



Полковник В. МОСКОВСКИЙ

СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ В БОЯХ ЗА РОДИНУ



ОГИЗ · ГОСПОЛИТИЗДАТ · 1944

*„Наша авиация по качеству
превосходит немецкую авиацию,
а наши славные летчики покрыли
себя славой бесстрашных бойцов“.*

И. СТАЛИН



На саяме

Полковник В. МОСКОВСКИЙ

**СТАЛИНСКАЯ
АВИАЦИЯ
В БОЯХ
ЗА РОДИНУ**



**ОГИЗ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 1944**

СССР — ВЕЛИКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДЕРЖАВА



Более двух с половиной лет народы СССР ведут напряжённую героическую борьбу с немецко-фашистскими захватчиками. Советский народ и его Красная Армия выдержали суровое испытание в тяжёлых схватках с сильным и коварным врагом; наши люди проявили величайшую выдержку и стойкость, мужество и самоотверженность, отстаивая честь, свободу и независимость своего отечества.

Под руководством своего вождя и полководца товарища Сталина Красная Армия наносит сокрушительные удары по гитлеровским войскам.

Красная Армия нанесла серьёзный удар врагу зимой 1941/42 г. в сражении на подступах к Москве, отбросив его на запад на 400 километров и разбив в прах миф о непобедимости немецких войск. Битва под Сталинградом, окончившаяся окружением 300-тысячной армии немцев, разгромом последней и пленением около одной трети окружённых войск, войдёт в историю как символ мужества, доблести и героизма наших солдат и офицеров, как образец непревзойдённого воинского искусства наших генералов. Летом 1943 г. Красная Армия нанесла врагу новый сокрушительный удар в битве под Курском, навсегда похоронив гитлеровские планы завоевания мира и порабощения народов.

В ходе зимней кампании 1943/44 г. Красная Армия ликвидировала мощную оборону немцев на всём протяжении Днепра от Жлобина до Херсона и тем самым опрокинула расчёты немцев на успешное ведение затяжной оборонительной войны на советско-германском фронте.

Советские войска устроили немцам новый Сталинград на правом берегу Днепра, окружив и уничтожив в районе Корсунь-Шевченковский 10 немецких дивизий и одну бригаду.

Наши войска взломали мощную систему долговременных, глубоко эшелонированных укреплений противника, разгромили

сильную группу немецких войск, полностью освободили Ленинград от вражеской блокады и варварских артиллерийских обстрелов. Советские воины завершают очищение от фашистских извергов Ленинградской и Калининской областей и вступили на землю Советской Эстонии.

«В этих беспримерных в истории войн кампаниях Красная Армия с боями прошла на запад местами до 1700 километров, очистила от врага почти $\frac{3}{4}$ захваченной им советской земли» (Сталин).

В победоносных боях Красной Армии на фронтах Отечественной войны огромную роль сыграла сталинская авиация. Советский народ показал всему миру, что СССР является могучей авиационной державой. За $2\frac{1}{2}$ года войны «хваленая» немецкая авиация оказалась основательно ослабленной. В воздушных боях и от ударов по аэродромам она понесла невосполнимые потери. Лучшие авиационные кадры гитлеровской армии нашли себе могилу на советской земле.

Господство в воздухе отныне принадлежит нашей, советской авиации. Об этом убедительнее всего свидетельствуют воздушная битва за Сталинград, воздушные сражения лета 1943 г. и зимней кампании 1943/44 г.

Вторая мировая война, в которую втянуто население почти всего земного шара, показала, какое большое значение имеет авиация в современных войнах.

Росту авиационных вооружений во всех капиталистических странах отводилось особенное внимание. Достаточно сравнить данные о количестве самолётов в строю в конце первой и начале второй мировой войны, чтобы представить себе масштабы развития авиации и высокую оценку мировыми державами этого молодого оружия.

В конце первой мировой войны Англия имела в строю около 2 тыс. боевых самолётов, Франция — около 3 тыс., Германия — около 3 тыс. боевых самолетов. К 1 апреля 1940 г. Англия насчитывала уже более 7 тыс. боевых самолётов, Франция — около 6 тыс. и Германия — около 15 тыс. боевых самолётов.

Качественные показатели авиационной техники и вооружения также сильно выросли (скорость, маневренность, грузоподъёмность, дальность, высотность, живучесть, огневое вооружение).

Современная война немыслима без боевого применения авиации. Некоторые страны Западной Европы, вовлечённые в войну, теряли свою самостоятельность в течение нескольких дней, между прочим, и потому, что они наряду с другими причинами не имели достаточно мощной авиации.

Вероломно начиная грабительский поход против СССР, немецкие разбойники в своих планах «молниеносной» войны рассчитывали, между прочим, на быстрый разгром и наших военно-воздушных сил. Однако гитлеровцы просчитались. Уничтожить советскую авиацию им оказалось не под силу. С первых же дней Отечественной войны, невзирая на численное превосходство авиации немцев, советские лётчики начали наносить немцам сильные ответные удары с воздуха.

Кичливые фашистские лётчики, привыкшие к «лёгким победам» на Западе, встретили сокрушительный отпор и получили немало жестоких ударов от нашей авиации.

Вот почему товарищ Сталин ещё в ноябре 1941 г. отметил, что «наша авиация по качеству превосходит немецкую авиацию, а наши славные лётчики покрыли себя славой бесстрашных бойцов».

В результате успешных боёв советская авиация ещё более закалилась, выросла количественно и качественно и неоднократно доказывала своё превосходство над немецкой. Наоборот, гитлеровская авиация в ходе войны, под ударами нашей авиации, ослабела, её мощь подорвана, моральное состояние и квалификация её кадров резко ухудшились.

Мощь и успехи сталинской авиации определены всем ходом развития оборонной мощи России, русского народа, Советского государства, они плод героического труда советского народа, мудрого руководства великой партии Ленина — Сталина.

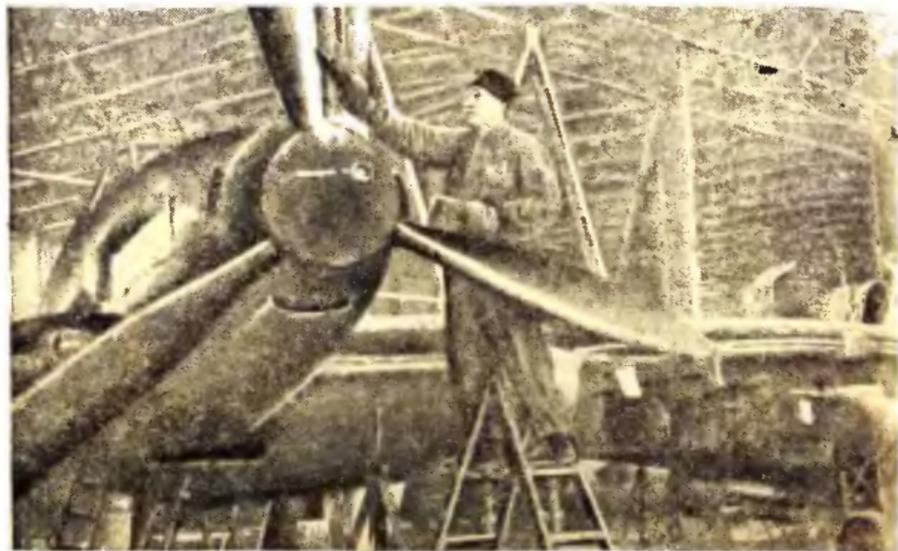
II

ПЕРВЕНСТВО РУССКОЙ ТВОРЧЕСКОЙ АВИАЦИОННОЙ МЫСЛИ

Цудеса храбрости и отваги, несокрушимая стойкость, соединённые с твёрдой верой в окончательную победу над врагом и в правоту своей борьбы, проявленные героями-воинами Красной Армии в боях с немецко-фашистским зверьём, обращают нас к славным страницам родной истории.

Испокон веков великий наш народ в дни тяжёлых испытаний находил в себе могучие силы для отпора внешним врагам. Издавна известна творческая одарённость («русская смекалка») русского народа, в поисках путей завоевания воздуха стремившегося укрепить силу и мощь родины.

Герои Полтавы, Бородина и Севастополя прошлых веков,



Сборка боевых самолётов в

Севастополя, Сталинграда и Курска наших дней, славные зачинатели и корифей русской авиационной мысли — Ломоносов, Менделеев, Жуковский — это люди одного сплава. В создании современного самолёта, являющегося плодом коллективной работы техников и учёных мира, как и в истории мировой авиационной науки, среди славных завсегдатей воздуха русским учёным и изобретателям принадлежит одно из ведущих мест.

Великий русский учёный Михаил Васильевич Ломоносов ещё в середине XVIII столетия построил и испытал небольшой геликоптер. Для исследования высших слоев атмосферы ученый задался целью построить «аэродинамическую машину». Стремясь, очевидно, уничтожить реактивный момент, Ломоносов предусмотрел в своем геликоптере два винта, вращавшихся в противоположные стороны. Нельзя забывать, что в то время архимедов винт ещё не применялся даже в качестве движущей силы морских судов. Тем значительнее это открытие русского учёного. Оно показывает, что Ломоносов правильно понял законы сопротивления воздуха и нашёл силу, способную поддерживать и продвигать аппарат в полёте. Правда, Леонардо да Винчи ещё в 1475 г. писал о



орочном цехе энского завода

возможности построить геликоптер. Но записки этого учёного были опубликованы только в конце XVIII века, т. е. после смерти Ломоносова, а потому не были ему известны. Паунтон, Лонуа Бьенвенью и другие западноевропейские учёные и изобретатели, значительно позже Ломоносова работавшие над геликоптером, во многом повторяли истины, давно открытые великим русским учёным.

В конце XIX века другой великий русский учёный — химик, автор «периодической системы элементов», Д. И. Менделеев, очень много внимания уделял воздухоплаванию. В одном из писем военному министерству, написанном в 1878 г., он подчеркнул, что «воздухоплавание бывает и будет двух родов: одно в аэростатах, другое — в аэродинамах». Дмитрий Иванович гениально предвидел будущее авиации и утверждал, что «этот род воздухоплавания... указывается самой природой, потому что птица тяжелее воздуха и есть аэродинам». Менделеев внимательно изучал структуру птичьего крыла и сделал наброски его остова. Он сделал эскиз дирижабля в 1875 г., за 56 лет до Пикара, занялся устройством стратосферного аэростата. Он поддерживал работы отечественных изобретателей над моделями летательных аппаратов —

в частности весьма устойчивых планёров доктора Арнда, созданных им задолго до немецкого инженера Отто Лилиенталя. Вокруг Менделеева группировались такие деятели авиации, как Можайский, Спицын, Дзевецкий и др. Менделеев оставил нам замечательное исследование «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании». Великий русский учёный Н. Е. Жуковский весьма высоко оценил этот труд, считая, что «...русская литература обязана ему капитальной монографией, руководством для лиц, занимающихся кораблестроением, воздухоплаванием или баллистикой».

Д. И. Менделеев оказал огромное влияние на развитие русского, в частности военного, воздухоплавания. Д. И. Менделеев много трудов посвятил исследованию проблем аэростатики. Он внимательно следил за работами известного английского физика Глетера, который поднимался на воздушном шаре для научных исследований. Мысль подняться выше Глетера серьёзно захватила Дмитрия Ивановича.

В докладе химическому и физическому обществу при Петербургском университете в 1875 г. Менделеев обосновал принцип стратостата с герметической кабиной. Как известно, учёные мира могли реализовать эту идею лишь спустя 50 лет.

Учитывая роль аэростатов в будущих войнах, Менделеев совершил поездку за границу для ознакомления с опытом строительства аэростатов.

В своих лабораториях Менделеев по заданию военного ведомства вёл опыты по усовершенствованию наполнения аэростатов водородом и т. п.

В одном из своих писем к военному министру Ванновскому Д. И. Менделеев писал:

«Я охотно готов содействовать успеху нашей военной авиации; когда угодно, хотя для испытаний чего-либо, готов и полететь, с удовольствием поделюсь мнением и советом...»

В этих словах — весь Менделеев, великий и неутомимый муж науки, славный русский патриот.

Менделеев совершил полёт на военном аэростате во время солнечного затмения 7 августа 1887 г. В статье «Воздушный полёт из Клина во время затмения» он рассказывает следующее:

«...Вопросами аэростатики я занимался в моей предшествующей деятельности, участвовал в работах аэростатического отдела... И вот я задумал ряд аэростатических восхождений внутри России. Составил и проект аэростата, допускающего возможность безопасно оставаться на больших высотах в атмосфере и быть может подняться выше той громадной высоты, до которой достиг Глетер в своём знаменитом подня-

тии 5 сентября 1862 г. Меня так заняла гордая мысль подняться выше знаменитого англичанина и постичь закон слоения воздуха при нормальном состоянии стратосферы, что временно я отставил все другие занятия и стал изучать аэростатику».

Подъём из Клина на военном аэростате Менделееву представлялся более удобным потому, что случай этот был отличным средством для испытания военного аэростата. «Я хотел, — рассказывает Менделеев, — к главной цели — наблюдения затмения — присовокупить другую цель — испытание существующих аэростатических приборов в мирное время для тех целей, для которых они будут служить во время войны».

Выдающийся деятель русской науки К. Э. Циолковский на основе большой экспериментальной работы ещё в 1895 г., т. е. за восемь лет до братьев Райт, подробно обосновал идею аэроплана. В брошюре «Аэроплан или птицеподобная (авиационная) летательная машина» он предложил построить моноплан с толстым профилем крыла и хорошо обтекаемыми формами. На аэроплане были предусмотрены шасси, а также горизонтальный и вертикальный рули. Только отсутствие денежных средств не позволило Циолковскому построить свой моноплан в натуральную величину и произвести его испытания.

Русский изобретатель капитан А. Ф. Можайский ещё в 1883 г. построил и испытал большой аэроплан, но имя его оставалось неизвестным. Первые аэродинамические приборы, созданные Можайским, помогли ему сделать весьма близкие к действительности расчеты подъёмной силы крыльев своего самолета. Можайскому же принадлежат первые в Европе полёты на планёре, буксируемом тройкой лошадей. Всё это позволило Можайскому построить и испытать большой самолёт монопланного типа. Аэроплан Можайского имел совершенную систему управления. В частности Можайский ещё в 1877 г. обосновал идею элеронов. При первом испытании аэроплан сумел только «подлетнуть», так как мощности двух установленных на нём паровых машин, приводивших в движение три пропеллера, оказалось недостаточно, чтобы поднять в воздух аэроплан весом около тонны. Можайский сумел построить новые, более мощные и очень лёгкие двигатели, но средств на окончательное испытание аэроплана он уже не имел. Всеми прогрессивному человечеству должно стать известным имя А. Ф. Можайского, творца первого аэроплана, замечательного русского конструктора и горячего патриота родины.

Осуществление постройки самолёта в то время упиралось не столько в отсутствие лёгкого двигателя, сколько в отсут-

стве устойчивости аппаратов в воздухе и неумение управлять ими в полёте.

Талантливому русскому конструктору С. С. Неждановскому еще в 90-х годах XIX века удалось раньше и независимо от работ иностранного конструктора Харгрэва научно обосновать основные условия продольной и поперечной устойчивости планера. Для обеспечения продольной устойчивости он предложил применить стабилизатор, располагая его впереди или позади главного крыла. Поперечную устойчивость он намеревался обеспечить, отгибая концы крыльев вверх. Неждановский сумел правильно определить углы атаки крыла и стабилизатора, их площади, а также расстояние между ними и центром тяжести машины. Построенные им большие модели аэроплана прекрасно летали. Если знаменитые модели американского профессора Ленгли, снабженные механическим двигателем, пролетали не более 1600 метров, то планёры Неждановского самостоятельно парили на расстоянии в несколько километров. Тем не менее опыты Ленгли вызвали восторженные отклики во всем мире, а о замечательных результатах, достигнутых Неждановским, не было ни единой заметки в печати. В 1904 г. Неждановский при поддержке Н. Е. Жуковского приступил к постройке самолёта, сильно напоминавшего аэроплан, построенный позже французским конструктором Вуазеном. Недостаток средств заставил прекратить эти интересные работы. В лице Неждановского Россия имела выдающегося исследователя-конструктора, уверенно и правильно шедшего к осуществлению мысли о постройке аэроплана.

Великого русского учёного Николая Егоровича Жуковского называют родоначальником русской авиации. Он открыл ряд основных законов, управляющих поддерживающей силой крыла, силой ранее неизведанной, но в наше время покорённой человеком, силой, поднимающей ввысь десятки тысяч самолётов.

Еще в семидесятых годах XIX века, когда никто не видел в возможность воздухоплавания, Н. Е. Жуковский предсказал приближение победы человека в воздухе.

В 1898 г., на съезде естествоиспытателей и врачей в Киеве профессор Н. Е. Жуковский произнёс глубоко взволнованную речь. Он говорил:

«...Глядя на летающие вокруг нас живые существа: на стрижей и ласточек, которые со своим ничтожным запасом энергии носятся в продолжение нескольких часов в воздухе с быстротой, достигающей 50 метров, и могут преодолевать целые моря, на орлов и ястребов, которые описывают в си-

нем небе свои красивые круги с неподвижно распростёртыми крыльями, на неуклюжую летучую мышь, которая, не стесняясь ветром, бесшумно переносится во всевозможных направлениях, — мы невольно задаёмся вопросом: неужели для нас нет возможности подражать этим существам? Правда, человек не имеет крыльев, и по отношению веса своего тела к весу мускулов он в 72 раза слабее птицы, правда, он почти в 800 раз тяжелее воздуха, тогда как птица тяжелее воздуха только в 200 раз. Но я думаю, что он полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума... Машина более тяжелая, чем воздух, даст нам, по моему мнению, средство для быстрого полёта одного или двух человек в любом направлении и заставит нас позавидовать птице».

