

А.М. Сергиенко

**Бомбардировщики  
Авиации дальнего  
действия в небе  
над Курской дугой**



Белгород  
2007

**ББК 63.3(0)62**

**С 89**

**Сергиенко А.М.**

С 89 Бомбардировщики Aviации дальнего действия в небе над Курской дугой / А.М. Сергиенко. — Белгород: КОНСТАНТА. 2007 — 578 с.: ил.

ISBN 978-5-9786-0016-2

Книга кандидата исторических наук подполковника в отставке Анатолия Михайловича Сергиенко аргументированно и увлекательно рассказывает об участии в годы Великой Отечественной войны Aviации дальнего действия в исторической битве на Курской дуге. В ней детально прослежены каждый день участия АДД в сражениях на Огненной дуге с 5 июля по 23 августа 1943 года. Многие факты и сведения приводятся впервые. Даются обобщенные данные.

Столь всеобъемлющий труд, содержащий огромную и порой уникальную информацию, написанный живо, эмоционально, читаемый легко и с интересом, — одна из значительных страниц истории Великой Отечественной войны 1941–1945 годов.

ISBN 978-5-9786-0016-2

© Сергиенко А.М., 2007

© Издательство «КОНСТАНТА», 2007

**И силой встать навстречу силе  
Спешили небо и земля.**

*А. Тварговский*



*Сергиенко  
Анатолий Михайлович*

Подполковник в отставке, кандидат исторических наук. Посвятив свою жизнь армии, он двадцать лет прослужил на различных должностях партийно-политической работы в частях и соединениях Дальней авиации. Последние годы службы являлся начальником кафедры марксизма-ленинизма Иркутского высшего военного авиационного инженерного училища.

Будучи лектором политического отдела 8-го Смоленского авиакорпуса Дальней авиации, в 1973 году издал книгу о боевом пути соединения. С тех пор и по сей день работает над историей Авиации дальнего действия периода Великой Отечественной войны. Его перу принадлежат монографии «Маршрутами специальных заданий», «АГОН – авиационная группа особого назначения» (о полетах экипажей АДД в Югославию), «Эхо победы в наших сердцах». Кроме этого, подготовлены к изданию рукописи «Курс – аэродром «Три дуба» (о полетах в Чехословакию), «Майор «Вихрь»: правда и вымысел», «Боевой путь 79-го авиационного ордена Красной Звезды полка». Данная книга – еще одна частичка боевой истории Авиации дальнего действия.



**ВСЕМ,  
кто приводил свои бомбардировщики  
в небо над Курской дугой,  
кто обеспечивал их боевую работу,  
павшим в жестокой битве,  
ушедшим из жизни  
в послевоенный период,  
здравствующим и поныне,**

**П О С В Я Щ А Ю**

*Автор*

## ОТ АВТОРА

История Великой Отечественной войны состоит из множества сражений – больших и малых, успешных, менее успешных и просто проигранных. Все они по количеству участвовавших людских и материальных ресурсов, по судьбоносности результатов имеют различного рода сравнительные степени. Наивысшая из них – битва. Эта категория присвоена трем сражениям – под Москвой, Сталинградом и Курском.

Битва – это когда нашла коса на камень. Битва – это когда в той или иной степени решается судьба войны. Как правило, она носит имя города, который становится эпицентром замысла воюющих сторон. Древний город Курск дал имя одному из величайших сражений Великой Отечественной войны.

О Курской битве написано много. Одно перечисление опубликованных работ заняло бы несколько страниц. Ее ход и итоги освещены в фундаментальных исследованиях, в книгах выдающихся военачальников Великой Отечественной войны, в воспоминаниях активных участников

этого сражения. Многие работы освещают его в общем плане, некоторые раскрывают участие в нем того или иного вида Вооруженных Сил. В частности, роль авиации отражена в ряде монографий И.В. Тимоховича. Посвятил этой теме свою книгу и В.Д. Соколов. В 2004 году вышла новая работа Д.Б. Хазанова и В.Г. Горбача «Авиация в битве над Орловско-Курской дугой». Однако даже в них роль Авиации дальнего действия в сражении на Курской дуге

показана не то, что неполно, а просто так, как бы между прочим, какими-то отдельными, отрывочными примерами. Это несправедливо. Более того, в 1997 году вышел сборник документов по Курской битве. В нем помещен доклад представителя Ставки ВГК Г.К. Жукова от 12 августа 1943 года Верховному Главнокомандующему о результатах использования авиации в Курской битве. В документе ни одного слова о действиях АДД<sup>1</sup>. Настало время восполнить этот пробел в военной исторической литературе.



*Командующий Авиацией дальнего действия в годы войны Главный маршал авиации Александр Евгеньевич Голованов*

Дальнебомбардировочная авиация (ДБА) встретила Великую Отечественную войну в составе ВВС, сведенная в 5-е управление этого вида Вооруженных Сил СССР. Используемая на начальном этапе войны не по назначению, она понесла большие потери. С целью ее сохранения и дальнейшего приобщения к выполнению присущих ей задач Государственный Комитет Обороны принял решение изъять все части и соединения ДБА из ВВС и подчинить их Ставке. Собранная в кулак, она стала именоваться Авиацией дальнего действия – АДД. Возглавил ее генерал А.Е. Голованов, ставший впоследствии Главным марша-



*С сентября 1941 года в зданиях Петровского дворца размещался штаб АДД*

<sup>1</sup> Великая Отечественная. Курская битва. Документы и материалы 27 марта – 23 августа 1943 года. – М., «Терра», 1997. – С. 79–82.

лом авиации и видным военачальником наших Вооруженных Сил. Под его руководством АДД стала мощной ударной силой ВВС, любимицей советского народа. Без ее участия не проходила ни одна сколько-нибудь значительная операция Великой Отечественной войны. В каждое сражение она внесла свой достойный вклад. В том числе и в достижение победы на Огненной дуге.

Битва под Курском продолжалась пятьдесят дней – с 5 июля по 23 августа 1943 года. По характеру боевых действий она делится на оборонительный период и контрнаступление. В первом – Советские Вооруженные Силы провели две фронтовые оборонительные операции: с 5 по 10 июля на орловско-курском и с 5 по 23 июля на белгородском направлениях.

Сдержав натиск врага, советские войска перешли в контрнаступление. Оно также проходило в разные сроки: на орловско-брянском направлении – с 12 июля по 17 августа и на белгородско-харьковском – с 3 по 23 августа 1943 года.

Все пятьдесят суток, не пропустив ни одной ночи, АДД помогала наземным войскам в отражении немецко-фашистского натиска, а затем в разгроме его группировок.

Основа книги – боевые документы частей и соединений Авиации дальнего действия. Стремясь передать дух того времени, придать книге большую достоверность, я старался использовать их в максимальной степени. Вторым источником стали фундаментальные исследования историков и воспоминания видных военачальников, активных участников сражения под Курском. С их помощью я составлял картину каждого дня боев, их мнением подтверждал тот или иной факт. И, наконец, третьим источником стали воспоминания ветеранов АДД. Со многими из них я встречался лично или имел переписку.

В связи с этим у меня не было необходимости придумывать какие-либо эпизоды, что-либо досочинять. Боевая история Авиации дальнего действия настолько богата героическими и самоотверженными делами личного состава, что в приукрашивании она не нуждается. В книге названо порядка пятисот имен славных защитников Родины. Среди них нет ни одного вымышленного. В ней только факты и конкретные люди, в ней только люди и конкретные факты. Все написанное здесь – правда и только правда.

Мне близки эти люди, вот уже тридцать лет я живу их судьбами и преклоняюсь перед их самоотверженностью, героизмом, бесхитростным исполнением своего долга защитников Родины. И я безмерно рад, что за все их добрые свершения мне удалось построить им памятник в виде этой книги. И кто бы ты ни был, читатель, прочти ее, познакомься с теми, кто в июле и августе 1943 года появлялся в ночном небе над Орлом, Белгородом и Харьковом, кто горел и падал над Томаровкой и Новосилем, Старым Осколом и Болховом, Валуйками и Карачевом, Обоянью и Мценском, Мерефой и Богодуховом. Их бомбы, доставленные на крыльях АДД, уничтожали фашистов, прокладывали путь советским танкам и пехоте. С их помощью были освобождены от оккупантов твоя родная Орловщина, твоя родная Белгородчина, они не позволили врагу вновь взять Курск. Прочти книгу, и это будет им твоей благодарностью за их подвиги, за их лишения и раны, за отданные молодые жизни. Они и их дела достойны того, чтобы ты о них знал. И когда кто-нибудь попросит тебя встать и почтить память павших во имя Победы, ты будешь не просто стоять, а ты обязательно вспомнишь о славных летчиках славной Авиации дальнего действия.

Лично мне не забыть этих людей. Им всем – прославленным и неизвестным – посвятил я эту книгу. Писал я ее умом и сердцем. Может быть, поэтому

справился с этой работой удивительно быстро. 1 июня 1999 года в квартире 37 в доме 19 по улице Мокроусова я сел за письменный стол, положил перед собой стопку бумаги и на первом листе сам себе написал слова напутствия: «В дорогу, Анатолий Михайлович». Дорога оказалась не слишком длинной. За окном март 2000 года, а я, по доброй привычке, завершив рукопись, уже пишу эту авторскую статью. Но недлинная творческая дорога оказалась весьма трудной. В и так спрессованные временем сроки неотвратимо ворвались беды личного характера – тяжелая болезнь и смерть матери и предстоящая сложная операция жены. С июня по февраль пришлось совершить шесть переездов из Белгорода в Москву и обратно. И каждый раз с собой полные сумки бумаг. И тем не менее, работа завершена. Потому что исполнял я ее не только умом, но и сердцем.

Десять месяцев ушло на подготовку рукописи. И девять лет на ее превращение в книгу. Ибо незавидна сегодня судьба историка. Отказ государства от поддержки исторической науки отбросил его работу на задворки книжного мира. Чтобы в настоящее время превратить рукопись на историческую тему в книгу, нашему собрату надо самому совершить полный цикл: собрать материал, подготовить рукопись, найти деньги, то есть спонсора, издать книгу, а потом, зачастую, и реализовать ее. Самое трудное в этом деле – найти. Это и стало основной причиной столь длительного срока выхода книги в свет. Но как бы ни были мучительны роды, они все же состоялись. Правда, новорожденный, судя по тиражу, получился не слишком внушительным. И все же...

