автомата, 3 пулемётные точки, 8 батарей МЗА. Повреждено: 2 тральщика, 5 транспортов, 1СКА, 2 БДБ, 1 танк, разрушено 4 ДЗОТа, 10 домов, вызвано 2 пожара, взорвано 1 минное поле.

Потери: два экипажа двух Ил-2 — лётчик мл. лейтенант Стулиус Григорий Иванович, воздушный стрелок Серегин Юрий Георгиевич и лётчик мл. лейтенант Братчиков Петр Павлович, воздушный стрелок, мл. сержант Сосков Анатолий Иванович. Оба экипажа по-

гибли при БШУ по плавсредствам в районе о. Тейкарсари, подбиты огнем ЗА.

10.06.44 г. 47 ШАП (состав: шестёрки Ил-2) был совершен первый вылет, ведущий мл. лейтенант М. Беляков. В этом вылете штурмовали и уничтожали артиллерийские и миномётные батареи и живую силу противника в районе Б. Коллелово.

14.06.44 г., во второй лётный день, было совершено 3 вылета всем полком. В первых 2 вылетах участвовало по 28 Ил-2, в третьем — 29. Все три вылета водил командир полка Н. Степанян. В этих вылетах полк был разбит на пять групп. Ведущими групп были: Степанян, Акаев, Попов, Беляков и Борисов.

Над целью было два захода. В каждой группе были выделены самолёты подавления ЗА.

Уничтожено: 2 миномётные батареи, 2 «эрликона», разрушено 2 ДЗОТа.

Все самолёты возвратились на свой аэродром.

Всего за 14.06.44 г. было три крупных групповых вылета. В этот день боевое задание выполняли 84 Ил-2 47 ШАП. Потерь и повреждений не было.

17.06.44 г. произведён БШУ по кораблям и транспортам противника у м. Пули-Ниemi. По решению командира АП задача выполнялась тремя шестёрками Ил-2. Ведущим всей группы был назначен командир 2 АЭ ст. лейтенант Акаев. В результате удара прямым попаданием бомбы потоплен 1 ТР и 1 СК. 4 Ил-2 имели повреждения.

22.06.44 г. 47-й ШАП осуществлял штурмовое прикрытие и обеспечение наступательных действий морского десанта на о. Писари.

Из штаба дивизии была получена боевая задача: па-

рами самолётов Ил-2 непрерывным штурмовым патрулированием подавлять огневые средства противника на островах Койвисто и Тиуринсари с целью обеспечения морского десанта, высадившегося на о. Писари.

Для выполнения поставленной задачи командир полка выделил 8 пар Ил-2. Вылет первой пары — в 7 утра, последующие — через каждые 20 минут. Смена пар — над целью. Остров был полностью очищен от захватчиков.

Выполнен 161 самолётovýлет. Уничтожено: 9 миномётных батарей, 125 человек, разрушено 5 домов, вызвано 8 пожаров».

Из воспоминаний **Остапенко Виталия Петровича:**

«... При перелёте на Балтику, при взлёте с аэродрома на юге Украины, мой Ил-2 перед отрывом попал правым колесом в яму, и я взлетел со сломанным колесом. Ил-2 был перегружен, в кабине стрелка вместо одного — 3 человека, в люках имущество. Техник был Н. Рожков. На аэродроме в Харькове мне выложили знак: одно шасси неисправно. Что делать? Садиться на «живот», убрав и второе колесо, значит — долго сидеть в Харькове. Начал садиться на 2 точки, на удачу. Всё вышло сверх ожидания, винт погнулся на 5—7 см, консоль крыла немного помялась, и через 2 дня наши техники сделали ремонт. Такая удачная посадка Ил-2 на одно колесо бывает редко, значит — повезло. Риск оправдался. Собралось нас 6 «Илов», и мы пошли через Москву и Ленинград на аэродром Куммолово.

В Куммолово мы были долго, много надо писать и вспоминать. Много летали. Опишу только несколько боевых операций.

Освобождение Выборга. 2-я АЭ вновь летала дву-

мя шестёрками. Одну водил Акаев Ю., другую — Удальцов Е., у него я был замом. Пришло много молодых лётчиков, но 2-я АЭ имела уже костяк своих «стариков», так уже нас называли. В АЭ в это время были: Акаев, Марков, Попов, Удальцов, Кузьменко, Бабенко, Чикунов, Жиманов, Набойченко, Старостин, Михайленко, Самоквасов, я и ряд молодых лётчиков. Известно, что 2-я АЭ 47-го ШАП вышла из войны одной из крепчайших АЭ ВВС ВМФ. Вот смотрите, кто из неё вышел к концу войны: Герои Советского Союза: Юсуп Акаев, Георгий Попов, Уфим Удальцов. Двое лётчиков имели по четыре ордена Красного Знамени — это я и Владимир Марков, да ещё Виктор Глухарёв — у того ещё был и орден Ленина. По три ордена Красного Знамени имели Николай Чикунов, Милий Старостин, несколькими орденами Красного Знамени награждены Иван Кузьменко, Григорий Бабенко, Сергей Самоквасов, Владимир Талдыкин, Анатолий Набойченко, Василий Жиманов и другие.

2-я АЭ 47-го ШАП в основном ходила первой или ударной группой. Тогда водили полк или Иван Борисов, Виктор Глухарёв, Михаил Беляков, или сам командир 1-ой АЭ Георгий Попов. Однажды над Выборгом нас сильно атаковали мелкие в то время и старые по своим данным бипланы финнов. Два из них пошли на ведущего Удальцова — прямо при выходе группы из атаки. С нами в шестёрке были трое молодых лётчиков, поэтому они ещё плохо видели всю картину над целью. Мне пришлось только малость отвернуть Ил-2, и оба биплана попали один за другим в прицел, и без малейшего труда от моих пулемётов загорелись на глазах. Из всей армады 11-й ШАД мы шли второй шестёркой, а за ними

4 Ил-2 нашего полка и шесть 8-го. Кто-то сзади ещё сбил три биплана, 8 штук уничтожили «Яки», а всего мы тогда сбили 13 бипланов.

Очень много летал 47-й ШАП на Балтике. Как-то нам дали особое задание: подготовить 6 экипажей Ил-2 для сверхточной стрельбы и точечного бомбометания для выполнения специального задания по прорыву северной группы войск противника. Руководил подготовкой подполковник Лазарев З.Ф. Мы в течение 7—8 дней делали по 6—7 и даже 9 вылетов на озеро-полигон в 10 км от Куммолово. Там бригада на лодках заготовила несколько макетов плотины, как на Свирьстрое. Я вошёл в пару с лётчиком Николаем Богдановым, он был старшим группы. За эти 8 дней мы сделали по 50 вылетов, и уже так отрепетировали свои заходы на цель, что плотины-макеты строить не успевали, тогда для нас затягивали на озеро много 200-литровых бочек. Били по ним, и то хватало на один-два захода. Возили каждой паре по 4 бочки, и мы в конце разбивали их. Наше мастерство довели до снайперского. Мы вылетели на Ладогу для выполнения специального задания по взрыву плотины и затоплению окруженной 300-тысячной группировки гитлеровцев. Были три дня там, но в самый момент нашего с Богдановым вылета на цель, когда мы уже были на взлётной полосе, противник капитулировал, боясь быть затопленным. Повторяю: мы стояли на взлётной полосе, Богданов впереди, я — за ним. Взлёт долго не давали, вдруг стартер показывает крест флагами, бежит к Богданову и передаёт распоряжение командования — зарулить на стоянку. Нас с Богдановым целовали, что мы остались живы, т. к. перед нами улетело 4 Ил-2, а вернулся только один. Тех не допустили к

цели — сбили там, над плотинной, барражировал полк Ме-109. Но потом наши истребители нанесли им почти полный разгром, и гитлеровское командование приняло решение капитулировать, а не гибнуть в потоке.

Когда вернулся на свой аэродром, мне дали трёх лётчиков — 2-х молодых и Жиманова, который уже имел опыт, и мы улетели на север Нарвского залива. На берегу был аэродром, где стояли истребители-перехватчики и мы — группа поиска и уничтожения подводных лодок противника. Там я пробыл с группой около 20 дней. Лето, июль, светлые ночи. Подводной лодке надо всплывать, чтобы зарядить аккумуляторы, — а мы тут как тут! Летали по 4—5 вылетов ежедневно. «Лазили» везде: и по заливу, но главное — у финских берегов и в шхерах. Имели много встреч с субмаринами. В результате — четыре подлодки уничтожены. Две — на моём счету, одна — на Жиманова, и одна на счету подполковника, фамилию которого не помню. Три повреждённых подлодки после проверки на том месте не оказались. Ещё одна субмарина засчитана нам в группе под Севастополем и одна — уничтоженная мною под Пиллау. Так что за всю войну мною уничтожено: 3 — лично и 2 — в группе. На стенде в Музее обороны Ленинграда я сам видел эти данные.

Нашу группу поиска сменила группа из 3-й АЭ, старшим был Назаров Л., который и остался там до конца войны.

Вернувшись снова в полк, мы из Куммолово летали 6 раз на Таллин. Эти дерзкие полёты того времени были особо обставлены. Таллин не мог ждать наших «Илов». Слишком далеко летали с тремя бомбами и подвесным баком все «старики»: Акаев, Марков, я, Чикунов, Ми-

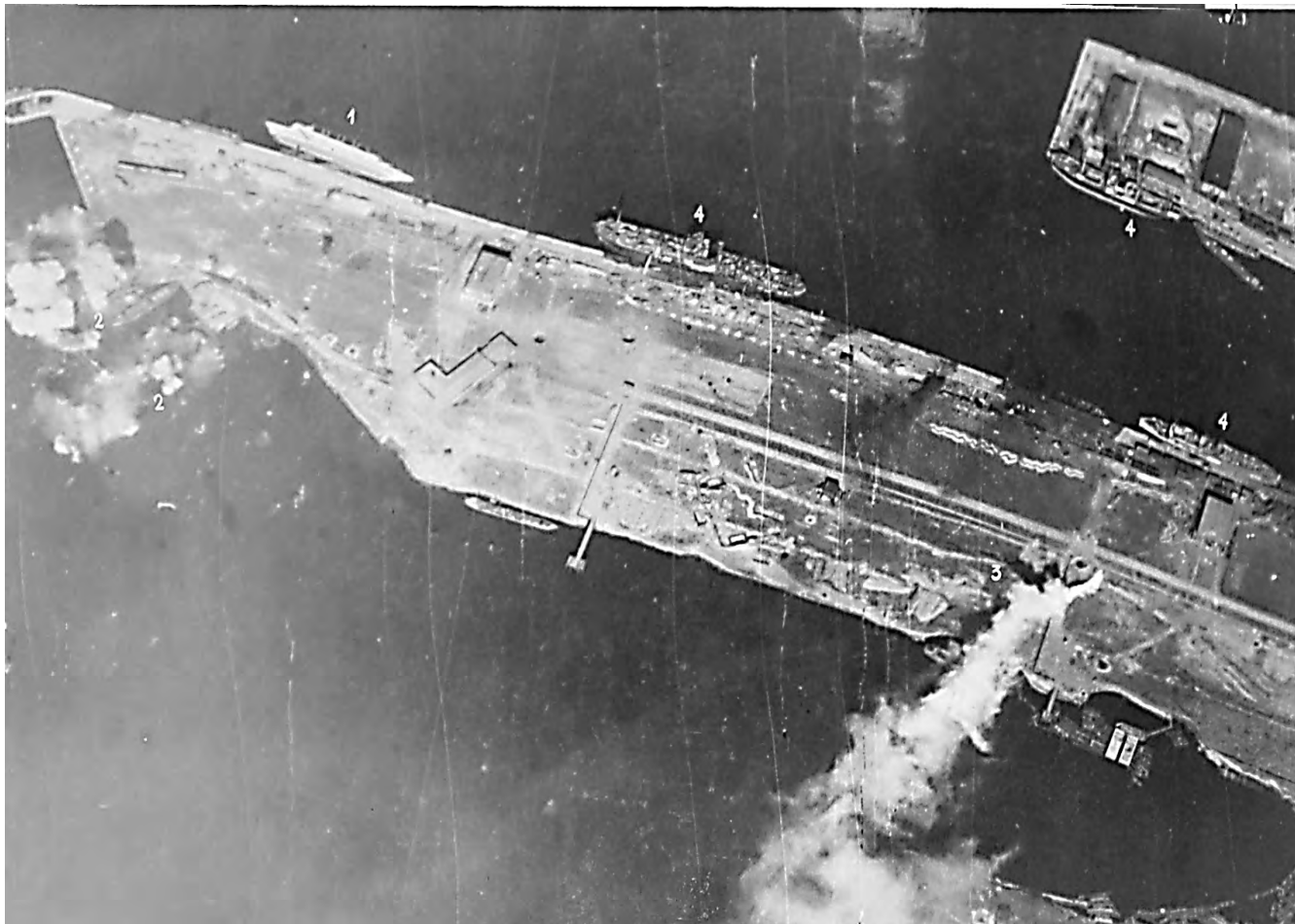
хайленко, Удальцов. В первом вылете на Таллин Акаев сделал 3 захода. Бомбили, стреляли, как на полигоне, — никто нас не ждал! Потопили 3 транспорта прямо в бухте, зажгли много складов, порт горел сильно. Там сделано было 5 вылетов за три дня, но на третий день уже появились ЗА и истребители противника.

Когда летишь морем бреющим на Таллин, видно много островов в Финском заливе. На одном был маяк, там был наш агент, и нас предупредили: маяк не трогать. Когда пролетали над ним, с него сильно стреляли немецкие зенитки. Как-то на земле Акаев подождал меня и сказал: «Заткни ты глотку этому маяку, оставь одну бомбу, и на обратном пути...». И он, и я забыли, что его трогать нельзя. В 3-й вылет, на обратном пути из Таллина, я, подходя уже к этому острову, где маяк, отделился от группы — на маяке меня не заметили, — зашел на цель и «сунул» ФАБ-100 так удачно, что угодил прямо в окно маяка и верх его весь снёс. Слава Богу, наш агент остался жив. Это подтвердил командующий, сказав тогда Степаняну: «Только то, что твой лётчик попал в окно маяка, спасает тебя и лётчика от сурового наказания». С Кумолово шестёркой водил Удальцов группу на подавление ПВО в порту Котка. Там висели круглосуточно до десятка истребителей противника. Я ходил замом у Удальцова, мы выполняли трудное задание. Удальцов атаковал двумя ФАБ-100 транспорт водоизмещением свыше 10 000 тонн. Наши стрелки тогда сбили два немецких истребителя, когда нас атаковали на выходе. Наши истребители прикрытия остались вверху — вели бой. Второй такой же вылет был вновь

на Котку, но по транспортам, и тоже удачный: потопили несколько транспортов и мелочи.

При вылете на задание в моём Ил-2 на высоте 120—150 м закрылись жалюзи мотора, и он стал отставать от группы, что ни делал, мотор не тянул, и пришлось идти на вынужденную. Скорость резко падала, Ил-2 тянуло к земле, — надо падать, а впереди — лес, горки, слева по развороту идёт проселочная дорога. Бросился туда. Но впереди по дороге ехали подводы, люди гнали скот. Сесть на дорогу было нельзя. Решил рядом. Местность была овражная, думать поздно, высота уже 30—50 м. Упал на «живот», рискованно, а в конце посадки — гора, и там обрыв. Остановился в двух метрах от обрыва, самолёт вдребезги, хвост отлетел, осталась только моя кабина. Стрелок оказался весь в земле. Но все остались живы. Вечером, в темноте, нас увезли домой.

Вскоре мне дали отпуск, был сентябрь сорок четвёртого. Вернулся в часть через месяц, полк уже был в Паланге. За время моего отсутствия было много новостей. Жаль, друга Жиманова сбили над о. Эзелем. Пришло в полк много новых лётчиков. В нашу АЭ — Семейкин, Сакаев и другие, но уже имевшие боевые вылеты. В Паланге была кипучая боевая работа. Можно вспомнить вылеты на Мемель, Либаву, бои за Кёнигсберг и Пиллау, Данциг и над морем, по караванам противника. На море топить корабли нам уже было в то время легко, мы имели опыт. Не было, как ранее, много ФВ-190 и Ме-109. Было хорошее прикрытие, было много «Илов». Наш полк уже выставлял не две-три шестёрки, а 5—6, а то и 8, то же из 8-го полка, прикрытие доходило до 32—38, а то и 40 «Яков» и «ЛаГГов». Но вот удар по Либаве 14 декабря, когда сбили Нельсона



Аэросъёмка удара штурмовиков Ил-2 по порту Пиллау.

№1 — полузатопленное судно в результате атаки

№2 — попадание бомб по катерам и бункерам

№3 — очаг пожара

№4 — транспорты у причала.

Фото из музея морской авиации.



Порт Пиллау 09.04.1945 г.

№1 – Плавбаза ТКА, лежащая на грунте, №2 – Очаг пожара в районе складов.

Фото из музея морской авиации.



Степаняна, был страшным. Готовились к операции долго, всё рассчитывали, удар наносили всеми ВВС Балтики. Для нашего полка он стал неудачным. Были большие потери. Я шёл у Удальцова замом, первая шестёрка: Степанян, Марков, Чикунов, Талдыкин и др. Когда уже стали заходить на цель, группа Ме-109 и ФВ-190 атаковала группу истребителей прикрытия Степаняна, а группу воздушного боя наших «ЛаГГов» сковала другая группа Ме-109 и мы — группа «Илов», особенно первых, — остались без прикрытия перед выходом на боевой курс. Нас атаковали группа ФВ-190, они сразу же сбили Степаняна, и группа его расстроилась. Часть истребителей врага начали бить по второй группе Удальцова. Первым же залпом мне перебили левую часть управления троса. Можно было идти только вправо, но мы уже вошли в пикирование, что дало возможность сбросить бомбы в порту на цель, а также правым поворотом повернуть на курс домой. На выходе из атаки меня ещё несколько раз атаковали Ме-109. Стрелки вели огонь. Одного они сбили, и тогда Ме-109 отстали. Кто-то со мною шёл рядом, но вскоре он (Ил-2) пошёл к берегу и сел у воды. Кто это был, не помню. Мой самолёт был почти неуправляемый. По берегу я еле дотянул до аэродрома. В самолёте обнаружено около 30 пробоин и перебитые левые тросы. Стрелок Комаров П. пытался в воздухе их связать, но не получилось.

Много раз летали на Пиллау и Кёнигсберг. Наносили удары по плавсредствам на выходе из Пиллау в море. Над Пиллау немцы мне «сунули» зенитный снаряд и повредили плоскость Ил-2. Сделал полную бочку, но выровнялся и сел на аэродроме Кёнигсберга удач-

но. Был и второй такой же случай попадания снаряда ЗА в плоскость. Тогда я дотянул машину до своего аэродрома. Правда, настолько сильно тянуло вправо, что пришлось подложить под управление ногу, она затекла, и уже дома меня техник Рожков, ещё два техника и стрелок Полянский еле вытащили из кабины. Тут врач Михаил Эльперин тёр мою ногу чем-то вонючим, но всё прошло. Лазарев З.Ф. помнит эту посадку, он восхищался, что даже сильно подбитый самолёт у «Т» совершил классную посадку на три точки.

В 1945 году мне уже пришлось водить большие группы Ил-2.

При вылете в район Пиллау на корабли наша 2 АЭ шла в голове, вёл я, а все остальные — за нами. Мы удачно сделали заход, потопили 3 транспорта, 2 сторожевика и ещё подбили несколько мелочёвки, 3 посудыны горели, 2 тонули. Ведущий истребителей прикрытия, он же командир полка, Джапаридзе что-то передал по радио командиру дивизии Манжосову, тот по радио что-то ответил, а тут появились 6 штук Ме-109, и я попросил Джапаридзе сковать их, ибо «Илы» после выхода с цели ещё не собрались. Но Манжосов что-то перебил меня, и я сгоряча крепким словом покрыл его и сказал, что командир дивизии в воздухе сейчас я, и мне виднее, что надо делать. Все боялись, что Манжосов меня за это накажет, но всё обошлось — он очень любил нас, лётчиков, и многое прощал. Однажды, при вручении мне ордена, не забыл при всех вскользь поддеть меня, и сказал: «Вручаю орден Красного Знамени командиру 11-й штурмовой дивизии в воздухе товарищу Остапенко». Смеху, конечно, было много. Уже после войны, в Риге, на встрече ветеранов нашей дивизии кто-то по-

шутил: «Прибыл командир 11-й дивизии в воздухе!».