Всячески стараясь пробудить общественный интерес к вопросам авиации, Н. Е. Жуковский в работе «О парении птиц» предсказав возможность совершения «мертвой петли», которую спустя 22 года, в 1913 г., осуществил над Киевом легендарный русский лётчик П. Н. Нестеров. Своей талантливой научной работой «Вихревая теория гребного винта» Н. Е. Жуковский полностью разрешил задачу, которая в продолжение ста лет не поддавалась решению экспериментаторов и теоретиков всего мира.

Универсальность Жуковского была исключительна: он изучал и снежные заносы, и бомбометание с аэропланов, и влияние скорости поезда на напряжение в рельсах, и прочность велосипедного колеса, и астрономию, и движение воды на поворотах реки, и морское дело, качку кораблей, невыгоднейшие формы судов.

Последние 15 лет своей жизни (умер в 1921 г.) Н. Е. Жуковский посвятил исключительно вопросам авиации. Он по существу создал основы современной теории авиации, разработал способы расчёта самолёта, его управляемости, устойчивости, раскрыл динамику полёта и т. д. Жуковскому удалось создать весьма рациональный профиль (дужку) крыла с высокими аэродинамическими качествами. Этот профиль известен до сих пор во всем мире под названием «профиля Жуковского». Винты с высоким коэффициентом полезного действия были созданы Жуковским и его учениками (Юрьев, Ветчинкин и др.) и приняты затем к производству во всём мире. Вот почему Ленин называл Жуковского «отцом русской авиации».

Полное и свободное применение своим трудам Жуковский нашёл после Октябрьской революции, когда наука стала по-настоящему народной. Н. Е. Жуковский был среди первых ученых, отдавших свои знания и труд народу. В тяжёлые

годы гражданской войны, когда наша страна переживала голод и разруху, Жуковский основал Центральный аэро-гидродинамический институт (ЦАГИ). В 1919 г. Жуковский стал одним из основателей Московского авиатехникума, из которого выросла впоследствии Военно-воздушная Академия РККА, носящая, как и ЦАГИ, его имя. Н. Е. Жуковский воспитал много учёных из народа. Его исследование оплодотворило творческую мысль наших авиаконструкторов. Великий русский учёный видел будущее советской авиации, понимал ее значение для обороны родины, которую безгранично любил.

Ближайшим сподвижником «отца русской авиации» Н. Е. Жуковского был Сергей Алексеевич Чаплыгин. Вместе со своим гениальным учителем он обогатил науку рядом классических трудов. Свыше 40 лет тому назад перед механикой стояли труднейшие задачи, связанные с выяснением действия на крыло самолета сил, вызываемых давлением воздуха. Теория крыльев С. А. Чаплыгина, разработанная им в 1910 г., составляет основу всей современной аэродинамики. Первые самолётные крылья обтекаемой формы были созданы в России в том же 1910 г. Н. Е. Жуковским и С. А. Чаплыгиным. Академиком Чаплыгиным и его школой 34 года тому назад завоевано мировое первенство в работах по теории крыла.

В 1902 г., т. е. за год до того, как впервые в мире поднялся в воздух самолёт братьев Райт, С. А. Чаплыгин, основоположник аэродинамики больших скоростей, выступил с замечательной докторской диссертацией «О газовых струях». Эта работа полностью была оценена лишь в самое последнее время. В ней за десятки лет до осуществления скоростного полёта были предсказаны точные законы, им управляющие. Опираясь на эту работу С. А. Чаплыгина, его ученики создали в 1940 г. законченную теорию крыла, фюзеляжа и винта скоростного самолёта. С. А. Чаплыгин, разработал новую теорию построения профилей крыла самолёта. Полученные на основе этой теории крылья для скоростных самолётов показали высокие качества.

Научная деятельность Сергея Алексеевича была многогранна. Гармонически сочетая эксперимент с теорией, выдающийся русский учёный занимался вопросами гидродинамики, баллистики, прикладной механики.

После смерти Жуковского при участии С. А. Чаплыгина ЦАГИ вырос в крупнейший в мире институт — советский центр научно-исследовательской работы в области авиации.

Ещё в 1928 г. советское правительство наградило академика Чаплыгина орденом Трудового Красного Знамени, в 1933 г. — орденом Ленина, а в 1941 г., в день 50-летия

научной деятельности, С. А. Чаплыгину за выдающиеся научные достижения в области аэродинамики, открывшие широкие возможности для серьёзного повышения скоростей боевых самолётов, было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Горячий патриот родины, Сергей Алексеевич Чаплыгин с первых же дней войны против гитлеровской Германии потребовал от руководимых им учёных, чтобы они все свои творческие силы направили на усиление мощи советской авиации. Напряжённо и самоотверженно работал он для фронта до самой своей смерти — 8 октября 1942 г. Образ Чаплыгина, великана русской науки, завоевавшего ей мировое господство в области механики и авиации, будет служить примером многим поколениям наших ученых.

Россия, Советский Союз, благодаря деятельности Жуковского, Чаплыгина и других русских учёных в области аэродинамики опередила западноевропейские страны. Более того, выдающиеся достижения русских учёных и конструкторов послужили за границей образцами для подражания и оказали большое влияние на судьбу западноевропейской авиационной техники и науки. Первые аэродинамические институты во Франции и Германии строились по образцу созданного Жуковским Кучинского института под Москвой. По книгам Жуковского и его первому в мире систематическому курсу «Теоретические основы воздухоплавания» учились у нас и за границей тысячи деятелей авиации. Научные результаты, достигнутые в Кучинском институте и лаборатории Московского высшего технического училища, систематически публиковались за границей и служили предметом внимательного изучения. При царском правительстве научные открытия русских учёных в ряде случаев применялись в технике за границей раньше, чем в России. Так было с введением толстого профиля крыла, разрезных крыльев, автомата перекоса и многих других ценных открытий стеченных ученых.

Царское правительство, не оказывая поддержки русским конструкторам, приобретало летательные аппараты за границей. Поступавшие на вооружение русской авиации самолёты «Ньюпор-IV», «Фарман-16» и другие по своему качеству были ниже многих машин, созданных отечественными изобретателями (Гаккеля, Григоровича, Пороховщикова, Сикорского и др.). В частности Григорович создал целую серию гидросамолётов с хорошими лётными и мореходными качествами. Фюзеляжный самолёт с тянущим винтом стал наиболее популярным среди русских техников. Именно этот тип

самолёта оказался наиболее жизненным и перспективным. Русскому ученому Б. Н. Юрьеву, ныне генерал-майору инженерно-авиационной службы, удалось ещё в 1911 г. построить весьма совершенный вертолёт, на котором был впервые применён автомат перекося. Этот аппарат получил золотую медаль на Международной воздухоплавательной выставке в 1912 г.

Русский конструктор И. Сикорский строил первые в мире многомоторные самолёты, и многие заграничные деятели авиации являлись учениками Сикорского. Россия стала родиной современной бомбардировочной авиации.

Наша страна может гордиться и своими лётчиками. Ефимов, Уточкин, Попов, Россинский, Алехнович, Нагурский, Нестеров, Чкалов и многие другие показали себя блестящими лётчиками, далеко оставившими за собой многих хваленых иностранных пилотов.

Замечательный русский лётчик П. Н. Нестеров является основоположником фигурного полёта. Он впервые выполнил мёртвую петлю. Нестеров же по-новому поставил вопрос об устойчивости и управляемости самолёта. Ему же принадлежит первый успешный воздушный бой с австрийскими лётчиками. Всемирно известный первый в истории авиации таран Нестерова — славный образец для наших сталинских соколов, таранящих машины фашистских стервятников и находящих всё новые пути боевого использования самолёта. Один из продолжателей дела Нестерова в Отечественной войне Герой Советского Союза Виктор Талалихин впервые в истории авиации применил таран — эту русскую форму воздушного боя — в ночных условиях.

О замечательном нестеровском таране, о постоянных творческих исканиях Нестерова в области усовершенствования летного мастерства ярко свидетельствует следующий документ:

АКТ РАССЛЕДОВАНИЯ ГИБЕЛИ ЛЁТЧИКА П. Н. НЕСТЕРОВА¹

РАПОРТ

*расследования по обстоятельствам геройской кончины
начальника II корпусного авиационного отряда
штабс-капитана Нестерова.*

Осмотром разбитых аппаратов и опросом свидетелей воздушной борьбы штабс-капитана Нестерова с австрийским бипланом системы «Альбатрос» выяснилось:

¹ «Вестник исторического архива», Лефортово.

1. Штабс-капитан Нестеров уже давно выражал мнение, что является возможным сбить неприятельский воздушный аппарат ударом сверху колёсами собственной машины по поддерживающим поверхностям неприятельского аппарата, причём допускал возможность благополучного исхода для таранящего лётчика.

2. Штабс-капитан Нестеров неоднократно выражал мысль, что неприятельская воздушная машина летать над П-м авиационным отрядом беспрепятственно не будет.

3. Решение таранить и сбивать неприятельские воздушные машины у штабс-капитана Нестерова зародилось уже давно. Так, в г. Дубно числа 5—6 сего августа им был приспособлен нож к задней конечности фюзеляжа, которым он предполагал разрезать оболочку неприятельского дирижабля. Во время пребывания в Злочеве он решил приспособить к хвосту аппарата длинный трос с грузом, которым надеялся опутать винт неприятельского аэроплана, пролетая перед носом такового.

4. Об опасности такого рода действия товарищи покойного ему неоднократно указывали, настаивая на том, что при ударе в воздухе таранящий аппарат должен обязательно поломаться, на что штабс-капитан Нестеров отвечал, что это ещё не доказано, а, наконец, если аппарат и сломаётся, то это ещё ничего не значит, так как всё равно когда-нибудь разбиться придётся, а жертвовать собой есть долг каждого воина.

5. 26 августа штабс-капитан Нестеров для преследования неприятельского аппарата поднялся два раза; при первом подъёме догнать неприятельский аппарат не удалось, кроме того, при подъёме ещё на земле оборвался трос с грузом, после чего штабс-капитан Нестеров опустился и поехал в канцелярию, велел предупредить себя, если появится неприятельский аппарат.

Вскоре вновь появился тот же аппарат; штабс-капитан Нестеров поехал на аэродром на автомобиле, спешно сел на свой двухместный аппарат системы «Моран-Сольнье», так как одноместный разбился; садясь в аппарат, он настолько спешил, что даже к нему не привязался. На слова поручика Кованько: «Что же ты будешь делать, возьми хоть браунинг!», — штабс-капитан Нестеров ответил: «Ничего, я как-нибудь обойдусь».

6. Штабс-капитан Нестеров быстро выиграл высоту и нагнал неприятельский аппарат в 3½ верстах северо-западнее деревни Липино в 12 часов 5 мин. дня. Здесь, будучи значительно выше неприятельской машины, он спланировал на неё, очевидно, с целью сбить её колёсами.

7. Вследствие трудности учесть поступательную скорость обеих машин, аппарат штабс-капитана Нестерова не ударил австрийский аэроплан колёсами, а врезался мотором между двумя несущими поверхностями бимоноплана. Доказательством сего служат: а) совершенно изломанный винт «Морана», б) обмотавшаяся вокруг обломка того же винта наружная покрывка Бауденовского гибкого вала от счётчика оборотов, в) поломка вала, отделение мотора от аппарата и отдельное его падение на землю метрах в 130 от первого.

8. По характеру падения «Морана» штабс-капитана Нестерова спланировать можно заключить, что крылья такового в первый, последовавший после столкновения момент остались целы, а если прогнулись, то незначительно.

9. Штабс-капитан Нестеров вылетел из аппарата и упал на землю отдельно от машины метрах в 25 от неё; момент отделения его от аппарата установить не удалось; имеются показания, что он вылетел в самый момент столкновения аппаратов, но некоторые показывают, что это случилось значительно ниже указанной точки.

10. Осмотр обломков «Морана» указывает на то, что шасси прогнулось или подломилось уже в воздухе, нижние тросы ослабли, в момент касания земли аппарат сложился так, что концы крыльев смотрели в одну сторону.

Из всего вышеизложенного надлежит вывести заключение, что штабс-капитан Нестеров сознательно, презрев личную опасность, преднамеренно подпался, наступил и ударил неприятельский аэроплан собственной машиной, что от силы столкновения собственный аппарат штабс-капитана Нестерова настолько пострадал, что штабс-капитан Нестеров опуститься на нём не мог, был выброшен из аппарата при одном из резких движений последнего и погиб, разбившись о землю.

Подписали:

Председатель комиссии Генерального штаба капитан Лазарев.

Члены:

*Военный лётчик поручик Передков,
военный лётчик поручик Кованько.*

Русский народ вправе гордиться своим авиационным прошлым.

III

МОГУЩЕСТВЕННА БАЗА ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ

Если в развитии авиационной мысли русский народ шёл впереди многих западноевропейских народов, то в отношении индустрии и техники наша страна отставала. Оснащённость современными орудиями производства промышленности царской России до первой мировой войны была «вчетверо хуже Англии, впятеро хуже Германии, вдесятеро хуже Америки» (*Ленин*).

За 26 лет советской власти в СССР совершилось «чудо» превращения отсталой страны в могучую индустриальную державу, которая первой в мире оказалась способной не только к сопротивлению, но и к разгрому гигантской военной машины гитлеровской Германии.

Советская авиационная индустрия, как и вся наша отечественная индустрия, прошла трудный путь. Она создавалась советским народом поистине заново. От первых конструкций советских авиамоторов и первых советских металлических самолётов до новейших советских скоростных истребителей и бомбардировщиков, до расцвета русской, советской науки

и техники в СССР — таков этот двадцатилетний путь. Требовались величайшая воля и гигантское напряжение всей страны, требовались прозорливость и вдохновенное руководство Ленина и Сталина, чтобы создать такую могущественную авиацию, как наша, чтобы снабдить родину мощными стальными крыльями.

200 самолетов в месяц производила вся старая царская полкустарная авиационная промышленность, т. е. меньше, чем любой из советских средних авиационных заводов.

Тысячи самолётов в месяц производит сейчас советская авиационная промышленность.

Русская авиация до революции зависела целиком от заграницы. 95% самолётов, поступавших на вооружение, имели иностранную марку.

Советская авиационная промышленность производит для Красной Армии любой тип самолёта. Почти все самолёты, находящиеся у нас на вооружении, — отечественного производства.

Ни один воздушный флот не может существовать, развиваться и крепнуть без серьезной производственной и научно-исследовательской базы. Царская Россия не имела ни того, ни другого. Молодая советская республика под руководством партии Ленина — Сталина с первых же шагов своего существования начала настойчиво работать над созданием военно-воздушных сил Красной Армии.

Решающую роль в создании оборонной мощи страны сыграли сталинские пятилетки, сталинская политика индустриализации страны. Советский народ, ведомый партией Ленина — Сталина, создал свою металлургию, машиностроение, моторостроение, построил мощные заводы по производству алюминия и создал базу для роста авиационной промышленности; он строил авиазаводы, развёртывал научные институты, учебные заведения, выращивал кадры инженерно-технических авиаспециалистов, авиаконструкторов и лётчиков.

И в конце первой пятилетки товарищ Сталин указал: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

Это была крупнейшая победа советского народа, создавшего своим трудом, на собственные накопления первоклассную авиационную промышленность. Последующие сталинские пятилетки ещё более расширили нашу производственную и научно-техническую базу авиации, увеличили её мощь.

Авиация стала любимейшим детищем народа. Одним из любимейших народных праздников стал День авиации,

установленный в 1933 г. решением СНК СССР и ЦК ВКП(б).

У нас выросли, воспитанные партией, товарищем Сталиным, замечательные конструкторы, создавшие первоклассные самолеты, моторы и вооружение. Яковлев, Ильюшин, Климов, Швецов, Поликарпов, Сухой, Микоян, Лавочкин, Микулин заслуженно пользуются мировой известностью. Наши «Яковлевы», «Ильюшин-2», «Петляков-2» и «Лавочкин-5», наши мощные дальние и ночные бомбардировщики не только не уступают, но во многом уже превзошли хваленые немецкие истребители и бомбардировщики — всех «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов», «Юнкерсов» и «Хейнкелей». Десятки тысяч гитлеровских самолётов и лётчиков уничтожены нашей авиацией.

Советский Союз стал великой авиационной державой задолго до Отечественной войны. Наши гордые соколы, вдохновляемые вождём и другом народа товарищем Сталиным, прокладывают новые воздушные пути, высоко держат знамя новаторов авиации. С именами русских советских лётчиков связаны чудесные подвиги, осуществлены великие творческие дерзания. Мировой рекорд дальности полёта по прямой, установленный Героями Советского Союза Михаилом Громовым, Андреем Юмашевым и Сергеем Данилиным во время беспосадочного перелёта Москва — Северный полюс — США, по праву считается самым выдающимся из всех рекордов. Чтобы завоевать такой рекорд, надо было обладать самолётами, способными летать на огромнейшие расстояния, на большой высоте, с наибольшей скоростью, надо было иметь мужественных и отважных лётчиков и передовых инженеров, способных выжимать из техники все, что она может дать. В 1941 г. СССР занял первое место по международным рекордам: из 168 международных рекордов по самолётам, планёрам, аэростатам и моделям 62 рекорда, т. е. более одной трети всех установленных рекордов, принадлежат СССР.

Перечень мировых и международных рекордов, достигнутых советскими лётчиками, показывает, что уже накануне войны советская авиация добилась одного из первых мест в мире. Героические перелёты гг. Чкалова, Байдукова и Белякова, Громова, Юмашева и Данилина, Коккинаки, Бряндинского, Гризодубовой, Расковой и Осипенко, Ломако, Водопьянова, Алексеева и многих других составляют выдающиеся страницы в истории не только советской, но и мировой авиации.

Начиная войну против СССР, самонадеянные фашисты воображали, что одним ударом захватят и выведут из строя нашу авиационную промышленность, лишат нашу авиацию

её основной базы и тем самым сведут на-нет воздушную мощь Красной Армии. Но расчёты гитлеровцев оказались и здесь битыми.