Книгу ждали многие ветераны. И не дождались. Особенно обидно за тех, кто принимал активное участие в воздушной битве над Курской дугой и при написании рукописи оказал мне своими воспоминаниями наиболее существенную помощь. Уже не смогут ее прочитать Сергей Яковлевич Федоров, Василий Яковлевич Белошицкий, Владимир Васильевич Пономаренко, Евгений Сергеевич Щапов, Федор Степанович Яловой. Из всех ветеранов, кто активно мне помогал, живы только Анатолий Андреевич Кисиль и Леонид Иванович Фаддеев. Им сердечная благодарность за интересные воспоминания и ценные советы.

Сердечная благодарность супруге – Бублик Римме Ивановне. Прежде всего за понимание моего труда, за моральную поддержку, за роль домашнего корректора. Все эти долгие месяцы она видела по сути дела только мою спину.

Особая благодарность моему добровольному и искреннему помощнику Сергею Степановичу Михедину. Бывший штурман Дальней авиации послевоенного периода, страстный ее почитатель, когда-то летавший в экипаже Героя Советского Союза С.С. Сугака, о котором рассказывается в книге, оказал мне неоценимую помощь. Если бы не он, книга к сроку могла и не состояться. По моей просьбе и по своей инициативе он подбирал в библиотеке необходимый материал, составлял таблицы, давал советы, читал еще дышащее авторским теплом только что написанное.

Всем, кто помогал, кто надеялся и терпеливо ждал появления этой книги, моя самая сердечная благодарность.

А теперь в добрый путь, дорогой читатель! В путь по пятидесяти огненным ночам Курской битвы.



С Анатолием Михайловичем Сергиенко я знаком с 1974 года, когда по ветеранским делам прилетел в Иркутск. С тех пор внимательно слежу за его кропотливой многолетней работой по сбору материалов, относящихся к истории Aviации дальнего действия периода Великой Отечественной войны. А в последние годы столь же пристально слежу за выходом его книг.

Казалось бы совсем недавно, в мае 1999 года, я присутствовал на презентации одной из них – «АГОН – авиационная группа особого назначения». И вот новая книга.

Курская битва! Это было недавно, это было давно. По истекшему времени – давно. Скоро пятьдесят семь лет. По памяти – как будто вчера.

Как будто вчера, находя «отдушины» в бесконечной партийно-политической работе, я в качестве штурмана одного из экипажей нашего 1-го гвардейского авиакорпуса поднимался на борту бомбардировщика Ил-4 в ночное небо и брал курс в район Курской дуги. А рядом с нами шли другие. Мы знали тогда, что АДД принимает самое активное участие в этом гигантском сражении. Но только сейчас, на основе обобщенного материала, представленного данной книгой, я получил полное представление о столь внушительном вкладе Aviации дальнего действия в сражении под Курском. И за то, что мы теперь имеем возможность масштабно судить о нами же содеянном, за это наше огромное ветеранское спасибо автору книги.

Я не ставлю перед собой цель отмечать ее достоинства и недостатки. Но не могу не дать общей оценки. Это не просто книга о войне. Это книга – летопись, это научное исследование. Это новое слово в истории Курской битвы, истории авиации, истории АДД. Эта книга – своеобразный гимн подвигу советского народа в деле достижения победы над врагом. И то, что сделано автором, — это тоже сродни подвигу.

Нам, ветеранам, не забыть тех пятидесяти огненных ночей. Они прочно вошли в нашу жизнь и вот уже более полувека берегут нашу память. Но каждый из нас понимает: она, память, уходит с нами. Теперь благодаря труду автора наш вклад в дело сражения под Курском увековечен в предлагаемой читателям книге, а наша память стала бессмертной. Пусть она служит благородному делу военно-патриотического воспитания нынешнего и грядущего поколения личного состава Дальней авиации.

В предисловии одной из своих книг Анатолий Михайлович, говоря о создании полной истории АДД периода Великой Отечественной войны, писал: «Такой книги, подробной и правдивой, к сожалению, еще нет. Могу открыться: этот грандиозный замысел – цель моей жизни. И данная книга – только частичка этого замысла».

Теперь мы имеем возможность познакомиться с очередной такой частичкой.

Я по-хорошему завидую целеустремленности и работоспособности Анатолия Сергиенко в деле осуществления «грандиозного замысла» его жизни. Уверен: он еще много раз порадует нас своими новыми работами. Пожелаем же ему дальнейших творческих успехов на трудном и благородном пути создания многотомной истории Aviации дальнего действия периода Великой Отечественной войны.

**С.Я. ФЕДОРОВ,**

*председатель совета ветеранов Дальней авиации,  
генерал-лейтенант авиации в отставке.*

## СОВСЕМ НЕОБХОДИМОЕ ВСТУПЛЕНИЕ

Не касаясь подробно обстоятельств зарождения стратегического замысла противоборствующих сторон в операциях на весенне-летний период 1943 года, не анализируя досконально ход подготовки к одному из грандиозных сражений Второй мировой войны, поскольку все это широко известно из многочисленной исторической и мемуарной литературы, остановлюсь лишь на тех характерных деталях, которые отличают сражение под Курском от подобных ему по масштабности. Речь идет о выстраданном коллективном решении Ставки Верховного Главнокомандования и Генерального штаба Красной Армии на преднамеренную оборону, о роли разведки в деле проникновения в замыслы врага и установления сроков начала его наступления и весьма неординарном решении командующих фронтами об упредительном ударе по позициям немецко-фашистских войск за сорок минут до их перехода в атаку.

Но прежде всего следует ответить на следующий вопрос: как получилось, что с весны 1943 года Курск стал центром внимания высшего военного командования Германии и СССР?

Разгромив крупную немецко-фашистскую группировку в районе Сталинграда, Красная Армия перешла в решительное наступление и на других участках советско-германского фронта. В частности, войска Брянского и Воронежского фронтов в результате наступательных действий освободили значительную часть территории страны, в том числе такие крупные города как Курск, Белгород и Харьков.

Однако противник, стараясь не допустить дальнейшего ухудшения обстановки на этом участке фронта, предпринял ответные меры и в начале марта нанес из района Люботина сильный контрудар по войскам левого крыла Воронежского фронта. 16 марта мы вновь оставили Харьков, а 18 марта и Белгород. К концу марта боевые действия стали затухать, обе стороны перешли к обороне, на фронтах наступило затишье.

Застывшее положение советских и германских войск после боев в районе Белгорода оперативники перенесли на карты различных масштабов. На той, что охватывала все направления советско-германского фронта, так называемой мелкомасштабной, линия соприкосновения проходила от Мурманска к Ладоге, поворачивала к Ленинграду, затем уходила на юг и через озеро Ильмень доходила до Великих Лук. Отсюда в ней обозначался резкий поворот на юго-восток до Новосиля. Именно здесь, между Орлом и Белгородом, занятыми врагом, линия фронта делала крутой выступ на запад от Курска и, извиваясь вдоль Северского Донца и Миуса, опускалась к Азовскому морю.

С весны 1943 года нанесенная на карту линия советско-германского фронта стала предметом пристального внимания и тщательного анализа оперативниками всех уровней. На нее смотрели в Генеральных штабах и Ставках в Москве и Берлине. По ее конфигурации сотни самых крупных военачальников вермахта и Советских Вооруженных Сил старались определить ближайший замысел противоположной стороны, продумать и противопоставить свой план. Вполне естественно, все внимание было приковано к так называемой дуге, которая выступала на запад между Орлом и Белгородом, прикрывая Курск. От этого города своей выпуклой частью она на двести километров вклинивалась в контролируемую немецкими войсками территорию. Внутри этой гигантской дуги находилась крупная группировка советских армий. Войска же противника севернее Курска, в районе Орла, и южнее, в районе Белгорода, вдавались в расположение наших войск. Основанием курского выступа стала магистраль Белгород – Курск, а его вершиной – дорога Рыльск – Севск. Чтобы представить себе, как огромна площадь этого выступа, достаточно сказать, что его основание равно ста семидесяти километрам.

Дугообразное начертание линии фронта в районе Курска у немецко-фашистского командования породило соблазн провести здесь крупную наступательную операцию, окружить и уничтожить в мешке значительные силы советских войск, взять реванш за Сталинград и вновь повернуть ход войны в свою пользу. Курский выступ, по словам Манштейна, «сам просился быть отрезанным». Соблазн и породил план нового немецкого наступления, получившего весьма выразительное наименование – «Цитадель».

Большой хитростью план наступательной операции не отличался, он был прост и незамысловат: двумя одновременными встречными ударами срезать Курский выступ. Нашу обо-

рону должны были пробивать два мощных клина: с севера группа армий «Центр» под командованием генерал-фельдмаршала Г. Клюге, с юга группа «Юг» под руководством генерал-фельдмаршала Э. Манштейна.

На операцию «Цитадель» гитлеровское командование возлагало большие надежды.

Выгоды этого плана для врага были очевидны: в случае удачи можно было начать новый поход на Москву; русские потеряли бы стартовую площадку для наступления в глубь Украины; победа должна была поднять моральный дух немецкого воинства и у союзников Германии.

Курский выступ стал «головной болью» и для советского командования. Возможные боевые действия противника были очевидны. Что в этих условиях предпринять? Начать наступление первыми? Шансы на победу у советской стороны были, но наступление привело бы к затяжным боям и, что самое главное, к большим людским потерям. А может быть, начать летнюю кампанию оборонительными действиями, измотать и обескровить врага, а затем самим перейти в наступление? Раздумья, борьба мнений, анализ возможностей, сопоставления, цифры, карты, разведсведения, бессонные ночи.

Когда в Генеральном штабе Красной Армии стал в общих чертах вырисовываться немецкий план действий в районе Курского выступа, идея преднамеренной обороны начала брать верх. Сошлюсь на самые высокие военные авторитеты.