Как-то, перед концом войны, решили сделать прорыв Курляндской группировки, чтобы угнать немцев к Либаве и разбить. Нашу дивизию попросили поддержать прорыв. Мы должны были бить по переднему краю немцев. Готовились два-три дня, но в день прорыва испортилась погода — облачность, ветер, позёмка. Решили летать парами. Бои были трудными. Из пары, как правило, одного сбивали. Над целью висели истребители противника и наши, шли бои и на низкой высоте. Мы хорошо вышли к цели, увидели ракеты, показывающие, где и что бить. Сходу сделали 1-й заход и пошли на второй. В это время увидели двух Ме-109, они готовились к атаке. Ещё на земле я предупредил своего ведомого, что в случае атаки Ме-109 ныряем в облака, через время выходим и атакуем цель — другого выхода нет. Но мой ведомый после 2-го захода ушел, ибо задание выполнил, а мне пришлось вести бой с Ме-109. Как только я вынырнул из облаков и пошёл в атаку обрабатывать передний край, они тут как тут, но в облака не лезут, ждут, пока я выйду из облаков. Было уже поздно, дело шло к сумеркам, а мы все ловим кто кого. Так прошло минут 20—25. Пока никто никому не попадался в прицел, но темнота сгустилась, надо было уходить домой. Дважды стрелок Полянский бил на вираже по Ме-109, но не мог сбить. Наконец я вновь нырнул в облака, прошёл минуты 4—6, при выходе из облаков резко снизился до земли и лег курсом на море, чтобы восстановить на бреющем полете ориентировку. Вышел на море, сделал разворот в свою сторону, и через 15—17 минут увидел аэродром 8-го ГШАП, за ним был наш. Сходу сел у стоянки. Темнота даже не

дала возможности дежурным увидеть, что я сел. Техник Рожков обрадовался, говорит: все уже уехали в Палангу. Я, не заходя на КП, вышел к дороге и уехал на попутной машине в столовую. Приехал, кто встречает меня, не верит: «Вернулся, а посчитали, что сбили». В этот день сбили Чикунова Колю и многих хороших лётчиков. Чикунов потом вернулся, а многие — нет.

Накануне дня Победы были жаркие бои, сбили много хороших, прошедших войну лётчиков. На подбитом Ил-2 погиб Володя Талдыкин, его хоронили в Паланге, там же и многих других. Собралось много народу, был митинг, мы выступили с Марковым. Когда опускали в могилу гроб, наши зенитки по договорённости сделали залпы, и шапки разрывов стояли над местом захоронения. В это время по дороге в плен вели колонну немцев. Я и Марков вышли на дорогу. Впереди колонны ехал на бричке немецкий генерал, вокруг — оцепление из наших солдат. Как получилось, не знаю, но я выхватил свой пистолет и, сделав вверх два выстрела, скомандовал: «Стойте! Всем на колени!». Генерал передал мою команду, и вся колонна немцев стала на колени, сняв головные уборы. И так стояла, пока шёл митинг. Потом хоронили всех друзей. А когда закончилось захоронение, я вновь вернулся к колонне пленных немцев, выстрелил вверх и скомандовал: «В плен шагом марш!». Их генерал снова перевёл команду, и все встали с колен, одели головные уборы и двинулись... Так был похоронен Володя Талдыкин, любимец всех лётчиков и техников, прекрасный лётчик, хороший товарищ, в меру серьёзный. Многие ему подражали.

За войну были всякие случайности, почти безвыходные ситуации, а выходил целым и невредимым. Сколь-

ко меня били, сколько падал, и сколько сам натворил дел! Ведь мне было обидно за Володю Талдыкина — он ведь сел на ровном месте, казалось бы, всё удачно, но при ударе погиб. А от моего Ил-2 в районе Куммолово один мотор да кабина остались, но я и стрелок — живы. А посадка в Харькове на одно колесо! Это редчайший случай! А другие посадки всего избитого самолёта на своём аэродроме... Сейчас я сам этому удивляюсь.

Все Герои Советского Союза нашей дивизии были гораздо старше меня, Марков и Глухарёв — тоже. Из всех молодых меня отличало то, что я в зиму 1942 года окончил Краснодарский аэроклуб, имел много вылетов, отлично знал теорию, поэтому 19 ВАШП окончил на «отлично», то же и Жора Кузнецов, а Акаева Юру как друга тащил, много ему помогал, спали с ним в ту зиму на одном матраце, а вторым укрывались. Нас тогда окончило училище 110 человек. С 3-го ВМАУ меня выпустили с малым налетом на Ил-2, поэтому Ил-2 освоил уже на фронте, а потом в Куммолово 50 снайперских вылетов дали мне «путевку в жизнь» на «Иле». Из всех молодых и повезло мне больше всех. Много было легенд и анекдотов, в то трудное время ребята любили шутить.

Коля Кузьменко, боевой и отважный лётчик, много летал. Пришли мы с ним в полк почти вместе, потом он ушел на ВОК и оттуда на ДВК — воевать с японцами.

Особая любовь у меня осталась к Коле Чикуну. Он пришёл чуть позже, летал на порт Севастополь и в море. Очень грамотный, волевой, скромный и серьёзный лётчик. Если бы его не сбили, он был бы четвёртым в полку награждённым четырьмя орденами Красного Знамени. То же мог иметь и Миша Беляков, но он один

период не летал по болезни и грехи имел, Фолькин его тоже «тормознул», как и Глухарёва.

Прекрасные были лётчики Самоквасов Сергей и Юра Сакаев. Оба — мастера своего дела, они очень много летали в моей группе, а ещё вечно веселый шутник Семейкин.

Я всегда восхищался дружной, но и тяжёлой работой техсостава. Прекраснейший, грамотный инженер Кольбабинский, и вечный парторг Степан Лавренюк, а сколько со мной летал техник звена Владимир Самойленко! С Самойленко мы летали испытывать в Ленинграде 10 «спецИлов», один потом в Ригу пригнали, да и все из ремонта, и новые Ил-2 он готовил, а я облётывал. С первого и до последнего дня со мной был техник Рожков, у меня нет слов благодарности ему, сожалею, что тогда я не мог оценить его работу. Тогда ведь мы были «гуляй-ветер», молодые, без забот, без особой культуры, знали только — летать, да в свободное время какие-либо глупости творить для веселья, а когда пришло время, и всё серьёзно обдумываешь — техсоставу нет цены, они, хотя и не всегда рисковали жизнью, но дни и ночи упорно и дружно работали, чтобы мы надёжно летали. Хочется теперь, спустя много лет, дать правильную оценку труду техсостава, обнять каждого и сказать: «Большое тебе спасибо, дорогой друг, что ты, не жалея сил, трудился дни и ночи для нашей победы». Ещё и ещё раз спасибо нашим боевым друзьям из техсостава. Марков весьма высоко ценил труд техсостава, его



Чикун Н.

вооруженец В. Соляник и многие другие даже в стихах им воспеты.

Большими друзьями лётчиков были воздушные стрелки — надёжная защита Ил-2. Петя Куц — стрелок Маркова, самый смелый, волевой, старше всех других — предводитель всех стрелков полка и дивизии. Както командующий ВВС при посещении нашего учебного центра так и не дошел до турельных учётных установок, ибо Куц в этот миг сбил ворону, что пролетала вверху, и она упала в нескольких метрах от командующего. Тогда командующий сказал: «А что мне там делать, если ваши воздушные стрелки несколькими патронами снимают вороны и они падают в ноги командующему? Что может быть лучше?». Командир полка Лазарев З.Ф. от имени командующего ВВС объявил всем благодарность, а мне за успешную учёбу воздушных стрелков дивизии — благодарность и премию, месячный оклад. Кстати, в это время я учил всех стрелков дивизии воздушной стрельбе сначала на аэродроме Паланга, а потом — в Пярну.

Были, конечно, и казусы, когда после удачных ударов вдруг без удачи. Как-то в полку сложилась ситуация, что почти все «стрелки»-лётчики временно отсутствовали, — когда куда разбросала служба. Оставались в полку Виктор Глухарёв и я. Лётного состава было много, но ребята еще без опыта, мал боевой налёт. Не помню, за что мы с Глухаревым провинились и нас упрятали на гауптвахту на двое суток. Мы там сидели и играли в карты, а наш полк и 8-й сделали три боевых вылета по кораблям в море. Но корабли и всё прочее как плыли, так и плывут. Разбор делал командующий ВВС, был разъярён — за три вылета и ни царапины немцам. В конце

разбора выяснилось, что нет многих опытных лётчиков. Где они? Командир полка Фолькин доложил, что Глухарёв и Остапенко наказаны лично зам. командующего и сидят на «губе». Командующий отменил приказ и приказал: «Чтобы завтра же были в воздухе, после войны отсидают».

Утром меня и Глухарёва привезли из «губы» прямо на аэродром и разрешили подобрать себе шестёрки и нанести удар по кораблям в море. Кораблей всех видов было много, особенно возле Пиллау, — немцы убежали и всё увозили вглубь Германии. За день тогда мы сделали 3 вылета. Было потоплено 4 транспорта, 3 сторожевика, 2 баржи и 7 штук мелких кораблей охранения. Утром Совинформбюро об этом передало. Кроме нашей радости, ещё больше её было у Манжосова и самого командующего. Вот так мы искупили свою вину. Со мной тогда летали: Талдыкин, Самоквасов, Сакаев, Семейкин, и, главное, Коля Чикунов. Тогда же мы с Глухарёвым умудрились дважды нанести удары топмачтовым. Глухарёв ходил всей своей шестёркой, и они потопили 2 транспорта. А наша шестёрка две посудины ухлопала. Но день был победный! Вскоре вернулись Акаев и Марков, потом ещё кое-кто из «стариков». Попов был уже в полку, Георгий Кузнецов ушёл учиться в академию. Удальцова сбили...».

В июне 1944 г., в разгар боевых действий, в полк прибыл Главнокомандующий Военно-морским флотом — адмирал флота Кузнецов Н.Г. Его сопровождали командующий Военно-Воздушными Силами Военно-морского флота маршал авиации Жаворонков С.Ф., командующий КБФ адмирал Трибуц В.Ф., командующий авиацией КБФ генерал-лейтенант Самохин М.И.»



Удар самолётов Ил-2 по порту Пиллау. 12 апреля 1945 г. Фото из музея морской авиации.  
1 - затопленные транспорты. 2 — разрывы бомб в р-не складов. 3 — транспорт.



Удар самолётов Ил-2. Пожар на транспорте. Порт Пиллау. 13 апреля 1945 г. Фото из музея морской авиации.



Вспоминает **Старостин Милий Иванович:**

«...Для встречи адмирала на аэродроме был выставлен весь личный состав полка. В воздухе барражировали истребители 9-го ИАП. После доклада командира полка адмирал флота поздоровался с личным составом и начал обход строя. А маршал С.Ф. Жаворонков, изыскивая случаи, «жаловался» адмиралу флота, что вот не хотят лётчики-черноморцы бомбить топмачтовым бомбометанием корабли противника. Тогда адмирал флота ответил маршалу: «Надо лётчиков спросить, почему они не бомбят топмачтовым бомбометанием?» И спрашивает об этом командира 1-й АЭ капитана Г. Попова. Попов ответил: «Товарищ адмирал флота, мы летаем в шхерный район финского берега, и там местность не позволяет производить манёвр для топмачтового бомбометания. Сейчас мы бомбим с низких высот, т. е. сбрасываем бомбы с высоты 350—400 метров и выходим из пикирования на высоте 100—150 метров. Этот способ бомбометания в данных условиях эффективен».

Адмирал флота сказал Жаворонкову: «Вот видишь, будут они бомбить топмачтовым бомбометанием, когда позволят условия, а сейчас они правильно действуют».

Времени для беседы с личным составом адмирал флота отвел достаточно. Говорили о том, как лучше бить врага, поскорее очистить Родину от захватчиков».

О самоотверженных действиях экипажей в сложных условиях, о взаимовыручке и преданности боевых друзей рассказывает офицер по разведке полка **Цветнов Александр Семёнович:**

«... В один из вылетов в районе Карельского перешейка 6 Ил-2 вместе с ведущим группы Акаевым Ю.

я полетел в качестве стрелка, выполняя задание по сбросу разведанных. Заместителем ведущего был Марков В.

Когда мы подошли к цели, Акаев дал команду: «Приготовиться к атаке!» и лёг на боевой курс. В это время на нас напали истребители немцев, с которыми завязался воздушный бой.

Два Ме-109 устремились на ведущего самолёт Ю. Акаева. Я передал по переговорному устройству, что нас атакуют два «мессера». Он ответил мне: «Отражай!» — и одновременно дал команду Маркову, чтобы тот прикрыл его. Я выпустил две очереди по Ме-109, затем Марков дал две очереди, и мы отразили атаку немецких истребителей.

По возвращении с боевого задания Марков рассказывал, как он огнём пушек и пулемётов отразил атаку Ме-109, которые пытались сбить ведущего группы. Так в этом боевом вылете Марков В. защитил своего командира Акаева Ю.»

### **Из отчёта о боевой работе 47-го ШАП за июль 1944 г. АЭРОДРОМ КУММОЛОВО.**

«В течение месяца полк выполнял следующие задачи: уничтожение кораблей и плавсредств противника в Финском заливе, обеспечение наступательных действий морских десантов на островах Выборгского залива, подавление ЗА и МЗА противника в порту Котка в целях обеспечения бомбового удара 8 МТАД по броненосцу береговой обороны (ББО). Вёл поиск ПЛ (подводных лодок) противника на ближних коммуникациях в Финском заливе. За июль полком было произведено 527 боевых вылетов.

Было потоплено: 4 тральщика, 3 СКА, 2 сухогрузных баржи. Повреждено: 1 эсминец, 8 СКР, 1 СКА, 7 тральщиков, 1 транспорт. Уничтожено: 80 человек живой силы, 3 миномётных батареи, сбит 1 самолёт, взорван 1 склад боезапаса, подавлено 2 батареи ЗА, 9 МЗА, вызвано 10 взрывов и 31 пожар.

Потери: С 4.07.44 г. два экипажа были сбиты огнём ЗА. Экипаж — лётчик капитан Чернов Г.М., воздушный стрелок ст. краснофлотец Мандров А.И. — погибли при БШУ по артбатареям и огневым точкам противника на острове Суонион-Сари — упали над целью. А экипаж — лётчик мл. лейтенант Литвинов Б., воздушный стрелок мл. сержант Просвирин А.П. — производили БШУ по плавсредствам противника в Финском заливе. Самолёт упал в воду западнее о. Суонион-Сари.

04.07.44 г. был самым напряжённым днём. В этот день выполнено 7 боевых вылетов, в которых участвовало: в первом вылете 30 Ил-2, во 2-м — 28, в 3-м — 15, в 4-м — 6, в 5-м — 18, в 6-м — 18, в 7-м — 6 Ил-2. Ведущими в 7 вылетах были: Степанян Н. (дважды), Попов Г. (дважды), а Удальцов Г., Беяков М., Акаев в тех вылетах, где участвовало от 15 до 30 Ил-2. Назначались ещё ведущие групп (по 5—6 Ил-2 в группе). Этими ведущими групп были: Борисов И. — в 4 вылетах, Божок А. — в 3-х, Акаев Ю., Беяков М., Глухарёв В. — в 2-х, Попов Г., Лазарев З., Удальцов Е., Остапенко В. — в 1-м вылете.

Боевые вылеты были произведены по огневым точкам и живой силе противника в районе дер. Тейкар-Сари, о. Суонион-Сари, а также по плавсредствам в районе о. Тейкар-Сари, о. Тупиуран-Сари и Сатама-Лахт.

При ударах по морским целям потоплены: 1 СКР и 1 баржа, повреждены: 1 ТР и 1 СКР. Потери: 2 экипажа и 7 Ил-2 повреждено.

16.07.44 — обеспечение БШУ 8-й МТАД по броненосцу береговой обороны (ББО) в порту Котка.

Разведкой был обнаружен в порту Котка ББС, Командиром дивизии была поставлена задача 47-му ШАП четырьмя группами по 6 Ил-2 подавить зенитные батареи противника в порту Котка с целью обеспечения удара по ББО 8-й МТАД.

Командир полка назначил ведущим первого эшелона командира 1-й АЭ Попова Г., второго — командира 3-й АЭ Борисова И., ведущими вторых шестёрок каждого эшелона — Удальцов Е. и Лазарева З. Полк прикрывали истребители 9-го ИАП.

При подходе к цели противник открыл сильный заградительный огонь с острова Хелла и с южной окраины порта Котка.

Первый эшелон штурмовиков ударил по батареям противника. При выходе из атаки экипажи наблюдали подход к цели наших самолётов Пе-2. Огонь зенитных батарей заметно ослаб.

Атака второго эшелона штурмовиков совпала с началом пикирования Пе-2, вслед за которыми шли на высоте 30—40 м 4 самолёта А-20-Ж.

При выходе из атаки экипажи наблюдали прямые попадания двух бомб с самолётов Пе-2 в ББО.

Вывод: поставленная полку задача была выполнена. Своими действиями самолёты Ил-2 обеспечили успех операции. Совместными действиями самолётов Пе-2, А-20-Ж и Ил-2 ББО был потоплен.

Предполагалось, это был ББО «Вяйнемаяйнен», но

фактически был потоплен другой корабль противника.

Со стороны штурмовиков потерь не было. В проведенной операции отмечается чёткая организация взаимодействия разных родов авиации: штурмовиков, истребителей и бомбардировщиков.

20.07.44 г. БШУ по кораблям противника в Нарвском заливе. Воздушная разведка обнаружила 3 СКР, 4 ТЩ, 6 СКА, стоящие на месте в 10 км севернее селения Тойло.

Командир дивизии приказал 47 ШАП 25 Ил-2 под прикрытием 18 ЛаГГ 39 ИАП уничтожить 3 СКР. Ведущим был Попов.

Одним заходом 18 Ил-2 с планирования и 7 Ил-2 топмачтовым методом атаковали 3 СКР, 4 ТЩ, 4 СКА в 5 км северо-западнее селения Тойло. Атака производилась следующим образом. Ведущий группы 5 Ил-2 с высоты 1100 м планировали до 300—250 м, обстреливая корабли из пушек, пулеметов и РС, а с высоты 200 м сбросили бомбы осколочного действия с целью поражения ЗА. За первой группой в атаку вышли 4 топмачтовика, прикрываемые следующими за ними 5 Ил-2, вслед за которыми в атаку вышли ещё 3 топмачтовика. Замыкающей была группа 8 Ил-2, которая бомбометание произвела с планирования. В результате удара прямыми попаданиями бомб потоплен 1 ТЩ и повреждены 2 СКР. Был сильный огонь ЗА и МЗА с кораблей и с берега.

Самолёт лётчика мл. лейтенанта Лонского Павла Адольфовича (воздушный стрелок Комаров В.И.) сбит огнём ЗА. На горящем самолёте лётчик произвёл посадку на воду в 5 км западнее селения Гаккова. Лётчик и самолёт утонули, воздушный стрелок подобран нашими катерами.

21.07.44 г. полком был произведён повторный удар. В результате противник потерял ещё 2 ТЩ и было повреждено ещё несколько плавединиц. С нашей стороны потерь не было.

Проведённая операция была успешной. Противник потерял 3 ТЩ, сильно повреждены 2 СКР и 2 СК. Наши потери — 1 Ил-2».

Бесстрашный лётчик, мастер бомбоштурмовых ударов, грамотный командир **Старостин Милий Иванович** делится своими воспоминаниями:

«... В конце мая 1944 года мы — десять лётчиков и воздушных стрелков: Старостин, Захарченко, Медведев, Пукас, Рожков, Ератченко, Дорожников, Жиманов, остальных не помню — закончили ускоренный курс обучения в 3-м ВМАУ и были направлены в распоряжение командующего ВВС КБФ, а 31 мая 1944 г. назначены в 47-й ШАП. Нас, 6 экипажей, назначили в 1-ю АЭ (Старостин М., Захарченко Ю., Медведев Л, Пукас И., Рожков И., не помню шестого), остальных 4-х — во 2-ю АЭ.