В труднейших условиях советский народ сумел перебазировать свою промышленность, в том числе и авиационную, в восточные районы страны. Мало того, эвакуировав старые заводы, советский народ уже в ходе войны в течение короткого периода сумел выстроить ряд крупнейших индустриальных предприятий и среди них — большое число авиазаводов. В результате наша авиапромышленность не только не снизила выпуска самолётов, моторов, вооружения, но, напротив, значительно увеличила производство продукции для фронта.

Никогда ещё сталинская авиация не получала такого большого количества самолётов советского производства, как сейчас. Весь советский народ участвует в укреплении воздушной мощи нашей родины. Уже в дни войны по благородному почину колхозника Ферапонта Головатого советский народ внёс миллиарды рублей из своих сбережений на постройку самолётов. Целые авиационные эскадрильи, созданные на средства трудящихся, участвуют в боях за родину. Государственный план выпуска боевых самолётов в 1942 г. был значительно перевыполнен. Этот план перевыполнен и в первом полугодии 1943 г. В 1942 г. было произведено на 75% больше самолётов, чем в 1941 г., а в 1943 г. произведено ещё больше, чем в 1942 г.

В условиях Отечественной войны наша авиационная промышленность не только резко увеличила выпуск самолётов, но и значительно повысила мощность моторов, улучшила летные качества и усилила огневую мощь боевых самолётов. Наша авиационная промышленность в ходе войны сумела не только модифицировать выпускаемые конструкции, но и освоить новые.

Об уровне работы нашей авиапромышленности, о качестве её продукции, о её производственных победах мирового значения свидетельствует тот факт, что в ряду знаменосцев передовой науки — лауреатов Сталинской премии — одно из первых мест занимает отряд авиастроителей. Среди лауреатов 1943 г. мы видим выдающихся конструкторов: А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина, С. В. Ильюшина, П. О. Сухого, А. Н. Туполева, Н. Н. Поликарпова, А. А. Микулина, В. Я. Климова, А. Д. Швецова.

Присуждение Сталинских премий лучшим представителям авиационной науки и техники выражает признательность народа к тем, кто своим творческим трудом даёт оружие для победы над ненавистным врагом.

Первоклассный и грозный для врага самолёт создал А. Н. Туполев.

Самолёт-штурмовик «Ильюшин-2», подобного которому нет ни в одной армии мира, сейчас усилен бронёй, огнём.

С именем Сергея Владимировича Ильюшина неразрывно связана история роста и развития могущества советской бомбардировочной авиации. С. В. Ильюшин прошёл путь от механика одной из авиачастей русской армии до авиационного деятеля с мировым именем. Выдающийся инженер и талантливый конструктор, С. В. Ильюшин создал мощный бомбардировщик с большой грузоподъёмностью и дальностью полета. Двухмоторный советский бомбардировщик Ильюшина — крупная победа нашей авиации. С момента создания машины конструктор значительно улучшил, усовершенствовал свой бомбардировщик. Бомбардировщик «Ильюшин-4» — это одна из самых популярных машин среди лётчиков-ночников. На этих самолётах было нанесено много ударов по глубокому тылу гитлеровской Германии.

За годы своей плодотворной конструкторской деятельности С. В. Ильюшин воспитал целую плеяду советских конструкторов. Его конструкторское бюро — это крепкий коллектив, воплощающий в жизнь самые передовые идеи авиационной науки. Никто, пожалуй, не подходит так критически к оценке своих машин, к плодам своих исканий, как этот коллектив. Ильюшин всегда что-то ищет. Его очень часто можно видеть на аэродроме, на поле. У него тесная дружба с лётчиками — испытателями его машин. Известно, какую большую испытательскую работу провёл на машинах Ильюшина Герой Советского Союза В. Коккинаки, какие плодотворные результаты дало тесное сотрудничество выдающегося конструктора с храбрым и умелым лётчиком.

С первых дней Отечественной войны Сергей Владимирович Ильюшин осуществляет крепкую связь с фронтом, часто бывает там, где его самолёты держат боевой экзамен.

Замечательным творением конструкторской мысли является создание самолёта «Ильюшин-2» — одномоторного, скоростного бомбардировщика ближнего боя с мощным пушечно-пулемётным и бомбовым вооружением. До машины такого типа ещё не доросла мысль немецкого конструктора. И здесь немецкая техническая мысль, немецкое мастерство биты нашим русским, советским мастерством, нашим русским, советским техническим прогрессом.

«Ильюшин-2» — это блестяще реализованная идея создания советского штурмовика, подсказанная конструктору товарищем Сталиным.



Перед боевым вылетом. Подвеска бомб к пикировщику



Бомбардировщики идут на

«Ильюшин-2» получил признание не только среди наших лётчиков. Ни в одной стране нет сейчас такой грозной, живучей, высококачественной машины, как советский штурмовик. Враги с первых же дней появления этой машины на фронте прозвали её «чёрной смертью» — такой большой урон наносила им эта машина.

Герой Социалистического Труда конструктор А. Яковлев так охарактеризовал эту работу Ильюшина:

«Немцы рассчитывали на непобедимость своего пресловутого танкового клина. Но вот замечательный советский конструктор Ильюшин создал свою штурмовую машину. Отважные советские лётчики на «Ильюшиных», на этих летучих танках, появились над германскими танковыми колоннами. И в теорию танковой войны генерала Гудериана советскими конструкторами и лётчиками была внесена существенная поправка».



Ютские задания

За 2½ года войны С. В. Ильюшин значительно улучшил конструкцию своего штурмовика. Широкий идейный горизонт, огромные познания и неугасимый дух дерзания позволили С. В. Ильюшину значительно увеличить боевую мощь самолёта-штурмовика. Конструктор много времени отдал проблеме, как обезопасить лётчика-штурмовика. Результатом творческих поисков было рождение второй кабины со стрелком, усиление брони самолёта и его огневого залпа. «Ильюшин-2» стал ещё более грозным не только для немецких наземных войск, но и для его авиации.

Велики заслуги С. В. Ильюшина перед родиной. Его славный труд достойно оценён. С. В. Ильюшину присвоено звание Героя Социалистического Труда. Он удостоен звания сталинского лауреата и награждён орденами Союза ССР.

Советские лётчики-истребители с необычайной теплотой

отзываются о маленьком, юрком истребителе по имени «Яковлев». Конструктор может гордиться своей машиной. Её любят лётчики, любят за маневренность, скорость и мощь огня. Этот истребитель в умелых руках всегда несёт на своих грозных крыльях победу.

Когда французских лётчиков из эскадрильи «Нормандия», сражающихся на советско-германском фронте, попросили выбрать себе тип самолёта для боевой работы, французы остановили свой выбор на «Яковлеве».

Александр Сергеевич Яковлев — один из выдающихся деятелей сталинской авиации. Путь роста талантливого советского конструктора связан с ростом наших военно-воздушных сил. Верный сын родины, её горячий патриот, молодой инженер Яковлев с первых же шагов своей сознательной жизни отдал себя служению Красной Армии, усилению её воздушной мощи. Обладая высокой идейностью, большим кругозором, твёрдой волей и настойчивостью, Яковлев никогда не успокаивался на достигнутом, а упорно шёл вперёд, искал новые пути в решении проблем авиации. От учебных лёгкомоторных самолётов к могучим скоростным истребителям, затмевающим немецкие «Мессершмитты» и «Хейнкели», — таков славный путь деятельности выдающегося конструктора.

Война явилась серьёзным испытанием для молодой русской школы конструкторов, возглавляемой А. С. Яковлевым. Немцы старались усилить боевую мощь своих машин и нащупать уязвимое место в наших самолётах. Но и конструктор Яковлев не почил на лаврах, а с удесятерённой энергией принялся улучшать свой истребитель. Он во-время раскрывал замысел врага-конструктора, предупреждал и опережал его. Машины русского конструктора Яковлева выдержали экзамен в боях. В ходе войны конструктор Яковлев сумел серьёзно увеличить мощь огня, скорость и высоту своего самолёта. Талантливость русского народа, взлёт его мысли сказались на самолёте «Яковлев-1».

А. С. Яковлев — глубокий авиационный мыслитель, умеющий заглядывать в будущее, это дерзновенный творец и вместе с тем практик-реалист, умеющий найти и претворить в жизнь то, что сегодня является самым важным, насущно необходимым. Широкий размах в работе сочетается у него с точностью, высокой культурой и умением преодолевать трудности. Эти качества Яковлев воспитывает в своих подчинённых, в ближайших помощниках, входящих в руководимый им коллектив конструкторов. Высокую культуру в работе Яковлев сумел привить всему заводскому коллективу. Здесь им были задуманы и рождены первые экземпляры «Яков-

лева» («Як'ов»). Яковлев создал около трёх десятков авиационных конструкций, пока осуществил свою главную мечту о грозном скоростном истребителе, который мог победоносно соперничать с лучшими немецкими типами истребителей.

Страна высоко оценила заслуги А. С. Яковлева в создании отечественной истребительной авиации. А. С. Яковлев неоднократно был награждён орденами Советского Союза. Ему присвоено звание Героя Социалистического Труда, и дважды на протяжении Великой отечественной войны ему присуждена Сталинская премия. Проводя большую конструкторскую работу, генерал-майор инженерно-авиационной службы А. С. Яковлев осуществляет одновременно руководство авиационной промышленностью на посту заместителя наркома авиапромышленности СССР.

Семён Алексеевич Лавочкин известен советскому народу ещё своим самолётом ЛАГГ-3. На этих самолётах наши лётчики в первые же дни войны сражались с немецкими захватчиками.

Молодой советский инженер, один из многочисленных конструкторов, которых воспитал товарищ Сталин, конструктор Лавочкин все свои силы, все свои знания и творческие помыслы отдаёт делу укрепления советской истребительной авиации.

В результате изучения работы самолётов в боевых условиях, внимательно исследуя, испытывая свои конструкции в условиях фронта, С. А. Лавочкин сумел значительно усовершенствовать свой истребитель уже во время Отечественной войны. Результатом этой творческой работы явилось рождение истребителя «Лавочкин-5». Появление этой машины на фронте — большой успех нашей авиации, новый удар по врагу. «Лавочкин-5» — первоклассный истребитель — заслужил любовь советских лётчиков и вызывает страх у фашистских пиратов.

По своим боевым качествам, по скорости и маневренности, а также по мощи огня «Лавочкин-5» — превосходное оружие против «Мессершмиттов» и новейших фашистских истребителей «Фокке-Вульф-190». Уже много сотен этих разрекламированных немцами машин сбиты на самолётах «Лавочкин-5».

Но патриот родины С. А. Лавочкин не останавливается на достигнутом. Самолёт «Лавочкин-5» находится в массовом производстве, а его автор неутомимо совершенствует конструкцию дальше. Прекрасный творческий коллектив передовых конструкторов-патриотов, работающий под руководством



Перед боевым вылетом. Подвеска торпеды к самолёту

С. А. Лавочкина, несомненно порадует родину ещё не одним своим творением.

Присвоение С. А. Лавочкину звания Героя Социалистического Труда — это награда всей авиапромышленности, доказательство зрелости и высокого уровня технической культуры наших авиационных работников.

Авиация — это непрерывный прогресс технической мысли. То, что сегодня — мировой рекорд, завтра может оказаться отсталым. Вот о чём всегда должны помнить работники авиационной промышленности, творцы оружия для военно-воздушных сил Красной Армии, играющих первостепенную роль в нашей борьбе с немецкими поработителями.

Не ограничиваться достигнутым, двигаться вперёд, совершенствовать выпускаемые самолёты и моторы и создавать новые, первоклассные конструкции — вот святая обязанность работников советской авиапромышленности.

Родина высоко ценит самоотверженный труд строителей самолётов и моторов, снабжающих наши воздушные силы самой передовой техникой. Указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении ряда авиационных заводов орденами и о награждении большого числа рабочих и инженерно-технических работников орденами и медалями — тому лучшее свидетельство.

Авиационная промышленность — это тыл наших военно-воздушных сил. А каждый рабочий и работница, стоящие у станков, — это тоже солдаты, первые помощники наших славных лётчиков. Рабочие и инженерно-технические работники авиационной промышленности, так же как лётчики, бьют немецко-фашистских захватчиков, бьют своим доблестным, самоотверженным трудом, рекордным выпуском первоклассных машин, бьют очень крепко. Каждая выпущенная боевая машина — новый удар по врагу.

Работники советской авиационной промышленности это хорошо понимают. Недаром во Всесоюзном социалистическом соревновании заводы авиационной промышленности всё время удерживают первые места.

Десять авиационных заводов завоевали и крепко держат у себя переходящие красные знамёна Государственного Комитета Обороны.

В грозные дни 1941 г., когда враг рвался к Москве, далеко от неё, на востоке, на новых, необжитых, пустынных местах вырастали крупные авиационные заводы.

В самый трудный период для всей нашей советской промышленности, в том числе и авиационной, в период перебазирования на восток и перестройки производства для освоения новых, более совершенных типов самолётов, люди авиационных заводов вели себя героически. Работники самолётостроительных заводов преодолевали все преграды, чтобы в срок обеспечить наших воинов-фронтовиков боевыми самолётами. Казалось, люди поставили себе непосильные задачи. Но большевистская воля и преданность родине советских патриотов делали чудеса. Самолёты мощным потоком шли на фронт.

Авиационный завод, где директором т. Еремеев, перебазировался в тыл.

«...По унылым осенним полям страны, — повествует о героизме, о честном, самоотверженном труде людей этого завода писатель Н. Бобров, — растянулись эшелоны завода. Ехали долго.

Наконец приехали. Наступили ещё более напряжённые дни. Сначала жили на колёсах. Но платформы разгружались; рабочие, инженеры, их жены и дети принялись размещать оборудование в цехах. Люди, привыкшие осязать руками точнейшие инструменты, взялись за грубые канаты и тросы, начали закатывать тяжелейшие станки в помещения. И как спорилась работа под звуки старинной бурлацкой «Дубинушки»! Какой вкусной казалась пшеничная каша, которую варили тут же у станков, на кострах. Как крепок был сон

матерей и жён на полу, у механизмов, после непосильного труда! Так на далёком «сибирском тракте», на месте, где недавно делали столы и диваны, где и сейчас на дворе ещё можно видеть пружины от кресел или лоскуты обивки, заработал во всю мощь винтовой завод, снабжающий своей продукцией военно-воздушные силы Красной Армии».

Стоя на поковке, кузнец этого завода Засухин сломал руку. Но он не покинул своего рабочего места, как не покидает поля боя раненый советский воин. Повреждённая рука ныла, резкая боль отдавалась в плече. А мозг сверлила мысль о фронте, о тех, кто, презирая смерть, бьётся с врагом родины, кто ждёт всё новых и новых самолётов. Засухин продолжал здоровой рукой управлять гигантским молотом. Ход важнейшего производства не был нарушен.

Замечательны образцы созидательного труда советского народа в дни Отечественной войны на энском авиационном заводе, где директором Герой Социалистического Труда т. Третьяков.

Аэроград — так называют этот завод. На пустыре, в стороне от железной дороги, точно в сказке, невиданно быстро возник завод-гигант. Собственно, это даже не завод — это целый авиационный комбинат, город заводов. Он состоит из самостоятельных заводов: винтового, моторного, самолётного и других.

Создание Аэрограда — одно из великих проявлений народного героизма в дни Отечественной войны. Чем больше зверел и нагелл фашистский хищник на временно захваченной им советской территории, тем яростнее, чаще стучали топоры и вгрызались в жёсткую, промёрзлую землю лопаты. На коробки зданий навешивались двери, оконные рамы. В пустые цехи вкатывались железнодорожные платформы, эшелон за эшелон, гружённые ценным оборудованием, непосильно тяжёлым для людей, вооружённых только ломом и верёвкой. Авиаконструкторы, чьи имена известны многим нашим лётчикам, юноши и старики, чернорабочие и жёны инженеров тащили волоком в стужу и ветер стальные машины. Ещё не всюду возвели крыши, а в цехах уже вертелись станки, на стапелях собирались центропланы и крылья.

Но война торопила всех. А мороз крепчал, масло в станках застывало, лопались станины. Люди тогда раздували в самолётных цехах костры, кое-как обогревались и вновь с упорством собирали каркасы боевых машин. Проведённые наспех электропровода часто обрывались, тьма окутывала огромные корпуса, и тогда люди опять разжигали костры и

при слабом мерцании огня продолжали клепать, варить, лить, стыковать узлы...

Прошло совсем немного времени, и замечательный авиационный комбинат организованно и чётко развернул своё производство на полный ход. И теперь тысячи боевых самолётов выходят из ворот его цехов и улетают на фронт.

Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин в приказе 1 мая 1943 г. подчеркнул: «Нужно, чтобы все наши люди и все учреждения в тылу работали слаженно и чётко, как хороший часовой механизм».

Сталинские слова вызвали у советских людей стремление работать для фронта ещё более самоотверженно. Горячо откликнулись на сталинский призыв работники авиационной промышленности. Ещё жарче разгорелось социалистическое соревнование на авиазаводах, увеличивается выпуск самолётов для фронта, всё более ритмично, планомерно, по графику идёт работа.

Авиационный завод, где директором т. Белянский, крепко держит завоёванное им переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны. Трудовой энтузиазм коллектива рабочих и инженерно-технических специалистов небывало высок.

«В течение первой половины 1943 г., — рассказывает директор т. Белянский, — наш завод из месяца в месяц, изо дня в день работал по графику, а часто опережал его. Не было ни одного дня, когда задание не было бы выполнено. Слаженно работали все цехи. Полугодовой план перевыполнен. Значительное количество боевых машин сдано сверх плана в особый фонд Главного Командования Красной Армии. Повышена боевая мощь самолёта, усилены его огневые средства.

С меньшим числом людей выпускать больше машин — такую задачу мы себе поставили. Наиболее трудоёмкие операции мы механизировали. Усовершенствование технологии позволило сократить время на производство одного изделия на 26,4% по сравнению с декабрём 1942 г.