Маршал Советского Союза Г.К. Жуков: «Таким образом, уже в середине апреля Ставкой было принято предварительное решение о преднамеренной обороне... Мы хотели встретить ожидаемое наступление немецких войск мощными средствами обороны, нанести им поражение и в первую очередь разбить танковые группировки противника, а затем, перейдя в контрнаступление, окончательно его разгромить... Таким образом, оборона наших войск была, безусловно, не вынужденной, а сугубо преднамеренной...».<sup>1</sup>



А.М. Василевский,  
представитель  
Ставки ВГК



К.К. Рокоссовский,  
командующий  
Центральным  
фронтом

Маршал Советского Союза А.М. Василевский: «Анализируя многочисленные разведывательные данные о характере предстоящих действий врага и о его подготовке к наступлению, фронты, Генеральный штаб и Ставка все больше склонялись к идее перехода к преднамеренной обороне. Об этом, в частности, состоялся неоднократный обмен мнениями между мною и заместителем Верховного Главнокомандующего в конце марта – в начале апреля».<sup>2</sup>

Маршал Советского Союза К.К. Рокоссовский: «Характер действия противника и данные всех видов разведки все больше убеждали нас, что если немецко-фашистские армии вообще в состоянии в ближайшее время предпринять наступление с решительными целями, то это будет в районе Курской дуги. Конфигурация этого района способствовала применению излюбленного приема немецкого командования – нанесению ударов под основание выступа по сходящимся направлениям (в данном случае на Курск)».<sup>3</sup>

Генерал армии С.М. Штеменко: «...было решено основные наши усилия сосредоточить в районе Курска, обескровить здесь противника в оборонительной операции, а затем перейти в контрнаступление и окончательно довершить его разгром».<sup>4</sup>

Маршал Советского Союза К.С. Москаленко: «Произошел редчайший в истории случай: сильнейшая сторона преднамеренно перешла к обороне. Это – выдающийся пример творческого подхода Ставки ВГК и ГШ к решению стратегических задач войны. Переход в контрнаступление после того, как противник будет обескровлен и измотан в ходе беспощад-



Г.К. Жуков,  
представитель  
Ставки ВГК

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – М., 1974. – Т. 2. – С. 148-149.

<sup>2</sup> Правда. — 1968. — 4 июля.

<sup>3</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – М., 1968. – С. 204.

<sup>4</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – М., 1968. – С. 193.

ных атак, позволял советским войскам достичь больших успехов с гораздо меньшими потерями».<sup>1</sup>

И еще раз Г.К. Жуков: «В результате многократного обсуждения и наших доказательств Верховный Главнокомандующий, наконец, твердо согласился встретить наступление немцев огнем всех видов глубоко эшелонированной обороны, мощными ударами авиации и контрударами оперативных и стратегических резервов. Затем, измотав и обескровив врага, добить его мощным контрнаступлением на белгородско-харьковском и орловском направлениях, после чего провести глубокие наступательные операции на важнейших направлениях».<sup>2</sup>

Таким образом, Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение на преднамеренную оборону в районе Курской дуги. Именно на **преднамеренную** оборону, а не на вынужденную. Советское командование располагало достаточными силами для наступления, имело крупные резервы, но надо было избежать тяжелых затяжных боев и обеспечить победу с наименьшими людскими потерями.

Итак, решения в Берлине и Москве были приняты. За принятым решением следует подготовка к его осуществлению. Трехмесячная пауза в активных действиях в полной мере использовалась всеми видами наших Вооруженных Сил для непосредственной подготовки к предстоящему сражению. Готовился к нему и враг.

В советской военно-исторической литературе, и прежде всего в многотомной Истории Второй мировой войны, в воспоминаниях видных военачальников Вооруженных Сил СССР, подробно описаны подготовительные мероприятия, проведенные фронтом и тылом до начала сражения на Курской дуге. Это обстоятельство освобождает меня от более или менее подробного анализа данной проблемы. Остановлюсь лишь на той ее части, к которой Авиация дальнего действия имела непосредственное отношение.

Разработку своих стратегических замыслов на весну и лето 1943 года противоборствующие стороны вели в глубочайшей тайне. Проникнуть в нее, найти щелочку в непроницаемой завесе секретности, хоть краешком уха услышать малейшую деталь замысла – это полдела на пути к победе в предстоящем сражении. Догадки, предположения, умозаключения в отношении планов противника, выстраданные на основе анализа обстановки, изучения конфигурации фронта и тому подобное, имеют право на жизнь лишь тогда, когда они подкрепляются достоверными сведениями о его замыслах. «Где и когда противник начнет главное наступление года?» – так стоял вопрос в период затишья на фронтах перед советскими разведывательными органами всех уровней.

Директива Ставки Верховного Главнокомандования требовала: «Постоянно следить за всеми изменениями в группировках противника и своевременно определять направления, на которых противник производит сосредоточение войск и особенно танковых частей».

В этот период Разведывательное управление Генерального штаба (РУГШ), разведотделы фронтов (РО) подготовили и срочно забросили в оперативный тыл врага десятки разведывательно-диверсионных групп. Так, РО штаба Брянского фронта под руководством полковника А.А. Хлебова направил за линию фронта двадцать таких групп. РО Центрального фронта (генерал-майор П.Н. Чекмазов) забросил более двадцати групп и создал разведывательно-диверсионный центр во главе с подполковником И.К. Смирновым. РО Воронежского фронта (генерал-майор И.В. Виноградов) направил в тыл врага до тридцати разведывательно-диверсионных групп.<sup>3</sup>

Выяснением замысла врага занималось и 4-е управление Народного комиссариата государственной безопасности (НКГБ) СССР под руководством генерала П.А. Судоплатова. Эту задачу решали как ранее заброшенные группы, так и специально созданные в период затишья. Большинство из них были брошены экипажами АДД. Ценные сведения поступали от многочисленных партизанских отрядов Орловской, Брянской, Смоленской областей, Украинского и Белорусского штабов партизанского движения.

Все крупницы сведений, капля к капле, ручейками стекались в РУГШ, НКГБ, Центральный штаб партизанского движения (ЦШПД). Здесь они «просеивались», из массы фактов отбирались главные, и на их основе, кирпичик к кирпичику, строилось здание вражьего замысла.

---

<sup>1</sup> Москаленко К.С. Историческое значение разгрома немецко-фашистских войск на Курской дуге. В сб.: «Курская битва». – М., 1975. – С. 15.

<sup>2</sup> Военно-исторический журнал. – 1967. – № 8. – С. 80.

<sup>3</sup> Красная звезда. – 1993. – 29 июня.



За три месяца затишья разведывательные органы перечисленных ведомств сумели вскрыть главные элементы плана немецкого командования на наступательную операцию «Цитадель». Свой вклад в это дело внесла и Авиация дальнего действия.

«...Около четырех часов дня по центральной улице Ровно, названной немцами Фридрихштрассе, ехали в экипаже Валя Довгер, Пауль Зиберт и Шмидт... Николай Иванович был одет в блестящий парадный мундир. На кителе были приколоты и нашиты все знаки отличия: значок члена гитлеровской партии, ленты, которые указывали, что Зиберт дважды ранен в боях, и два ордена железного креста. Парадные сапоги начищены до блеска. На новеньком поясе, с левой стороны, пистолет в кобуре. В кармане – второй пистолет на боевом взводе... На козлах, натягивая вожжи, сидел кучер. Это был Гнедюк. В кармане у кучера – пистолет, под сиденьем – несколько противотанковых гранат».

Это отрывок из романа прославленного партизанского командира, Героя Советского Союза Дмитрия Николаевича Медведева «Это было под Ровно». Для тех, кто незнаком с этим произведением, кратко поясню. Николай Иванович — это советский разведчик Кузнецов, действовавший в тылу фашистов под именем гитлеровского офицера Пауля Зиберта. Валя Довгер – его «невеста», а фактически помощница Кузнецова по разведывательной работе. «Кучер» Гнедюк – начальник разведки партизанского отряда «Победители». «Молодые» ехали на прием к самому рейхскомиссару Украины и гаулейтору Восточной Пруссии Эриху Коху. Предстояло отвести нависшую над Довгер угрозой отправки в Германию. Шмидт – обер-ефрейтор немецкой армии, занимающийся дрессировкой собак для личной охраны рейхскомиссара. Он вызвался помочь «невесте» Зиберта. Кузнецов, вызванный к Коху неожиданно, принимает самостоятельное решение уничтожить палача украинского народа. Для этой цели у него в кармане второй пистолет.

Однако повсюду не состоялось. В кабинете у Коха оказалось несколько охранников и овчарка. Д. Медведев писал: «В продолжение всей беседы, длившейся около сорока минут, Кузнецов чувствовал в правом кармане брюк взведенный «вальтер». Каждую секунду он готов был выхватить револьвер и всадить всю обойму в ненавистную морду своего «земляка»... Но охранники не сводили с Кузнецова глаз, настораживаясь при малейшем его движении. Уперлась в него глазами и овчарка. Видимо, она прошла специальную дрессировку для наблюдения за посетителями».

Но не только это остановило советского разведчика. 26 июня 1973 года «Советская Россия» опубликовала воспоминания партизанского разведчика Николая Гнедюка, того самого «кучера», который вез «молодых» к Коху. Вечером после несостоявшегося покушения на конспиративной квартире Довгер Кузнецов пояснил:

– Если бы и представилась такая возможность, я бы все равно не стрелял. Что стоит голова одного сатрапа в сравнении с той тайной, которую он выболтал в пылу собственного красноречия!

Узнав в разговоре с Кузнецовым о том, что Пауль Зиберт его земляк, что он воевал под Сталинградом и Харьковом, Кох начал говорить такое... Гнедюк это «такое» передал в изложении Кузнецова так:

«Кох: – Кое-кто начал высказывать недовольство после волжской катастрофы, появились разговоры о втором фронте, о том, чтобы мы пошли на примирение. Но гений фюрера, его дальновидность и настойчивость не дали возможности совершить эту глупость. Не будет второго фронта в этом году, не будет его и в следующем, никогда не будет. Можете так и сказать офицерам на Восточном фронте.