Распределение произошло 2 июня. И все экипажи стали готовиться к зачётам по эксплуатации самолёта, чтобы допустили к полётам.

В 1-й АЭ командира не было, за него был Беляков М. Но зачёты мы все же сдавали инженеру 1-й АЭ Логинову В. Вскоре был назначен командир 1-й АЭ, это был Попов Г. Он был старше всех нас, лётчиков эскадрильи. Он понравился всем нам — общительный, весёлый. Командирами звеньев в АЭ были: Богданов Н., Лонский П. и Глухарёв В. Заместителем командира АЭ — Беляков М.

После сдачи зачётов и допуска к полётам нам объявили, что завтра «начнётся война», т. е. полёты на боевое задание.

Действительно, вскоре полку была поставлена задача — удар по переднему краю обороны противника на Карельском перешейке в составе дивизии. Меня в первый день полётов в боевой расчёт не включили, — я был назначен помощником к заместителю командира полка Лазареву З.Ф. руководить расстановкой самолётов на старте. Очень было обидно, но что сделаешь. И вот полк взлетел, взлетела дивизия, и вся армада ушла на боевое задание.

Замечу, что 8-й ГШАП базировался на аэродроме Капорье.

В этом вылете потерь не было. Никто не обстреливал, никто нас не атаковал.

На следующий день полетел и я в свой первый боевой вылет. Повел группу наш зам. командира АЭ Беляков М. Моим ведущим был Богданов Н. — мой комзвена. Отбомбили, отштурмовали, как было сказано в задании, сильно укрепленную оборонительную линию, которая строилась годами (линия Манергейма).

ДОТы, ДЗОТы, противотанковые рвы, надолбы гранитные, лесные завалы, весь район изрыт ходами сообщений, окопами, огневыми точками. И вот мы своим огнём расчищали пути нашим наземным войскам для наступления. Всё это я увидел в своем первом вылете на боевое задание. После приземления я получил «нахлобучку» от комзвена Богданова Н. за то, что над целью далеко отстал. Это я в своей дальнейшей работе учёл, больше не допускал и учил лётчиков тому же.

Наш полк совершал в день по 2—3, а иногда и 5 боевых вылетов по просьбе наземных войск. Помню, как уже к вечеру полк только что совершил 4 боевых вылета, а нужно было произвести ещё 1 вылет. Командир Степанян построил лётчиков и объявил: «Кто не устал и чувствует себя хорошо, тем разрешаю полёт. Полк поведу я сам». Да, 5 вылетов — это очень большая нагрузка, и её не каждый выдержит.

С успешным наступлением наших войск на Выборг наш полк перенёс свои удары на плавсредства в Выборгском заливе и по северному побережью Финского залива, чтобы срывать все транспортные перевозки противника. И задача эта решалась успешно. В одном из полётов шестёрка Ил-2 1-й АЭ, ведомая командиром 1-й АЭ капитаном Поповым Г., потопила 4 судна с десантными войсками противника. Бомбометание производили с планирования со средних высот. Участников этого удачного вылета сфотографировал спецкорреспондент газеты «Лётчик Балтики», и все они были представлены к правительственным наградам. Как сейчас помню, это были Попов Г., Старостин М., Медведев Л., Беляков М., Глухарёв В., Финогенов (стажёр из училища), воздушные стрелки — Слепцов В., Буткевич М., Староверов А., других не помню.

В этот период боевых полётов по плавсредствам противника в Выборгском заливе мы потеряли Братчикова П.П. — первого из нашей прибывшей десятки, лётчика 2-й АЭ. Там же был подбит экипаж лётчика 2-й АЭ Маркова В. с воздушным стрелком Куцем П. Они произвели посадку на воду, и их подобрала наша катера.

Уничтожение и вытеснение лёгких сил немецкого и финского флотов из восточной и центральной части Финского залива в тот период войны — эту задачу решала вся авиация ВВС КБФ. Обычно рано утром (а поднимали нас в 3—4 часа утра, были белые ночи) нам предстоял вылет по так называемому ордеру ПВО противника в Нарвском заливе. В основном в этот ордер входили сторожевые корабли, тральщики, БДБ. Доходил этот ордер до 14—16 единиц. Имели эти корабли сильное зенитное вооружение, особенно счетверённые установки «эрликон». Курсировал этот ордер в Нарвском заливе. В тёмное время суток он приближался к нашим берегам, а в светлое уходил к Таллину — за радиус действия наших штурмовиков.

Удары мы наносили массированными группами — всей дивизией под прикрытием истребителей. Удары были успешными. Бомбили с низких высот бомбами ФАБ-100 и со взрывателями с замедлением 5,6 с. Как обычно, наш полк выделял из каждой АЭ по 8 самолётов (две четвёрки). Удар наносил с высоты 1100—1200 м.

И вот после посещения полка адмиралом флота Н.Г. Кузнецовым у нас (это я и мой лучший друг Юрий Захарченко) возникло любопытство: что же такое топмачтовое бомбометание? Штурман полка нам примитивно объяснил, что это за способ бомбометания.

Однажды перед вылетом на этот ордер ПВО ко мне подошёл Захарченко и сказал: «Давай попробуем бомбить топмачтовым». Я говорю: «А как — бомбы и взрыватели?». «Да всё одно и то же, что для топмачтового бомбометания, что для бомбометания с низких высот», — ответил он. Я согласился проверить это и попробо-

вать. В этот период я был назначен командиром звена и водил четвёрку.

Сразу после нашего разговора дали вылет для удара по кораблям в Нарвском заливе. Я вёл вторую четвёрку, а Захарченко летел в составе первой четвёрки. Заход обычно строили под углом 20—30° к курсу кораблей по их ходу. После манёвра при подходе к цели я увидел, что один из кораблей, увертываясь манёвром от бомб, встал как раз под 90° к нашему заходу и создавал наивыгоднейшее положение для топмачтового бомбометания. Произведя манёвр, я ринулся на этот корабль. Уже выйдя на высоту 15—20 м, я чуть не столкнулся с самолётом, летящим справа на этой же высоте. Смотрю, у него посыпались бомбы. И я сбросил свои 4 ФАБ-100. «Перепрыгнув» корабль, наши самолёты разошлись в разные стороны: он ушел влево, а я — вправо. В центре корабля произошел сильный взрыв, корма и нос корабля поднялись, и на глазах корабль погрузился в пучину.

Собрав группу, я пристроился к группе командира и вернулся домой. После посадки ко мне подошел Захарченко и говорит: «Вот с каким-то чудачком чуть не столкнулись над целью». И я это же ему говорю. Потом поняли, что мы вдвоём атаковали одну цель. «Что будем делать?» — спрашивает он. — Будем докладывать или нет?». Я говорю: «Нужно командиру доложить, а то нехорошо получится». Доложили, что бомбили топмачтовым способом. Попов доложил командиру полка, и всё на этом решилось, — нашу эскадрилью сделали ударной и заставили бомбить топмачтовым способом.

Приведу ещё один пример из БШУ по ордеру ПВО противника. Обычно, выйдя из атаки, группы пе-

репутывались и уже при полёте домой разбирались со своими местами и в группе, и в колонне. Однообразие этих полётов притупило нашу бдительность.

Однажды, уже при перестроении групп, воздушные стрелки заметили, что какой-то самолёт, не похожий на наш, ходит в группе. Присмотревшись, обнаружили, что это Ме-109. Тогда всей группой открыли огонь и сбили его. Но что примечательно, падение этого самолёта сфотографировали. Наши специалисты-фотографы часто давали воздушным стрелкам ручной фотоаппарат для фиксации результатов бомбовых ударов. Вот стрелок лётчика Титенко Е. и сфотографировал этот эпизод. Хорошая работа — сбили Ме-109 и «квитанцию» привезли.

И ещё об одном вылете. Однажды при бомбометании с низких высот я вывел машину на высоте 70—80 м и стал, как обычно, маневрировать. Отжатие ручки «от себя» совпало со взрывом на корабле, и я сильно ударился головой о фонарь и «вырвал» машину в горизонтальный полёт уже на высоте 20—15 м от воды. Как обычно, собрал группу и полетели домой.

Стал вызывать по СПУ своего стрелка. Он молчит. «Ну, — думаю, — прилечу домой, задам ему взбучку за молчание». Произвел посадку. Смотрю, а в кабине стрелка нет. Вместе с механиком посмотрели фюзеляж, стабилизатор, заглянули ещё раз в кабину стрелка, а там — ни ремня, ни троса, которым стрелок крепился к полукабине, нет.

Оказалось, стрелок, Анатолий Староверов, при маневрировании над целью вылетел из кабины, проскользил по фюзеляжу, стабилизатору, рулю глубины. Это мы определили по следам на самолёте.

После войны я получил от него письмо. Он писал, что вылетел из кабины над целью, успел рвануть кольцо парашюта... Очнулся в воде и вскоре был подобран немцами и попал в плен.

Вспоминаю и такой эпизод из нашей боевой жизни. Дают команду: «Боевой вылет!». Я бегом к самолёту и вижу: на моём самолёте не подвешены бомбы, а наземный экипаж — механик П. Несмачный и вооруженец А. Шафоростов — вразвалку идут к самолёту. Я им кричу: «Бомбы почему не подвешены?». А Несмачный спокойно мне говорит: «Командир, садитесь, готовьтесь к вылету, — бомбы сейчас будут подвешены». Я удивился, но стал готовиться залезть в кабину. Смотрю, Шафоростов берет эту 100-килограммовую бомбу (а на ней уже и замок стоит, и взрыватели возвращены), один подносит к самолёту и ставит её в бомболюк на замки. Не успел я сесть в кабину, как бомбы были подвешены.

После вылета я спросил, почему бомбы не были подвешены заранее. А механик Несмачный отвечает: «Товарищ командир, уж больно часто меняют бомбовую нагрузку. А снимать и заменять бомбы очень трудноёмко. И мы решили ставить их в самый последний момент». Я запретил это, и больше такого не было. Но всё равно бомбы до 100 кг ставились уже перед моим приходом. Бомбы по 250 кг ставили раньше, т. е. при этом применялась лебедка.

Теперь об операции по потоплению броненосца береговой обороны (ББО) Финляндии. Авиация КБФ с начала войны «охотилась» за броненосцем береговой обороны «Вяйнемаяйнен». И вот в июле 1944 г. воздушная разведка обнаружила броненосец в порту Кот-



ка. Срочно была разработана операция по потоплению этого корабля.

Основной удар по кораблю наносили бомбардировщики Пе-2 под командованием Героя Советского Союза Ракова В.И. и топмачтовики А-20-Ж, ведущий Пономаренко И.Н., при взаимодействии со штурмовиками и истребителями прикрытия.

Первыми удар наносили штурмовики, подавляя зенитный огонь противника и принимая его на себя, чем обеспечивали свободу действий бомбардировщиков и топмачтовиков. До нанесения удара наши истребители блокировали аэродромы противника и не дали истребителям противника атаковать участвующие в операции самолёты.

В операции принял участие 47-й ШАП в количестве 24 самолётов. Ведущий полка — командир 1-й АЭ капитан Попов Г. Я был ведущим четвёрки. Помню, ставить задачу нашей группе прибыл из штаба ВВС КБФ капитан — бывший лётчик. Развернув карту, на которой были нанесены батареи ЗА ВМБ Котка (а их на карте было нанесено довольно много), он начал указывать нам цели. А у самого руки дрожат: «Здесь батарея, здесь батарея и здесь батарея...». Его состояние невольное передалось и нам. Столько огня ждёт нас!

Район военно-морской базы находился в шхерном районе. Наша группа шла ведущей, и от нас зависело очень многое: как точно мы нанесём удар и по времени, и по месту.

Бомб нам в люки заложили по 160—180 штук. Это ПТАБ-противотанковая авиабомба весом 1,5—2,5 кг. Атаку цели мы начали с высоты 2200 метров (за всю войну мы не набирали такой высоты). Наша атака и

по времени, и по месту была как никогда — строго по плану. Мы наблюдали взрывы, пожары. Зенитный огонь был не очень сильный. Видимо, наши бомбы «придавили» зенитный огонь противника.

Бомбардировщики Ракова без помех накрыли цель, а топмачтовики завершили атаку. Броненосец и транспорт в 10 000 тонн были потоплены в порту у стенки. Наших потерь не было. Операция проведена была на редкость успешно. Одно было только огорчение: вместо броненосца береговой обороны «Вяйнемаяйнен» был потоплен крейсер ПВО «Ниобе» — бывший голландский крейсер «Гельдерланд».

В этот период полётов полк проводил и боевую подготовку. Недалеко от аэродрома был оборудован полигон, и мы тренировались в бомбометании, стрельбе, ведении воздушного боя, отрабатывали противозенитный манёвр.

Лётное мастерство лётчиков полка было очень высоко. Мы с такого аэродрома, как Куммолово, взлетали не парами, а шестёрками, с полным вооружением. Сильные были в то время лётчики.

Дали нашей 1-й АЭ вылет, и предпоследним в группе полетел заместитель командира полка Лазарев Э.Ф. Цель — корабли в бухте Кунда. Вёл группу командир АЭ Г. Попов.

Мы обнаружили какой-то небольшой корабль. Первыми зашли на цель и точно сбросили бомбы. Корабль противника разлетелся в щепки, и последние самолёты сбрасывали бомбы на эти обломки. После посадки Лазарев заявил: «Больше с вами на полечу, — после вас ничего не остаётся и нечего бомбить».

В завершение операции по разгрому ордера ПВО

— полёт на уничтожение десанта, который немцы хотели высадить на о. Гогланд. Это было 15 сентября 1944 г.

С рассветом 68 судов с отрядами кораблей поддержки из 6 эсминцев и 8 быстроходных артиллерийско-десантных барж подошли к острову и начали высадку десанта.

Была поднята штурмовая авиация флота в составе двух дивизий. Атакуя корабли десанта и войска последовательными волнами, штурмовики уничтожали один корабль за другим. Понеся тяжёлые потери, десант ретировался, лишившись 18 различных кораблей и катеров, а наши истребители сбили 15 вражеских самолётов.

В одном из этих вылетов в самолёт Захарченко попал снаряд зенитной артиллерии. Перебило водяную и масляную системы двигателя. Без воды и масла Захарченко тянул до аэродрома, дал форсаж, чтобы двигатель не заклинило. Я сопровождал его. На планировании при посадке заклинило двигатель, но самолёт успел сесть. Потом инженеры слили из двигателя всего-навсего полстакана масла, а воды и вообще не оказалось.

Итак, Финляндия вышла из войны, ордер ПВО противника разгромили, и наши корабли получили выход в просторы Балтики. Под стремительным наступлением наших войск гитлеровцы поспешно покидали Эстонию, используя для этого порт Таллин. Но наш радиус действия Ил-2 не позволял производить полёты до Таллина и обратно. Поэтому были срочно доставлены в полки подвесные баки и самолеты были оборудованы для полёта с этими подвесными баками.

21 и 22 сентября 1944 года бомбардировочная и

штурмовая авиация произвели удары по транспортным средствам и войскам в порту Таллин. Наш полк повёл командир Нельсон Степанян. Я шёл в его группе. Для противника удар был неожиданным. Но мы могли бы сделать гораздо больше, если бы учли сильный ветер в порту Таллин. Нами было потоплено 2 транспорта, многие плавсредства получили повреждения.

Для полного разгрома войск противника в Эстонии предстояло очистить от захватчиков острова Моонзундского архипелага. И наша дивизия перебазируется на аэродром Сууркюли.

Мы летали на острова для поддержки нашего десанта. Ударяли по его береговым батареям на островах Даго и Эзель, по плавсредствам в Финском заливе. Тогда мы потеряли летчиков Жиманова В.Д. и Чикунова Н.В.

Боевая деятельность по освобождению островов Даго, Эзель, Муху окончилась. Мы перебазировались на новое место — в Палангу, на литовскую землю, для продолжения боевых действий.

Ни одно перебазирование нашего полка не проходило без происшествий.

При перелёте из Куммолово в Сууркюли столкнулись в воздухе два самолёта, летчика Мышкина И.Г. и летчика Рожкова И.М. При перебазировании в задней кабине (кабине стрелка) сидело обычно два, а то и три человека. Когда столкнулись Мышкин и Рожков, самолёт Рожкова пошел со снижением. Стрелок решил выпрыгнуть с парашотом. Парашот был у него одного, — у техника парашота не было. И он схватил стрелка за сапог. Тот все же прыгнул, и сапог остался у техника. Боль-

ше мы стрелка не видели и о судьбе его не знаем, — а самолёты приземлились на аэродроме Сууркюль благополучно.

При перебазировании с аэродрома Сууркюль по маршруту «Пярну — Паневежис — Паланга» тоже не обошлось без приключений. При заходе на посадку на аэродроме Пярну один из лётчиков задел шасси за капониры и приземлился без шасси — на «живот». Самолёт восстановили.

После приземления на аэродроме Паневежис нам пришлось 2-3 дня ожидать погоды, чтобы вылететь дальше по маршруту, в Палангу. Наконец погода установилась, и нам разрешили лететь. Первую группу повел Марков. В ней были Захарченко, Рожков и ещё кто-то. Ещё один лётчик после взлёта возвратился — забарахлил мотор.

Эта группа вылетела, но в Палангу не прибыла. Марков, не веря компасу, полетел вдоль железной дороги. Но она раздваивалась, и вместо того чтобы лететь по правой ветке дороги, он полетел по левой, которая привела их в район Тильзита за линией фронта на один немецкий аэродром. Взлетели Me-109, но почему-то не открыли огонь, а рассматривали наши самолёты.

Пройдя над аэродромом и убедившись, что это не Паланга, группа разбрелась поодиночке, полетела в сторону фронта, и уже на нашей территории произвела вынужденную посадку на «живот», т. к. уже не было бензина.

После 2-3 дней нашего перебазирования в Палангу группа Маркова поодиночке вернулась на аэродром Паланга.

При этом перелёте с другой группой у меня в задней кабине стрелка находились начальник штаба полка майор Румынцев А.А. и техник самолёта — ст. техник лейтенант Кашненко П.Д.

История самолёта, на котором я летал, такова. При прибытии в полк за мною закрепили самолёт под номером 7. Хорошая машина, но у неё отсутствовал радиопередатчик, был один приёмник. Когда меня назначили командиром звена, мне был нужен самолёт с передатчиком, — я уже водил группы. Тогда подполковник Лазарев З.Ф. предложил мне свой флагманский самолёт № 01. Я согласился. Помню, что в первом вылете при полёте к цели мотор начал «барахлить». Я «пошуровал» сектором газа — мотор начал работать нормально. И так несколько раз. После полёта я сказал об этом технику Кашненкову. Он выслушал меня внимательно и говорит: «Да, Лазарев тоже жаловался на мотор. Я его проверю, заменю свечи». И действительно заменил свечи, прогонял мотор на всех режимах, — всё было нормально. Но когда я снова полетел на задание, мотор опять «забарахлил». Я смирился с этим. Знал, как поступать в таких случаях, и полёты проходили нормально.

Когда перелетали из Сууркюль в Паневежис, мотор перебоев не дал. Обошлось без тряски и обрезания. Но при перелёте из Паневежиса в Палангу мотор «забарахлил». Начальник штаба кричит из задней кабины по СПУ: «Старостин, ты что, убить нас хочешь? Что ты делаешь с мотором?». Я ответил, что ничего не делаю, что мотор часто так работает. Я «пошуровал» газом — и всё встало на свои места. В Палангу добрались благопо-

лучно. Там решили самолёт в полёт не допускать и выяснить причину отказа мотора в воздухе.

Кашненко долго возился с мотором. Сняв передний левый карбюратор, он обнаружил там забытый при заводской сборке мотора ключ 22х24 рожковый, который попадал на поплавковую камеру, отчего происходила перезаливка трёх цилиндров и мотор начинал «барахлить». После работы сектором газа ключ сползал с поплавка карбюратора и всё восстанавливалось. Благодаря знанию и упорному труду техника Кашненкова Павла Дмитриевича, опасное положение было устранено, и я долго ещё летал на этом самолёте.