Наш завод был в мае 1942 г. одним из инициаторов Всесоюзного социалистического соревнования. На протяжении шести месяцев 5 раз нам присуждалось переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны. Тысячи стхановцев непрерывно обогащали производство рационализаторскими нововведениями. Правительство высоко оценило работу коллектива, наградив недавно большую группу рабочих, инженеров и служащих орденами и медалями СССР».

Самолётостроительные заводы, где директорами тт. Абрамов

и Ярунин, также досрочно выполнили план первого полугодия и сдали сверх плана много самолётов в особый фонд Главного Командования.

На заводе, где директором т. Абрамов, на одном из ответственных участков создавалось узкое место в производстве деталей. Это угрожало сорвать выпуск боевых самолётов. Надо было любой ценой не допустить срыва сборки самолётов. Молодой токарь Багимов взялся преодолеть возникшую на заводе трудность. Он работал не уходя с завода 58 часов и помог всему коллективу справиться с производственным заданием.

Самолёты создают не только рабочие и инженеры авиационной промышленности. Самолёты — это уголь и руда, это чёрные и цветные металлы, это нефть и электроэнергия, это химия и текстиль. Вся наша промышленность работает на авиацию. И чем лучше, по-стахановски, будут трудиться шахтёры и рудокопы, сталевары и нефтяники, машиностроители и ткачи, чем крепче будет творческая, рационализаторская мысль наших рабочих и инженеров, тем больше сырья и полуфабрикатов получит авиационная промышленность, тем больше самолётов даст она фронту. Значит ещё крепче будут разить наши соколы немецких захватчиков с воздуха, ещё скорей настанет светлый час освобождения нашей родной советской земли от фашистской нечисти.

IV

СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ В БОЯХ ЗА РОДИНУ

1. Воинское искусство лётчиков сталинской авиации

Наша авиация по праву зовётся сталинской авиацией, а наших лётчиков народ прозвал сталинскими соколами.

Сталин стоял у колыбели советского военно-воздушного флота. Сталин пестовал и растил советских конструкторов и лётчиков, заботливо помогал им в их творческом росте. Сталин вырастил целое племя храбрейших и искуснейших воздушных воинов. И теперь, в суровые дни Отечественной войны, великий Сталин вдохновляет на бой своих крылатых сынов.

Сталинские соколы воспитывались на славных традициях героев Царицына, Петróграда, Перекопа. Крылатые советские богатыри являются выразителями лучших черт русского

народа. Велика их храбрость, горяча беззаветная любовь и преданность родине, глубока непримиримость к врагам отечества.

Советская авиация за время Отечественной войны выдвинула из своей среды много талантливых лётчиков — мастеров своего дела, бесстрашных в бою, насмерть разящих врага.

Каким должен быть и является советский лётчик-истребитель?

Советский лётчик-истребитель — это боец могучего отряда сталинской авиации. По характеру своего оружия и по своим задачам он призван вести только наступательные бои. Советские лётчики-истребители поддерживают действия наземных, морских и воздушных сил, защищают наши города и сёла от нападения фашистской авиации. Их задача — решительная атака и уничтожение самолётов противника в воздушном бою. Стало быть, истребитель в силу своего вооружения и характера боевых методов — оружие атаки.

Советский лётчик-истребитель — отличный пилот и стрелок. Высокое мастерство пилотажа и стрельбы советского лётчика-истребителя сочетается с отвагой, способностью к быстрым решениям, выдержкой и трезвым расчётом, железной дисциплиной, высокой добросовестностью и физической стойкостью. Отличительной особенностью советского лётчика-истребителя являются ярко выраженный наступательный дух и готовность к самопожертвованию.

В советской авиации одно из основных мест занимает бомбардировочная авиация (ближняя бомбардировочная, пикирующая, ночная и дальнего действия). Действуя в оперативной и тактической связи с наземными войсками и морским флотом, выполняя в сложных условиях самостоятельные задачи, бомбардировочная авиация бьёт врага на поле боя, на подходах к нему, разрушает тылы и коммуникации противника, совершает нападения на аэродромы, склады горючего и боеприпасов, на транспортные суда, проводит рейды в глубокий тыл врага с целью подрыва его военно-экономической мощи.

Всегда точно выполнять боевую задачу, в любую погоду, днём и ночью, невзирая на противодействие врага, пробиться к цели и метко поразить её — такова почётная и трудная боевая работа экипажа бомбардировщика. Вот почему основными качествами лётчика, штурмана, стрелка-радиста советской бомбардировочной авиации являются храбрость, настойчивость, инициатива и готовность к самопожертвованию.

Грозной боевой силой является штурмовой самолёт, снабжённый бронёй и сильным пушечно-пулемётным и бомбовым

вооружением. Штурмовая авиация — разновидность бомбардировочной авиации — поддерживает свои войска на поле боя; штурмовики используются для нанесения ударов по авиации противника на её аэродромах, по войскам и всем видам транспорта врага в его ближнем тылу. Штурмовики обычно обрушиваются на врага внезапно, атакуя с малых и средних высот, применяя при этом все виды своего вооружения.

Лётчику-штурмовику приходится действовать в очень сложных условиях. Для того чтобы ориентироваться и вести огонь с бреющего полёта, с малых и средних высот, успешно провести быстротечную атаку под сильным зенитным огнём, лётчик-штурмовик должен быть отлично подготовлен как пилот, штурман, стрелок, бомбардир, радист, разведчик и, наконец, как мастер воздушного боя с истребителями противника. Стало быть, лётчик-штурмовик — это универсальный лётчик. Успех его атак зависит от уровня его боевой квалификации и моральной стойкости.

Бесчисленны подвиги, совершённые советскими истребителями, бомбардировщиками, штурмовиками, разведчиками. Днём и ночью они выслеживают врага, ведут мастерские бои и вгоняют немецкие самолёты в землю, бомбят, сжигают немецкую технику, истребляют фашистских захватчиков.

В суровую годину Великой отечественной войны сталинские соколы выдвинули многочисленных героев, совершивших подвиги в сражениях под Москвой и Сталинградом, в обороне Ленинграда, в боях за Севастополь. В ряду имён славных воздушных воинов блистают имена Героев Советского Союза Катрича, Талалихина, Сафонова, Хариточова, Хлобыстова, Покрышева, Пилютова, Литаврина, Баранова, Клещова, Лавриненко, Покрышкина, братьев Глинка, Петра Гнидо и многих других советских асов. Их имена стали известны всему миру.

Наш народ всегда любил своё кровное детище — советскую авиацию, всегда проявлял к крылатым воинам огромную заботу, внимание и любовь. И сталинские соколы ствечают на заботу и любовь народа горячей преданностью.

Более двух с половиной лет тому назад, в первые же дни войны, Герой Советского Союза капитан Гастелло совершил подвиг, который глубоко взволновал не только народы нашей страны, но и всех передовых людей мира. На горящем самолёте Гастелло врзался в скопление немецких танков и автомашин. Ценой своей жизни Гастелло нанес врагу тяжелый урон.

Память о Гастелло, его боевые традиции гордо хранят с

тех пор сталинские соколы. Бессмертный подвиг Гастелло стал символом бесстрашия и мести врагу и любви к родине.

В памяти тех, кто сражался с врагом на улицах Сталинграда, навсегда сохранится картина героического подвига молодого штурмовика Виктора Рогольского. Два раза в этот день ходил комсомолец Рогольский на штурмовку фашистских танков, продвигавшихся по окранным улицам Сталинграда. Но немецкие бандиты настойчиво протягивали свои бронированные когти к центру города. И Рогольский в третий раз пошёл штурмовать танки. Снаряд зенитки попал в мотор. Пламя охватило машину. Был один выход — парашют. Рогольский направил горящий самолёт в колонну вражеских танков.

...Группа наших истребителей прикрывала штурмовики. На пути к цели наши лётчики встретили 25 «Мессершмиттов-109». Старший лейтенант Баранов во главе четвёрки советских самолётов завязал бой. Остальные истребители остались прикрывать штурмовики. В первой же атаке Баранов сбил «Мессершмитта». Немец выпрыгнул на парашюте, но его расстрелял в воздухе пилот Савин. В это время два «Мессершмитта-109» вновь атаковали Баранова. Одного он отогнал, второго сбил.

После этого лётчик полетел к «Ильюшным-2», сбив в пути одного из шести «Юнкерсов-87», шедших бомбить наши наземные войска. Заметив, что пять «мессеров» атаковали одного «Ильюшина-2», Баранов вступил с ними в бой, оттянув на себя вражеские истребители. Одного «Мессершмитта-109» он расстрелял меткой очередью с короткой дистанции. Но остальные четыре яростно нападали на него. А между тем боеприпасы кончились. В распоряжении Баранова остались только машина и её стремительная скорость. И лётчик пошёл на таран.

Правой плоскостью своей машины Баранов ударил по стабилизатору «Мессершмитта-109». Фашистский самолёт рассыпался в воздухе, но у самолёта Баранова надломилась плоскость. В атаку на израненную машину бросился другой «Мессершмитт-109». Снарядом пробил радиатор. Самолёт Баранова «Яковлев-1» перешёл в крутую спираль. Баранов хотел выброситься на парашюте, но его сильно прижало к сиденью. Тогда лётчик, сидя в кабине, раскрыл парашют. Его выдернуло из самолёта, и он стал плавно спускаться на землю. Немцы хотели расстрелять героя в воздухе, но на выручку Баранову пришли два «Яковлева-1» и вступили в бой с «Мессершмиттами». На одном из «Яковлевых» летел пилот Сержантов. Он сам был ранен, но не вышел из боя, пока не приземлился его командир.



*Дважды Герой Советского Союза
гвардии майор Дмитрий Борисович Глинка*



*Герой Советского Союза
гвардии капитан Борис Борисович Глинка*

У любого из советских мастеров воздушного боя на личном счету по десять, пятнадцать, двадцать, а то и больше сбитых самолётов противника. Чем замечательны эти воздушные войны? У них богатый опыт, свой стиль борьбы, своё высокое мастерство ведения воздушного боя. Но всех их объединяет одно: они великолепно владеют техникой пилотирования, исключительно точно стреляют из своих пушек и пулемётов, блестяще сочетая огонь с классическим манёвром, со стремительной атакой. Таких первоклассных лётчиков у нас называют ассами.

Советский асс — это самый передовой, самый зрелый лётчик, это образец храбрости, умения, дисциплины и преданности родине. Нет такого истребительного полка в советской авиации, где бы не выросли свои ассы.

Н-ским истребительным полком командовал славный лётчик, храбрый и опытный истребитель подполковник Ибрагим Дзусов. Дзусов вырастил сильную группу таких советских ассов, как Герои Советского Союза братья Дмитрий и Борис Глинка, Александр Покрышкин, Берестнев и многие другие.

Кто, например, не знает сейчас на фронте героя Кубани гвардии подполковника Александра Ивановича Покрышкина? Это выдающийся советский лётчик. Покрышкин — гроза немецких лётчиков. Когда Покрышкин только появляется, трусливые фашистские пилоты спешат предупредить друг друга по радио:

— Ахтунг (внимание)! Покрышкин в воздухе!

Страх немцев обоснован. Не проходит боя, чтобы гвардии подполковник Покрышкин не угробил несколько фрицев.

Восемь наших истребителей прикрывали свои войска на высоте 1,5—2 тыс. метров. Боевой порядок состоял из двух четвёрок, эшелонированных по высоте на дистанции 500 метров и в глубину 600—800 метров. Ведущий группы гвардии подполковник Покрышкин возглавлял нижнюю четвёрку. Верхнюю четвёрку возглавлял гвардии младший лейтенант Науменко.

Нижняя группа была атакована шестью «Мессершмитта-109» с дистанции 1 тыс. метров на встречных курсах. Истребители смело приняли лобовую атаку противника. Одновременно гвардии подполковник Покрышкин по радио дал команду верхней четвёрке: «Атаковать противника сверху». «Мессершмитты», не выдержав упорства наших истребителей, уклонились от трассы и пошли с принижением.

В это же время четыре «Мессершмитта-109» пытались внезапно, из-за облачности атаковать четвёрку Покрышкина. Своевременно заметив противника и зная, что его прикрывает



*Дважды Герой Советского Союза
гвардии подполковник Александр Иванович Покрышкин*

сверху группа Науменко, Покрышкин со своей четвёркой устремятся за шестью уходящими вниз «Мессершмиттами-109». Настигнув и атаковав противника, гвардии подполковник Покрышкин и гвардии старший лейтенант Рычкалов сбили по одному «Мессершмитту-109».

Группа гвардии младшего лейтенанта Науменко в этот момент на встречно-пересекающемся курсе перехватила четыре «Мессершмитта-109», выскочивших из облаков. В результате смелой атаки гвардии сержант Савин сбил «Мессершмитт-109», а гвардии лейтенант Сутырин подбил другую вражескую машину, которая, дымя, с резким снижением пошла к земле. Остальные «Мессершмитты» поспешно вышли из боя.

Собрав всю группу, гвардии подполковник Покрышкин продолжал патрулирование. Заметив на горизонте воздушный бой, он немедленно пошёл на помощь.

На высоте 1200—1400 метров четыре наших истребителя вели бой с восемью «Мессершмиттами-109». Группа гвардии подполковника Покрышкина сверху внезапно атаковала противника. В результате первой же атаки были сбиты два «Мессершмитта-109», из которых одного сбил гвардии подполковник Покрышкин, а другого — гвардии младший лейтенант Науменко. Ошеломлённые внезапной и стремительной атакой наших лётчиков, немцы растерялись. Боевой порядок их был нарушен, и бой со стороны противника принял неорганизованный характер. Гвардии подполковник Покрышкин сбил ещё один «Мессершмитт-109». Потеряв инициативу, фашистские лётчики стали беспорядочно выходить из боя. В тот момент гвардии лейтенант Сутырин догнал одного «Мессершмитта-109» и с дистанции 100—150 метров сбил его.

Так, в результате двух воздушных боёв, проведённых в одном вылете, лётчики группы гвардии подполковника Покрышкина сбили семь «Мессершмиттов-109» и один подбили, сами не понеся потерь. Дважды Герой Советского Союза гвардии подполковник Александр Иванович Покрышкин к началу 1944 г. лично сбил 53 самолёта противника. Президент Соединённых Штатов Америки Рузвельт наградил его медалью «За боевые заслуги». Герой Советского Союза капитан Речкалов сбил 46 самолётов, лётчик Труд — 22, лётчик Клубов — 21, лётчик Фёдоров — 20 самолётов.

Дважды Герой Советского Союза гвардии майор Дмитрий Борисович Глинка лично сбил 37 самолётов противника.

В жарких боях с немецкими стервятниками родилась гвардия сталинской авиации. Десятки авиационных полков, целые дивизии и корпуса носят высокое гвардейское звание. Воздушные гвардейцы — это храбрейшие из храбрых, это самые



Штурмовики на береговой линии подходят к цели

искусные воины. «Гвардия умирает, но не сдаётся» — этот девиз незримо горит на знамёнах наших воздушных гвардейцев. О том, как умеют сражаться за честь родины гвардейцы-лётчики, свидетельствуют следующие факты.

К Курску шла группа немецких бомбардировщиков и истребителей. В воздух немедленно взлетела дежурная эскадрилья. В составе группы была пара «Яковлевых-1», ведомая гвардии лейтенантом Котловым.

Наши «Яковлевы» атаковали врага со стороны солнца. У немцев — численное превосходство, у нас — высота и внезапность. Большая группа немецких истребителей была отсечена от «Юнкерсов» и связана боем. Основные наши силы наносили удар по бомбардировщикам.

В разгар боя лейтенант Котлов заметил, что высоко в стороне, совершенно с другого направления к цели пробиваются более 50 «Юнкерсов» в сопровождении полутора десятков «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов». Не раздумывая, лейтенант Котлов вместе со своим ведомым младшим лейтенантом Грачёвым бросился в гушу бомбардировщиков.

Внизу, под крылом самолёта, лежал город. Люди наблюдали с земли этот бой. Словно огненным мечом, трассами снарядов и пуль рассекал Котлов вражеские бомбардировщики. На землю уже упал один «Юнкерс-87». Десять истребителей сверху, сзади, снизу бросились на Котлова. Ведомый защищал своего командира, но был сбит. И в эти же секунды наземь полетели два горящих «Мессершмитта».

Оставшись один, гвардеец Котлов не прекращал атак и упорно пробивался к бомбардировщикам. Увернувшись от огня четвёрки немецких истребителей, Котлов стрелой взмыл вверх и оттуда камнем бросился в гушу бомбардировщиков. Один из них загорелся и пошёл к земле.

На Котлова набросилось более десятка фашистских самолётов. Гвардеец оказался в кольце, но продолжал биться. Вражеский снаряд оторвал ему правую ногу выше колена. В этот миг, напрягая все силы, Котлов нажал на гашетку и сбил ещё одну, пятую в этом бою, машину врага. Самолёт Котлова горел. Последним усилием воли он выбросился на парашюте.

Героя подобрала на земле наша пехотинцы. Две пули прошли навывлет через его грудь. Он истекал кровью. Его подняли на руки и понесли бережно, как святыню, как знамя. Богатырь, совершивший беспримерный подвиг, умер на руках своих товарищей. Память о гвардейце Николае Котлове переживёт века.

Советские пикирующие бомбардировщики приближались к

вражескому аэродрому. Лётчики и штурманы, внимательно наблюдавшие за землёй, видели, как с аэродрома один за другим стали взлетать «Фокке-Вульфы». Экипажи с боем прорвались к аэродрому, прицельно сбросили бомбы и с правым разворотом легли на обратный курс.

Число немецких истребителей в воздухе увеличилось. Против четырёх экипажей бомбардировщиков дралось теперь не менее дюжины немецких самолётов. Экипаж ведущего, отбив атаку одного «Фокке-Вульфа», сумел зажечь его. В ту же минуту на этот экипаж с левой стороны одновременно ринулись в атаку ещё два «Фокке-Вульфа-190». Заметив, что смертельная опасность угрожает ведущему, молодой лётчик гвардии сержант Поляков своим самолётом закрыл командира, приняв удар «Фокке-Вульфов» на себя.