А что касается неудач (тут Кох поднялся, подошел к карте, висевшей на стене, лицо его налилось кровью, и он начал орать)... фюрер готовит большевикам хороший сюрприз! Не такой, как под Москвой, и не такой, как на Волге. О, нет! Это уже не то! Это будет последний удар, от которого полетят к черту и второй фронт, и большевизм! Через полтора месяца большевики узнают вкус наших «тигров» и «пантер». Фюрер долго советовался с нами, где нанести генеральный удар, и наконец решил. О, мы снова убедились в его гениальности. Курск – Орел, тут, в самом центре России, мы пойдем на прорыв, и ничто уже не остановит наших войск!»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Советская Россия. – 1973. – 23 июня.

Вот такую тайну в пылу откровенности выболтал гаулейтор Восточной Пруссии и рейхскомиссар Украины своему «земляку» Паулю Зиберту, совершенно не подозревая, что перед ним советский разведчик. Это произошло 31 мая 1943 года. Уже на следующий день эти сведения радиостанция партизанского отряда передала в Москву. Закончил Гнедюк свою статью такими словами: «А когда впоследствии из сообщения Советского информбюро мы узнали о разгроме большой группировки гитлеровских войск на Курской дуге, то почувствовали и себя участниками этого победоносного сражения Советской Армии».

Таким образом, еще до начала Курской битвы советскому командованию стал известен план немецкого наступления в весенне-летний период 1943 года. Свой вклад в раскрытие тайного замысла внес и Николай Иванович Кузнецов.

Внимательный читатель подумает: «Все это так, но какое отношение к этому делу имеет Авиация дальнего действия?» В том-то и дело, что самое прямое. Вот документ, без преувеличения, исторической значимости:

«Командующему АДД генерал-лейтенанту авиации Голованову. Боевое донесение. Соединение Нестерцева. 26 августа 1942 года.

В ночь на 26 августа 1942 года произведен один самолето-вылет по специальному заданию НКВД. Боевой налет 8 часов 30 минут. Летчик Таций (штурман Пономаренко) в 20.00 25 августа вылетел на выброску 11 человек парашютистов и 100 кг груза в район Коростеня.

В 00.22 26 августа курсом 120 градусов с высоты 200 м группой в обе двери через 20 секунд по сигналу с земли (семь костров прямоугольной формы) выбросили 11 человек парашютистов и 100 кг груза на пересечение дорог 5 км юго-западнее станции Борове, что 105 км западнее Коростеня».<sup>1</sup>

А теперь фамилии одиннадцати: Н.В. Грачев, И.Я. Соколов, Н.Т. Приходько, Н.А. Гнедюк, Б.И. Сухенко, А.Д. Середенко, П.Х. Голуб, А.К. Яцук-Павлеев, Г.М. Волков, В.М. Скворцов, Сидоренко (инициалы не установлены).

Чтобы читатель вновь не поставил вопрос «А причем же все-таки здесь Авиация дальнего действия?», я должен сказать, что под именем Николая Васильевича Грачева на самолете Ли-2 102-го авиаполка в отряд Медведева десантировался Николай Иванович Кузнецов, который погиб позже и которому посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Именно с его помощью советское командование получило еще одно достоверное сведение о ближайших планах вермахта.

И вот что примечательно. В разгар Курской битвы он, добывший о ней первоначальные сведения, написал письмо-завещание: «Вскрыть после моей смерти. Кузнецов. 24 июля 1943 года. Завтра исполняется одиннадцать месяцев моего пребывания в тылу врага. 25 августа 1942 года, в 24 часа 05 минут, я опустился с неба на парашюте, чтобы мстить беспощадно за кровь и слезы наших матерей и братьев, стонущих под ярмом германских оккупантов.

Одиннадцать месяцев я изучал врага, пользуясь мундиром германского офицера, пробираясь в самое логово сатрапа – германского тирана на Украине Эриха Коха. Теперь я перехожу к действиям.

Я люблю жизнь, я еще молод. Но если для Родины, которую я люблю, как свою родную мать, нужно пожертвовать жизнью, я сделаю это. Пусть знают фашисты, на что способен русский патриот и большевик. Пусть они знают, что невозможно покорить наш народ, как невозможно погасить солнце. Пусть я умру, но в памяти народа патриоты бессмертны».

Все сбылось. И смерть, и бессмертие, и Курская битва, о возможности которой он предупредил советское командование. И пусть сделал он это не первый, но, вполне возможно, именно его сведения стали самыми вескими при выработке окончательного решения на преднамеренную оборону. А доставлен был в тыл врага Н.И. Кузнецов на крыльях АДД.

Таким образом, советской разведке удалось своевременно раскрыть стратегический замысел врага на весенне-летний период 1943 года, а затем и точно установить время его перехода в наступление под Курском. Это помогло окончательно выработать наш стратегический план противодействия замыслу вермахта.

---

<sup>1</sup> Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦАМО), ф. 39, оп. 11519, д. 115, л. 19.

Большую роль в деле сбора информации о противнике играла воздушная разведка. Она вскрывала районы сосредоточения его главных группировок, базирование и состав авиации, характер оборонительных укреплений, расположение артиллерийских позиций, опорных пунктов и многое другое, что давало советскому командованию определять намерения врага. Так, например, воздушной разведкой 4-го разведывательного авиаполка ВВС Красной Армии 14 мая 1943 года в районе Орла и Кром было установлено большое скопление танков и транспорта противника, а на аэродромах курского направления концентрация большого количества самолетов различного типа. На основе этих сведений командование сделало вывод, что противник явно готовится к наступлению танковыми и механизированными соединениями, создает для этого сильную авиационную группировку<sup>1</sup>.

Следует отметить, что воздушной разведкой в системе ВВС занимались специальные авиационные полки. В Авиации дальнего действия таких полков не было и конкретных разведывательных задач в интересах каких-либо ведомств Красной Армии она не получала. Отдельные экипажи АДД иногда подобные задачи выполняли, но это в основном была работа «на себя». Если же добытые сведения представляли стратегический интерес, то, вполне естественно, они немедленно докладывались заинтересованным ведомствам.

Источником разведывательной информации иногда являлись члены сбитых над территорией противника экипажей. Они приземлялись в тылу врага, испытывая огромные трудности и лишения выходили к линии фронта, преодолевали ее и возвращались в свои части. При этом многие из них приносили с собой ценные разведывательные сведения. Проиллюстрирую это на одном примере.

...Сбросив серию светящихся авиабомб (САБ), штурман Павел Прудкий дал команду на второй заход. Командир корабля Михаил Родных начал разворачивать Пе-8 влево. Яркая вспышка выхватила из темноты ночи аэродром противника Брянск. Его противовоздушная оборона уже оцетинилась всеми стволами зенитной артиллерии. «Еще не пристрелялись», – подумал второй летчик Марк Галлай. В следующую секунду он ощутил глухой удар, бомбардировщик вздрогнул всем корпусом.

– Что это? – спросил Родных.

Помощник бортового техника Владимир Дмитриев открыл люк левой плоскости. Оттуда рванулось пламя, кабина моментально наполнилась дымом.

– Всем прыгать!

Сквозь огонь и дым Галлай видел, что кто-то через передний нижний люк уже выпрыгнул. Сам же он, помогая пилотировать горящую машину, решил по возможности затянуть свой прыжок и уйти подальше от города. Однако сделать этого не удалось, так как Дмитриев, не имея возможности пробиться к нижнему люку, стал подниматься вверх, чтобы воспользоваться фонарем правого летчика. Галлай отстегнул кислородный шланг, стал на сиденье, открыл фонарь и, перевалившись через борт на крыло, отделился от самолета.

Над землей тянул приличный ветер, и когда купол парашюта накрыл крону высокого дерева, тело летчика тормознулось, по инерции качнулось вперед и, по закону маятника, вернулось назад. Удар спиной о ствол дерева оказался настолько сильным, что Галлай на несколько секунд потерял сознание. Очнувшись, отцепил парашют и по стволу опустился на землю.

По звездам установил, что находится от Брянска на северо-западе. Но на каком расстоянии? Посмотрел на часы. Пять минут назад начались новые сутки. Значит уже 10 июня. И тут летчика осенило – расстояние до Брянска можно вычислить с помощью часов. Галлай засекал время вспышки от разрыва очередной серии бомб, дождался, когда до него докатится звук этого взрыва, снова зафиксировал время, а затем в голове произвел простой математический расчет – скорость звука разделил на время его прохождения. До Брянска десять, от силы двенадцать километров. Решив, что это расстояние обеспечивает в какой-то степени его безопасность, летчик остался на месте приземления до утра. С первыми лучами солнца он начал обследовать лес. И уже через несколько минут оказался в объятиях второго штурмана корабля. Оказалось, что Георгий Гордеев коротал остаток ночи совсем рядом. Решили идти на север, надеясь найти партизан.

<sup>1</sup> Великая Отечественная. Курская битва. Документы и материалы. 27 марта – 23 августа 1943 г. – Т. 15. – М., «Тerra». – 1997. – С. 31.

Не буду описывать восьмидневные мытарства летчика и штурмана, скажу лишь, что партизанскую бригаду Ивана Моруля они нашли в районе деревень Вороново и Жуково (сорок пять километров северо-западнее Дядьково), и 21 июня самолетом У-2 были переброшены через линию фронта. Подробности пребывания в тылу противника Галлай изложил в донесении на имя командира 890-го авиаполка Героя Советского Союза Э.К. Пусэпа. Большую часть документа он посвятил описанию своих разведывательных наблюдений:

«Во время пребывания в тылу противника мы стремились производить наблюдение за ним, в частности, за работой его авиации. В районе Олсуфьево интенсивно работает аэродром бомбардировочной авиации, с него в воздух поднимается до тридцати-сорока самолетов, преимущественно «Хейнкель-111». Взлет производят между 21.00 – 22.00 поодиночке. Над аэродромом большим кругом набирают высоту до трех тысяч метров, собираются в строй и уходят чаще всего на юго-восток. В группах от пятнадцати до восемнадцати самолетов. Возвращаются они около двух-трех часов ночи по одному на малой высоте. Бортовые огни при этом у них горят полностью не только у самого аэродрома, а далеко до него. Крыльевые огни у них стандартные (правый – зеленый, левый – красный), а хвостовые – в разные дни бывают либо белыми, либо красными. Иногда у всех самолетов бывает включена фара. Таким образом, каждый день все самолеты имеют одинаковую комбинацию бортовых огней.