Необходимо для большей ясности описать общую обстановку к тому времени, как мы перебазировались на аэродром Паланга.

Дивизия расположилась на двух аэродромах — Паланга-1 и Паланга-2. Наш полк со своим полком прикрытия — на аэродроме Паланга-1, а 8 ГШАП со своим полком прикрытия — Паланга-2.

Паланга располагалась в коридоре между двух фронтов: с юга — 12 км Мемель, он был ещё на немецкой территории, с севера линия фронта проходила в 30—36 км, это Курляндская группировка. Окружённая на суше Курляндская группировка представляла сильную, хорошо вооружённую группу войск. Она осуществляла связь с Германией только через морские коммуникации, используя порты Либава и Виндава.

На поддержание этих коммуникаций, прикрытия портов, особенно Либава, фашисты бросили сотни различных кораблей, значительные силы истребительной авиации и зенитных средств.

Для срыва снабжения Курляндской группировки морем Верховное Главнокомандование потребовало от Балтийского флота организовать надёжную блокаду морских коммуникаций и портов Либава и Виндава. Решение этой задачи возлагалось главным образом на ударную авиацию и подводные лодки.

Сразу же при перелёте на аэродром Паланга полку была поставлена задача — нанесение бомбоштурмового удара по кораблям противника в порт у Либава, хотя основной железнодорожный эшелон с людьми и техникой полка ещё находился где-то в пути, но приказ нужно было выполнять.

Помню, техники готовили самолёты, а затем садились в заднюю кабину и летели на боевые задания в качестве стрелков. Так совершил около 10 вылетов механик Томко Н.В. и многие другие.

Первые вылеты по кораблям противника в порту Либава были более или менее удачными. Мне в это время пришлось исполнять должность командира АЭ. Командир АЭ капитан Попов Г. уехал в Москву получать звезду Героя, а его заместителя Белякова М. положили в госпиталь. Командование полка возложило обязанности командира 1-й АЭ на меня.

Обычно полк вел командир 2-й АЭ капитан Акаев Ю., за ним шла наша группа — ударная, вооружённая двумя бомбами ФАБ-250, и прикрывала выход из атаки 3-я АЭ.

В одном из полётов заместителем у меня шёл Захарченко Ю. Мы вышли в атаку, снизились для топмачтового бомбометания и почему-то в это время Захарченко на 10—15 м выше основной группы взмыл и сразу

же получил прямое попадание зенитного, или, может даже, корабельного снаряда. Я этого не видел, но видели воздушные стрелки нашей группы. Самолёт Захарченко Юрия Петровича с воздушным стрелком Титенко Евгением Алексеевичем пошёл на таран транспорта, но не дотянул до него, ударился о воду, «перепрыгнул» этот транспорт и упал, перевернувшись в воздухе.

Захарченко Юра был лётчиком смелым, решительным. Много раз, ещё раньше, летая на задания по потоплению кораблей в Финском заливе, он вместе с нами заходил в атаку, но, если плохо прицеливался или корабль уходил из прицела, уходил один на повторный заход и сбрасывал бомбы прицельно. Нужно было иметь большое хладнокровие и мужество, чтобы одному, под огнём врага, производить прицельное бомбометание.

На гибель Захарченко Ю. личный состав эскадрильи, да и всего полка, откликнулся сплоченностью, чёткостью в работе, дисциплиной. Долго ещё на бомбах, подвешенных на самолёты, готовых к вылету на боевое задание, писали слова: «За Юрочку Захарченко». Его любили в полку, а особенно в эскадрилье. Он любил говорить: «Лучше день прожить орлом, чем целый век прожить вороной».

Наша 1-я АЭ летала всё время на топмачтовое бомбометание. И уже выработался манёвр при подходе к цели и над целью. Помню, нам дали вылет — нанести БШУ в порту Либава по плавсредствам противника. Ввиду того, что погода была ясная, нам подвесили по 4 ФАБ-100 с взрывателями мгновенного действия (сколькото-десятых секунды). Когда мы подлетели к порту Либава, над ним стояло кучевое мощное облако. Мы начали снижаться с высоты 1200 м под облако, но

не ниже 450 м. Иначе можно подорваться на своих бомбах. При снижении я увлёкся и забыл, что должен бомбить с высоты, а не топмачтовым бомбометанием. И ещё: цель — корабль — была недалеко от северной стороны мола и бортом к нашему заходу. Я по привычке пошёл на него с топмачтовым бомбометанием. Сбросил бомбы, «перепрыгнул» через корабль и ощутил сильные точки. Меня подбросило в кабине, и я головой ударился о фонарь. Только тогда я вспомнил о своих бомбах с мгновенным взрывателем. Шедший за мной Медведев видел, как полетели труба, куски и щепки корабля, а меня среди взрыва и дыма не было видно. Медведев решил, что я погиб.

Счастье моё, что все четыре бомбы угодили в борт корабля и основная масса осколков была преграждена бортом корабля. Конечно, мой самолёт тоже был как решето, но на то он и Ил-2, чтобы выносить всё на себе. Жизненные части самолёта не были повреждены, и я вместе со всеми благополучно вернулся домой.

Штурмовая авиация, в основном в массированных полётах, выполняла задачу обеспечения действий бомбардировочной и минно-торпедной авиации, которые наносили главный удар, а мы подавляли зенитные средства и в основном принимали весь зенитный огонь на себя. Зенитного огня было очень много. Нигде в период Великой Отечественной войны не было такой массы и плотности зенитного огня, как в порту Либава. По самолётам стреляла не только зенитная артиллерия, которая ставила своими снарядами завесу воды от взрывов на пути полёта штурмовиков, которые после атаки прижимались к воде до 3—5 метров.

Гитлеровцам наши боевые действия причиняли

очень много неприятностей, и они решили артиллерийским огнём с Мемельского плацдарма обстреливать наши аэродромы.

Нам приказали нанести удар по батареям, обстреливающим наш аэродром. Но так как погода ограничивала высоту полёта — нижняя кромка облака 300—400 м, — то взрыватели в бомбах были с замедлением. Я вёл шестёрку своей эскадрильи. У меня были подвешены две бомбы ФАБ-250. Удар мы нанесли со стороны моря, и очень удачно. Батареи были уничтожены, и обстрел наших аэродромов прекратился.

После освобождения Мемеля я со штурманом дивизии подполковником Чепиженко ездил смотреть результаты наших действий. Бомбы мои упали точно посередине батареи из трёх орудий на лесной поляне. Почему я определил? Да потому, что бомбы ФАБ-250 были только у меня и воронки от взрыва бомб ФАБ-250 и ФАБ-100 отличались размерами и контуром. За этот полёт нам была вынесена личная благодарность генерала армии Белобородова.

Но на этом мемельская эпопея не кончилась. Испытывая затруднения в снабжении своих войск, гитлеровцы предприняли попытку соединить окружённую Мемельскую группировку с Курляндской. В первой декаде января 1945 года из района Мемеля они начали наступление на узком прибрежном участке фронта и частично потеснили наши войска.

Лётчики 3-й ВА 1-го Прибалтийского фронта не смогли летать из-за плохих метеоусловий. Авиации флота было приказано оказать помощь нашим войскам в отражении наступления противника в местах прорыва. И мы оказали такую помощь.

Действуя эшелонированно под прикрытием истребителей в плохих метеоусловиях, наших штурмовики наносили точные и сокрушительные удары, в результате чего положение наших на участке прорыва было восстановлено.

За оказанную помощь наземным войскам наши лётчики получили благодарность. Мемельская группировка, как говорится, надолго «притихла».

Здесь нужно вспомнить и ещё один эпизод из мемельской эпопеи.

В феврале 1945 года наш полк совершил отдельными группами ряд БШУ по небольшим группам транспортов противника, шедших в порт Либава в плохих метеорологических условиях. Помню, по тревоге вылетел группой из 6 самолётов по трём транспортам западнее порта Либава. У меня были две бомбы ФАБ-250, у остальных по 4 ФАБ-100. Бомбометание осуществили топмачтовым способом. Но что характерно: вышел в атаку на большой скорости, хорошо прицелился, сбросил бомбы. «Ну, думаю, «капут» транспорту». Вышел из атаки и что же я вижу? Бомбы рвутся на другой стороне транспорта по моему заходу. Мне так стало жалко этих бомб, такая меня взяла досада. Не пойму — почему я промахнулся? Или бомбы «прошили» транспорт, или рикошет был высокий, и они «перепрыгнули» транспорт. Досадно, но ничего не поделаешь. И что характерно: по этим трём транспортам наносили удары ещё две группы штурмовиков, и все они остались на плаву — мы их не смогли потопить.

В этот период войны меня, командира звена 1-й АЭ, перевели заместителем командира 2-й АЭ Героя Советского Союза капитана Ю. Акаева. Его бывший замести-



тель Удальцов Е. получил звание Героя Советского Союза и был переведен командиром АЭ в 8-й ГШАФП.

Пришёл я в новую обстановку, в новый коллектив. А ведь в каждой АЭ свои устоявшиеся традиции, и как-то первое время неловко было. Во 2-й АЭ были такие асы, как Марков, Волошин, Остапенко, Островский и другие.

Первое боевое дежурство в новой для меня АЭ. Меня назначили старшим. Погода была плохая. Бомбы были подвешены, у меня и у Волошина по 2 ФАБ-250, у Паршина и Шапкина по 4 ФАБ-100. Со мной во 2-ю АЭ перешёл и мой воздушный стрелок Н. Шаталов. С ним мы хорошо слетались и понимали друг друга с полуслова. Он как-то при вылете на Либаву, отражая атаки истребителей, израсходовал весь боезапас, но все атаки отбил.

Мы беспечно отдыхали в землянке, не ожидая, что в такую плохую погоду нам могут дать боевой вылет.

С рассветом обычно истребители 9-го ИАП вылетали на разведку. Так было и в тот день. Не прошло и получаса — нашему дежурному звену дали боевой вылет. Вылетели втроем — я и двое молодых лётчиков. В прикрытии нам дали 6 Як-9. Цель — конвой транспортов, направляющийся в порт Либава. Погода: высота нижней кромки облаков — 150—300 м; видимость — 3—4 км; облачность — сплошная.

Ведущий истребитель показал мне цель справа. Это был конвой — 5-6 транспортов. Я с правым разворотом завёл группу на боевой курс, и мы ринулись в атаку. Никто нам не мешал, и атака была удачной. Мои бомбы точно легли в цель.

Но при выходе из атаки вижу: слева два ФВ-190. Я сразу же открыл фонарь, чтобы иметь большой обзор. Стал давать команду группе: собратся. Но этого не произошло. Я снова и снова нажимал кнопку передатчика, подавал команду своим ведомым, но команды никто не выполнял. Я потерял управление группой. Позже я узнал, почему. При открытии фонаря была нарушена связь. Мои ведомые, конечно, рассыпались, и огневое взаимодействие у нас было нарушено.

Пара ФВ-190 сразу же зашла для атаки мне в хвост. И что такое? По курсу снова корабли, похожие на тех, которые мы только что атаковали. Пришлось изменить курс, чтобы не испытывать на себе зенитный огонь с этих кораблей. Начался воздушный бой. Я начал маневрировать и скоростью, и скольжением, чтобы уйти из-под прицельного огня. Когда истребители начинали атаку, я убирал газ и со скольжением подвешивал свой Ил-2. Истребители не выдерживали такой скорости и проскакивали вперед, тогда я давал газу и открывал по ним огонь из пушек и пулемётов. Но все же очереди истребителей попали в мой самолёт, были разбиты руль высоты, киль. Ручку управления и ножное управление дёргало, вибрировало, но мотор работал. Чтобы не висеть над морем, я повернул к береговой черте. Посмотрел на своих ведомых — на них обрушился сноп огня, а истребители не давали нам приблизиться друг другу.

После одного из манёвров и моего пушечного огня ведомый ФВ-190 как-то нырнул под меня, хотя высота моего самолёта была 30—50 метров. И я услышал длинную очередь пулемёта моего стрелка. Он сбил атакующего нас ФВ-190. Но второй «фоккер» ударил очере-

дью по моей кабине. Один из снарядов разорвался в кабине в приборной доске. Я почувствовал ранение в голову, подбородок, был весь в крови и на какое-то мгновение потерял сознание. Когда очнулся, увидел на раскоряченной снарядом приборной доске кусок мозгов. Как же так, я же соображаю, пошевелил руками, ногами — всё нормально. Мотор работал, я летел. В это время в кабину начал поступать дым. Всё больше и больше. «Горит протектор на бензобаке, — подумал я. — Сейчас взорвусь!». А берега всё нет. Дым пошел всё больше и больше, с искрами и такой угарный — жуть! Хотел закрыть фонарь, но его заклинило. Моё спасение — берег и посадка, иначе я взорвусь в воздухе. Посадка на воду неприемлема — февраль, температура воды минусовая, через 5-7 минут я превращусь в сосульку.

Показался берег, и я решил сразу же произвести посадку. Убрал газ и мягко сел в какое-то болото. Кругом камыши, а в центре — небольшая лужа, подёрнутая льдом. Выскочил из кабины — и к стрелку: что с ним? Вижу жуткую картину — череп у стрелка снесён, кровью залило его и мою кабину. Стрелок Шаталов Николай Андреевич был одет в ватный комбинезон. Зажигательный снаряд угодил в стрелка и зажёг комбинезон, дым от которого и проник в мою кабину.

Вдруг вижу: бегут ко мне из камышей солдаты, на груди автоматы, погоны не разобрать. «Ну, думаю, немцы». Выхватил свой пистолет. Я оцепенел от такой неожиданности и застыл на месте. Потом смотрю — с другого направления выбежал из камышей наш сержант. Свой! Они подбежали. Вытащили из самолёта стрелка и завернули его в парашют. А меня доставили в воинскую часть.

Оказалось, что я произвел посадку всего в 1,5 км от линии фронта, на своей территории. Мне оказали медицинскую помощь, сообщили в мою часть. К вечеру ко мне приехал Ю. Акаев и начальник связи полка Тележкин Владимир Николаевич.

А что же происходило с моей группой? Приземлился Шапкин. Самолёт побит основательно, стрелок ранен в ноги. К тому же у него заело пулемёт, но стрелок не растерялся, отбивая атаки истребителя ракетницей. Самолёт противника — в атаку, а он в него — из ракетницы, и тот — в сторону, думая, что русские применяют новое оружие.

Вслед за Шапкиным произвел посадку Паршин В.Г. Он тоже был атакован истребителем противника, но ушёл в облака и взял курс на береговую черту. Увидев разрыв облачности, начал спускаться в этот разрыв, но по нему открыли мощный зенитный огонь. Один снаряд угодил в плоскость и сделал ему дыру в обхват руками. Оказалось, что он спускался точно в порт Либавы. Мотор работал хорошо, рули слушались, — значит, всё в порядке. Лётчик снова ушёл за облака, и, сориентировавшись, вдоль берега пришел в Палангу и благополучно произвёл посадку.

Начальник штаба спрашивал у всех прибывших: «Где Старостин?». Но они ничего не могли ответить. Не могли прояснить обстановку и наши истребители прикрытия. Весть о том, что я сбит и погиб, разнеслась по полку. Говорили, что уже вечером за ужином лётчики выпили за упокой Старостина положенные 100 граммов водки. В это время я появился в столовой. «Старостин вернулся!» — и снова выпили, теперь уже за моё здравие.

Но в дружеских объятиях не успел побывать, — врач полка Эльперин Соломон отвёз меня в госпиталь. Там извлекли осколок, наложили швы и оставили на излечение.

Что же все-таки произошло над целью? В порт Либавы шел не один караван, а два. И шли они одновременно. Над обоими караванами и их конвоями барражировала по 8 ФВ-190. Мы при плохой видимости проскочили первый конвой, вышли и атаковали второй. Истребители прикрытия ввязались в бой с 8 ФВ-190 того конвоя, который мы атаковали, а 8 ФВ-190 второго конвоя беспрепятственно атаковали нас. И всё же они не сбили ни одного Ил-2.

Главные ударные силы нашей авиации постоянно держались в первой и второй степени готовности.

Как только обнаруживался противник, немедленно организовывался удар по его уничтожению. Наиболее успешным был удар 12, 18, 22 и 26 марта 1945 г. Так, 12 марта, утром, был сокрушён вышедший ночью конвой из порта Либавы, в составе которого находились 5 транспортов и несколько кораблей охранения. Все 5 транспортов были потоплены комбинированными ударами торпедоносцев топмачтовиков, бомбардировщиков и штурмовиков. Такая же участь постигла и другой конвой, в составе танкера, транспорта и 4 кораблей охранения, обнаруженный в 40 милях юго-западнее порта Либавы. Торпедоносцы 51-го МТАП и штурмовики нашей дивизии потопили танкер, транспорт и 2 тральщика. Как позже выяснилось, потопленный танкер имел около 5 тысяч тонн горючего для войск Курляндской группировки противника.

В одном из полётов были сбиты экипаж самолёта А-20-Ж и наш лётчик Н.П. Дорожников. Экипажи были подобраны торпедными катерами (группа катеров специально для этой цели находилась в бухте Швентой). Катера прикрывали наши истребители. Но когда катера приходили к причалам, истребители ушли на посадку. В это время звено ФВ-190 с крутого пикирования уничтожили этот катер. Погибли при этом и экипаж катера, и лётчики.

При последних вылетах по кораблям и порту Либавы погибли прекрасные лётчики, замечательные товарищи и друзья: Горновский Николай Викторович, Муничев Василий Андреевич, Пукас Иван Антонович и многие другие.

Запомнился такой случай. При вылете на БШУ по переднему краю противника самолёт лётчика Мухтасимова А. был подбит и загорелся. Горело масло. Лётчик Мухтасимов Ахун, воздушный стрелок Черкасов Николай вышли из атаки и летели домой. Выпустив шасси, лётчик пытался с ходу произвести посадку на аэродроме, но на планировании ему дали красную ракету. И лётчик дал газу и пошёл на второй заход, но тут отказал мотор. Ахун произвёл посадку без шасси на границе аэродрома. Самолёт начал гореть. Стрелок выпрыгнул из кабины самолёта, а лётчик не мог вылезти из кабины — заклинило фонарь. Черкасов Николай Иванович пытался помочь лётчику, а самолёт горел всё сильнее и сильнее. Все попытки воздушного стрелка не помогли спасти лётчика. Подоспевший к месту катастрофы командир 8-го ГШАП полковник Кузьмин успел оттащить Черкасова от самолёта, и самолёт взорвался. Обгорелого воз-

душного стрелка отвезли в госпиталь. Он выжил, а лётчик Мухтасимов Ахун — это тот самый, который при первых боевых вылетах побаивался держаться над целью. Но при помощи и поддержке боевых друзей преодолел страх навсегда и до конца своей жизни героически воевал. Родина достойно отметила его боевой путь, наградив двумя орденами Красного Знамени. Вечная ему память!

В 47-м ШАП я прослужил до 1947 года, а затем был назначен в 8-й ГШАП на должность зам. командира АЭ.

В 1949 году направлен в Кольберг (Польша) в 9-ю ШАД в 87-й ШАП на ту же должность. Вскоре стал командиром АЭ.

В 1951 году переведен в училище лётчиков в г. Ейск на должность ст. штурмана полка и прослужил там до 1960 года, до демобилизации.

За время моего участия в войне совершил 65 боевых вылетов. Мною уничтожено: 4 транспорта, 5 БДБ, 1 СКА, 4 танка, 31 автомашина, 12 повозок, 12 батарей ЗА и МЗА, до 400 человек живой силы противника. Имею ранение. Награжден тремя орденами Красного Знамени и другими орденами и медалями».

### **Из отчёта о боевой работе 47-го ШАП за август 1944 г. АЭРОДРОМ КУММОЛОВО.**

«Выполняемые задачи в течение месяца: БШУ по кораблям и плавсредствам противника в Финском заливе, поиск и уничтожение ПЛ противника, подавление огня артиллерийских и минометных батарей в районе Валасте в целях обеспечения операций торпедных кате-

ров по спасению экипажей наших самолётов, выполнения боевого задания по обнаружению целей. Всего было выполнено 162 боевых самолётовывлета.