На бомбардировщике Полякова загорелся центральный бензобак. Бушевавшее пламя охватило плоскости, подбиралось к кабине. На лётчике Полякове и штурмане старшине Череповском уже тлела одежда. В этот момент на бомбардировщик набросилась ещё шесть «Фокке-Вульфов». Самолёт Полякова держался на одном моторе. Один «Фокке-Вульф», не рассчитав атаки, выскочил вперёд на 50—60 метров. Сквозь дым и пламя гвардеец увидел немца. Очередью из пушки Поляков сбил «Фокке-Вульфа». Экипаж покинул самолёт только над нашей территорией.

В воздушном бою, длившемся более десяти минут, лётчик Поляков и стрелок-радист старший сержант Николай Сетюк сбили по «Фокке-Вульфу». Командование наградило членов гвардейских экипажей орденами.

Советские лётчики бьют немцев в любых условиях, не считаясь с численным превосходством, не уступая врагу поля боя. Отвага в сочетании с мастерством принесит победу.

Однажды экипаж разведчика «Петляков-2» в составе лётчика старшего сержанта Минеева, штурмана старшего лейтенанта Петрова и стрелка-радиста старшего сержанта Малауха производил разведку глубокого тыла противника. Выполнив задание, самолёт возвращался на свой аэродром. На высоте 5 тыс. метров «Петляков-2» был атакован тремя «Мессершмиттами-109ф» и одним «Мессершмиттом-110».

Немцы, чувствуя своё преимущество, со всех сторон наседали на «Петлякова-2», и разведчику пришлось принять неравный бой. Три «Мессершмитта-109ф» входили в атаку справа сверху. Четвёртый «Мессершмитт-110» шел слева снизу и был вне сферы обстрела. Экипаж разведчика начал отражать атаку первого «Мессершмитта». Лётчик Минеев сделал манёвр влево, и первый атакующий «Мессершмитт-109ф»

попал под огонь пулемёта стрелка-радиста. Видимо, струсив, немец дал неприцельную очередь и начал выходить из атаки. Минеев резко развернул «Пе-2» вправо. «Брюхо» «Мессершмитта» попало в прицел нашего пулемёта-разведчика. Две очереди — и первый «Мессершмитт-109ф», объятый пламенем, повалился на землю. Второй «Мессершмитт» атаковал «Пе-2» и поджёг правый консольный бак. Однако фашистский лётчик не рассчитал атаки. Не успев сделать разворот, почти в упор он был расстрелян из пулемётов штурмана и стрелка-радиста и горящим штурпором пошёл вниз. Но горела и плоскость «П-2».

Командир корабля Минеев, маневрируя, вёл горящий самолёт, приближаясь к линии фронта. Стрелок-радист был ранен, но продолжал вести огонь по немцам поочерёдно то из верхнего пулемёта, то из люкового.

Немцы пришли в ярость. Выжидавший «Мессершмитт-110» бросился на разведчика. Третий «Мессершмитт-109ф» тоже заходил для новой атаки. «Мессершмитт-110», нападая снизу, всё ближе и ближе подходил к горящему разведчику. Пулемёты «П-2» молчали. Немцы уже торжествовали победу. Вдруг по «Мессершмитту-110» полоснуло огнём. Это стрелял из люкового пулемёта отважный Малаух, обливаясь кровью. Фашистский самолёт полетел на землю, но последний оставшийся «Мессершмитт-109ф» продолжал вести ожесточённый огонь. Снаряд разбил приборную доску, второй разорвался в патронном ящике. Языки огня уже лизали лица героев-лётчиков. Кабины наполнялись едким дымом. Стрелок-радист молчал. Его несколько раз позвали, но ответа не последовало. Оставшийся немец подошёл на несколько метров к горящему разведчику. И опять раздалась пулёмётная очередь: четвёртый немецкий самолёт был сбит. Это была последняя очередь стрелка-радиста Якова Малауха.

«Пе-2» терял управление. В этот момент взорвался центральный бак. Выброшенные силой взрыва лётчик и штурман раскрыли парашюты и благополучно опустились в расположение своих войск.

Сталинский сокол горячо ненавидит врага, в бою он беспощаден.

В просвете облаков прсмелькнул «Юнкерс-88».

Командир приказал:

— Зайкин, в воздух!

Лётчик пошёл догонять «Юнкерс». Враг прятался, и казалось, что не поймать его. Зайкин ловил немца в редких, рваных облаках и производил атаки. Он израсходовал весь боекомплект, но «Юнкерс» всё же был сбит.

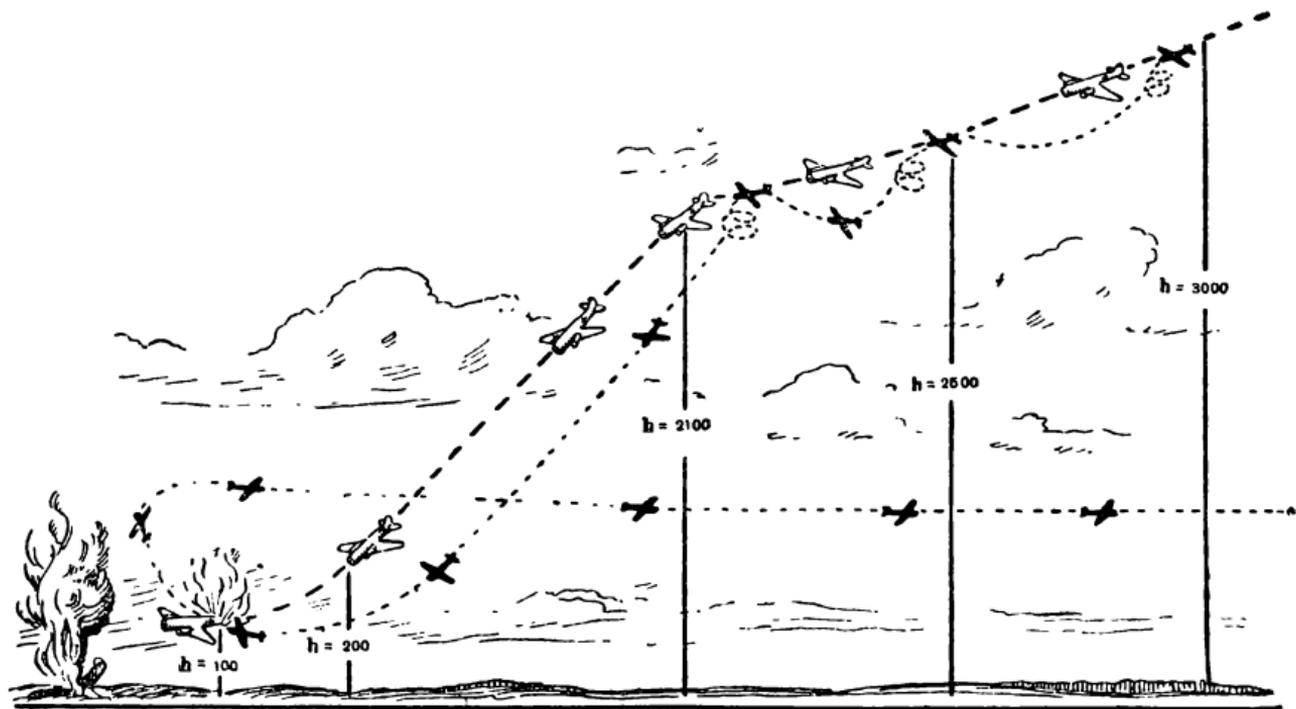


Схема тарана немецкого бомбардировщика „Юнкерс-88“, произведённого лейтенантом Швагирёвым на ЛАГГ'е

(Воздушный бой 13 октября 1941 г.)

Зайкин возвратился на свой аэродром. Он делал последний перед посадкой круг, когда по радио с земли передали:

— Над нами «Юнкерс-52».

Чем же бить «Юнкерса»? Боеприпасы вышли. Зайкин решил так:

«Пока я буду имитировать атаки, подойдут товарищи».

Внизу, возле радиостанции, стоял командир Зайкина — капитан Петухов. Он следил за каждой атакой лётчика. Неужели у Зайкина отказало вооружение? Нет, не может быть. Петухов взял в руки микрофон и, отчеканивая каждое слово, приказал:

— Если у вас кончились боеприпасы, идите на таран!

Напряженье на аэродроме возросло. Сотни людей с волнением следили, как медленно Зайкин убрал газ. Почти на той же скорости, что и «Юнкерс-52», пристраивался «Яковлев» сзади к тяжёлому кораблю. Секунды казались минутами. И вот уже оба самолёта — юркий «Яковлев» и громадина «Юнкерс» — слились воедино, окутанные дымом.

Секунды были мучительными. И вдруг радостный возглас, многоголосый, ликующий крик пронёсся от края до края аэродрома:

— Жив!!!

Из дыма выпрыгнул «Яковлев» и резко развернулся влево. В это же мгновение «Юнкерс-52» рухнул вниз.

А на следующее утро перед строем зачитали приказ. Старший сержант Зайкин награждён орденом Отечественной войны 1-й степени.

2. Воздушная гвардия великого города Ленина

Среди многочисленной плеяды сталинских соколов выделяются своим героизмом и мастерством лётчики Ленинградского фронта. В самые тяжелые дни вражеской блокады соколы, стоящие на защите города Ленина, создали непроницаемый воздушный заслон для врага. Сотни фашистских пиратов воздуха были беспощадно уничтожены ленинградскими лётчиками при попытках бомбить наш родной Ленинград и наши наземные войска.

В ряду славных защитников великого города Ленина выделяются имена Героев Советского Союза Покрышева, Пилюгова, Жидова, Зеленова, Балебина, Жукова, Харитоновы и многих других. Их подвиги войдут в историю Отечественной войны Советского Союза.

Когда молодых лётчиков Ленинградского фронта учат стойкости в бою, мастерству и русской хитрости, когда им гово-

рят о чувстве любви к родине и о ненависти к врагу, им приводят в пример героя обороны Ленинграда Петра Пилутова, Героя Советского Союза, им рассказывают историю его шести правительственных наград, историю его многочисленных побед.

Более 20 немецких самолётов сбил Пилутов в воздушных боях. Много раз ему приходилось сражаться с численно превосходящим противником, и неизменно боевое искусство и отвага Пилутова приносили ему победу.

Однажды Пилутов встретил четвёрку «Мессершмиттов» и ринулся в атаку на ведущего, в котором сразу угадал асса. Пилутов подходил так близко к немцу, что даже видел из его машины цифру 19, написанную жёлтой краской. С тех пор Пилутов несколько раз встречал «19-й жёлтый», но сбить его не удавалось. Долго охотился Пилутов за врагом. Только на четвёртой встрече, в жарком воздушном бою, «19-й жёлтый» был сбит короткой прицельной очередью с малой дистанции. Настойчивость, отвага и умение советского лётчика взяли верх над немецким ассом.

Лётчики Ленинградского фронта хорошо помнят историю воздушного боя русского богатыря Пилутова с группой немецких истребителей «Хейнкель-113». Пилутову поручили сопровождать «Дугласы», шедшие из Ленинграда. Пилутов шёл, разворачиваясь то вправо, то влево. Это давало ему возможность хорошо просматривать воздух. На одном из разворотов Пилутов заметил группу немецких истребителей. Шестёрка «Хейнкелей» бросилась на наши транспортные самолёты. Пилутов не испугался численно превосходящего врага и яростно ринулся с высоты в атаку. Немцы, поражённые неожиданным появлением советского истребителя, рассыпались в стороны и на какое-то мгновение отстали от наших «Дугласов». На это и рассчитывал Пилутов. «Дугласы» воспользовались замешательством и на бреющем полёте скрылись за лесом.

Взбешенные неудачей, шесть немецких истребителей ринулись на одного советского лётчика. В неравном бою Пилутов сбил два «Хейнкеля», сам был ранен, но благополучно приземлился.

Так сражается гвардеец Пётр Пилутов, Герой Советского Союза. Так бьют врага ленинградские лётчики. Они облегчали боевую работу наших наземных войск в дни обороны Ленинграда, нанося сокрушительные удары по укреплениям, аэродромам, коммуникациям врага, его артиллерии, танкам и живой силе.

В исторические дни прорыва блокады Ленинграда храбрые соколы авиации Ленинградского и Волховского фронтов

помогли наземным войскам сокрушить оборонительную полосу противника и преодолеть его отчаянное сопротивление.

Операциям наземных войск по прорыву блокады Ленинграда предшествовала интенсивная деятельность нашей разведывательной авиации.

Данные воздушной разведки позволили командованию с большой точностью определить всю систему укреплений и огневых точек в обороне противника. Таким образом, к началу наступательных действий наше командование имело возможность основательно изучить район будущих сражений. Особое внимание было уделено разведке района, намеченного для прорыва вражеской обороны.

В процессе наступательных действий наших наземных войск по прорыву блокады Ленинграда на долю авиации выпали две основные задачи. Нужно было надёжно прикрыть на поле боя наши наступающие войска, оградить их от налётов вражеских бомбардировщиков и тем самым обеспечить им свободу манёвра. Одновременно на авиацию возлагалась задача непосредственной поддержки наступающих войск и подавления вражеских узлов сопротивления. Лётчики-ленинградцы и в том и в другом случае показали непревзойдённое мастерство, отвагу и мужество.

Когда советские войска форсировали Неву, наши истребители прикрывали их с воздуха. В сложных метеорологических условиях, на высоте от 100 до 400 метров наши штурмовики «Ильюшин-2», делая по шесть вылетов в день, обстреливали из пушек и пулемётов каждую вражескую траншею. Они своевременно появлялись там, где в силу интенсивного вражеского огня продвижение нашей пехоты задерживалось, расчищали ей путь, громили огневые позиции немцев, уничтожали прибывшие резервы гитлеровцев и как бы вели за собой пехоту в наступление на врага.

Большую активность проявляла наша истребительная авиация. Завоевав господство в воздухе над районом прорыва вражеской обороны, она не просто удерживала его, но заставила немецкую авиацию держаться на почтительном расстоянии от наших войск и перейти к оборонительной тактике в воздухе. Оборонительная тактика, губительная в воздушных боях, уже сама по себе предрешала исход сражения в воздухе в нашу пользу.

Наши истребители действовали с высокой активностью. Командир полка полковник Конрад, руководя воздушными боями, в одном из них лично сбил три вражеских самолёта. Пятёрка, ведомая командиром другой истребительной части — г. Кузнецовым, сбита в воздушном бою два «Мессершмит-

та-110», один «Фокке-Вульф» и один «Юнкерс-88», не потеряв ни одного самолёта. Примеру своих командиров подражали и ведомые ими лётчики. Младший лейтенант Майоров, старший лейтенант Соловенко, лётчик Славгородский и многие другие также уничтожили по нескольку штук вражеских самолётов в воздушном бою. Были сражения, в которых потери врага равнялись 13:1.

Большие заслуги в операциях по прорыву блокады принадлежат нашей лёгкомоторной бомбардировочной авиации «У-2». Пленные рассказывали, что вражеские солдаты проклинали нашу лёгкомоторную машину «У-2». Она днём и ночью изматывала противника.

Ожесточённый бой разгорелся на подступах к одной важной высоте. Противник отсиживался в мощных оборонительных сооружениях и яростно сопротивлялся. По вызову пехоты на поле боя пришла шестёрка «Ильюшин-2» во главе с капитаном Воробьёвым. Немцы открыли сильный зенитный огонь. Но штурмовики, умело маневрируя, вышли на цель и метко сбросили бомбовый груз. «Ильюшины» разрушили несколько пятидесятиметровых блиндажей и дотов, подавили огневые точки противника и дали возможность пехоте пойти в атаку.

Наши штурмовики бомбардировали немецкие позиции и были атакованы «Мессершмиттами-109ф». Во втором заходе на цель к младшему лейтенанту комсомольцу Литвинову, шедшему замыкающим, пытался пристроиться вражеский истребитель. Но Литвинов отразил атаку врага и, ожидая повторного нападения, зорко глядел вокруг. Немец зашёл снизу и с далёкой дистанции открыл огонь. Литвинов сбавил скорость, пропустил немца вперёд, а затем быстро дал газ и ударил «Мессершмитта» винтом по фюзеляжу. Удар был настолько силен, что вражеская машина начала разваливаться в воздухе и круто врезалась в землю. Сам Литвинов искусно выровнял самолёт, вырвался из зоны огня и привёл штурмовик на свой аэродром.

В золотую книгу героев Ленинграда навсегда войдут имена старшего лейтенанта Пантелеева и старшего сержанта Сологубова. Группа самолётов «Ильюшин-2» штурмовала фашистский эшелон и колонну автомашин. В момент выхода из штурмовой атаки в машину Пантелеева и Сологубова попал снаряд немецкой зенитки. Самолёт загорелся, погасить пожар не удалось. Отважный экипаж ринулся в повторную атаку на автоколонну. Когда были сброшены последние бомбы и выпущены последние снаряды, горящий штурмовик врезался в гущу автомашин.

3. В воздушных боях за Кавказ

В истории воздушных сражений Отечественной войны битва за Кавказ занимает особое место. Нашей авиации здесь пришлось преодолеть много трудностей, связанных с геологическими и топографическими особенностями этого плацдарма. В то время как противник занимал позиции на обширных степных районах с богатой сетью дорог и аэродромов, нам пришлось создавать свои аэродромы там, где пролегли Терский и Сунженский хребты, где начинались северные отроги главного Кавказского хребта. Некоторые из аэродромов здесь были так малы, что на них не могли базироваться скоростные самолёты. Да и число аэродромов было ограничено. Основные аэродромы нашей истребительной авиации пришлось создавать вдали от фронта, там, где это позволял рельеф местности.

В сентябре — октябре от Терека до главного Кавказского хребта в утренние часы стлались сплошные туманы. Бывали дни, когда наши лётчики, прорвав эту завесу над землёй, выходили на поле боя только в 10—11 часов утра. А в те же утренние часы немецкие лётчики, базировавшиеся севернее реки Терека, имели все возможности для беспрепятственной работы. Но все эти трудности не сломили у наших лётчиков воли и веры в победу.