В деревнях сидят ракетчики, которые дают самолетам направление полета к аэродрому, стреляя в его сторону ракетами определенного цвета (чаще всего «трехцветкой»). Раза два мне приходилось наблюдать, как в наведении машины участвуют прожектора, махая лучами в сторону аэродрома.

Днем район дороги Брянск – Рославль прикрывается непрерывным патрулированием истребителей, которые ходят парами. За все время пребывания в тылу я только один раз видел Ме-109. Доминирующим типом является «Фокке-Вульф-190». Ночью в этом районе ходят двухмоторные истребители с моторами (судя по звуку) «Даймлер-Бенц». По-видимому, это Ме-110. Высота патрулирования ночью, как правило, небольшая – несколько сот метров. Днем же пары ФВ-190 ходят на полном диапазоне малых и средних высот. Вывод: в районе Брянска идет концентрация большой авиационной группировки врага, причем здесь сосредотачиваются самолеты новейших образцов, все они ведут ежедневную боевую работу.

Я всюду, где было возможно, опрашивал партизан, нет ли у них сведений о судьбе других членов экипажа. Но о них никто никаких сведений не имеет... Москва, 22 июня 1943 года».<sup>1</sup>

Наблюдения и выводы Марка Галлая были настолько важны, что из его докладной записки сняли в одном экземпляре копию и отправили командующему АДД генерал-полковнику авиации А.Е. Голованову. Так на основе аналогичных наблюдений в разведотделе штаба АДД концентрировались свои разведсведения, которые дополняли ежедневные сводки РУГШ, и на их основе делались определенные выводы по возможным намерениям врага.

Мне остается лишь добавить, что приведенную докладную писал Марк Лазаревич Галлай, известный всей стране летчик-испытатель и писатель, Герой Советского Союза. Война застала его в Летном испытательном институте. Вскоре из летчиков ЛИИ была сформирована эскадрилья ночных истребителей. Галлай совершил десять боевых вылетов и даже сбил Дорнье-215. Затем двадцать восемь боевых вылетов совершил на Пе-2. Вскоре всех летчиков-испытателей вернули к местам прежней работы. В мае 1943 года Марка Лазаревича привлекли к испытаниям новых моторов для самолета Пе-8, которыми была вооружена 45-я авиадивизия. Она и ЛИИ базировались на одном аэродроме в Кратово. По личному разрешению А.Е. Голованова Галлай стал летать на боевые задания и учить бортинженеров экипажей управлять новым моторами. Шестой его полет в составе экипаже Героя Советского Союза М.В. Родных я описал. После этого полета М.Л. Галлая вернули в ЛИИ, где он продолжал испытывать самолеты. Кстати, Михаил Васильевич и остальные члены экипажа благополучно приземлились, но попали в плен. Родных вернулся в полк лишь после окончания войны.



*М.Л. Галлай*

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 35, лл. 123-125.

Оценивая роль разведки на подготовительном этапе Курского сражения, А.М. Василевский писал: «Военной разведке удалось своевременно вскрыть подготовку гитлеровской армии к крупному наступлению в районе Курского выступа с использованием в массовом масштабе новейшей танковой техники, а затем и установить время перехода противника в наступление».<sup>1</sup>

Итак, Курская битва стала реальностью. Обе стороны готовились к решительной схватке. Готовилась к ней, с определенной оговоркой, и Авиация дальнего действия.

Постановлением Государственного Комитета Обороны (ГКО) от 15 апреля 1943 года за № 3190 было принято решение о дальнейшем усилении АДД. Постановление предусматривало:

1. Доведение до конца 1943 года самолетного парка до одной тысячи двухсот единиц.
2. Перевод снабжения АДД самолетами, запасными частями, горюче-смазочными материалами, боеприпасами, техническим имуществом непосредственно от промышленности.
3. Увеличение сети военно-учебных заведений.
4. Передачу из ВВС в АДД для производства текущего ремонта десяти самолетных и двух производственных авиамастерских.
5. Формирование десяти батальонов аэродромного обслуживания и шестнадцати авиационных складов.

6. Командующему АДД предоставить право командующего фронтом, с правом утверждения штатов для частей Авиации дальнего действия, сформированных по указанию Ставки.<sup>2</sup>

Значительное поступление летно-технического состава из школ и училищ, а также из частей и соединений гражданского воздушного флота, пополнение самолетного парка новыми машинами создали условия для формирования в Авиации дальнего действия более крупных формирований. На основе этого 30 апреля 1943 года ГКО принял еще одно постановление за № 3275. Оно предусматривало:

1. Сокращение в дивизиях АДД самолетного парка с девяносто до шестидесяти.
2. Формирование из авиационных дивизий авиакорпусов.
3. Присвоение звания гвардейских тем авиакорпусам, которые будут сформированы из гвардейских авиадивизий.<sup>3</sup>

На основании постановления ГКО уже на следующий день, 1 мая 1943 года, командующий АДД издал приказ, в соответствии с которым Авиация дальнего действия реорганизовывалась в корпусную систему. Приказ определял создание в АДД восьми авиационных корпусов, из них первым четырем присваивались гвардейские звания.

Планируемая реорганизация АДД должна была улучшить управление частями дальнебомбардировочной авиации и повысить эффективность ее использования в стратегических и оперативных целях.

Май и июнь ушли на реализацию постановлений ГКО. Реорганизация проходила во всех соединениях одновременно и без отрыва от боевой работы.

Структурный переход АДД на корпусную систему в основном завершился буквально накануне Курской битвы. Так, формирование 4-го гвардейского авиакорпуса было закончено 4 июля. К этому времени не была развернута в 8-й авиакорпус лишь 36-я авиадивизия.

К 5 июля 1943 года в АДД стало: семь авиакорпусов (из них четыре гвардейских), шестнадцать авиадивизий (восемь гвардейских), тридцать два авиаполка (из них двадцать два гвардейских). Реорганизованная структура АДД показана на рис.1.

В период реорганизации руководящий состав штаба АДД остался без изменения. Что же касается соединений и частей, то здесь произошли серьезные перестановки. На должности командиров авиакорпусов были в основном назначены командиры авиадивизий. На их место пришли новые кадры, как правило, наиболее сильные командиры полков. Командные должности вновь сформированных авиадивизий и авиаполков заняли те, кто к этому времени проявил свои наиболее высокие организаторские способности. Фамилии командного руководящего состава штаба АДД, а также командиров соединений и частей даны ниже.

<sup>1</sup> Правда. – 1968. – 4 июля.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7110, д. 38, лл. 79-80.

<sup>3</sup> Там же, л. 80.

Структура АДД накануне Курской битвы

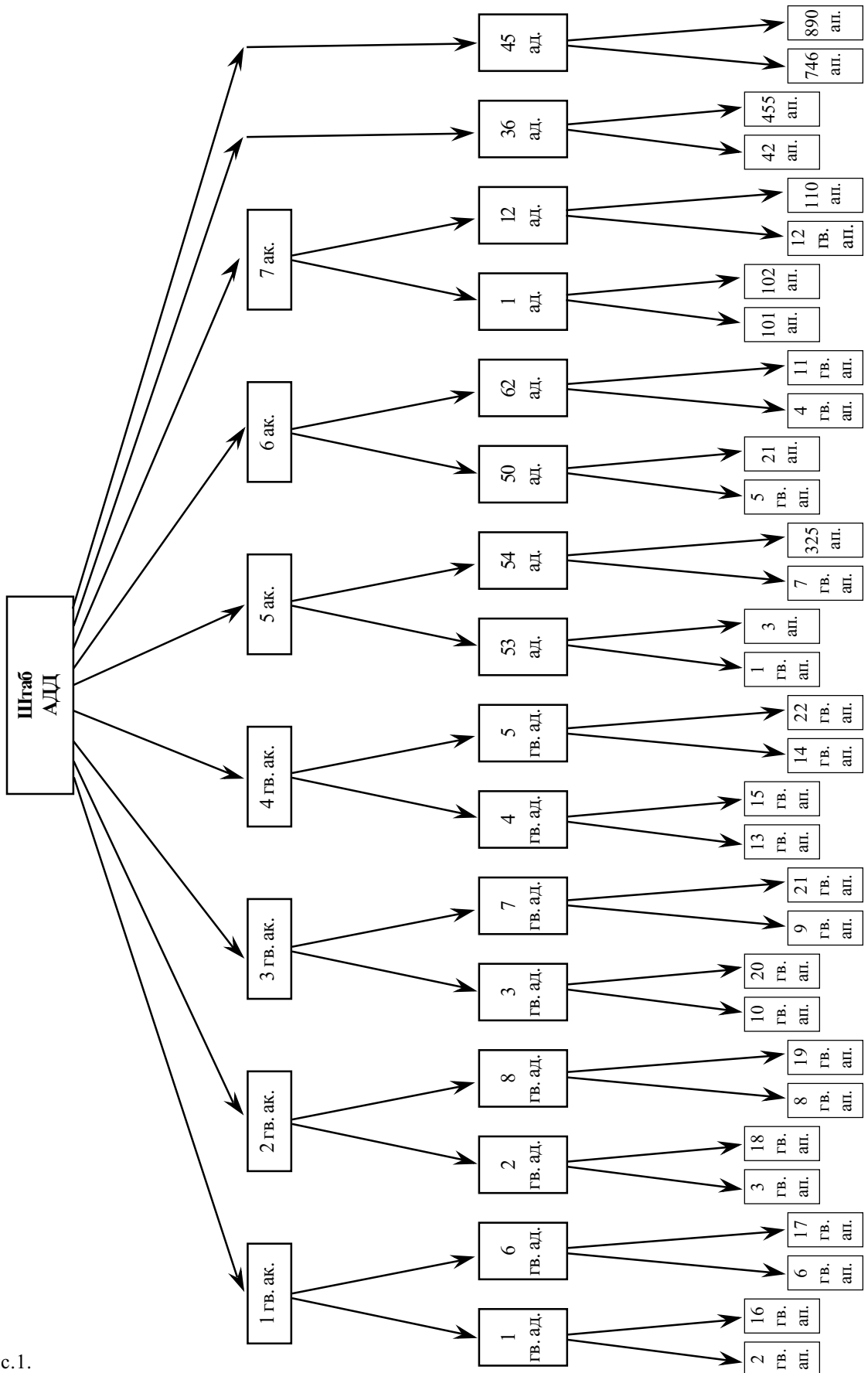


Рис.1.