В результате БШУ было потоплено: 2 ТЩ, 2 СКА. Повреждено: 2 ТЩ, 1 СКР, 1 БДБ. В воздушном бою сбито 3 самолета противника в районе острова Эзель. Сбили: мл. сержант Полянский В.А. — ФВ-190, мл. сержант Щекатуров М.И. — Ме-109, один ФВ-190 сбили трое в групповом бою: мл. сержант Дементьев А.А., Титенко Е.А. и сержант Слепцов В.Г.

Потери: 06.08.44 командир звена ст. лейтенант Козиков Борис Сергеевич и штурман звена лейтенант Клименко Павел Андреевич при БШУ по береговым батареям были сбиты ЗА, самолёт упал над целью в районе Валасте — Тойла, экипаж погиб.

01.08.44 г. БШУ по кораблям противника в 6 км севернее о. Эзель (Сааремаа).

Рано утром истребителями 9-го ИАП было обнаружено в 15 км северо-восточнее залива Кунда-Лахт 3 СКР, 2 буксира с двумя баржами и 4 СКА.

Командир полка поставил перед командирами эскадрилий задачу уничтожить не менее 2 СКР. Для удара было выделено 24 Ил-2 в составе 3 групп. Ведущими были назначены: Попов Г., Акаев Ю., И. Борисов. Прикрывать должны 24 ЛаГТ-3. В 6 час. 40 мин. 16 Ил-2 одним заходом с планирования и 8 Ил-2 топмачтовым методом атаковали 2 СКР, 4 ТЩ, 4 СКА в 6 км севернее острова Эзель. В результате удара противник потерял 1 ТЩ, 1 СКА. Был также поврежден 1 СКА. В воздушном бою было сбито 3 самолёта противника (2 ФВ-190, 1 Ме-109). С нашей стороны по-

терь не было. Два Ил-2 получили повреждение от ИА противника, 6 Ил-2 получили повреждение от ЗА».

Об успешных боевых вылетах писала газета «Лётчик Балтики» в заметке «На поддержке десанта»: «Ильюшины», ведомые Героем Советского Союза гвардии подполковником Степаняном, вылетели на поддержку нашего морского десанта.

Вскоре ведущий заметил группу немецких мотоботов, на борту которых находилась живая сила и техника. Первым пошел в атаку ведущий. Враг открыл ураганный огонь. Преодолев огневое противодействие, штурмовики нанесли удар. Прямые попадания подняли в воздух два вражеских мотобота.

Две другие группы балтийских штурмовиков, ведомые лётчиками Удальцовым и Марковым, обнаружили на рейде большое скопление неприятельских кораблей. Выбрав самый крупный из них — транспорт в 4000 тонн, штурмовики атаковали его. Зенитный огонь врага не сбил советских лётчиков с боевого курса. Три прямых попадания решили судьбу немецкого транспорта. Прямые попадания бомб получили также быстроходная десантная баржа и сторожевой катер, вскоре скрывшейся под водой.

Возвращаясь на базу, штурмовики были атакованы фашистскими самолётами. Ил-2 отбили врага. Причём стрелок одного из «Ильюшиных», младший сержант Устьяник, сбил один ФВ-190.

На второй день штурмовики повторили боевой вылет. Во главе групп Ил-2 шли самолёты капитана Борисова и лейтенанта Белякова.

Обнаружив вражеские корабли, штурмовики уст-

ремилась на них. Одна группа с пикирования, другая — с низкой высоты обрушили на врага бомбовый груз. Фашистский транспорт водоизмещением в 3000 тонн и две быстроходные десантные баржи от прямых попаданий вскоре затонули.

Вечером штурмовики вылетели ещё раз. Их вели старший лейтенант Марков и лейтенант Глухарёв. Бомбами и пушечным огнем они потопили две десантные баржи и сторожевой катер противника».

### **Лётчик-штурмовик Бровкин** вспоминает:

«Я тоже приближал нашу Победу, — вспоминает лётчик-штурмовик Бровкин Геннадий Алексеевич. — Закончил 3-е ВМАУ в г. Таганроге 25 августа 1944 года. 1 сентября 1944 г. Прибыл в штаб ВВС КБФ и там получил назначение во 2-ю АЭ 47-го ШАП, находившуюся на аэродроме Куммоллово.

Фронт в это время на Балтике проходил в районе Нарвы.

Вскоре Нарвский укрепрайон был прорван, и город освобождён. Затем был освобождён Таллин, и наша дивизия перебазировалась на аэродром Сууркюль под Таллин.

В октябре 1944 г. начались первые большие вылеты на БШУ по кораблям противника. После потери такого удобного порта, как Таллин, фашистский флот перебазировался и укрылся у о. Эзель, в бухтах Курессааре и Кихельконна.

В первом боевом вылете участвовала вся дивизия. В бухтах о. Эзеля насчитывалось большее количество плавсредств противника.

Моей задачей в этой операции, кроме нанесения БШУ, была охрана самолёта-фотографа, на котором летел Анатолий Набойченко. Шли мы в последней группе.

В обязанности самолёта-фотографа входило фотографирование результатов БШУ по противнику.

При подходе к цели я впервые увидел разрывы. Враг старался сорвать нашу атаку. Но ведущий группы Ефим Удальцов разгадал из замысел, и группа стала маневрировать по высоте и горизонтали.

Приближались к цели. Долго тянулись эти минуты. Затем последовала команда: «Пошёл!» — и один за другим штурмовики вошли в пикирование. Полетели бомбы, засвистели ракетные снаряды, загудели пушки и застрочили пулемёты. Пропал страх, в голове одна мысль: «Бить гадов!». Видны взрывы, пожары. Фашисты бросались в панике за борт, в море. Балтийское море кипело, медленно погружались в пучину вражеские корабли.

Отходили от цели на высоте бреющего полёта, прижимаясь как можно ближе к воде. Но тут нас встретили истребители противника. Прозвучала команда ведущего: «Сбор!». Когда «Илы» в сборе, с ними справиться нелегко. Вскоре на помощь подоспели наши истребители прикрытия, и враг был отбит. В бухтах Курессааре и Кихельконна врагу были нанесены большие потери.

После первых боевых вылетов последующие были обычными. Было немало эпизодов, было оплакивание погибших друзей, была радость побед, наград...

1 ноября 1944 года я был переведен в 15-й отдельный разведывательный Таманский авиационный полк.

Мною было совершено 32 боевых вылета. Своими небольшими успехами я тоже приближал нашу победу над врагом.

Страна удостоила меня награды — ордена Красного Знамени».

**Виктор Глухарёв** писал в газете «Лётчик Балтики» о разгроме вражеского каравана противника:

«С командного пункта по зелёному полю быстро катит командирская машина. Лётчики собираются и ждут, что объявит командир.

— Товарищи, получено радио. Обнаружен противник. Наша задача уничтожить его. Над целью барражируют истребители, будьте особо внимательны.

Проходит одна-две минуты, моторы запущены, лётчики просят старт, закрывают кабины. Резкий взмах белым флажком стартера, и идут на взлёт «Ильюшины». Оторвавшись от земли, они убирают шасси и принимают боевой порядок.

Первой идёт группа капитана Павлова. Не раз ему приходилось водить в бой свою эскадрилью и почти всегда возвращаться с победой.

С небольшим интервалом идёт вторая группа — капитана Борисова, за ней — группа старшего лейтенанта Удальцова. Гул моторов постепенно затихает, только слышатся голоса оставшихся на земле техников и мотористов. И видно, как парят над облаками лётчики-истребители подполковника Джапаридзе, прикрывающие тружеников войны — штурмовиков.

Прошло 20 минут полёта. Лётчики видят остров и пламя в бухте. Поблизости ходят наши корабли.

30 минут... Цель ещё не видна. Невольно начина-



ещё беспокоиться, ещё и ещё раз проверяешь маршрут. Нет, всё в порядке.

Проходят ещё минуты, и ещё, и вдруг звучит по радио предупреждение истребителей прикрытия:

— Самолёты противника... Справа четыре ФВ-190...

Значит, где-то цель, но где? Ярко светит солнце, светит в глаза, но цель нужно найти.

И вот показывается то, чего мы так упорно искали — вражеские суда. Строго в кильватер идут быстроходные баржи.

Бомбы рвутся у самых бортов кораблей. На судах вспыхивает пламя. Но что это? Штурмовик выходит из атаки раньше времени, за ним тянется дым.

Товарищ подбит, ему нужно помочь. Никто не знает, какое состояние машины и лётчика, но друга в беде не оставишь.

Рискуя собой, на средней высоте выходит вторая машина из атаки, чтобы защитить штурмовика. Подходят на выручку и два истребителя прикрытия.

Не успевает первая группа отштурмовать, как наваливается на врага второй эшелон Ил-2. И с каждой атакой кораблей на воде становится всё меньше.

Последняя группа, которую ведёт Удальцов, почти не встречая сопротивления, наносит заключительный удар по баржам.

Возникают пожары...

Тем временем наши истребители ведут воздушный бой с самолётами противника. Лётчик-истребитель лейтенант Глазков, зайдя в хвост назойливому ФВ-190, вгоняет его своим огнём в воду. Сыплются куски другого

ФВ-190, сбитого лейтенантом Бурцевым. Впереди оказался шлейф дыма. Приглядевшись, можно заметить, как наш истребитель Як-9 проносится гордо над поверженным врагом. То одержал победу лётчик Родин.

Нанеся удар, лётчики быстро собираются в группы и ложатся на обратный курс. В группе Попова Г. не хватает двух машин, они идут выше, впереди. Сколько глаз смотрят на эти самолёты...

Проходит немного времени — и лётчики дома.

Завтра предвидится хорошая погода и будет новый бой».

### **Из отчёта о боевой работе 47-го ШАП за сентябрь 1944 г. АЭРОДРОМ КУММОЛОВО.**

«Выполняемые задачи в сентябре: БШУ по кораблям и транспортам противника в финском заливе и в порту Таллин. Общее количество произведённых вылетов — 83.

Потоплено: 2 БДБ, один транспорт. Повреждено 4 БДБ, один транспорт.

03.09.44. БШУ по БДБ противника в 4 км северо-западнее мыса Улумене.

Воздушная разведка обнаружила в заливе Кундалахт 3 СКР, 1 ТЦ, 1 СКА. Командир дивизии приказал 8-му и 47-му полкам уничтожить 3 СКР и 1 ТЦ. Было выделено по 24 Ил-2 из каждого полка. Командир 47-го ШАП потребовал от своих лётчиков уничтожить не менее 2 СКР.

В 10 час. 55 мин. 23 Ил-2 в составе 3 групп (ведущие Удальцов Е., Борисов И. и Попов Г.) вылетели на боевое задание в сопровождении 19 Як-9.

Подойдя к заливу Кунда-Лахт, СКР противника не обнаружили. Ведущий Удальцов Е. принял решение атаковать 5 БДБ и 1 СКА, обнаруженные в 4 км северо-западнее мыса Уллуеме. Одним заходом 15 Ил-2 с планирования и 8 Ил-2 топмачтовым методом атаковали 5 БДБ из пушек, пулемётов и РС, и с высоты 350 метров сбросили бомбы. Остальные самолёты первой группы вышли в атаку топмачтовым методом. Вслед за первой группой атаковала вторая группа. Порядок атаки такой же. Третья группа атаку производила с планирования.

В результате удара от прямых попаданий бомб потоплено 1 БДБ и 1 БДБ повреждена.

Противодействие: сильный огонь с БДБ и с берега. Последняя группа Ил-2, которая отстала от остальной группы, была атакована 8 ФВ-190. Истребители противника атаку производили сзади и сбоку из облачности. Огонь вели с малых дистанций. В результате воздушного боя воздушным стрелком мл. сержантом Пугаевым сбит 1 ФВ-190.

Самолёт лётчика лейтенанта Филиппова Бориса Владимировича (воздушный стрелок мл. сержант Андреев Н.Н.) сбит двумя ФВ-190. Горящий самолёт врезался в воду в 15 км северо-западнее Азери. Экипаж погиб.

4 Ил-2 имеют повреждение от ЗА и ИА противника. В течение сентября технический состав совместно с заводской ремонтной бригадой отремонтировал 53 Ил-2.

22.09.44 г. БШУ по транспортам противника в порту Таллин.

Предварительным распоряжением командир дивизи

ии поставил задачу командиру 47-го ШАП иметь 11 Ил-2 с подвесными бачками в часовой готовности для действия по кораблям противника порту Таллин.

Для выполнения поставленной задачи командир полка выделил по 4 лучших экипажа от каждой АЭ. Бомбовая зарядка — по 3 ФАБ-100 на самолёт и РС. Разведка сообщила, что в порту Таллин находится 10 транспортов, 10 СКР. Командир дивизии приказал 47 ШАП уничтожить транспорт.

12 Ил-2 в составе 3-х групп, ведущий Н. Степанин, вылетели для выполнения боевого задания, имея в непосредственном прикрытии 10 Як-9 9-го ИАП. Штурмовики шли строем левого пеленга в четвёрках. Через 50 мин. полёта были сброшены подвесные бачки.

Одним заходом 4 Ил-2 с планирования со стороны солнца и 8 Ил-2 с низких высот атаковали 2 транспорта водоизмещением 8000 т каждый на рейде порта Таллин. В результате прямых попаданий 3 бомб был потоплен 1 ТР 8000 т и 1 ТР 8000 т повреждён.

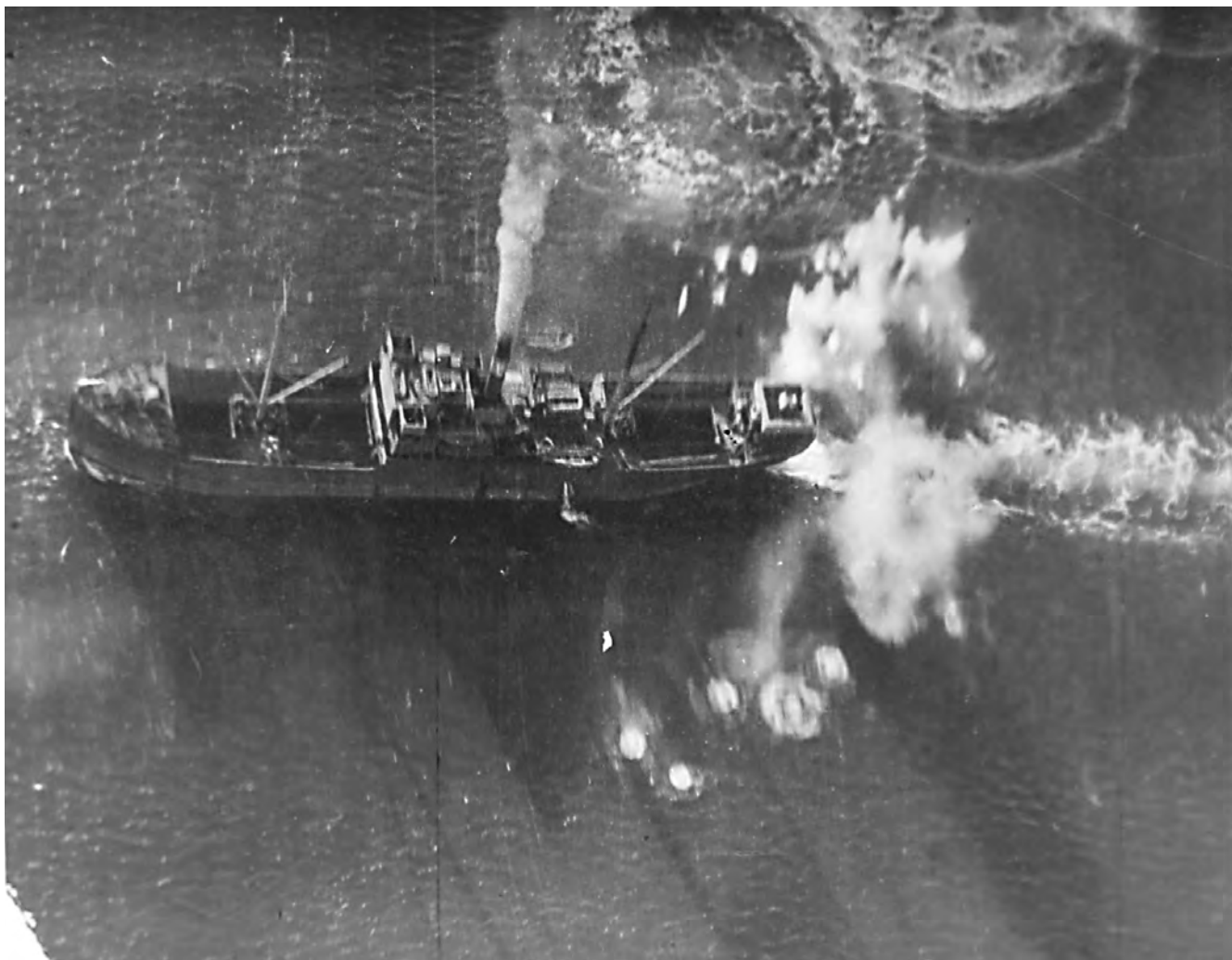
На отходе от цели был сильный огонь ЗА и МЗА с кораблей и порта.

Заход со стороны солнца обеспечил скрытность захода, ввиду чего при подходе к цели противник огня не вёл.

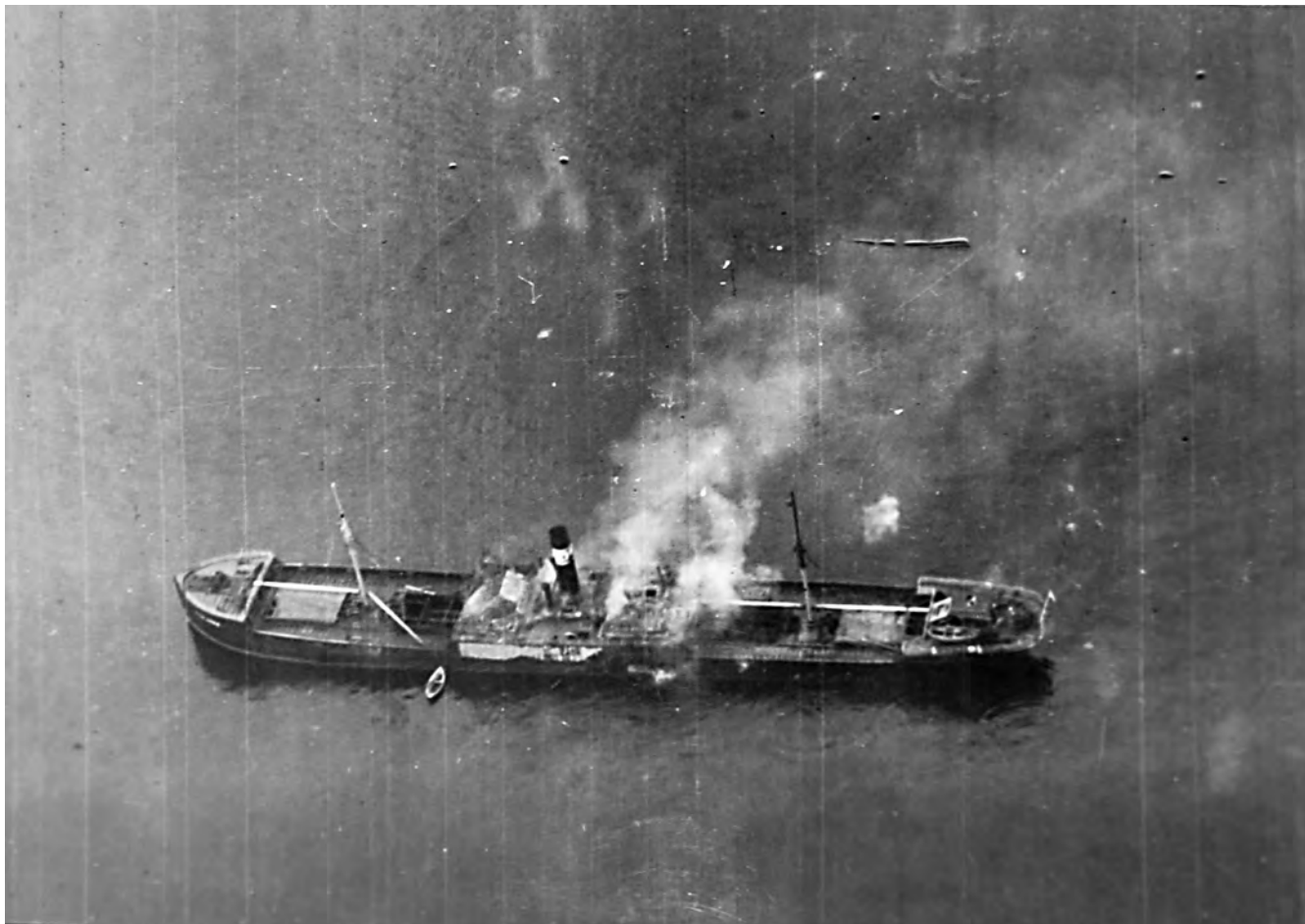
В течение сентября технический состав совместно с заводской ремонтной бригадой отремонтировали 53 Ил-2».