Авиационная битва за Кавказ началась ещё тогда, когда танковые колонны немцев двигались по донским и сальским степям, когда они находились еще на дальних подступах к Северному Кавказу. И на этих дальних подступах враг уже испытал силу массированных ударов советских штурмовиков и бомбардировщиков. Весь путь немцев от Дона до предгорий Кавказа — это путь огромных потерь автомашин, пушек, танков, подбитых и уничтоженных советскими лётчиками. Враг наступал, истекая кровью. Он рвался к Кавказу, невзирая на огромные потери. В те дни наши лётчики-штурмовики делали по несколько вылетов в день. Они бомбили и штурмовали вражеские войска, сдерживая темпы немецкого наступления.

Немцам надолго запомнится массированный удар советской авиации в районе Нальчика. Сосредоточив в районе Минеральные Воды — Пятигорск крупную моторехгруппу, противник намеревался «на плечах» наших отходящих частей захватить Нальчик, чтобы обойти с запада реку Терек.

15 августа 1942 г. бронированные колонны немцев начали выдвигаться из района Пятигорска в направлении Нальчика.

Авиации была поставлена задача — бомбоштурмовыми ударами задержать движение этих колонн. До 450 самолётов вылетов сделали в этот день наши лётчики. В районе Куба, Малка, Баксанепок они уничтожили до 25 танков, свыше 250 автомашин, 10 автоцистерн с горючим. Противник вынужден был отказаться от мысли «с хода» ворваться в Нальчик.

На следующий день немцы изменили тактику. Они уже не двигались колоннами в 100—200 автомашин и танков. Они стали просачиваться в леса мелкими, рассредоточенными группами. Но от зоркого глаза наших воздушных следопытов немцам это скрыть не удалось. Воздушные разведчики показали в те дни чудеса героизма. Во главе шестёрки истребителей шёл капитан (впоследствии Герой Советского Союза) В. Князев. Им поручили произвести разведку в районе реки Баксаненок. Над аэродромом низко стлались облака. На маршруте к цели высота сплошной облачности не превышала 20 метров. Маршрут проходил через узкое ущелье шириной 2—2,5 километра. Князев приказал своим ведомым вернуться домой, решив, что рисковать он может только собой. И смелый лётчик один пошёл на разведку.

Обнаружив большое скопление танков и автомашин, Князев возвратился домой, пройдя весь маршрут выше облаков, выше горных хребтов. И как только воздушная разведка донесла о просачивании танков в леса у реки Баксаненок, немедленно с аэродромов поднялось несколько групп «Ильюшиных». Огнём пушек и пулемётов, бомбами они «прочесали» лес. Свыше 400 самолётов вылетов на узкий участок леса — таков был итог дня, в течение которого лётчики уничтожили 20 танков и 180 автомашин.

Три дня подряд всё в том же напряжённом темпе, невзирая на непогоду, грозная штурмовая советская авиация с воздуха била наступающие колонны немцев. Лётчики оказали большую помощь наземным войскам, сдерживавшим наступление немцев на рубеже Терека. Под ударами штурмовиков и бомбардировщиков, действовавших с небольших высот, немцы вынуждены были метаться вдоль северного берега Терека в поисках слабых мест нашей обороны. Пленные немцы показывали: «Русские не дают нам никакой возможности сосредоточиться».

Общевойсковое командование высоко оценило работу лётчиков в эти дни. Вот эта оценка: «Авиационное командование энергичным и умелым развёртыванием воздушных операций, сосредоточивая все силы на решающих направлениях, сумело нанести противнику большие потери в технике

и живой силе. Тем самым был скован манёвр врага и обеспечена возможность нашим войскам перегруппировать свои силы и укрепить оборонительную полосу по реке Терек. Военный совет отмечает, что только благодаря эффективным боевым действиям авиации противнику не удалось реализовать свои планы захвата Нальчика, а энкавэевское соединение получило возможность привести себя в порядок и перейти к активной обороне».

В ночь на 3 сентября 1942 г. немцы, используя нелётную погоду, под прикрытием артиллерийского и миномётного огня начали переправу через Терек в районе Моздока. Начался новый этап в работе авиации: удары по переправам и по вражеской группировке, пробравшейся на южный берег Терека. Над переправами разыгрались десятки воздушных боёв. Только за один день в этих боях было сбито 12 самолётов. Немцы группами в 10—12 «Мессершмиттов» прикрывали свои переправы. И всё же «Мессершмитты» не смогли помешать работе наших бомбардировщиков.

6 сентября. Страшная опасность нависла над Грозным и Владикавказом. Десятки немецких танков уже стали взбираться по северным склонам Терского хребта.

— Кавказ в смертельной опасности!

Клич этот пронёсся по всем аэродромам. В этот день штурмовики, маневренные истребители делали по 5 вылетов. Они снижались до 10—15 метров. Лётчики в упор расстреливали танки. И было в их работе что-то схожее с работой артиллеристов, стрелявших прямой наводкой.

Первая атака была отбита. У подножья хребта осталось до 30 подбитых и сожжённых танков. 14 из них уничтожили наши лётчики.

Прошло ещё четыре дня. Теперь в атаку двинулось уже 100 танков. И вновь их встретили огнём пушек и бомб советские штурмовики. Ещё 17 танков было подбито ударами с воздуха. Вернувшись домой с боевого задания, лётчики у себя на аэродроме застали телеграмму — благодарность пехотинцев.

«10 сентября противник из района Предместный на Вознесенская бросил в атаку 90—100 танков. Лётчики энкавэевского авиасоединения во взаимодействии с артиллеристами непрерывными бомбардировочными и штурмовыми ударами не только отбили танковую атаку противника, но и повернули и погнали врага, нанеся ему большое поражение». План немцев прорваться в долину Алхан-Чурт, выйти на дороги, ведущие в Грозный и Владикавказ (гор. Дзауджикау), рухнули.

26 октября немецкое командование на Кавказе вновь во-

зобновило наступление, поддерживаемое теперь крупными силами авиации. В звёздном налёте на Нальчик участвовало до 100 немецких бомбардировщиков. За 10 дней (26 октября—6 ноября) на подступах к Владикавказу было проведено 100 воздушных боёв. В этих боях немцы потеряли 104 самолёта. Весь путь немцев к ближним подступам Владикавказа подвергается непрерывным ударам с воздуха. Через каждые 20—30 минут над немецкими колоннами появлялись 4—5 групп бомбардировщиков и штурмовиков.

2 ноября немцы сосредоточили большую танковую группу в районах Гизель и Нижняя Саниба. Создалась непосредственная угроза Владикавказу. Авиация, отражая атаки крупных мотомехгрупп, в то же время вынуждена была прикрывать город от массированных ударов немецкой авиации. Сколько было воздушных боёв за день? Трудно ответить на этот вопрос. Бои длились с рассвета до темна. Каждый боевой вылет сопровождался воздушным боем.

В связи с сильным противодействием зенитной артиллерии противника заходы производились с разных направлений. Одновременно к цели шли группы штурмовиков по 14—16 самолётов под прикрытием 8—9 истребителей.

Массированными и сосредоточенными действиями авиации была оказана большая поддержка нашим наземным войскам, полностью разгромившим гизельскую группировку. Противник потерял до 50% живой силы и техники, а наши войска захватили большие трофеи.

20 ноября вся страна с радостью прочла в газетах сообщение Совинформбюро о сокрушительном ударе, нанесённом группе немецко-фашистских войск в районе Владикавказа (город Дзауджикау).

Авантюристический план немцев завоевать Кавказ окончательно провалился. Врагу был нанесён удар, явившийся началом полного изгнания немцев с Северного Кавказа.

Прошло немного времени, и воздушные войны горных вершин уже перелетели на новые аэродромы, в кубанские степи. Теперь уже небо Кубани стало ареной воздушных боёв. Сюда перенеслась битва за окончательное освобождение от немцев Северного Кавказа. Здесь, в небе Кубани, расцвела слава целой плеяды летчиков, вошедших в семью Героев и дважды Героев Советского Союза. Здесь, на Кубани, мужали, оттачивали своё мастерство братья Глинка и Шокрышкин. Здесь, на Кубани, летчики и пехотинцы нанесли немцам один из последних ударов в битве за полное очищение Кавказа от фашистских захватчиков.

4. Воздушная блокада окружённых немецких войск у Сталинграда

К концу второго года войны командиры авиационных частей накопили большой боевой опыт. Они овладели тактикой гибкого маневрирования и научились не только отражать массированные налёты вражеской авиации, но и успешно проводить авиационное наступление в крупных масштабах.

В великой, беспримерной в истории битве за Сталинград наша авиация с честью выдержала экзамен на боевую зрелость. Она помогла наземным войскам сдерживать вражеский натиск, нанести сильный контрудар и приняла активное участие в разгроме и ликвидации окружённой немецко-фашистской группировки. Как об одном из эпизодов исторической битвы за Сталинград следует рассказать здесь о воздушной блокаде окружённых немецких войск.

Как известно, немцы, обладающие сильной транспортной авиацией, мало опасались окружения, пока у них оставался открытый воздушный путь. Узнав об окружении сталинградской группировки, Гитлер телеграфировал VI армии:

«Битва в Сталинграде достигла своего высшего напряжения. Противник прорвался в тыл наземных частей и в отчаянии пытается вернуть важную для него крепость на Волге. Вы должны удержать позиции Сталинграда, завоёванные такой большой кровью. Что касается моей власти, я сделаю всё, чтобы поддержать вас».

Гитлер надеялся, что в этой военной авантюре его выручит транспортная авиация. И поэтому немцы вначале не думали вырваться из окружения у Сталинграда. Когда Манштейн получил приказ прорваться к окружённым войскам фон Паулюса, немецкой транспортной авиации было поручено снабжать окружённую группировку всем необходимым для активной обороны и последующего контрудара.

Но силы германской транспортной авиации были подорваны в предыдущих боях на советском фронте. Когда немцы спасали XVI армию, блокированную Красной Армией под Старой Руссой, они потеряли до 600 транспортных самолётов. А наша авиация приобрела немалый опыт борьбы с воздушным транспортом и полностью использовала его под Сталинградом.

Ещё в момент контрудара наша авиация в жестокой борьбе завоевала господство в воздухе. Это решающее преимущество было в полной мере использовано при проведении воздушной блокады.

Массовый пролёт немецких транспортников в район Ста-

Линграда начался 23—25 ноября 1942 г. Транспортные самолёты летели небольшими группами, в одиночку, с разных направлений, без сопровождения истребителей. Немцы пускали их враспыльную, надеясь, что этим они уменьшат потери. Они не предполагали, что нашему командованию к этому времени уже удалось окружить немецкий «котёл» сетью истребительных авиазасад, организованных на полевых аэродромах. В первые же дни истребители и штурмовики соединений генерал-лейтенанта Руденко и генерал-лейтенанта Хрюкина сбивали такое количество немецких транспортных самолётов, что транспортная авиация врага принуждена была обратиться за помощью к своим истребителям. Но к тому времени немцы, потеряв ряд ближайших аэродромов и неся большие потери в машинах и личном составе, оказались не в состоянии выделить нужное количество самолётов для сопровождения. Их излюбленный приём — прочищать небо «истребительной метлой» — на этот раз не удался.

На помощь к ранее действовавшим 406, 700 группам и 3 эскадре особого назначения немцы прислали 20, 21 и 23 группы транспортных самолётов, собранных из состава лётных школ, а также резервов, до того находившихся в Германии и Франции.

Нашему командованию было ясно, что предстоит серьёзная борьба с окружёнными войсками Паулюса. Если допустить вражескую авиацию беспрепятственно снабжать окружённую группировку и прикрывать её с воздуха, то сопротивление немцев будет значительно более длительным. Поэтому был разработан большой план *воздушной блокады* окружённой группировки. Была создана особая сеть радиостанций наведения, внешнее кольцо истребителей, разделённое на секторы и полосы организованного зенитного огня вокруг всей группировки; проводилась артиллерийская и воздушная блокада аэродромов и площадок, действующих внутри кольца; наносились штурмовые и бомбардировочные удары как по аэродромам внутри кольца, так и по аэродромам, с которых действовала немецкая транспортная авиация, и, наконец, широко практиковались свободные полёты истребителей-«охотников».

Налаженное взаимодействие между различными родами нашей авиации и авиации с наземными войсками быстро сказалось. Наши истребители и зенитчики стали сбивать от 30 до 50 машин в день, что составляло около 30% общего количества пролетающих вражеских самолётов.

Командование уделило большое внимание уничтожению транспортной авиации на аэродромах. В то время как

лётчики генерал-лейтенанта Красовского наносили удары по Морозовскому, Тацинскому и другим аэродромам, с которых летала в район окружения немецкая авиация, лётчики генерал-лейтенанта Руденко и генерал-лейтенанта Хрюкина настойчиво блокировали аэродромы и площадки, ещё действовавшие внутри кольца. Для этой цели были выделены истребители и штурмовики, дневные и ночные бомбардировщики. Систематической разведкой как на земле, так и с воздуха постоянно уточнялись действующие аэродромы и площадки и вскрывалась дислокация вражеских истребителей.

Потеряв господство в воздухе, немцы вскоре отказались от вождения больших транспортных караванов. Они стали вылетать только ранним утром, поздним вечером, использовали ограниченно-лётную погоду. Внутри кольца они перебросили сильную группу истребителей из числа отборных лётчиков эскадры «Удэт», поставив перед ними задачу прикрывать взлёт и посадку транспортных машин. Потери этой группы истребителей постоянно восполнялись извне.

Борьба с этими истребителями оказалась довольно сложной. Тогда наше командование применило способ непрерывного наращивания сил в воздушных боях, изматывания противника при условии количественного над ним превосходства. Немцы оказались в таких условиях, когда они вынуждены были либо постоянно вести бой с нашими подменяющими друг друга экипажами, либо уступить нам поле боя. Применение такого способа действий позволило, несмотря на активность немецких истребителей, производить мощные штурмовые удары по аэродромам, где базировались и разгружались немецкие транспортные самолёты. В блокировке основных аэродромов противника очень помогло нашей авиации содействие нашей артиллерии. Такие аэродромы, как Большая Россошка, Питэминк, Гумрак, оказались в пределах досягаемости огня корпусной артиллерии. Артиллерию наше командование снабдило кроками аэродромов, которые позволили вести меткий огонь.

Очутившись в таком положении, немцы отказались от посылки транспортных самолётов и вынуждены были в качестве транспортников посылать боевые самолёты. Бороться с боевым самолётом стало гораздо сложнее, но к этому времени нашей авиации удалось почти окончательно подавить сопротивление немецких истребителей внутри кольца и усилить блокаду аэродромов как днём, так и ночью. Наше командование организовало непрерывное патрулирование над районом окружённых войск, и это не давало возможности немцам использовать ночь. Стоило им начать работу ночью, как

патрули вызывали более солидные группы бомбардировщиков и истребителей. Такое положение вынудило немцев отказаться от посадок внутри своей окружённой группировки. Продовольствие и боеприпасы для окружённых войск Паулюса сбрасывались на парашютах.

Жестокой воздушной блокадой наше командование добилося того, что немецких лётчиков, отправлявшихся в район Сталинграда, стали называть «смертниками». Немецким офицерам и генералам вначале было запрещено вылетать из окружения. Но когда они получили на это разрешение своей ставки, никто из них уже не решался вылетать: слишком это было рискованно. Командир сбитого нашими истребителями «Хейнкель-111» лейтенант Вальтер Плафус показал, что он прилетал в окружённую группировку с приказом отыскать и вывезти генерала фон Дреббера, но тот отказался лететь. Он же показал, что многие лётчики сбрасывают груз, предназначенный для окружённой группировки, не долетая до неё. Вот почему мешки с продовольствием, баллоны с бензином и боеприпасы очень часто попадали в распоряжение наших войск.

Таким образом, немецкая транспортная авиация ничем не могла помочь окружённым войскам Паулюса. Успешно организованная нашей авиацией воздушная блокада окружённой фашистской группировки была одним из важнейших элементов блестящей победы наших войск в великой битве под Сталинградом.

5. Битва под Курском

Сосредоточив южнее города Орла 7 танковых, 2 моторизованных и 11 пехотных дивизий, противник на рассвете 5 июля 1943 г. перешёл в наступление, которое имело целью концентрическим ударом крупных сил из районов Орла и Белгорода на узком участке фронта прорвать нашу линию обороны и овладеть Курском, окружив таким образом войска Центрального фронта, находящиеся на курской дуге.

Стянув авиацию с других направлений советско-германского фронта и частично перебросив её из Западной Европы, немцы создали на узком участке значительный авиационный кулак численностью не менее 1 тысячи самолётов бомбардировщиков и истребителей. Были моменты, когда немцы имели над полем боя одновременно до 300 бомбардировщиков и не менее 100 истребителей.

Танковые группы противника в составе до 400 машин во взаимодействии с авиацией безуспешно пытались прорвать линию нашей обороны. Ценой огромного напряжения про-

тивнику удалось к 12 июля вклиниться в наше расположение на глубину до 10 километров. Немцы натолкнулись на сопротивление невиданной силы. В тесном взаимодействии с наземными войсками наша авиация наносила мощные удары по немецко-фашистским войскам.

Противник не сумел завоевать господства в воздухе и в первых же двух массированных налётах потерпел поражение. При встречах с нашими истребителями немецкие лётчики сбрасывали бомбы вне наших войск, а зачастую и по своим войскам, после чего трусливо удирали. В то же время наша авиация не имела ни одного случая невыполнения боевого задания.

Наша бомбардировочная авиация наносила массированные удары главным образом по наступающим танковым частям противника. Истребители прикрывали наземные войска, которые во взаимодействии с авиацией приостановили и сорвали наступление противника.