**Командование и руководящий состав штаба Авиации дальнего действия на период Курской битвы**

Командующий	— Голованов А.Е.
Заместитель командующего	— Скрипко Н.С.
Член Военного совета	— Гурьянов Г.Г.
Начальник штаба	— Шевелев М.И.
Главный штурман	— Петухов И.И.
Главный инженер	— Марков И.В.
Начальник оперативного отдела	— Хмелевский Н.Г.
Заместитель командующего по тылу	— Любимов А.И.
Начальник медицинской службы	— Прунтов И.М.
Начальник разведотдела	— Четвериков В.П.

Таблица 1

**Командиры соединений и частей АДД**

Командиры корпусов		Командиры дивизий		Командиры полков	
1 гв. ак.	Юханов Д.П.	1 гв. ад.	Лебедев С.С.	2 гв. ап.	Балашов И.Ф.
				16 гв. ап.	Рудницкий А.И.
		6 гв. ад.	Чемоданов С.И.	6 гв. ап.	Кононов Д.Л.
				17 гв. ап.	Матросов А.Е.
2 гв. ак.	Логинов Е.Ф.	2 гв. ад.	Щербаков А.И.	3 гв. ап.	Глазков П.П.
				18 гв. ап.	Вавилов А.Я.
		8 гв. ад.	Тихонов В.Г.	8 гв. ап.	Смитиенко М.П.
				19 гв. ап.	Шапошников А.И.
3 гв. ак.	Волков Н.А.	3 гв. ад.	Бровко И.К.	10 гв. ап.	Гельбак С.А.
				20 гв. ап.	Кичин Н.М.
		7 гв. ад.	Широкий Ф.С.	9 гв. ап.	Аверьянов А.И.
				21 гв. ап.	Морозов В.И.
4 гв. ак.	Счетчиков Г.С.	4 гв. ад.	Кожемякин И.И.	13 гв. ап.	Дмитриев К.П.
				15 гв. ап.	Ульяновский С.А.
		5 гв. ад.	Тимашев П.Е.	14 гв. ап.	Зенков В.Д.
				22 гв. ап.	Галинский И.Ф.
5 ак.	Георгиев И.В.	53 ад.	Лабудев В.И.	1 гв. ап.	Аграновский И.С.
				3 ап.	Шамраев Г.А.
		54 ад.	Щелкин В.А.	7 гв. ап.	Артемьев А.Н.
				325 ап.	Овчинников И.О.
6 ак.	Тупиков Г.Н.	50 ад.	Меньшиков Ф.И.	5 гв. ап.	Егоров Н.Д.
				21 ап.	Гусаров Н.С.
		62 ад.	Счетчиков Г.С.	4 гв. ап.	Глушенко И.И.
				11 гв. ап.	Блинов Б.В.
7 ак.	Нестерцев В.Е.	1 ад.	Филиппов И.В.	101 ап.	Гризодубова В.С.
				102 ап.	Осипчук Б.П.
		12 ад.	Божко Г.Д.	12 гв. ап.	Богданов Н.Г.
				110 ап.	Орлов В.Н.
		36 ад.	Дрянин В.Ф.	42 ап.	Бабенко А.Д.
				455 ап.	Чеботаев Г.И.
		45 ад.	Лебедев В.И.	746 ап.	Абрамов В.А.
				890 ап.	Пусэп Э.К.

## **Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой**

К началу Курской битвы на вооружении частей Авиации дальнего действия стояли в основном самолеты отечественного производства (Ил-4, Ер-2, Ли-2, ТБ-3, Пе-8). Кроме этого, 4-й гвардейский авиакорпус был вооружен бомбардировщиками Б-25 американского производства. Вот изображение тех самолетов, которые появлялись в ночном небе над различными объектами в ходе Курской битвы, и сводная таблица их тактико-технических данных.



Тяжелый бомбардировщик ТБ-3

Тяжелый бомбардировщик авиаконструктора А.Н. Туполева создан в 1931 году, выпускался серийно с 1932 по 1938 гг. на заводах № 22 и № 39 в Москве, № 18 в Воронеже, № 31 в Таганроге.

На вооружении в ВВС СССР находился с 1932 по 1946 гг. в частях ДБА и АДД.

В Великой Отечественной войне – с июня 1941 года по конец 1943 года как дальний ночной бомбардировщик участвовал в боевых вылетах на Северном фронте, в районе Мурманска, в районе Смоленска, на Курской дуге в составе 5-го авиакорпуса и в других операциях.

В марте 1936 года в ЦКБ под руководством авиаконструктора С.В. Ильюшина был создан дальний бомбардировщик ДБ-3.

В 1937 году он был запущен в серийное производство на авиазаводах № 18 в Воронеже, № 126 в Комсомольске-на-Амуре, № 23 и № 39 в Москве. Было построено 1528 самолетов в 4 модификациях.

С 1938 года выпускался ДБ-3Б с удлиненной носовой частью фюзеляжа, в 7 модификациях.

С 1940 по 1945 год выпускался ДБ-3Ф с улучшенной носовой кабиной штурмана; выпущено 5256 самолетов.

В марте 1942 года ДБ-3Ф переименовали в Ил-4.

На вооружении в ВВС находился с лета 1937 года до начала 1946 года.

В годы Великой Отечественной войны Ил-4 являлся основным дальним бомбардировщиком. В составе полков, дивизий, корпусов АДД Ил-4 поражали цели и близ линии фронта, и в глубоком тылу противника, действуя в основном ночью (Берлин, Кенигсберг, Варшава, Данциг и др.)



Дальний бомбардировщик Ил-4

Тяжелый 4 моторный бомбардировщик Пе-8 был создан бригадой авиаконструктора В.М. Петлякова в ОКБ А.Н. Туполева в 1936 г.

На вооружении в ВВС находился с весны 1941 г., снят с вооружения в конце 1946 г.

Находился на вооружении 45-й авиадивизии АДД, использовался как дальний ночной бомбардировщик в стратегических и тактических операциях Великой Отечественной войны. Наносил удары по Берлину, Кенигсбергу, Данцигу, Штеттину и др. объектам.

В мае 1943 г. с Пе-8 сбрасывались 5-тонные бомбы на Кенигсберг, а в июле 1943 г. – на немецкую ударную группировку на Курской дуге.

Весной 1942 года экипаж командира корабля Пе-8 летчика А.К. Пусэпа совершил полет в Англию и в США с правительственной делегацией СССР во главе с В.М. Молотовым.



Дальний бомбардировщик Пе-8





Ли-2 (вариант бомбардировщика)

В СССР Ли-2 использовались в различных вариантах: пассажирский, грузовой, военно-транспортный, десантный, командно-штабной, связи, санитарный.

К началу Сталинградской битвы возникла острая нехватка бомбардировщиков, и было принято решение о переоборудовании Ли-2 в вариант бомбардировщика – с наружной подвеской авиабомб на бомбодержателях об-

щим весом 2000 кг, с установкой верхней турели и боковых стрелковых установок.

Первый боевой вылет – 26 августа 1942 г.

К лету 1943 г. Ли-2-бомбардировщики находились на вооружении 7-го, 6-го, 5-го авиакорпусов АДД.

В серии строился с 1939 по 1954 гг.

Снят с эксплуатации в 1974 г.



Дальний бомбардировщик Б-25

2 моторный, 2 килевой бомбардировщик Б-25 «Митчелл» был создан в КБ фирмы «Норт Америкен» в 1939 году.

С 1942 года Б-25 поставлялся в СССР по ленд-лизу (с июня 1942 года по сентябрь 1945 года) и применялся как дальний бомбардировщик в частях 4-го авиакорпуса АДД.

Находился на вооружении в СССР – с апреля 1942 г. по 1954 г.

В СССР Б-25 применялся в качестве дальнего бомбардировщика в АДД.

Таблица 2

**Тактико-технические характеристики бомбардировщиков АДД, участвовавших в Курской битве**

Тип бомбардировщика, тип двигателя ТТД	ТБ-3 (М-34)	Ил-4 (М-88)	Пе-8 (АМ-35)	Ли-2 (АШ-62)	Б-25 (Райт Циклон)
Двигатель (л.с.)	4 × 840 (970)(1235)	2 × 1100	4 × 1200	2-1000	2 × 1724
Размах крыла (м)	41,8	21,4	39,13	28,81	20,6
Длина (м)	25,1	14,79	23,02	19,65	16,13
Экипаж (чел.)	8	4	8 (11)	6	5-6
Вес пустого самолета (кг)	12585	6421	19986	7700	9570
Взлетный вес (кг)	19500	10153 (12100)	27000 (32000; 35000)	11280	15875
Скорость (км/час)	280 (300)	404 (435) (448)	410 (443)	280 (333)	435 (450)
Потолок (м)	7700	10000	9300	5600	6000 (7500)
Дальность (км)	до 18 ч. 30 мин.	4000	3600 (5460)	2400 (2575)	1960 (2350) (3150)
Бомбовая нагрузка (кг)	4000 (5000)	2500 (2700)	2000 (4000) (5000)	2000	1800 (2360) (2500)
Вооружение (пулеметы, пушки)	6 × 7,62	2 × 7,62 1 × 12,7	2 × 7,62 2 × 12,7; 2 × 20	3 × 7,62	13 × 12,7
Находился на вооружении (год)	1932-1946	1937-1946	1941-1946	1939-1954	1941-1948 (в США)
<b>Всего выпущено</b>	<b>819</b> <b>(12 модификаций)</b>	<b>6814</b> <b>(4 модификации)</b>	<b>79 (93)</b> <b>(5 модификаций)</b>	<b>5207</b> <b>(7 модификаций)</b>	<b>5815</b> <b>(9816) (11000)</b> <b>(8 модификаций)</b>

## Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой

К началу Курской битвы части АДД располагали достаточно подготовленными летно-техническими кадрами, имеющими двухлетний боевой опыт, способными летать ночью в сложных метеорологических условиях. К тому времени большинство летных экипажей имело сто, сто пятьдесят и двести боевых вылетов, а некоторые подходили к рубежу двухсот пятидесяти. В авиаполках сложилась четкая система ввода в строй молодых экипажей. Боевой состав соединений АДД и места их дислокации показаны в таблице 3.