Рассказывает лётчик-штурмовик **Чикунев Николай Васильевич**:

«...После перелёта на Балтику начали знакомиться с новой обстановкой. В тот начальный период нашего на-



Удар самолётов Ил-2 по транспорту. 2 км восточнее Менго. 9 октября 1944 г. Фото из музея морской авиации.



Удар самолётов Ил-2. Попадание авиабомбы в борт транспорта. Район полуострова Церель. 9 октября 1944 г. Фото из музея морской авиации.

хождения на Балтике к нам прибыло пополнение. Это Андрей Волошин, Борис Литвинов, Яша Шушарин, Петр Братчилов, Володя Талдыкин, Вася Жиманов, Толя Набойченко, Миша Кудрявцев.

В основном летали на БШУ по кораблям противника в Финском заливе. Часто производили штурмовку наземных позиций противника. Запомнился один вылет, где я и Володя Марков, увлекшись обработкой переднего края противника, вернулись домой без группы, пролетев на бреющем полёте через Кронштадт. Когда прибыли на свой аэродром, командование дало нам взбучку за то, что мы нарушили закрытую зону Кронштадта и могли быть сбитыми своими же зенитками.

Особенно запомнился вылет, когда спасли Маркова с Куцем. В этом вылете в сентябре 1944 г. мы ходили шестёркой на БШУ по кораблям противника у берегов Финляндии. Ведущим был Удальцов Е., заместителем — Марков В., третьим был я и ещё трое. При нанесении удара нас сильно обстреляли. На обратном пути вижу, что самолёт Маркова стал отставать. Я тоже уменьшил скорость и стал смотреть за ним. Тройка, которая шла за мной, выходит вперёд и идет за Удальцовым. Вижу, Марков открывает фонарь кабины, значит, готовится садиться на воду. Так и есть. Самолёт удачно приводнился и через считанные секунды скрылся в морской пучине. В это время вижу ракету, посланную с места приводнения самолёта. Тогда я прошёл над местом, где плавали Марков и Куц и сбросил им свою надувную лодку. Удальцов заметил мои действия, вернулся, и все тоже сбросили им свои лодки. Потом группа пошла домой, а я — к острову, где стояли наши катера. Стал над ними кружить и сделал

несколько очередей в сторону моря, где находились Марков и Куц. Мои манёвры катерники поняли и вышли в море на поиск людей. У меня кончалось горючее, и я вернулся домой, где доложил о случившемся командованию. На помощь находившимся в воде людям вылетел Акаев Юра... Вот так это было. И точно так. Я до мельчайших подробностей помню этот случай, т.к. впервые лично видел, как приводняется подбитый самолёт в море.

Прошло некоторое время. Боевые вылеты следовали один за другим. Я уже стал зрелым лётчиком, научился отлично бомбить и стрелять. На моём боевом счете появились потопленные вражеские корабли.

Я был участником боевого вылета на Таллин, когда весь полк вёл Степанян. Этот вылет был с подвесными баками.

С аэродрома Сууркюль (под Таллином) мы летали по кораблям противника, которые пытались вывозить боевую технику и живую силу фашистов с островов Эзель и Даго.

Вот один из вылетов 15 октября 1944 г. Сидим на аэродроме в боевой готовности целый день и ждём вылета. Но дали отбой, мы переоделись и готовились покинуть аэродром, как последовала боевая тревога. Разведка донесла, что из порта Курессааре (о. Эзель) выходит транспорт, груженный живой силой и техникой.

Дан вылет. Ведущим был Удальцов, я — его заместителем, и ещё Жиманов, Талдыкин, Кудрявцев и Иванов. Бомбить должны с пикирования с низкой высоты. Во время атаки я принял решение поразить транспорт топмачтовым ударом, так будет вернее. Транспорт был мною потоплен, но и мне досталось. Когда я «перескаки-

вал» через транспорт, зенитный снаряд попал в мотор и, видимо, повредил маслосистему. На фонаре появились масляные пятна, стала расти температура. Я понял, что дело дрянь, далеко не уйти. Вспомнил указания Степаняна перед вылетом, что, если подобьют, можно садиться на о. Эзель, ибо там успешно действуют наши десантники. Доложил по радиации Удальцову о случившемся. Еле-еле дотянул до суши. Мотор стал стучать еще сильнее, вот-вот станет. Впереди вижу лес, толстенные стволы деревьев, выпустил щитки, беру ручку на себя... и пошёл на вынужденную. Момент приземления не помню — потерял сознание. Когда очнулся, кругом тишина. Открыл глаза и вижу: у самолёта нет плоскостей. Подвигал ногами и руками — жив и невредим. Вывалился из кабины на землю. Вижу, и мой стрелок Саша Сударкин тоже живой. Где-то в лесу залаяли собаки, и мы решили уходить болотами на восток. Шли всю ночь, а на вторые сутки мы оказались у своих десантников.

Но этим не закончился мой боевой вылет. Когда группа Удальцова пришла домой и Степаняну стало известно о моей вынужденной посадке, он приказал Удальцову и Жиманову на другой день, 6 октября 1944 г., вылететь к месту моего приземления, обнаружить нас и сбросить два автомата и продовольствие. В этот момент, когда Удальцов и Жиманов искали меня, их неожиданно атаковала шестерка «фоккеров». Завязался бой, и их обоих сбили, правда, и немцы понесли потери. Удальцов и летевший вместо стрелка штурман Румянцев А. остались живы и тоже через пару дней вернулись в часть. А вот Жиманов В. Д. и воздушный стрелок Устьяхин В.А. пропали без вести.

Помню слова Степаняна — вернёшься из отпуска, представлю тебя к четвёртому ордену Красного Знамени и буду писать на Героя. Но это не суждено было исполнить Степаняну. Будучи еще в отпуске, я узнал о его гибели.

После отпуска было много работы по вводу в строй молодых лётчиков. На боевые задания летали мало. Но однажды приказали срочно вылететь в район Зернау и потопить самоходный понтон типа «Зибель» с живой силой противника.

На задание пошёл парой с бомбами ФАБ-250. Обнаружив цель, я применил топмачтовое бомбометание и потопил понтон. Несмотря на повреждение самолёта во время БШУ, домой вернулся благополучно. Почти весь февраль мы из-за плохой погоды не летали.

Наступил день 20 февраля 1945 г. Этот день был для меня роковым. Наши войска перешли в наступление в районе Приекуле, а нас бросили им на помощь. Помню, погода была плохая, высота — 200 м, видимость 2—3 км. На боевое задание нас посылали парами. В этот день дивизия потеряла много лётчиков. В нашей АЭ первую пару повёл Акаев Ю., вернулся один; вторую — Старостин М., пришёл тоже один; третью — Остапенко В., ведомый пришёл, а Остапенко — нет. Думали погиб, но он остался живой. Четвёртую пару вел я, ведомым был Шапин А. Меня сбили, а он вернулся, доложил командованию, что мой самолёт горел и, по-видимому, взорвался. Через несколько дней из части ушли родителям похоронки на меня и стрелка Сударкина.

В действительности дело было так. Самолёт, подбитый зенитным снарядом, загорелся. Огонь стал вры-



ваться в кабину. Я пытался тянуть самолёт на свою территорию. Дым заполнил кабину. Попытался открыть фонарь, но тогда огонь стал обжигать лицо, руки. Тогда закрыл снова фонарь и пошел вслепую на вынужденную. Самолёт на скорости ударился о землю и, потеряв хвост, подскочил, потом снова ударился и замер. Я выбрался из кабины в снег и стал валяться, пытаюсь сбить пламя на одежде. В это время по мне ударили автоматные очереди. Я и Сударкин побежали. Я вскочил в первую воронку, а Саша не добежал и упал, стал ползти. Я его за руку втащил в воронку. Он, стоная, сказал мне свои последние слова: «Командир, посмотри на меня в последний раз, я умираю». Я расстегнул его куртку, чтобы посмотреть рану, но в это время в воронку вскочили немцы. Меня взяли, а Сашу, уже мёртвого, немцы оставили в воронке. У меня обгорели лицо, правая рука и была разбита кисть левой руки.

До 9-го мая находился в лагере военнопленных под Либавой, а 10-го мая 1945 г. вернулся в свой полк. Встретили меня друзья с огромной радостью. Акаев тут же побежал в штаб дивизии и забрал там мои документы и ордена. Кто-то сходил на базу и принёс новое обмундирование.

В конце мая меня направили на госпроверку, которую успешно прошёл, и вернулся снова в свой полк. Стал командиром звена 3-й АЭ. Около года исполнял обязанности зам. командира АЭ. В 1947 году полк расформировали, а в 1948 г. меня демобилизовали.

В моей лётной книжке записано, что я потопил 10 кораблей разного типа, в т. ч. три транспорта, много живой силы и техники противника. Совершил 70 боевых

вылетов. Эти записи заверены личной подписью моего командира, боевого товарища и друга Героя Советского Союза Юсупа Акаева, и я горжусь этим.

Газета «Лётчик Балтики» в заметке «Штурмовик таранит врага» писала:

«Лётчики Удальцов и Чикунов вылетали на бомбоштурмовой удар по кораблям противника. Прямым попаданием бомб они потопили вражеский транспорт в 6000 тонн.

В бою самолёт Чикунова был подбит и сел на вражескую территорию. Старший лейтенант Удальцов наблюдал падение товарища. На другой день он вылетел в паре с лётчиком Жимановым к месту посадки, чтобы сбросить лейтенанту Чикунову продукты.

Когда штурмовики подошли к месту падения Чикунова, они встретили восемь ФВ-190. Завязался ожесточенный воздушный бой. Штурмовики стали «в ножницы» и отражали атаки противника.

Вскоре один ФВ-190, подбитый пушечно-пулемётным огнем Удальцова, загорелся и врезался в землю. Через несколько минут такая же участь постигла и второго. Шесть немецких истребителей стали еще яростнее нападать на «Ильюшины».

Самолёт Удальцова был повреждён: в нем заклинило управление. Тогда отважный советский лётчик пошёл на таран. Винтом своей машины он ударил по немецкому самолёту. И наша, и немецкая машины рухнули на землю. Экипаж немецкого самолёта был убит. Удальцов, раненный в голову, и штурман-капитан Румянцев (летевший за стрелка), раненный в ноги, спрятались под мотор своего самолёта от ФВ-190, которые стремились рас-

стрелять их на земле. После двух безуспешных заходов противник ушёл.

День лётчики провели в кустах можжевельника, а ночью пошли на свою территорию. Через сутки они пришли к танкистам N-ской части, наблюдавшим их воздушный бой с немецкими истребителями.

Вскоре Удальцов и Румянцев пришли в свою часть и здесь встретили лётчика Чикунова, который вернулся незадолго перед ними».

### **Из отчета о боевой работе 47-го ШАП за октябрь 1944 г. АЭРОДРОМ ПАЛАНГА.**

«Выполнялись задачи: БШУ по кораблям противника в портах острова Эзель, Либава и штурмовое патрулирование по обеспечению десанта в районе пролива Соэла-Вяйн с одновременным поиском и уничтожением плавсредств противника, выполнено 159 самолётывылетов.

Уничтожено: 6 транспортов, 1 ТЩ, 4 БДБ, 2 СКА, 4 мотобота, 1 сухогрузная баржа, 1 СК, 650 человек живой силы, сбит 1 самолёт противника.

Повреждено: 1 ЭМ, 1 транспорт, 3 БДБ, 1 СКР, 1 СКА, 2 сухогрузные баржи, 1 СК.

Потери: 05.10.44. Экипаж лётчика лейтенанта Чикунова Н.В. (воздушный стрелок мл. сержант Сударкин А.П.) при нанесении БШУ по кораблям противника в порту Курессааре был сбит огнём ЗА. Произвёл посадку на территории противника в 30 км от линии фронта. Самолёт сгорел, экипаж 08.10.44 вернулся в часть.

06.10.44. Два Ил-2 производили барражирование без прикрытия истребителей над своими плавсредствами

в 15 км от Курессааре (северо-восточнее). Самолёты были атакованы 8 ФВ-190. В результате воздушного боя экипаж мл. лейтенанта Жиманова Василия Дмитриевича (воздушный стрелок мл. сержант Устьяхин Василий Алексеевич) с задания не возвратился. Экипаж ст. лейтенанта Удальцова Е.А. (со штурманом АЭ капитаном Румянцевым А.А.) в воздушном бою был атакован, самолёт разбит, экипаж вернулся в часть.

07.10.44. При БШУ по кораблям противника в бухте Кихелькона 3 Ил-2 были сбиты огнём ЗА противника. Погиб экипаж лётчика зам. командира АЭ ст. лейтенанта Божка Андрея Андриановича с воздушным стрелком ст. сержантом Одинцом Виктором Харитоновичем. На обратном маршруте в районе Хапсалу самолёт внезапно резко пошёл на падение на нос и с углом 40—60 градусов врезался в землю.

Самолёт лётчика мл. лейтенанта Иванова К.А. (воздушный стрелок сержант Названов П.Я.) был подбит прямым попаданием снарядов ЗА в левую плоскость и в левую часть стабилизатора, самолёт сильно начал крениться влево, на обратном маршруте в 3-х км южнее дер. Липалуэ загорелся задний бензобак. Самолёт продолжал резко крениться влево. Лётчик произвёл посадку прямо перед собой на фюзеляж. Самолёт сгорел. Экипаж невредим.

Огнём ЗА повреждена правая плоскость самолёта мл. лейтенанта Бунина В.И. (воздушный стрелок мл. сержант Мещеряков Б.С.), отбит правый элерон, перебит трос правого триммера, самолёт был трудноуправляем. Перетянув залив, приземлился на фюзеляж на берегу в районе Хапсалу. Экипаж невредим.

27.10.44. Экипаж лётчика мл. лейтенанта Захар-



Удар самолётов Ил-2. Горящий транспорта. Район полуострова Церель. 9 октября 1944 г. Фото из музея морской авиации.



Удар самолётов Ил-2. Повреждение транспорта. Район полуострова Церель. 9 октября 1944 г. Фото из музея морской авиации.

ченко Ю.П. (воздушный стрелок сержант Титенко Е.А.) при перелёте по маршруту «Сууркюль—Пярну—Паневежис—Паланга» с промежуточными посадками на аэродромах Пярну и Паневежис был атакован 6 МЕ-109. В воздушном бою самолёт был подбит, лётчик произвёл посадку на фюзеляж в районе Шилуте. Самолёт разбит, экипаж неведим.

28.10.44. При нанесении БШУ по кораблям противника в порту Либава при выходе из атаки на высоте 150—200 м группа 8 Ил-2 была атакована 8 ФВ-190. В результате воздушного боя два Ил-2 были подбиты. Экипаж мл. лейтенанта Гурина Федора Васильевича (воздушный стрелок мл. сержант Пиканин Василий Степанович) и экипаж мл. лейтенанта Захарова Владимира Ивановича (воздушный стрелок мл. сержант Пряхин Иван Иванович) горящими упали в воду в 8—9 км юго-западнее порта Либава. Самолёты и экипажи затонули.

06.10.44. БШУ по кораблям противника в заливе Курессааре. Командир дивизии приказал командиру 47-го ШАП выделить 18 Ил-2 для уничтожения транспортов противника в заливе Курессааре. Командир полка выделил 6 Ил-2 от 1-й АЭ и 6 Ил-2 от 3-й АЭ. Ведущим всей группы был назначен Борисов И. Ведущим второй группы был назначен Беляков М. На боевое задание вылетели, имея непосредственное прикрытие 8 Як-9. Подойдя к заливу Курессааре, ведущий подал команду: «Атакуем правый транспорт», — и повёл в атаку. Одним заходом 8 Ил-2 с планирования и 4 Ил-2 топмачтовым методом атаковали 1 ТР, 2 БДБ, 1 СКА.

В результате удара потоплены 1 транспорт водоизмещением 3000 т и 1 БДБ, повреждён 1 СКА.

Противодействие: сильный огонь ЗА и МЗА. Потерь нет. Повреждён 1 Ил-2.

Выводы. Проведённая операция была успешной. Заход со стороны солнца обеспечил штурмовикам скрытность при подходе к цели. Противник интенсивного огня не вёл и открыл его только при отходе от цели.

30.10.44. БШУ по кораблям и транспортам противника в порту Либава.

Утром командиром дивизии перед командиром 47-го ШАП была поставлена задача — бомбоштурмовым ударом уничтожить не менее 2 транспортов противника на внутреннем рейде порта Либава. Командир полка выделил 18 Ил-2 по 6 экипажей от каждой АЭ. Ведущим всех групп назначил капитана Акаева Ю. Бомбовая зарядка — по 2 ФАБ-250 на самолёт. При проигрыше полёта командир полка обратил особое внимание на действие топмачтовиков, взаимодействие с истребителями прикрытия, противозенитный манёвр при подходе к цели, атаке и отходе.

18 Ил-2 в составе 3-х групп — Акаев, Цикун, Старостин — вылетели на боевое задание, имея в непосредственном прикрытии 14 ЛаГГ-3 и 5 Як-9.

В 14 час. одним заходом все три группы на дистанции 400—500 м одна от другой атаковали два транспорта, стоящие в составе 17 различных кораблей на внутреннем рейде порта Либава. Первый удар нанесли два самолёта первой группы по одному транспорту водоизмещением 3000 т. За ними вышли в атаку 2 самолёта топмачтовиков с ФАБ-250. Последние 2 самолёта обеспечивали выход из атаки топмачтовиков и фотографировали.

В результате удара было потоплено 2 транспорта водоизмещением 3000 т и 1200 т.

При подходе к цели и в момент атаки цели группы были обстреляны огнем ЗА и МЗА с кораблей и порта Либавы. При выходе из атаки наблюдали в воздухе до 13 ФВ-190, ведущих воздушный бой с нашими истребителями.

Компактный строй при подходе к цели, организованный отход от цели и хорошее взаимодействие с истребителями прикрытия обеспечили нанесение значительного ущерба противнику без своих потерь».

#### **Из отчета о боевой работе 47-го ШАП за ноябрь 1944 г. АЭРОДРОМ ПАЛАНГА.**

«В ноябре полк выполнял задачи по уничтожению транспортов и кораблей противника в ВМБ Либавы и на переходе морем «Либавы—Кёнигсберг—Данцигская бухта». Производился периодический поиск и уничтожение кораблей противника в юго-восточной части Балтийского моря. Летали парами.

Всего за отчетный период полком произведено 86 самолётных вылетов.

Потоплено 2 транспорта. Повреждено 4 транспорта и 1 СКР.

Боевые потери: 16.11.44 г. при выполнении боевого задания на БШУ по 1 СКР и 1 БДБ топмачтовым методом в районе 14 км северо-западнее г. Паланга ведущий группы 4 Ил-2 командир звена капитан Набойченко Анатолий Игнатьевич (воздушный стрелок сержант Васелюк Вениамин) был подбит прямым попаданием снаряда ЗА в мотор. Лётчик произвел посад-

ку на воду в 2—3 км западнее Паланги. Самолёт затонул, экипаж не подобран.