Приводим текст телеграммы командира одного из танковых соединений на имя генерал-лейтенанта Руденко:

«В течение дня 10.7.43 г. авиацией нанесён массированный удар по скоплению танков и пехоты противника Поныри, Первое Поныри и высота 238,1. Танкисты с восхищением смотрели на работу сталинских соколов и приносят вам большое танкистское спасибо. Уверены, что наше боевое содружество ещё более усилит удары по врагу и ускорит нашу окончательную победу. Напомним врагу ещё раз Сталинград».

Героически работали советские штурмовики и истребители. Каждый самолет поднимался в воздух не менее трех раз в день. За первую неделю наступления только одной нашей авиачастью было уничтожено 130 танков и 101 самолёт противника. Стойкость советских войск, хорошая система противотанкового и противопехотного огня, а также умелые действия авиации обескровили и измотали немцев, которые к 12 июля вынуждены были перейти к обороне.

15 июля войска Центрального фронта перешли в решительное наступление, имея задачу прорвать оборонительную полосу немцев на участке Протасово — железная дорога Поныри, в направлении Кромы.

Наступающие пехотные и танковые части Красной Армии получили в этот день мощную поддержку с воздуха. По переднему краю обороны противника и по его тактическим резервам на участке прорыва было сделано по несколько массированных эшелонированных ударов авиации. В каждом из палётов принимали участие сотни наших самолётов. Пер-



*Штурмовка советскими лётчиками немецко-фашистских войск
в ущельях Кавказа*

вый удар был нанесён по району Протасово — станция Малоярхангельск — Широкое Болото — Семеновка — высота 255,1. Бомбардировка производилась с горизонтального полёта группами от 18 до 27 самолётов с высоты от 600 до 1300 метров. Над полем боя стоял смерч огня и дыма.

Одновременно с массированным ударом по переднему краю были выделены специальные ударные группы, действовавшие по штабам и узлам управления противника. Удары этих групп заставили немцев перейти на радиосвязь, что дало нам возможность определить состав частей противника. Плохие метеорологические условия осложнили в этот день дальнейшее применение бомбардировщиков.

Два последующих массированных удара были нанесены в тот же день силами штурмовиков и истребителей. Характерной особенностью тактики штурмовиков были мощные сосредоточенные удары с одновременными действиями групп «охотников» в составе 6—8 самолётов «Ильюшин-2». «Охотники» выходили в свободный полёт и висели над целью по 30—40 минут, отыскивая и уничтожая живую силу противника.

Противник был выбит нашими наземными войсками со своих позиций и пятился на запад. Его авиация, ослабленная в предыдущих воздушных боях, оказывала слабое сопротивление.

Уже в ходе первого дня операции стало ясно, что кропотливая работа, предшествовавшая массированному применению авиации, полностью себя оправдала. Истребители надёжно прикрывали наши штурмовики и бомбардировщики. Пехотные и танковые части своевременно использовали эффект, получаемый от бомбардировок. Наши лётчики умело расчищали дорогу наземным войскам.

На другой день, 16 июля, немцы на отдельных участках неоднократно переходили в контратаки силой от батальона до дивизии. В этот день было отмечено до 234 самолётных вылетов противника.

Перед авиацией была поставлена ответственная задача: не допускать подхода резервов противника, нанести сокрушительные удары по скоплениям его танков и живой силы, сорвать контратаки против наших наземных частей и подавить артиллерию врага.

С этой целью 16 июля силами бомбардировщиков и штурмовиков были нанесены три последовательных массированных удара. В первом принимало участие около 400 самолётов, в том числе свыше 150 бомбардировщиков и 100 штурмовиков; во втором — около 450 самолётов, в том числе

140 бомбардировщиков и 123 штурмовика; в третьем — около 500 самолётов, в том числе 146 бомбардировщиков и 126 штурмовиков.

Бомбардировке были подвергнуты районы: Кунач, Кудеяров, Ладырево, Верхнее Шагино, Сокольники, Ржавец, Первое Поныри, Широкое Болото, Соревнование, станция Малоархангельск, Согласный, Глазуновка, Александровка. В промежутках между массированными ударами для подавления оживших огневых точек выселились эшелонированные группы «Нильюшиных» и «Петляковых-2».

В этот день было сделано около 2 тысяч самолётных вылетов, в том числе около 1 тысячи вылетов на бомбардировку.

Авиация противника оказывала слабое сопротивление, зато все цели, особенно танковые части, прикрывались очень плотным огнём зенитной артиллерии. Но это не снижало силы нашего удара. В этот день наши войска снова продвинулись вперёд и выбили противника с позиций, на которых он пытался закрепиться.

После прорыва обороны противника последующие массированные удары наносились в зависимости от обстановки: либо по особо сопротивляющимся блокированным пунктам, либо по пути движения вражеских войск, либо по подходившим резервам. Часть сил была выделена для действия по коммуникациям и железнодорожным станциям с целью не допустить подвоза к передовым линиям боеприпасов и живой силы.

Особая роль принадлежала нашим лёгкобомбардировочным самолётам «У-2», которые своими ночными полётами на скопления живой силы и техники сильно досаждали немцам.

Во всех случаях силы нашей авиации не расплывались и действовали концентрированно.

17 июля, на третий день нашего наступления, противник, оказывая ожесточённое сопротивление, пытался переходить в контратаки силами пехоты и танков, но успеха не имел. В этот день отмечалась активность вражеской авиации, пытавшейся прикрывать свои войска и бомбить наши боевые порядки. К 18 часам был зарегистрирован 291 самолётный пролёт противника, в том числе 130 пролётов «Ю-87».

Днем 17 июля, подготавливая контратаковать наши войска, немцы сосредоточили большое количество техники и живой силы в районах Глазуновка, Малые Бобрики, Чермошной, Нижнее Тагино, Верхнее Тагино, Сеньково, Архангельское, Васильевский, Берзенка, Кунач. Перед нашей авиацией была поставлена задача уничтожить танковые части

и живую силу врага в перечисленных районах. С этой целью было организовано три массированных удара.

Первый удар нанесли 350 самолётов, в том числе около 160 бомбардировщиков днём. Одновременно силами истребителей была организована интенсивная разведка.

В 16 час. 30 мин. — 17 час. 25 мин. состоялся второй удар силами около 350 самолётов, в том числе 122 бомбардировщика, 82 штурмовика и 143 истребителя.

Третий удар был нанесён в 19 час. 30 мин. — 20 час. 20 мин. В налёте вновь участвовало около 350 самолётов, в том числе 94 бомбардировщика, 88 штурмовиков и 148 истребителей.

В этот день было сделано около 2 тысяч самолётовылетов, в том числе на бомбардировки — около 800. На голову противника было сброшено около 10 тысяч авиабомб.

Массированные группы авиации совместно с артиллерией, подавляя очаги сопротивления противника, обеспечили продвижение пехоты. Пехотные части вслед за ударами авиации поднимались в атаку и, как правило, достигали тактических успехов. Не менее успешно авиация взаимодействовала и с танками. «Бомбардировочно-штурмовая авиация, — сообщало командование танкового соединения, — в течение 17 июля 1943 г. пятью массированными налётами взаимодействовала с танками, бомбила и штурмовала скопление войск противника в районах Архангельское, Озерки, Весёлый Бережок, Очки, Сокольники. Наземные войска дают отличную оценку работе авиации. Особенно отличились истребители, которые в течение дня непрерывно прикрывали боевые порядки танков, тем самым давая им возможность беспрепятственно выполнять свою задачу по наступлению.

Начальник штаба танкового соединения полковник Деватов».

За три дня боёв благодаря согласованным действиям всех родов войск противник был отброшен на рубежи, занимаемые им до 5 июля 1943 г., т. е. до начала своего летнего наступления. Теперь перед войсками была поставлена задача не дать противнику закрепиться на старых укреплённых рубежах и гнать его дальше на запад.

18 июля наши наземные части вышли на рубеж станции Малоархангельск — Сокольники — Ясная Поляна — Красная Заря — Котомки. Авиация продолжала активно поддерживать наступление. В этот день наши бомбардировщики сделали 427 самолётовылетов и изрядно потрепали наземные части противника.

19 июля наши войска перешли в наступление в направле-

нии на Кромы. Был занят целый ряд населённых пунктов. Однако противнику удалось контратаковать наши части и занять Барково и Малая Тросна. Было принято решение снова применить массированные удары авиации. В этот день сделаны три массированных налёта бомбардировщиков и штурмовиков, прикрываемых истребителями. В каждом из налётов участвовало до 300 самолётов. Интенсивной бомбардировке были подвергнуты районы Воронеж, Красково, Кравцово, Гостомль, Канаевка, Домовец, Чернодье, Тросна, Саковинка, Нижнее Муханово. Налеты авиации сильно способствовали продвижению наших войск.

В период между массированными ударами противник подвергался непрерывному авиационному воздействию. Боевую работу вели штурмовики-«охотники», отыскивая и уничтожая цели в районах сосредоточения тактических резервов. Налёты больших масс нашей авиации стоили противнику громадных потерь.

Войска Центрального и Брянского фронтов продолжали наступление. Основная задача бомбардировочной авиации в этот период сводилась к уничтожению живой силы и артиллерии противника, а также его опорных пунктов. 20 июля боевые действия были перенесены уже в районы Гостомль, Кромы, Крупышкино. Это наступление, как известно, увенчалось полным успехом. Уже 24 июля Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин в приказе отметил провал летнего наступления немецких войск и одновременно объявил благодарность советским войскам, в том числе авиасоединению генерал-лейтенанта Руденко.

За 18 дней наступления на Орловско-Курском и Белгородско-Курском направлениях противник потерял 70 тысяч солдат и офицеров, 2900 танков, 195 самоходных орудий, 844 полевых орудия, 1392 самолёта и до 5 тысяч автомашин.

Благодаря исключительной чёткости и слаженности действий всех родов наших войск противник был обескровлен, его наступление захлебнулось. Немалую роль в срыве летнего наступления немцев и развитии нашего наступления сыграли наши военно-воздушные силы.

В этих боях впервые так широко были применены массированные удары авиации. Наши командиры и лётчики прошли хорошую школу взаимодействия с наземными войсками.

Эти бои показали наряду с храбростью и самоотверженностью наших лётчиков их воинское искусство, боевую зрелость, лётно-тактическое превосходство над фашистскими лётчиками.

Много мощных, сокрушительных атак по танкам врага с воздуха совершили на Орловско-Курском и Белгородском направлениях паши лётчики, много немецких тяжёлых танков — «тигров» — они навсегда вывели из строя. Оказалось, что эти «тигры» так же хорошо горят и удирают, как и все остальные немецкие танки. На фронте появились даже целые группы штурмовиков-«охотников». Они стали грозой фашистских «тигров».

...На одном участке фронта более трёхсот стальных чудовищ выстроилось в девять рядов и лавиной понеслось на наши позиции. Тяжёлые «тигры» ползли, изрыгая огонь и металл. Некоторым из них уже удалось подойти к передним окопам нашей пехоты. Но в это время над полем боя появилась группа штурмовиков, ведомая гвардии майором Наконечниковым. Как гроза, он обрушился на немецкие машины. Бомбы и снаряды точно легли на цель. Застопорилось размеренное движение колонны танков. Вот теперь-то и началась настоящая охота за «тиграми».

Среди охотников на «тигров» есть герои, чья дерзость вызывает восхищение бывалых вояк. Гвардии младший лейтенант Семён Попов шёл в группе «Ильюшин-2» на охоту за танками. Пикируя вместе со своей группой на скопление танков, он вдруг заметил внизу «тигра». Рядом стоял бензозаправщик. Попов неожиданно перевёл свою машину почти в отвесное пикирование. Серия бомб, очередь из пушек — и яркое пламя, прорывающееся сквозь густые клубы дыма, взвилось над танком и бензозаправщиком...

Большой славой овевано имя мастера штурмовых ударов кавалера ордена Александра Невского капитана Бондаря. Орден был вручён ему за мастерское вождение «Ильюшинных» на скопление танков. По 2—3 раза в день он вёл группы штурмовиков. Ранним утром 5 июля капитан Бондарь одним из первых обрушился на танки с воздуха. Вернувшись в свою часть, он из скромности уклончиво отвечал на вопросы штабных работников о результатах удара. О подробностях штурмовки рассказали истребители, видевшие, как горели поражённые Бондарем немецкие танки, как перевернулся набок «тигр», как мастерски маневрировал Бондарь в зоне огня.

Бессмертный подвиг совершил лётчик гвардейской части гвардии лейтенант А. К. Горобец. Он шёл в группе наших истребителей «Лавочкин-5». Стояла плотная облачность, и Горобец несколько отстал от своих. Вдруг он заметил группу в составе 20 «Юнкерсов-87». Фашисты шли сомкнутым строем к переднему краю наших войск. Сомнений не было: враг собирался бомбардировать наши позиции. Не дрогнуло сердце

сталинского сокола. Сознание воинского долга подсказало лётчику-гвардейцу, что любой ценой он должен сорвать вражеский замысел. И Горобец смело ринулся в бой. Гвардеец врезался на своём грозном «Лавочкине» в самую гущу противника и начал стремительно действовать. Это было настолько дерзко, что вражеские лётчики растерялись. Горобец действовал по суворовскому правилу: удивить врага — значит наполовину победить. Молниеносные атаки «Лавочкина» следовали одна за другой. Горобец бил врагов с предельно коротких дистанций в 10—20 метров. Один за другим рухнули на землю 9 «Юнкеров», подожжённые гвардии лейтенантом Горобцом. Остальные были обращены в бегство. План врага провалился. Но, возвращаясь на свою территорию, лейтенант Горобец попал под зенитный огонь противника и был сражён вражеским снарядом.

Подвиг гвардии лейтенанта Горобца — волнующая страница в летописях Великой отечественной войны советского народа, ещё одно прекрасное свидетельство того, как сражаются герои-лётчики, преданные сыны своего народа.

Лётчики энской гвардейской части, где служил Горобец, только за три дня ожесточённых боёв на Белгородском направлении сбили 156 немецких самолётов. Герой Советского Союза гвардии лейтенант Новиков сбил 5 самолётов противника. Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Китаев уничтожил 4 и повредил 5 вражеских самолётов.

Битва под Курском окончилась разгромом двух основных наступающих групп немецких войск и переходом наших войск в контрнаступление, которое превратилось потом в мощное летнее наступление Красной Армии.

«Битва под Курском началась наступлением немцев на Курск с севера и с юга. Это была последняя попытка немцев осуществить большое летнее наступление и в случае её успеха наверстать потерянное. Наступление окончилось, как известно, провалом. Красная Армия не только отбила наступление немцев, но сама перешла в наступление и рядом последовательных ударов в течение летнего периода отбросила немецко-фашистские войска за Днепр.

Если битва под Сталинградом предвещала закат немецко-фашистской армии, то битва под Курском поставила её перед катастрофой» (Сталин).

В августе 1943 г. войска Южного фронта, перейдя в решительное наступление, прорвали фронт немцев по реке Миус. Наши войска удачным манёвром подвижных соединений, взаимодействующих с авиацией генерал-лейтенанта Хрюкина, освободили город Таганрог и, уничтожив таганрогскую

группировку немцев, вышли на оперативный простор. Стремительно продвигаясь вперёд, в течение первой декады сентября советские войска освободили от немецких захватчиков Донбасс.

В боях за Донбасс авиация своими массированными бомбардировочными и штурмовыми ударами днём и ночью наносила серьёзные удары по противнику не только на поле боя, но и в его оперативно-тактической глубине.

В районах Калиновки и Семёновской противник оказал нашим наступающим войскам мощное огневое сопротивление. Наши войска делали неоднократные попытки овладеть этими пунктами. В бой вступила авиация. 56 пикирующих бомбардировщиков под прикрытием 47 истребителей произвели массированный удар, после которого наземные войска сразу же захватили эти укрепленные пункты.

На другом участке фронта, в районе Артёмовка — Криничка, противник подготовил крупные массы танков и мотопехоты. Его целью было окружить действовавшее в этом направлении наше подвижное соединение. Мощным ударом наших штурмовиков и бомбардировщиков этот замысел врага был сорван. Фашистская 13-я танковая дивизия после нашей авиационной обработки была не в состоянии контратаковать наши наступающие войска.

Массированная штурмовая атака во взаимодействии с наземными войсками была произведена в полосе прямого удара наших войск. Над полем боя появилось 104 наших штурмовика под прикрытием 45 истребителей, которые в течение 30 минут уничтожали танки, автомашины, артиллерия и живую силу противника. После ухода первой группы штурмовиков вторая группа, в составе 184 штурмовиков под прикрытием 100 истребителей, на узком участке фронта обрабатывала эти же немецкие части. После атаки второй группы наши наземные войска успешно продвинулись вперёд. Наряду с действиями по войскам на поле боя наша бомбардировочная авиация билa по железнодорожным станциям Иловая, Дебальцево, Донецко-Амвросиевка, Харцызск и перегонам между этими станциями. В результате этих ударов все станции были выведены из строя и движение прекращено на четверо суток.

На подступах к одному из городов Донбасса немцы сильно укрепились на высотах. Пехота и наши танки долго не могли выбить их из этих укреплений. Нужно было скрытно совершить обход, а местность с высоты хорошо просматривалась немцами. Две группы штурмовиков под командованием капи-

танов Бикбулатова и Кривошлыка окаймили высоты дымовой завесой. Под прикрытием этой завесы наши части обошли немцев с фланга и внезапным ударом выбили их из опорных пунктов.

На одном из участков фронта немцы, стараясь ликвидировать место прорыва своей обороны, решили закрыть брешь артиллерийским огнём. Артиллерийский огонь корректировала авиация. На ветряной мельнице немцами был организован наблюдательный пункт, который прикрывался зенитной артиллерией. Наши истребители быстро разделались с немецкой корректировочной авиацией, а лётчик-штурмовик т. Назаров с одного захода уничтожил наблюдательный пункт противника.

Много героических подвигов совершили наши лётчики в борьбе за Донбасс.

Немецкие танки и мотопехота были брошены в контратаку на наши наступающие войска. Едва они сумели приблизиться к линии фронта, как их настигла группа штурмовиков «Ильюшин-2».