Таблица 3

### Боевой состав соединений АДД на 1 июля 1943 года

Соединение	Тип самолета	Количество самолетов		Количество экипажей		Место базирования
		всего	исправных	всего	ночных	
1 гв. ак.	Ил-4	84	55	77	64	Монино
2 гв. ак.	Ил-4	98	61	71	59	Серпухов
3 гв. ак.	Ил-4	117	84	111	103	Липецк
4 гв. ак.	Б-25	88	68	65	60	Раменское
	Ер-2	6	6	9	7	Остафьево
5 ак.	Ли-2	69	54	64	56	Мичуринск
	ТБ-3	32	25	37	33	
6 ак.	Ил-4	40	26	41	40	Морозовск
	Ли-2	49	38	58	50	
7 ак.	Ли-2	81	66	88	80	Монино
36 ад.	Ил-4	58	28	56	56	Ярославль
45 ад.	Пе-8	18	11	20	20	Кратово
<b>Всего:</b>		<b>741</b>	<b>523</b>	<b>697</b>	<b>628</b>	

Наряду с этим командование и штабы частей и соединений АДД обобщали и распространяли передовой опыт боевой работы, совершенствовали тактические приемы, уделяли большое внимание изучению противника. При этом хочу еще раз подчеркнуть, что в Авиации дальнего действия никакого специального подготовительного периода, по сравнению с наземными войсками, не было. Ибо в боевой работе АДД не было никакого затишья. Ее части и соединения каждое утро получали очередное задание, вечером поднимали в воздух определенное количество самолетов, экипажи которых брали курс на различные объекты противника, преимущественно аэродромы, железнодорожные узлы и станции. Даже в предутренние часы 5 июля, когда пехота на обширном фронте Курской дуги застыла в томительном ожидании, экипажи АДД возвращались с очередного боевого задания. Поэтому фраза о том, что «АДД готовилась к Курской битве» – условна. Просто накануне сражения в системе Авиации дальнего действия была произведена серьезная структурная реорганизация и осуществлены серьезные кадровые перестановки. Они повысили боевую мощь АДД, что и сказалось на итогах ее боевой работы в Курской битве.

Таким образом, паузу, которая продолжалась на советско-германском фронте достаточно долго – с апреля по июль 1943 года, обе воюющие стороны использовали для выработки стратегических решений и подготовки к активным действиям.

«В последних числах июня обстановка окончательно прояснилась, – писал Г.К. Жуков, – стало очевидным, что именно здесь, в районе Курска, а не где-нибудь в другом месте, противник в ближайшие дни перейдет в наступление».<sup>1</sup>

Заканчивался период раздумий и сомнений, анализа и поиска решений, титанической работы по материально-техническому обеспечению предстоящего сражения. Настало время проверки жизнеспособности разработанных планов. Настало время сверить часы.

То военное лето 43-го было жарким. Волнующим запахом цветов и пением птиц пришло оно на Орловщину и Белгородчину. Особенно здесь прекрасен июль. Дни стоят преимущественно ясные, с бездонным голубым небом. Ночи тихие, теплые, с яркими звездами и пением птиц. Такой она выдалась и 4 июля. По обе стороны Курской дуги все замерло. Миллионы людей, армады различной техники застыли в томительном ожидании. Одна сторона изготовилась для нападения, вторая – для обороны. Поступили последние разведывательные сведения – да, враг в три часа должен перейти в наступление. Им надо верить. Прочь сомнения! Пора давать команду. В 2 часа 20 минут прозвучало долгожданное – «Буря»!

По изготовившимся для броска войскам противника артиллерия Центрального и Воронежского фронтов нанесла неожиданный и мощный удар. «Земля тряслась, как наши груди... и залпы тысячи орудий слились в протяжный вой». Внезапность, которой немцы до этого ошеломляли других, обернулась против них. Маршал артиллерии, Герой Советского Союза В.И. Казаков, командовавший в период Курской битвы артиллерией Центрального фронта, в своей книге приводит весьма любопытные на этот счет показания командира роты немецкой 9-й танковой дивизии:

«Эти 30 минут были настоящим кошмаром. Мы не понимали, что случилось. Обезумевшие от страха офицеры спрашивали друг друга: «Кто же собирается наступать – мы или русские?». Рота потеряла 20 человек убитыми и 38 ранеными... Убит командир нашего батальона... Шесть танков вышли из строя, не сделав ни одного выстрела».<sup>2</sup>

Отгремел шквал артиллерийского огня, осела поднятая пыль. И вновь сомнения. Начнет ли враг наступление? Не напрасны ли такие огромные затраты? И снова ожидание...

...Заалел рассвет. Над землей струилась сизоватая дымка. Взошло солнце. В его теплых лучах она стала таять. Тысячи биноклей и сотни стереотруб нацелились на немецкую сторону. Там тихо. А солнце поднималось все выше и выше. Бежали стрелки часов. Трудно сказать сколько людей смотрело на циферблаты. На часы, потом в бинокль. И опять на часы. 5 часов 30 минут по московскому времени.

И...

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 163.

<sup>2</sup> Казаков В.И. Артиллерия, огонь! – М., 1972. – С. 128.



*В ночь на 6 июля 1943 года большая группа наших самолетов дальнего действия наносила удары по войскам и технике противника на орловско-курском и белгородском направлениях. Советские летчики сбросили на скопления немецких войск большое количество бомб. В результате бомбардирования уничтожено и повреждено много танков, автомашин, артиллерийских батарей, взорвано несколько складов боеприпасов и нанесен значительный урон живой силе противника. Два наших самолета не вернулись с боевого задания.*

*Газета АДД «Красный сокол», 1943, 7 июля.*

## ...И ГРЯНУЛ БОЙ

Первые вести о начавшихся боях на Курской дуге еще до официальных сообщений, как говорится, с пылу с жару, в части АДД стали поступать от экипажей, которые ранним утром возвращались с боевых заданий. В ночь на 5 июля соединения Авиации дальнего действия наносили удары по трем крупнейшим железнодорожным узлам западного направления – Гомелю, Унече и Рославлю. Обратные маршруты лежали через линию фронта в районе Орла. Те экипажи, которые по различным причинам уходили домой одними из последних, не могли не заметить дышащие огнем передовые позиции.

В 8-й гвардейский авиаполк 2-го гвардейского авиакорпуса весть о начавшемся сражении на Курской дуге привезли многие экипажи. Информацию одного из них, в котором штурманом был Владимир Федорович Рощенко, поместила газета «Красный сокол»:

«В ночь на 5 июля наши самолеты возвращались с бомбардировки крупного железнодорожного узла противника. Еще издали мы увидели, что на линии фронта началось что-то невообразимое. С обеих сторон шла интенсивная артиллерийско-минометная стрельба, местами полыхали пожары. Помочь нашим войскам – такое желание, пожалуй, без ошибки можно сказать, было у каждого из нас. И мы с особой решимостью готовились к новому боевому вылету...»<sup>1</sup>

Одним из первых весть о начавшемся сражении в 10-й гвардейский авиаполк 3-го гвардейского авиакорпуса принес на крыльях своего бомбардировщика Ил-4 экипаж Героя Советского Союза Дмитрия Ивановича Барашева. Он возвращался после выполнения очень трудного и ответственного задания по блокировке аэродромов орловского аэроузла противника. О сути этой работы я расскажу несколько позже, теперь же приведу лишь информацию, доставленную экипажем:

«В 02.00 на линии фронта по рубежу Красное (сорок шесть километров юго-восточнее Орла), Малоархангельское, далее на Дмитровск-Орловский и Севск начался очень сильный артиллерийский огонь. Его ведут тысячи орудий и очень много «Катюш». Более сильный огонь ведется с нашей стороны».<sup>2</sup>

Сведения о том, что линия фронта задыхалась огнем привезли экипажи и других полков. Все они, собранные разведотделами, «побежали» по цепочке: дивизия – корпус – штаб АДД.

Начальник штаба Авиации дальнего действия генерал-лейтенант авиации<sup>3</sup> Марк Иванович Шевелев взял себе за правило принимать боевые донесения соединений лично рано утром прямо на узле связи. Изменял он этому правилу лишь тогда, когда ночная работа АДД не отличалась массовостью. В ночь на 5 июля в воздухе находилось около трехсот бомбардировщиков, в боевой работе участвовало более половины авиакорпусов,