26.11.44. БШУ по транспортам противника в море.

Боевым распоряжением штаба дивизии была поставлена задача уничтожить транспорты противника, обнаруженные воздушной разведкой в заданной точке. Для выполнения поставленной задачи командиром полка было выделено 20 Ил-2 в составе четырёх групп — две группы по 4 Ил-2 и две по 6. Интервал между группами 5—10 мин. Первая группа 4 Ил-2 (ведущий Остапенко В.) имела в непосредственном прикрытии 2 Як-9. Она произвела два захода на 2 транспорта. На первом заходе первая пара вышла в атаку топмачтовым методом, вторая пара обеспечивала выход из атаки пушечно-пулемётным огнём и РС топмачтовиков. Бомбы не сбрасывала. На втором заходе группы поменялись ролями. Последующие две группы (ведущие Старостин М. и Громов Н.) атаку производили аналогичным образом.

Ни одна из этих групп результатов не добилась.

Четвёртая группа имела 7 Ил-2 (ведущий Ю. Акаев), одним заходом атаковала 2 транспорта, идущих на Либаву, 4 Ил-2 вышли в атаку топмачтовым методом, а 3 Ил-2 обеспечивали выход из атаки топмачтовиков. В результате удара прямым попаданием 1 ФАБ-250 головной транспорт водоизмещением 3000 т был потоплен. При подходе к цели и в момент атаки самолёты были обстреляны огнем ЗА и МЗА с транспортов.

27.11.44. БШУ по транспортам и кораблям противника в ВМБ Либавы.

Была поставлена задача — бомбоштурмовым ударом во взаимодействии со штурмовиками 8-го ГШАП унич-





Удар самолётов Ил-2. Район местечка Свальферорт. 17 октября 1944 г. Фото из музея морской авиации.  
1 — горящий катер. 2 — поврежденный катер.



Атака самолётов Ил-2 по немецкому тральщику. 20 км западнее полуострова Церель. 23 ноября 1944 г. Фото из музея морской авиации.

тожить транспорты и корабли противника в аванпорту Либава. Для выполнения поставленной задачи в 47-го ШАП было выделено две группы по 6 Ил-2 в каждой. Ведущим первой группы был назначен Борисов И., второй — Старостин М.

Бомбовая зарядка для первой группы — по 4 ФАБ-100, для второй — по 2 ФАБ-250 на первых 4-х самолётах и по 4 ФАБ-100 на замыкающей паре.

12 Ил-2 под прикрытием 18 Як-9 вылетели на боевое задание. Дистанция между группами 300—400 м. В силу плохих метеоусловий высота полёта не превышала 400 м. При подходе к цели лётчики могли набрать высоту 600 м. Погода в районе цели: облачность 400—600 м, дождь, видимость 1 км.

Транспорты в порту Либава атаквали одним заходом. Первая группа вышла в атаку непосредственно за последней группой 8-го ГШАП. Бомбы сбросили с планирования с высоты 200 м, имея основную задачу подавить огонь ЗА и МЗА с транспортов в целях обеспечения удара следующей за ней группы топмачтовиков. Первые 4 самолёта второй группы вышли в атаку топмачтовым методом. Замыкающая пара самолётов атаквала с планирования, обеспечивая выход из атаки топмачтовиков.

В результате прямых попаданий ФАБ-250 и ФАБ-100 в два транспорта был потоплен один транспорт водоизмещением 6000 т, один транспорт водоизмещением 8000 т повреждён.

На подходе к цели штурмовики были обстреляны сильным огнём ЗА и МЗА с транспортов, кораблей и с берега.

Самолёт лётчика лейтенанта Захарченко Ю. (воз-

душный стрелок Щербаков М.) сбит над целью прямым попаданием ЗА.

Самолёт лётчика мл. лейтенанта Жулинского (воздушный стрелок Щербаков М.) подбит, произвёл посадку на воду 7—8 км южнее Ливавы и затонул. Экипаж погиб. Встреч с ИА противника не было. Несмотря на сложные метеоусловия, проведённая операция была успешной».

О совместных боевых действиях лётчиков-штурмовиков 47-го ШАП и 8-го ГШАП газета «Лётчик Балтики» в заметке «Над портом Мемель» сообщала:

«Наши штурмовики совершили налёт на корабли противника в порту Мемель. Группа, ведомая Героем Советского Союза гвардии майором Тургеневым, атаквала суда, стоявшие у причала.

Атаку по кораблям повторила группа Героя Советского Союза капитана Попова. Прямым попаданием бомб старший лейтенант Удальцов пустил на дно вражеский транспорт водоизмещением в 3000 тонн.

Другой транспорт был сильно повреждён и потерял управление.

В это время на рейде лётчики заметили всплывшую подлодку. Пушечно-пулёмётным огнём штурмовики Попова обстреляли её. Подводная лодка погрузилась в воду. Затем к порту Мемель подошли лётчики-гвардейцы, ведомые гвардии старшим лейтенантом Благодаровым. Молодой лётчик Кашеев прямым ударом потопил ещё один фашистский корабль.

Вместе со штурмовиками активно действовали бомбардировщики лейтенанта Борисова. Точным ударом они потопили третий немецкий транспорт водоизмещением в 6000 тонн.

Герой Советского Союза **Попов Георгий Тимофеевич** в заметке «Методы бомбометания с самолёта «Ильюшин-2» писал:

«Атакуя с самолёта «Ильюшин-2» морские точечные цели, мы стремимся применить наиболее эффективные и действенные методы бомбометания. Мы сбрасываем бомбы с планирования, действуя со средней высоты, бомбим с малых высот, наносим бомбовые удары с горизонтального бреющего полета.

Разберём в отдельности каждый из этих способов бомбометания.

Первый способ — бомбометание с планирования — удобен и применим при действиях по площадным целям или когда нужно подавить зенитный огонь противника в интересах основных ударных групп. Вероятность попадания здесь сравнительно с другими способами сбрасывания бомб наименьшая.

Бомбометание с малых высот с крутого пикирования более эффективно. Процент попаданий большой. Но нельзя забывать, что при этом способе используются бомбы замедленного действия. Они действительны лишь тогда, когда попадают прямо в корабль. Бомбы, упавшие в непосредственной близости от корабля, не причиняют ему ущерба ввиду замедленного взрыва.

Помню такой случай. В паре со своим ведомым мы наносили удар по немецким быстроходным баржам. Атаку на цель произвели правильно и вовремя. Однако сброшенные бомбы, хотя и упали рядом с кораблём, желательного результата не дали. Немецкая баржа успела дать ход и с большой скоростью отошла от места падения бомб. Пришлось сделать второй заход, ударить по противнику пушечно-пулемётным огнем.

Опыт показал, что в таких случаях лучше всего сбрасывать бомбы серийно — по две.

Пилотирование на малых высотах связано с известными трудностями.

Удар с бреющего полёта — самый эффективный и даёт процент попаданий бомб сравнительно с другими методами наибольший.

Основное здесь — приучить лётчика свободно и уверенно пилотировать на малых высотах, правильно определять дистанцию до цели в момент сбрасывания бомб.

Штурмовик подходит к кораблю на высоте до 1000 метров, затем, нагоняя скорость, снижается до бреющего полёта, и с нужной дистанции сбрасывает сначала одну серию бомб, затем другую. Курсовой угол берётся  $90^\circ$  любого борта, учитывая ход корабля.

При первом же применении такого способа бомбометания мы вместе с капитаном Акаевым, ныне Героем Советского Союза, потопили немецкий буксир. А старший лейтенант Удальцов с лётчиком Марковым взорвали другой фашистский корабль.

Несколько слов об особенностях этого метода. Действуя на бреющей высоте, лётчик не может вести прицельного огня из пушек и пулемётов. Далее следует учесть, что пилотирование и маневрирование на такой малой высоте связаны с немалыми трудностями, а потому нужна основательная подготовка лётчиков. И, наконец, этот метод применим только при действиях по высокобортным целям. Лучше всего применять бомбометание с бреющего полёта в море, на переходах кораблей. На стоянках, в аванпортах или на базах иногда невозможно пользоваться этим методом; мешают естественные преграды — горы, высота берега и т. д.

Однако последний полёт на Либаву показал, что на рейде в широкой гавани можно с таким же успехом применить бомбометание с бреющего, как и в открытом море.

Группа «Ильюшиных», которую вёл старший лейтенант Старостин, преодолев сильное противодействие, появилась над целью в тот момент, когда вражеские корабли стали отходить от причала. Старостин принял решение атаковать противника с предельно малых высот.

Первая пара «Илов» пошла на обеспечение пути самолётам, идущим позади. И когда ведущий со своим ведомым стали выходить из атаки, в бой пошли ударные самолёты. Прямыми попаданиями бомб были повреждены два фашистских транспорта, их добились наши штурмовики.

Следует отметить, что немецкие корабли во время приближения штурмовиков маневрируют, становятся параллельно идущему в атаку самолёту. Тем самым площадь попадания во много раз уменьшается, и атака становится менее эффективной. Поэтому весьма важно подойти к противнику внезапно.

Применяя бомбометание с бреющего полёта, штурмовики нашего подразделения за короткое время пустили на дно Балтийского моря пять фашистских транспортов и двенадцать других немецких кораблей».

Герой Советского Союза **Акаев Юсуп Абдулабекович** в заметке «Пилотирование на малых высотах» делится своим опытом бить врага:

«Лётчику-штурмовику приходится много ходить на малых высотах. Бреющий полёт, конечно, небезопасен, но именно он весьма эффективен при бомбовом ударе по

кораблям. Вот один из многих факторов, свидетельствующих об этом.

Немецкий транспорт стоял в порту, сильно защищенный зенитным огнём и истребительной авиацией. Облачность мешала атаковать корабль с планирования.

Экипажи, ведомые старшим лейтенантом Удальцовым, хорошо изучили район цели по карте и разведанным. И Удальцов принял решение атаковать немецкое судно с бреющего полёта.

Прижимаясь к воде, самолёты быстро подошли к порту. Искать транспорт не было необходимости: о его стоянке знали все лётчики. По команде ведущего штурмовики устремились на фашистское судно. Немцы спохватились поздно и не могли помешать ни автоматным огнём, ни маневрированием. От прямого попадания немецкий корабль получил сильные повреждения, свалился на борт и вскоре затонул.

Примером эффективного бомбоштурмового удара с малых высот может служить такой факт. Моя группа, атакуя врага с бреющего полёта, потопила два корабля и без потерь вернулась на свой аэродром.

Правда, пилотирование на малых высотах связано с большими трудностями. Бреющий полёт требует специальной лётно-тактической подготовки. Лётчик должен не только уметь управлять машиной, но и быть квалифицированным наблюдателем, отлично ориентироваться на море.

Когда идёшь на малой высоте, угловое перемещение местных ориентиров быстротечно. Над морем, особенно в штилевую погоду, зеркальная поверхность воды затрудняет определение высоты. Поэтому при полёте на таких высотах надо внимательно делать все

эволюции, строго ориентируясь по поверхности моря или земли.

Нельзя забывать и того, что при выходе из атаки штурмовики зачастую подвергаются нападению вражеских истребителей. Но есть все возможности успешно отразить атаку противника. Здесь незаменимую роль играет согласованный огонь лётчиков и воздушных стрелков.

Однажды, когда мы набирали высоту, на нашу группу напали до двадцати ФВ-190. Штурмовики дружным огнём отбили атаку немецких истребителей и уничтожили девять вражеских машин.

Конечно, успехи приходят не сразу. Они достигаются кропотливой подготовкой, лётно-практической и боевой.

Мы в своём подразделении так и поступаем. Учебно-тренировочную подготовку с молодыми лётчиками проводим приближенно к боевой обстановке. Допустим, лётчик получил задачу «атаковать корабль противника с бреющего полета». И он летает не только над аэродромом, но уходит в море и тренируется там.

Такая учёба приносит большую пользу. Многие знают имя храброго лётчика Набойченко. С первых полётов он открыл боевой счёт.

От его бомб скрылись под водой многие вражеские корабли. А ведь он пришёл к нам недостаточно подготовленным, неиспытанным лётчиком. Набойченко получил вторую подготовку, как и многие другие молодые лётчики, здесь, на фронтовом аэродроме».

**Марков Владимир Дмитриевич** — лётчик-штурмовик, прошедший по дороге войны вместе со своим командиром Степаняном Нельсоном, вспоминал:

«... В памяти моей дважды Герой Советского Со-

юза Нельсон Георгиевич Степанян всегда останется смелым, мужественным, молодым воином, героем. Под командованием Нельсона над Чёрным и Балтийским морями летали смелые до безумия лётчики, асы-штурмовики: Герой Советского Союза Ф. Тургенев — лётчик-виртуоз, «всевидящее око» в бою; Г. Бусьгин — прирождённый наставник; М. Филиппов, не знающий страха и уныния; Юсуп Акаев — Герой Советского Союза, сын горного Дагестана, светлейшей души человек; Герой Советского Союза Е. Удальцов, никогда не отворачивающий свой самолёт от зенитного снаряда противника; В. Глухарёв — лётчик-штурмовик, снайпер-ювелир; М. Старостин — невозмутимый топмачтовик; Н. Чикунов, бредивший полётами, топивший корабли даже во сне; В. Остапенко — только у него одного летали за воздушного стрелка девушки; Герой Советского Союза Г. Попов — командир, любимец всего личного состава полка; А. Набойченко — учётик боевой работы, воздушный фотограф. Но Нельсона Георгиевича Степаняна, командира полка, буду помнить до последнего дыхания».

Владимир Марков на смерть любимого командира и боевого друга сложил стихотворение:

...Холодную храбрость, разумную речь,  
Мужество, преданность нужно беречь.  
Степанян прославился в борьбе с врагами.  
В бронзе отлитый, он будет с нами,  
Жизнь свою отдал за Родину нашу,  
Чтобы людям жилось и свободно, и краше.  
Пусть молодеет старик Эрибуня,  
Светит Раздан и в праздник, и в будни,  
Пусть хлеб созревает в широкой равнине,



И люди живут в благодатных долинах.  
Пусть горы дают нам потоки руды,  
А чаше Севана быть полной воды,  
Вечно сияет Зангезурский хребет,  
Пусть путник отведаёт кавказский обед,  
Отведаёт чарку вина с Арарата,  
Чтоб жил счастливо, красиво, богато!  
Вот за какие идеи Нельсон  
В балтийской пучине покоится он.  
Горный орёл армянского рода,  
Сильное сердце он отдал народу».  
Рассказывает механик самолёта **Лисенков Сергей**

**Родионович:**

«Нельсон Георгиевич летал не только ведущим полка. Иногда он возглавлял одну из групп тактического назначения, в то время как ведущим общего боевого порядка являлся кто-либо из командиров эскадрилий. Этим самым он выявлял слабые и сильные стороны своих подчинённых, учил их и учился сам.

Однажды он прилетел с боевого задания со снятым шлемофоном.

— Нельсон Георгиевич, почему вы сняли шлемофон? — спрашиваю его.

— Надоело принимать в полёте предостерегающие команды с земли. Я лётчик и должен летать, — последовал его ответ.

Из этого я понял, что, по-видимому, на данное задание он летал без разрешения вышестоящего командования. (...)

Я был ошеломлен известием о гибели любимого командира. Прошло сорок пять лет, а он и сейчас стоит

перед моими глазами с его неизменной доброй улыбкой. Ведь для меня Нельсон Георгиевич был не просто всеобщим любимцем полка, а человеком, проявившим ко мне отцовские чувства, доброту и доверие».

**Лазарев Захарий Фадеевич**, боевой друг и товарищ Нельсона Степаняна, в статье «Нельсон Степанян» пишет:

«Боевая работа дважды Героя Советского Союза Нельсона Георгиевича Степаняна неразрывно связано с балтийской авиацией. Один из лучших штурмовиков, он прославился меткими, беспощадными ударами по противнику. Богатый опыт подполковника Степаняна заслуживает самого тщательного, вдумчивого изучения.

Умение воевать предполагает такие личные качества, как мужество и отвага, решительность и инициатива. Эти черты характера воина-большевика пронизывают каждую штурмовку, каждый воздушный бой, которыми так богата лётная биография Степаняна.

О его отваге свидетельствуют многие факты. Так, например, однажды был дан приказ потопить большой вражеский транспорт, обнаруженный разведчиками. Противник открыл чрезвычайно сильный заградительный зенитный огонь. Но Степанян пошёл в атаку, прорвался сквозь огонь и потопил транспорт.

Лётчики штурмовали аэродром, на котором находилось много немецких самолётов. Налёт был чрезвычайно дерзким. Штурмовики бомбили и вели огонь с малых высот, встречая сильное противодействие противника. Решительнее всех действовал Нельсон Георгиевич Степанян. Он лично уничтожил несколько вражеских машин.

Для победы одной смелости мало. «Смелость города берёт» только тогда, когда она сочетается со знанием дела, с боевым умением.

Нельсон Степанян первым доказал возможность летать на Ил-2 на дальние расстояния. Он первый в своей части разработал и применил бомбардировку с минимально малых высот. Он явился новатором и в применении комбинированного удара при сильном огневом противодействии противника. Подполковник Степанян часто водил на бомбоштурмовой удар три группы штурмовиков: одна из них подавляла зенитные средства противника, вторая бомбила с малых высот, а третья, обеспечивая выход самолётов из атаки, бомбила со средних и малых высот.

В каждом боевом полёте Степанян совершенствовал свое лётное искусство и обогащал тактику штурмовиков.

Как-то выдался туманный день. Над морем плавала дымка, в которой трудно было что-нибудь различить. Но приказ командования гласил: найти караван противника и атаковать его. Подполковник Степанян, определив координаты, разработал план действий и с большой группой самолётов пошел в открытое море на предельный радиус. Когда самолёты пришли в район цели, то ведущий ломаными курсами стал искать противника. Он взял большое упреждение по ходу каравана, нашёл его и нанёс внезапный и мощный удар.

Эта операция была тонко продумана Степаняном. Разрабатывая план поиска, он предвидел уход кораблей в сторону и то, что суда несомненно повысят скорость с шести узлов (скорость, засеченная разведчиком) примерно до десяти узлов. Он знал, что замеченный противник обычно или увеличивает ход, или меняет свой курс.

Знание вражеской техники и тактики предопределило успех бомбоштурмового удара.

Такой же продуманностью отличались его действия по сухопутным целям.

Во время боёв на Карельском перешейке подполковник Степанян получил приказ найти в лесу узел сопротивления немцев. И Степанян, несмотря на большие трудности, нашёл эту цель.

На любой местности ориентировался Нельсон Степанян. Конечно, здесь сказывалось и то, что до войны он долго работал в Гражданском воздушном флоте, налетал там миллион километров и исключительно точно водил свой самолёт при помощи компаса.

Известно, что успех штурмовки зависит от внезапности налёта, от того, насколько правильно определен заход в атаку. Нельсон Степанян прекрасно понимал это и мастерски применял к обстановке, атаковывал врага со стороны солнца или из-под нижней кромки облаков, использовал разрывы облачности (окна) и т. д. Он учитывал в выборе направления удара диспозицию кораблей, стремясь меньше находиться в зоне зенитного огня и занять наиболее выгодную позицию для атаки.

В нужные моменты он применял налёт группы с разных направлений. Когда шли бои за город Таллин, подполковник Степанян осуществил весьма дерзкое нападение на немецкие суда в порту. Лётчики Степаняна летали над облачностью, пикировали в разрывы с разных сторон и ударили так неожиданно, что противник не успел открыть огня.

Степанян часто говорил: «Любишь Родину — отправляй немецкие корабли на дно морское!».

Эти слова стали девизом лётчиков нашей части.



Атака самолётов Ил-2 по немецкому крейсеру. 23 ноября 1944 г. Фото из музея морской авиации.

Школа Нельсона Степаняна видна в смелых и дерзких атаках балтийских штурмовиков на порт Пиллау. Он учил своих питомцев: если нападает воздушный противник, дерзко контратаковать его, вести активный воздушный бой, используя силу огня самолёта.

Выучку Степаняна мы видим в бою штурмовика Героя Советского Союза Удальцова (одного из питомцев Степаняна), с восемью «фокке-вульфами». В этом бою Удальцов уничтожил три немецких самолёта и вышел победителем.