На третьем заходе над целью был повреждён вражеской зениткой и загорелся самолёт младшего лейтенанта Шмелёва. Пламя вырывалось из мотора, охватывало кабину. Плоскости самолёта, повреждённые снарядами, разрушались. Шмелёв понял, что дойти до своей территории не удастся. Тогда отважный лётчик решил дорого продать свою жизнь. Он открыл фонарь, поднял руку и покачал крыльями своего «Ильюшина-2», в последний раз приветствуя товарищей, которые кружились вокруг него.

Осмотревшись, Шмелёв вдруг резко перевёл горящий самолёт в пики. Огненная масса понеслась на скопление немецких танков и автомашин.

Боевые друзья героя-лётчика наблюдали с воздуха, как взвился вверх огромный столб пламени и раздались три сильных взрыва. Когда дым несколько рассеялся, сверху были отчётливо видны охваченные огнём немецкие автомашины, взорванные танки.

Так, выполнив свой долг перед родиной, в боях за родной Донбасс героически погиб русский лётчик младший лейтенант Шмелёв.

В боях за Харьков и Донбасс, так же как и в битвах под Сталинградом и Курском, наша авиация ещё раз продемонстрировала свою высокую боевую готовность, свою беззаветную преданность родине, храбрость, самоотверженность и умение бить врага.

6. Господство в воздухе завоевано советской авиацией

Необходимым условием, обеспечивающим планомерность и успешность наступательных операций наземных войск, является завоевание господства в воздухе. Если железные и грунтовые дороги будут находиться под ударами вражеской авиации и воздушные силы противника не будут подавлены и скованы, нельзя предохранить от ударов с воздуха подводимые к фронту войска, в особенности мотомеханизированные и конные. Так же невозможно быстро и планомерно осуществить прорыв обороны противника, если не будет достигнуто господство в воздухе над полем боя. Следовательно, нельзя планомерно подготовить и успешно выполнить наступательную операцию, не сковав или не подорвав вражескую авиацию.

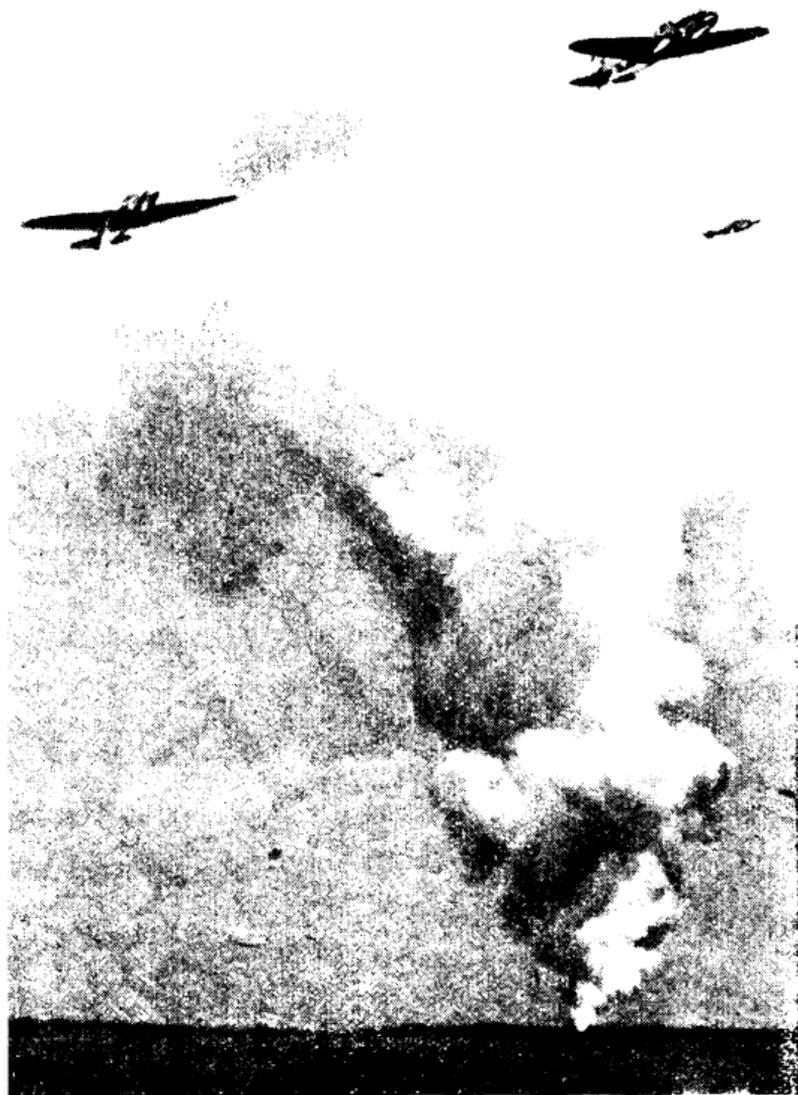
Однако в одном воздушном сражении или несколькими ударами по аэродромам нельзя уничтожить воздушные силы врага в несколько тысяч самолётов. Следовательно, чем крупнее силы воздушного флота противника, тем длительнее и упорнее борьба.

Решающими формами борьбы за господство в воздухе в современной войне остаются воздушные бои и действия по аэродромам.

Летом 1943 г. противник на одном участке фронта освобождённой ныне от немецких захватчиков Кубани сосредоточил большое количество своей авиации для противодействия наступлению наших войск. В результате систематических налётов советской авиации на аэродромы противника немецкая авиация понесла серьёзные потери.

Об эффективности этих налётов свидетельствуют показания военнопленных немецких лётчиков.

Пленный пилот обер-фельдфебель 2-й группы 2-й немецкой эскадры пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87» Фридрих Штюкер сообщил: «На Кубани 2-я эскадра потеряла в воздушных боях 60 самолётов вместе с экипажами. Кроме того, при налёте советской авиации было уничтожено ещё 7 и повреждено 11 самолётов». Пленный лётчик унтер-офицер 5-го отряда 2-й группы немецкой штурмовой эскадры Отто Глезер заявил: «Группа эскадры «Удэт» и группа 52-й истребительной эскадры в последних боях потеряли 25 самолётов. Много самолётов уничтожено на земле. Только на аэродроме Анапа в результате действий советской авиации за один месяц уничтожено свыше 40 самолётов». Пленный лётчик-наблюдатель 3-й группы 4-й немецкой бомбардировочной эскадры Курт Лезер рассказал: «Потери немецких воздушных сил очень велики. Достаточно сказать, что лётный состав эскадры



Вражеский склад боеприпасов взорван. Советские истребители возвращаются на свои аэродромы

уже несколько раз обновлялся. Недавно русские лётчики бомбили аэродром в Саки и уничтожили на земле 9 самолётов».

Успешный разгром ряда немецких аэродромов обеспечил нам господство в воздухе и на этом участке.

На одном участке фронта был период, когда инициатива в воздухе принадлежала немцам. Они вели активные действия против нас.

Но вот наступил момент, когда хозяевами в небе стали мы, хотя количество самолётов не изменилось и лётчики остались те же самые, но лётчики, усовершенствовавшие своё боевое мастерство, полностью использовавшие нашу прекрасную боевую технику.

Как это произошло?

Практика войны показала, что в современном воздушном бою первичной единицей для истребителей является пара — командир и ведомый. Эта пара должна быть слаженной, хорошо управляемой. Прежде всего создали и закрепили такие постоянные пары, подобрав их на основе боевой и личной дружбы. Так, например, старший лейтенант Шаров любил летать с ведомым старшим лейтенантом Коротковым. Было приказано пускать их только вдвоём: раз они уверенно себя чувствуют вместе, доверяют друг другу, значит совместно они будут гораздо лучше вести бой. Как показало дальнейшее течение событий, такое мероприятие значительно повысило боеспособность лётчиков и пар.

Из числа лучших пар составили группы ассов-истребителей, которые должны были являться застрельщиками в нашем наступлении. Им предстояло пробить первую брешь в неприятельских рядах. И здесь опыт показал, что такая группа действует лучше.

Следующим мероприятием, повысившим боеспособность подразделений, было настойчивое внедрение радиосвязи. Над этим командование работало упорно и добилось двусторонней радиосвязи между каждой группой, вылетающей на боевое задание, и землёй, а также внутри группы.

Было установлено, что порочная тактика полётов в бой слишком плотным строем — прямое следствие пренебрежения радиосвязью. Разве мог командир, управляющий своими лётчиками при помощи жестикования и помахивания крыльями, рассредоточивать их по высоте и пространству, засылать в тыл, на фланги врагов и командирским словом поднимать их боевой дух? Нет, такой командир в бою походил на наседку, когорая боится отпустить далеко от себя своих цыплят. А современный воздушный бой на скоростных



Летчики-истребители в перерыве между боями

машинах развёртывается на значительном пространстве и даёт победу тому, кто умело использует это пространство, облака, заходы со стороны солнца, кто управляет своей боевой группой.

Затем командование начало создавать передовые командные пункты истребителей в районах действий наземных войск, где разыгрывались основные воздушные бои. Выдвижение таких пунктов, оборудованных рациями и хорошей проволочной связью, во главе с командирами, способными чётко управлять воздушными боями с земли, практиковалось и раньше.

Вся эта подготовка неизмеримо увеличила наши силы.

Начался перелом. Хорошо подготовленные, слетанные пары стали грозой для немецких истребителей. Воевать начали не числом, а умением.

Старший лейтенант Пучков и его ведомый молодой лётчик Марченко вступили в бой с парой немецких ассов. После короткой схватки оба немца были сбиты. Один из них, обер-лейтенант Вернер Фезе, взятый в плен, оказался инструктором высшего пилотажа.

Молодой лётчик сержант Чулаев один дрался против тройки «Мессершмиттов»; два самолёта он сбил, а третий прогнал с поля боя. Эти первые бои сразу же напугали зазнавшихся немецких ассов. Лишившись самоуверенности, немцы появлялись уже не парами, а большими группами. После потери нескольких головорезов фашистское командование стало посылать своих лётчиков шестёрками и восьмёрками, приказав вступать в бой только при численном превосходстве.

Однажды против четвёрки истребителей майора Найдёнова немцы выслали группу из одиннадцати самолётов. Наши смело атаковали противника. Бой решился в пользу наших истребителей, когда была послана наша вторая четвёрка. Немцы быстро подбросили ещё восемь самолётов. Произошёл бой восьми «Яковлевых-1» против девятинадцати «Мессершмиттов-109», блестяще законченный старшим лейтенантом Мотуз. Сражаясь один против четырёх фашистов и будучи тяжело ранен, отважный лётчик одного немца сбил, другого подбил, а остальных прогнал с поля боя.

Наше командование организовало ряд успешных налётов на вражеские аэродромы. В один из таких налётов наша штурмовая авиация захватила большую группу вражеских истребителей во время заправки и уничтожила её, а поздно вечером эти же штурмовики уничтожили группу вражеских истребителей, слетевшихся на ночёвку.

В результате небо оказалось очищенным от немецких

истребителей. Наши пикировщики и разведчики стали летать без особых помех.

Наши славные соколы громят фашистских стервятников не только потому, что у нас хорошие самолёты, что былое превосходство врага в самолётах ликвидировано, но и потому, что воинское мастерство и боевой дух у наших лётчиков несравненно выше, чем у фашистских лётчиков. Советские лётчики смело атакуют врага и в тех случаях, когда на стороне противника численный перевес. Советская авиация, сталинские соколы доказали это в воздушных битвах зимней кампании, в воздушных сражениях на Кубани, при отражении весенних массированных налётов врага на Ростов, Курск, во время наших встречных бомбардировочных ударов по железнодорожным магистралям и авиабазам врага, во время летней кампании второй половины 1943 г.

Завоевав господство в воздухе, советские лётчики неустанно совершенствуют своё мастерство. Советский лётчик знает, что приём борьбы, эффективный вчера, завтра может и не принести желаемых результатов. Лётчику, застывшему на месте в своём военном мастерстве, цепляющемуся за шаблон, грозит опасность быстро утратить преимущество перед врагом. И каждый новый боевой вылет советского лётчика становится новой вехой на пути к закреплению полного господства в воздухе сталинской авиации.

V

ЗА ПОЛНЫЙ РАЗГРОМ ВРАГА!

К новым боям Красная Армия и весь советский народ пришли более закалёнными, подготовленными, лучше вооружёнными. В то же время гитлеровская Германия и её военная машина в результате огромных потерь за два с половиной года войны с Советским Союзом основательно ослаблены. Фашистский зверь тяжело ранен, он чувствует свою обречённость, но он ещё обладает силами, он ещё опасен.

Славные победы Красной Армии над врагами нашей Родины вызвали прилив вдохновения, творческих сил у всех советских патриотов тыла, у всех бойцов и командиров Красной Армии. Наши новые крупные победы зовут советских людей на новые трудовые и ратные подвиги.

Свыше года Красная Армия ведёт победоносное наступление, громя армии гитлеровских захватчиков и сметая их с

советской земли. В ходе наступательных боёв наши войска освободили почти $\frac{3}{4}$ советской земли, временно захваченной врагом, изгнав врага с левобережной Украины, из Донбасса, Тамани, Орловщины, Смоленщины, вступили в правобережную Украину, овладели столицей Советской Украины — Киевом, одержали крупнейшие победы на правобережной Украине, завершили освобождение Киевской, Днепропетровской, Запорожской областей, освободили всю Житомирскую, почти полностью Ровенскую и Кировоградскую области, ряд районов Винницкой, Николаевской, Каменец-Подольской и Волынской областей, вступили в Белоруссию, очищают от захватчиков Крым, освободили свыше 160 городов и более 38 тысяч населённых пунктов. Только за 3 месяца зимней кампании 1943/44 г. Красная Армия отбила у врага свыше 13 000 населённых пунктов, в том числе 82 города и 320 железнодорожных станций.

Этот удар Красной Армии по врагу, нанесённый вслед за неудавшимся наступлением немцев, — показатель возросшей силы и умения советских войск.

«..В ходе войны Красная Армия стала кадровой армией. Она научилась бить врага наверняка с учётом его слабых и сильных сторон, как этого требует современная военная наука» (Сталин).

За время с 25 по 26-ю годовщину Октября немцы потеряли более 4 миллионов солдат и офицеров, из них не менее 1 миллиона 800 тысяч убитыми. Кроме того, немцы потеряли более 14 тысяч самолётов, более 25 тысяч танков и не менее 40 тысяч орудий. Это свидетельствует о том, что «наши офицеры и генералы умело руководят войсками, успешно овладевают искусством вождения войск. Красная Армия стала самой мощной и закалённой современной армией». «Красная Армия добилась решительного поворота в войне в нашу пользу и ныне уверенно идёт к окончательной победе над врагом» (Сталин).

Наступление Красной Армии продолжается. Доблестные советские воины изгоняют с родной земли гитлеровских извергов. Сознание этого придает ещё больше сил и уверенности каждому советскому человеку. Близится час победы над подлым врагом!

Победа во многом будет зависеть от храбрости, стойкости и мастерства наших лётчиков, от военно-тактического искусства наших командиров.

Сталинские соколы! Родина вручила вам вместе со всей Красной Армией свою судьбу, своё счастье, честь, независимость! Вы уже доказали в боях за Москву, Ленинград, Ста-

лингград, Кавказ, Курск, Киев, Житомир, Гомель, Знаменку, Корсунь-Шевченковский, Винницу свою верность народу. Родина ждёт от вас новых подвигов во имя окончательного разгрома ненавистных немецких разбойников!

Советские патриоты, рабочие, служащие, инженеры, техники, хозяйственники авиационных заводов! Работники всей советской индустрии! Напрягайте все силы и умножайте свою помощь Красной Армии! Работайте с военной чёткостью, изо дня в день выполняйте все до единого заказы фронта! Крепите дисциплину и порядок во всём, работайте так, как это требует долг перед Родиной!

— Советские бойцы и офицеры наносят врагу поражение за поражением не только силой своего неуправляемого напора, но и своим высшим искусством манёвра. Красная Армия, преследуя германские армии и союзные с ними румынские войска, перешла на нескольких участках рску Прут, являющуюся государственной границей между СССР и Румынией. Верховным Главнокомандованием Красной Армии дан приказ советским наступающим частям преследовать врага вплоть до его разгрома и капитуляции. Час окончательного разгрома гитлеровской Германии близится.

Победа не даётся без борьбы и напряжения. Она берётся с боя. Победа теперь близка. Чтобы её завоевать, тыл обязан снабжать фронт всем необходимым чётко и бесперебойно. Работники авиационной промышленности обязаны сейчас, как никогда, давать фронту максимальное количество боевой продукции. Этого требует фронт, и это должно быть выполнено.

Победа завоевывается сейчас в ожесточённых боях, в кровопролитных схватках с проклятыми гитлеровцами. Во имя победы советские богатыри на фронте совершают героические подвиги, стойко сражаются за свободу и счастье родины.

Победа куётся в глубоком тылу, создаётся дружным и самоотверженным трудом миллионов советских людей, она готовится в каждом цехе и колхозе.

К этой победе ведёт нас вдохновитель и организатор славных побед советского народа и Красной Армии — великий Сталин!

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр:
<i>I. СССР — великая авиационная держава</i>	5
<i>II. Первенство русской творческой авиационной мысли</i>	7
<i>III. Могущественна база военно-воздушных сил Красной Армии</i>	18
<i>IV. Сталинские соколы в боях за родину</i>	32
1. Воинское искусство лётчиков сталинской авиации	—
2. Воздушная гвардия великого города Ленина	46
3. В воздушных боях за Кавказ	50
4. Воздушная блокада окружённых немецких войск у Сталинграда	54
5. Битва под Курском	57
6. Господство в воздухе завоевано советской авиацией	68
<i>V. За полный разгром врага!</i>	73

Редактор Г. Цвик.

Подписано в печать 20 апреля 1944 г. А8007. Объем 4½ п. л. Тираж 50 000 экз.
Цена 1 руб.

1-я Образцовая типография треста «Полиграфкнига» Отгиза при СНК РСФСР,
Москва, Валуевая, 23. Заказ № 671.