Многие ученики дважды Героя Нельсона Степаняна сами стали Героями Советского Союза, как, например, капитан Юсуп Акаев.

«Мы — ученики дважды Героя Советского Союза Нельсона Георгиевича Степаняна», — так с гордостью говорят штурмовики.

Уничтожено: миноносцев—1, сторожевиков—2, тральщиков—1, сторожевых катеров—2, торпедных катеров—2, транспортов—5, танков—80, автомашин—600, орудий—140, пулемётных точек—130, паровозов—41, самолётов—27, солдат и офицеров противника—5000.

Этот урон врагу нанёс лично Нельсон Степанян. Следуй славному герою, балтийский штурмовик!»

В газетной заметке «Память» **Цветнов Александр Семёнович** пишет о Н. Степаняне:

«После освобождения Новороссийска наш полк перебазировался на аэродром Анапа, чтобы совершать налёты на корабли врага в Керчи, Феодосии. Готовилась операция по освобождению Крыма. В этой напряженной боевой обстановке весной 1943 года прибыл к нам командиром полка Герой Советского Союза Нельсон Степа-

нян. Начальник штаба майор А. Румынцев представил его офицерам.

Я был офицером в разведке полка, и новый командир обратился ко мне, чтобы я доложил обстановку и места базирования фашистских кораблей. Выслушав мой доклад, Степанян посоветовал: «Больше интересуйтесь авиацией немцев на крымских аэродромах и зенитной защитой портов Керчи, Феодосии».

Через два дня началась боевая операция по уничтожению плавсредств врага в Керчи и Феодосии и обеспечению десанта в Керчь — Эльтиген.

Вспоминаю, как командир собрал лётный состав и поставил боевую задачу. Во время первого вылета на боевое задание двух эскадрилий он внимательно следил за взлётом и посадкой самолётов. А во втором вылете ведущим полетел сам. После успешного штурмового удара по береговой обороне противника полк возвратился на свой аэродром без потерь.

Степанян собрал лётчиков и разобрал полёт, указал на лётные и технические ошибки. Особо обратил внимание на слабое прикрытие огнём впереди идущего самолёта от истребителей противника; подсказал, как держать установленную дистанцию в строю, и дал ряд других указаний по тактике штурмового удара.

На самые сложные боевые задания Степанян вылетал сам и личным примером учил лётчиков боевому мастерству и бесстрашию в бою. Он воспитал Героев Советского Союза Ю. Акаева, Г. Попова, А. Гургенидзе, Е. Удальцова, которые учились практическим приёмам и лётному мастерству у своего командира.

Когда корабли немцев покинули Феодосию и от уда-

ров нашей авиации укрылись в Судаке (радиус действия Ил-2 не доставал до этой базы), по предложению Степаняна инженерная служба полка изготовила дополнительные баки для горючего, которые подвешивали под самолёты. И задание было выполнено успешно, потоплено и повреждено несколько кораблей противника, разрушены причалы.

А сколько раз наш командир Нельсон Степанян возвращался с задания и производил посадку с ходу, без положенного круга над аэродромом, потому что часто его самолёт был поврежден и требовалась срочная посадка. Противник сосредоточивал весь зенитный огонь на ведущего, чтобы сбить командира и тем самым расстроить боевой порядок и лишиться управления группой самолётов. Так было при нанесении штурмового удара по кораблям противника в Феодосии, Севастополе, на морских коммуникациях, когда Степанян был ведущим не только полка, но и всей дивизии.

Помню Нельсона Степаняна не только как боевого командира, но и как душевного, внимательного человека, умевшего убедить и помочь. Когда 9 мая 1944 года закончилось освобождение Севастополя, я получил письмо от семьи, которое ждал три долгих года (семья была на оккупированной территории, и я о ней ничего не знал), радости моей не было предела. Заметил это и Степанян. И проявил заинтересованность. Я прочитал ему письмо и попросил отпуск, чтобы увидеться с родными. Он внимательно выслушал меня и сказал, что через несколько дней мы перелетаем с Чёрного моря на Балтийское, по прибытии в Ленинград ознакомимся с боевой обстановкой на Балтийском море и в Прибалтике, после этого

мне дадут несколько дней. Слово своё он сдержал, отпуск я получил.

Много дел было у командира полка, но всё же Степанян нашёл время и поинтересовался, как и когда еду, с чем еду? Узнав, что я не получил в дорогу, что нужно, предложил сесть в его машину, и мы поехали на базу, где я получил всё, что положено. А потом пожелал мне счастливой дороги, хорошей встречи с семьёй и скорого возвращения. Я был тронут вниманием командира, его душевной добротой, чуткостью. За внимательность к подчинённым командира любил весь личный состав полка. Он пользовался уважением и любовью всей дивизии».

В статье «На одном самолёте со Степаняном» воздушный стрелок **Петр Куц** вспоминал:

«... Однажды на утреннем построении мой командир сказал: «Вы, товарищ сержант, будете летать со Степаняном».

Это очень обрадовало меня. «Буду летать со Степаняном», — взволнованно повторял я, идя на аэродром. Памятным в моей жизни остался этот день.

Лётчики-штурмовики готовились к выполнению боевого задания, механики и мотористы готовили материальную часть к полёту.

В полдень была объявлена боевая тревога. Степанян собрал всех лётчиков, объяснил им задачу, и быстро сев в боевую машину, поднялся в воздух. Под нами простиралось тихое и спокойное море.

Вскоре была обнаружена цель. Штурмовики сделали боевой разворот.

«В атаку!» — последовал приказ Степаняна по радио, и штурмовики, прорываясь сквозь сильный заг-

радительный огонь зениток, стали выходить на цель.

При отлёте от цели немецкие истребители стали преследовать наши самолёты. Степанян дал команду: «Замкнуть круг!». При этом решении немецкие истребители не могли атаковать нашу группу.

После каждого боевого вылета Степанян собирал лётчиков, делился с ними опытом бомбометания и техники пилотирования. Но он не забывал и нас, воздушных стрелков. Его часто можно было видеть среди личного состава, рассказывающего о боевых делах.

Своей отеческой заботой о подчинённых он привил любовь и уважение к себе всего личного состава...»

Герой Советского Союза **Попов Георгий Тимофеевич** в заметке «Умение анализировать» писал о Н. Степаняне:

«Меня всегда поражало умение подполковника Степаняна глубоко анализировать обстановку, точно оценивать поведение каждого лётчика и делать правильные выводы.

... Лётчики идут в бой. И вот один отстаёт от группы: перегоняет её или же проходит в стороне. Степанян выясняет, почему человек не держит место, в случае необходимости меняет места ведомых.

Он настойчиво тренирует лётчика до тех пор, пока тот не научится ходить в строю, отработав слётанность в группе.

Вдумчивый подход к операции отличает Н. Степаняна. Заход на цель, атака, выход из неё, сбор группы, построение противозенитного манёвра — всё это строится с учётом обстановки. Учитывает он всё — вплоть до разворота, величины крена и скорости. А главное — он

обращает исключительное внимание на степень подготовки лётного состава. Например, с молодыми лётчиками он никогда не делал на подходе к цели сложных перестроений; маршрут и самую атаку строил иначе, чем с более опытными штурмовиками. Так он добивался компактности группы при любом её составе. А это и есть искусство ведущего.

Руководя подразделением, я следую примеру Н.Г. Степаняна, анализирую все вылеты, изучаю особенности каждого лётчика и, таким образом, составляю группу для выполнения того или иного задания.

Умению анализировать — вот чему научил меня дважды Герой Советского Союза Нельсон Степанян».

**Глухарёв Виктор Яковлевич** рассказывает в газетной статье о военной хитрости и точном бомбо-штурмовом ударе, который провёл со своей группой Нельсон Степанян:

«На одной коммуникации наши разведчики обнаружили караван противника. Шестёрка подполковника Степаняна вылетела на бомбоштурмовой удар. После непродолжительного полёта цель была найдена и атакована.

Весь манёвр захода на цель был совершен так мастерски, что лётчики до сих пор вспоминают: «Быстро ударили и также быстро собрались и пошли домой».

При отходе нам встретился ещё один караван. Что делать? Бомбы у нас израсходованы, боезапаса мало... Слышим по радио спокойный голос командира: «Внимание, приготовиться к атаке!».

Пошли, обстреляли противника пушечно-пулемётным огнём и вернулись без потерь.

Во время разбора полёта был задан вопрос: «Зачем



мы пошли на этот караван?» Подполковник ответил: «Нас Родина посылает в бой не любоваться противником, а уничтожать его. И, если у нас кончились бомбы, то были снаряды и пули. Мы их и должны были использовать».

Лётчик-штурмовик, наш однополчанин, **Радзиевский Павел Андреевич** в заметке «Управлять группой» писал о Степаняне Н.:

«Мне пришлось много раз летать в группах, которые водил дважды Герой Советского Союза Степанян. Компактность строя, массированность удара — всегда отличали действия этих групп. Добивался он этих качеств умелым управлением группой в воздухе по радио или эволюциями самолета.

Каждый из нас учился у командира, старался перенимать его опыт.

Во время атаки мои мысли сосредоточены на ведомых. Командую спокойно. Если лётчики чувствуют, что командир спокоен, то и они не нервничают.

Недавно я вёл шестёрку Ил-2 на порт Пиллау. В нашу задачу входило обеспечить выход ударных групп из атаки. Зашли мы вдоль порта с севера на юг, подавили зенитный огонь, и не только обеспечили выход других групп из атаки, но и сами нанесли ущерб противнику: взорвали склад, потопили несколько катеров.

В этом полёте (как и в других) я командовал каждым лётчиком своей шестёрки, и никто не отстал от строя. Эффективности вылета способствовала тщательная предполетная подготовка: каждый заранее знал свое место, где и как действовать».

«Он был для нас родным отцом» — так озаглавлен

на заметка нашего однополчанина, одного из старейших ветеранов полка, не раз летавшего за воздушного стрелка **Авакяна Ишхана Мкртичевича** о Степаняне Н.:

«... Как сейчас помню, в один из апрельских дней 1944 г. в нашу часть прибыл новый командир — гвардии майор Нельсон Георгиевич Степанян. Он сразу же направился к боевым машинам, внимательно и подолгу осматривал каждый самолёт и тут же знакомился с экипажами.

— Кто вы будете? — обратился он ко мне.

— Старший краснофлотец Авакян, механик по вооружению, — ответил я.

— Земляк, значит? — улыбнулся он, и тут же отечески ласково добавил:

— Берегите машину, на ней много придется поработать.

Осмотрев всё хозяйство, Степанян собрал личный состав части, указал отдельным авиаторам на некоторые недостатки, а затем лично проверил подготовку каждого лётчика. Новый командир остался доволен лётным и техническим составом.

Вскоре из штаба был получен боевой приказ.

— По самолётам! — подал команду Степанян и сам сел за штурвал боевой машины. Он последним поднялся с аэродрома и, набрав скорость, вышел в голову группы «Илов».

Мы наблюдали за полётом штурмовиков, и каждый из нас мысленно посылали удачу боевым товарищам. Вскоре самолёты скрылись за горизонтом, мы подошли к репродуктору и услышали знакомый голос командира:

— Подходим к цели... Ложимся на боевой курс...

Смелее, друзья мои... Бейте наверняка... Атака !...

Когда машины вернулись на аэродром, лётчики рассказали нам, что они потопили несколько кораблей противника и сбили трех Ме-109.

Нельсон Георгиевич Степанян был доволен удачно проведённой боевой операцией. Он поблагодарил техников и механиков за хорошую подготовку самолётов и, смеясь, добавил:

— Только не зазнавайтесь. В нашем деле зазнайство — самая вредная штука.

С первого дня он стал любимцем для всех. Он был душой личного состава, чутким, отзывчивым товарищем. Его строгая требовательность глубоко сочеталась с любовью к личному составу. Он обладал способностью в душевной беседе расположить к себе подчинённого и раскрыть его душу.

Смерть Нельсона Георгиевича Степаняна потрясла личный состав полка, которым он командовал, с которым бесстрашно воевал. Личный состав полка и дивизии клялись отомстить врагу за смерть Степаняна Н. В атаке над целью наши лётчики со словами «За Нельсона, вперёд!» нанесли неотвратимые бомбоштурмовые удары по врагу. На подвешенных бомбах писали: «За Нельсона, смерть фашистам!».

Лётчики-штурмовики клялись ещё сильнее, беспощаднее бить фашистских захватчиков. Уже первые боевые вылеты после гибели Степаняна показали, что слова у морских соколов не расходятся с делом. Они сражались по-степаняновски!

*«Командиру 11 ШАНДКД КБФ  
подполковнику Манжосову  
исх. 0538 от 28.12.44 г.*

15.12.44, собравшись на траурный митинг по случаю гибели командира 47 ШАФКП — Героя Советского Союза гвардии подполковника Степаняна, личный состав полка просит Вашего ходатайства перед Военным Советом КБФ о присвоении полку имени любимого командира, друга и воспитателя — Героя Советского Союза Нельсона Георгиевича Степаняна.

Личный состав поклялся жестоко отомстить немецко-фашистским захватчикам за смерть любимого командира, ещё больше усилить удары по врагу, крепить дисциплину и организованность.

Своими боевыми делами, беззаветной преданностью нашей Родине, мужеством и героизмом Степанян заслужил всеобщую любовь и уважение. Под его руководством полк за период с 12.04.44 по 14.12.44 совершил свыше двух тысяч самолёто-вылетов на уничтожение плавсредств, живой силы и техники противника, нанося врагу при этом значительные потери (приводятся данные).

Сам лично Степанян Н.Г. за период Отечественной войны произвел 259 успешных боевых вылетов, при этом лично им уничтожено (приводятся данные).

Боевые успехи полка неразрывно связаны с именем Степаняна. Под его руководством полк громил немецко-фашистские полчища в Крыму, под Севастополем, на Карельском перешейке, в Выборгском и Нарвском заливах, в боях за Таллин, о. Эзель, Либаву.

За боевые успехи, мужество, героизм полк награжден орденом Красного Знамени, и ему присвоено наименование «Феодосийский». Выражая волю личного состава полка, прошу Вашего ходатайства перед Военным Советом КБФ о присвоении полку имени Героя Советского Союза гвардии подполковника Нельсона Георгиевича Степаняна.

*За командира 47 ШАФКП ВВС КБФ –  
начальник штаба АП  
майор Румынцев».*

В конце декабря 1944 года командир 11-й ШАД полковник Манжосов обратился к командованию КБФ с представлением на преобразование 47 ШАП ВВС КБФ в Гвардейский и штурмовой авиационный Феодосийский Краснознаменный полк. В представлении дается подробная боевая характеристика 47-го ШАП, его успехи и победы с захватчиками нашей Родины. Приводятся данные потерь противника и результате БШУ ударов за весь период боевых действий полка.

Ходатайство на имя народного Комиссара ВМФ СССР подписали командующий КБФ адмирал Трибуц, член Военного Совета вице-адмирал Смирнов, командующий ВВС КБФ генерал-полковник авиации Самохин 03.02.45 № 6-459-С.

*«Народному Комиссару ВМФ СССР  
адмиралу флота т. Кузнецову  
г. Москва.*

Докладываю представление на 47-й штурмовой авиационный Феодосийский Краснознаменный полк Военно-Воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота.

Прошу войти с ходатайством в Президиум Верховного Совета Союза ССР о преобразовании 47 ШАФКП в Гвардейский штурмовой авиационный Феодосийский Краснознаменный полк ВВС КБФ.

Приложение: наградные листы в 2-х экз. на 10 листах».

*В ходатайстве было отказано».*

---

— Ну что с того, что я там был?  
Я был давно, я всё забыл.  
Не помню дней, не помню дат,  
Ни тех форсированных рек.

— Я неопознанный солдат,  
Я рядовой, я имярек.  
Я меткой пули недалёт,  
Я лёд кровавый в январе.  
Я прочно впаян в этот лёд,  
Я в нём, как мушка в янтаре.

— Ну что с того, что я там был?  
Я всё избыл, я всё забыл.  
Не помню дат, не помню дней,  
Названий вспомнить не могу.

— Я топот загнанных коней,  
Я хриплый окрик на бегу,  
Я миг непрожитого дня,  
Я бой на дальнем рубеже,  
Я пламя Вечного огня  
И пламя гильзы в блиндаже.

— Ну что с того, что я там был,  
В том грозном быть или не быть?  
Я это всё почти забыл.  
Я это всё хочу забыть.

Я не участвую в войне —  
Она участвует во мне.  
И отблеск Вечного огня  
Дрожит на скулах у меня.

Уже меня не исключить  
Из этих лет, из той войны,  
Уже меня не излечить  
От тех снегов, от той зимы.

Вдвоём — и с той землёй, и с той зимой  
Уже меня не разлучить,  
До тех снегов, где вам уже  
Моих следов не различить.  
Ну что с того, что я там был?!

*Юрий Левитанский.*

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АЭ — авиационная эскадрилья

ББО — броненосец береговой обороны

БДБ — быстроходная десантная баржа

БШУ — бомбо-штурмовой удар

ВА — воздушная армия

ЗА — зенитная артиллерия

ИА — истребительная авиация

МЗА — малокалиберная зенитная артиллерия

ПЛ — подводная лодка

СДБ — самоходная десантная баржа

СКА — сторожевой катер

СКР — сторожевой корабль

ТКА — торпедный катер

ТР — транспорт

ТЩ — тральщик

ФАБ — фугасная авиационная бомба

ШАД — штурмовая авиационная дивизия

ШАП — штурмовой авиационный полк

ЭМ — эскадренный миноносец





Автор и Роберт Багдасарьян среди армянских выпускников-пилотов Ульяновского института гражданской авиации 4 июля 2017 г. возле стелы с барельефом Н.Г. Степаняна.

Документально-художественное издание

*Крылья Победы*

*Выпуск 3*

ГУРКИН Владимир Александрович

**УЛЕТЕВШИЕ В НЕБЕСА**

Дизайн и верстка : Зенкина С. М.

Корректор : Зыкина Е. Ф.

Подписано в печать 27.06.2017. Формат 60х90/12.

Усл. печ. л. 21,0+3,0 вкл. Тираж 500 экз. Заказ

Оригинал-макет подготовлен в ИПК «Венец»

Ульяновского государственного технического университета

432027, г. Ульяновск, ул. Сев. Венец, д. 32.

Отпечатано в ОАО «Первая Образцовая типография», филиал «Ульяновского Дома печати»

432700, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 14.

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АЭ — авиационная эскадрилья  
ББО — броненосец береговой обороны  
БДБ — быстроходная десантная баржа  
БШУ — бомбо-штурмовой удар  
ВА — воздушная армия  
ЗА — зенитная артиллерия  
ИА — истребительная авиация  
МЗА — малокалиберная зенитная артиллерия  
ПЛ — подводная лодка  
СДБ — самоходная десантная баржа  
СКА — сторожевой катер  
СКР — сторожевой корабль  
ТКА — торпедный катер  
ТР — транспорт  
ТЩ — тральщик  
ФАБ — фугасная авиационная бомба  
ШАД — штурмовая авиационная дивизия  
ШАП — штурмовой авиационный полк  
ЭМ — эскадренный миноносец



Автор и Роберт Багдасарьян среди армянских выпускников-пилотов Ульяновского института гражданской авиации 4 июля 2017 г. возле стелы с барельефом Н.Г. Степаняна.

Документально-художественное издание

*Крылья Победы*

*Выпуск 3*

ГУРКИН Владимир Александрович

**УЛЕТЕВШИЕ В НЕБЕСА**

Дизайн и верстка : Зенкина С. М.

Корректор : Зыкина Е. Ф.

Подписано в печать 27.06.2017. Формат 60x90/12.

Усл. печ. л. 16,0+3,0 вкл. Тираж 500 экз. Заказ

Оригинал-макет подготовлен в ИПК «Венец»

Ульяновского государственного технического университета

432027, г. Ульяновск, ул. Сев. Венец, д. 32.

Отпечатано в ОАО «Первая Образцовая типография», филиал «Ульяновского Дома печати»

432700, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 14.