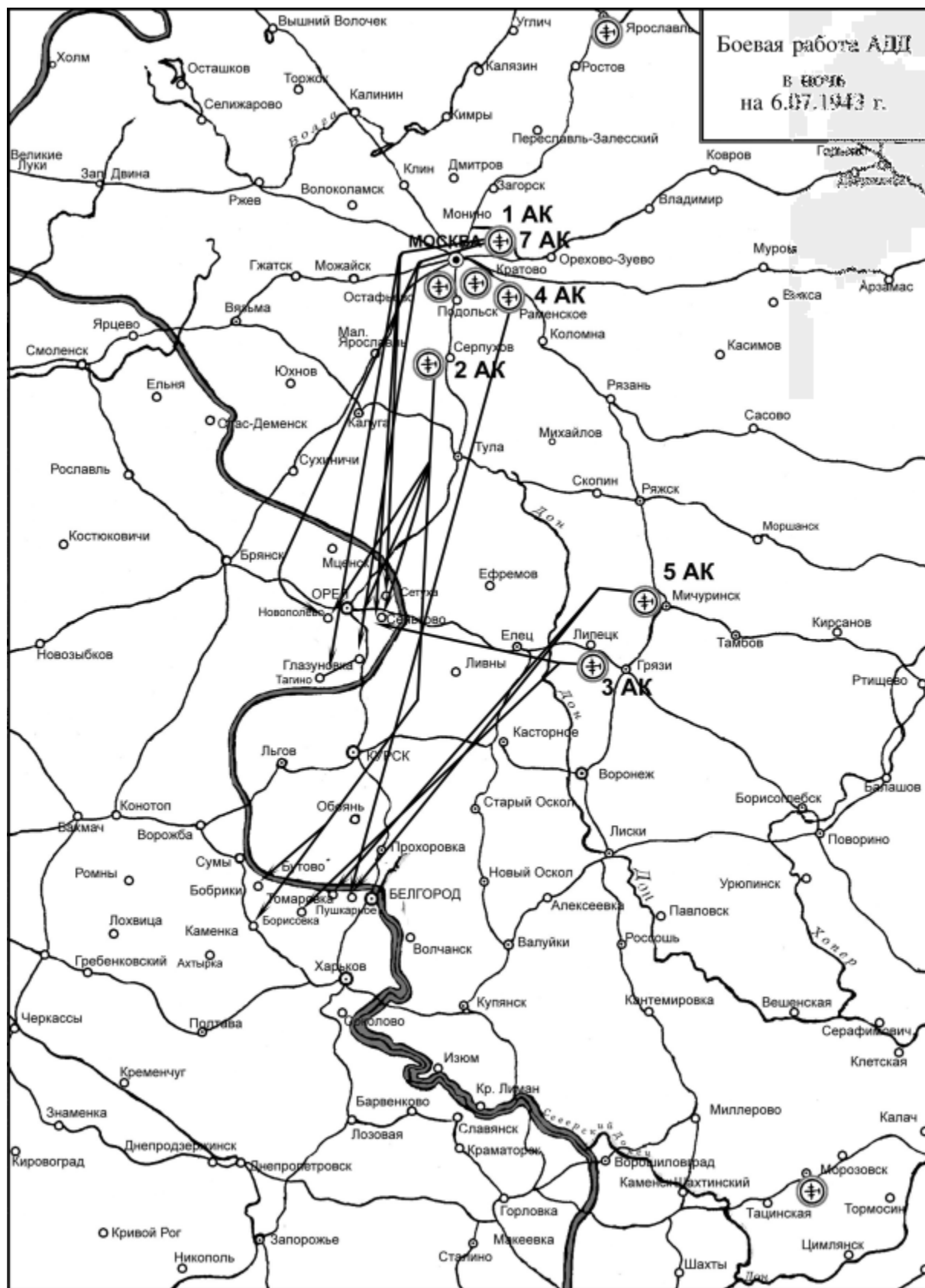
*М.И. Шевелев*

<sup>1</sup> Красный сокол. – 1943. – 10 июля.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 13-й гв. ад, оп. 1, д. 2, л. 23.

<sup>3</sup> Здесь и далее воинские звания даются в соответствии с периодом повествования.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 06.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
Войска противника в районе совхоза, в лесу в 3 км западнее д. Сеньково	1-й авиакорпус	Ил-4	32	29	322	37,870	
Войска противника в п. Сеньково и автоколонна на дороге Глазуновка-Н.-Тагино			34	34	364	40,650	186
д. Сетуа				1	11	1,350	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>67</b>	<b>64</b>	<b>697</b>	<b>79,870</b>	<b>186</b>
д. Каменка	2-й авиакорпус	Ил-4	26	26	323	37,600	392
д. М.Бобрики			23	20	216	25,300	
д. Богомолвка			22	22	283	31,675	
д. Новополево-Маслово			13	2	53	6,250	
<b>Итого:</b>			<b>84</b>	<b>70</b>	<b>875</b>	<b>100,825</b>	<b>392</b>
п. Сеньково – восточнее Орла	3-й авиакорпус	Ил-4	60	55	627	73,125	
п. Борисовка			29	29	314	32,635	
<b>Итого:</b>			<b>89</b>	<b>84</b>	<b>941</b>	<b>105,760</b>	
д.д. М. Бобрики, Каменка, Богомолвка	4-й авиакорпус	Б-25	40	39	274	50,620	
<b>Итого:</b>			40	39	274	50,620	
д. Томаровка	5-й авиакорпус	Ли-2	44	26	485	21,502	
д. Пушкарное		ТБ-3	12	10	110	12,650	
<b>Итого:</b>			<b>56</b>	<b>36</b>	<b>595</b>	<b>34,152</b>	
п. Новополево	7-й авиакорпус	Ли-2	43	19	745	21,493	
п. Глазуновка				22	296	21,190	
<b>Итого:</b>			<b>43</b>	<b>41</b>	<b>1041</b>	<b>42,683</b>	
<b>Всего:</b>			<b>379</b>	<b>334</b>	<b>4423</b>	<b>413,910</b>	<b>578</b>

поэтому с пяти часов начальник штаба находился на узле связи и просматривал еще сырые от клея телеграфные ленты боевых донесений. Во время этой работы пришел адъютант и доложил, что Шевелева к телефону вызывает Г.К. Жуков. О второй части разговора с ним Марк Иванович вспоминал так: «Я доложил Жукову, что прибывающие к нам с фронта экипажи сообщают, что на линии фронта замечен сильный артиллерийский огонь, причем особенно сильный с нашей стороны. Для нас это было неожиданно, мы знали, что немцы начнут наступление. Жуков после этого сообщения рассмеялся в трубку и сказал: «Хорошо!». Оказалось, что это был тот самый упреждающий удар, который смял и задержал наступление противника»<sup>1</sup>.

Уже первые часы наступательных действий немецко-фашистских войск показали, что предположения Ставки и Генерального штаба Красной Армии о нанесении противником одновременно двух ударов из района Орла и Белгорода в общем направлении на Курск оказались верными. Вместе с тем, первая же информация о активности и масштабах наступательных действий как в районе Орла, так и в районе Белгорода, подсказыва-

<sup>1</sup> Ш е в е л е в М.И. Арктика – судьба моя. – Воронеж, 1999. – С. 124.

ла: наибольшая степень напряжения на участке Центрального фронта. Именно сюда командующий АДД генерал-полковник авиации А.Е. Голованов решил направить основные усилия подчиненных ему частей и соединений.

Работая над рукописью, я долго мучился вопросом: где было командование АДД в период Курской битвы? Откуда руководил А.Е. Голованов действиями соединений и частей? Из Москвы или из штаба какого-либо фронта?

Ни один архивный документ, а они изучены мной досконально, не отвечает на эти вопросы. Вполне понятно поэтому, с каким нетерпением я ожидал выхода в свет воспоминаний командующего. Но, увы, и они не удовлетворили моего интереса. В книге «Записки командующего АДД» дается лишь частичный ответ на этот вопрос.

В связи с тем, что она оказалась недоступной широкому кругу читателей (тираж всего лишь шестьсот экземпляров), я буду руководствоваться ею, подводя читателя к ответу на вопрос о том, где был командующий в период Курской битвы.

Как известно, АДД, созданная решением ГКО от 5 марта 1942 года, подчинялась непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования, и все основные указания ее штаб получал непосредственно от И.В. Сталина. Они давались по телефону и, главным образом, при личном общении командующего с Верховным. Поэтому А.Е. Голованову часто приходилось бывать в Кремле или на его даче. Оказался он там (на даче) и накануне Курского сражения в ночь на 5 июля, докладывая и подписывая документы. В кабинете у Сталина больше никого не было.

Завершив дела, Сталин заговорил о К.К. Рокоссовском. Дело в том, что, как пишет Голованов, «это был напряженнейший отрезок времени, когда шла борьба двух мнений – наступать или продолжать обороняться». Второе мнение отстаивал, как известно, Константин Константинович. По сути дела оно и стало основой плана преднамеренной обороны. Советская сторона ее готовила. Готовила и ждала немецкого наступления, но оно, как я об этом уже писал, несколько раз переносилось. С его затяжкой росли напряженность и нервозность. Не мог не нервничать и Сталин, ведь именно на нем лежала основная ответственность за ход и исход главного, как виделось, сражения года. И сейчас затеянный в присутствии Голованова разговор о К.К. Рокоссовском, являлся ничем иным, как стремлением привлечь к размышлениям командующего АДД, и, в какой-то степени, рассеять свои сомнения.

О том как развернулись события дальше, А.Е. Голованов поведал так: «Я уже собирался попросить разрешения уйти, но раздавшийся телефонный звонок остановил меня. Не торопясь Сталин поднял трубку. Звонил Рокоссовский. Он доложил:

– Товарищ Сталин! Немцы начали наступление!

– А чему вы радуетесь? – спросил Верховный.

– Теперь победа будет за нами, товарищ Сталин! – ответил Константин Константинович.

Сталин положил телефонную трубку, помолчал, а потом сказал:

– А все-таки Рокоссовский опять оказался прав, – и, обращаясь ко мне, добавил: – Отправляйтесь, пожалуйста, на Курскую дугу, свяжитесь с Жуковым и помогите им там. О том, что вы вылетаете, я Жукову сообщу...»<sup>1</sup>

Это был приказ, его необходимо выполнять. А вот вылетел ли Голованов к командующему Центральным фронтом, у которого находился представитель Ставки Г.К. Жуков, или нет, этот вопрос, по крайней мере для меня, оставался открытым и после прочтения книги, ибо в дальнейшем своем повествовании Александр Евгеньевич об этом ничего не говорит.

А.Е. Голованов не выполнил приказание Сталина? Этого не может быть. Были веские причины, которые не позволили вылететь на фронт? Это возможно, но тогда командующий должен был этот факт оговорить. А может быть, я был просто невнимателен и эту деталь упустил?

Вновь берусь за параграф «Главное событие 1943 года». Нет, я ничего не пропустил.

Убедившись в этом, подумал: а может быть, Военное издательство, готовя книгу, опустило эту деталь, тем более, что в небольшой аннотации



Слева направо: Г.К. Жуков,  
А.Е. Голованов

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Записки командующего АДД. – М, 1997. – С. 211.



об этом сказано совершенно недвусмысленно: «При подготовке и публикации второй части рукописи сделаны некоторые сокращения».

«Нужна головановская рукопись!» – решил я. Путей, чтобы ее раздобыть, у меня было несколько: можно обратиться в издательство, хотя вряд ли рукопись там оставлена; можно обратиться к кому-либо из членов семьи Александра Евгеньевича, ну хотя бы к его дочери Ольге Александровне, с которой я лично знаком. Имея оба эти варианта в запасе, я воспользовался третьим.

На очень трудном и многолетнем пути превращения рукописи Голованова в книгу стояло много мыслимых и немыслимых преград. Расчищал эти «завалы» один из руководителей совета ветеранов Дальней авиации, высоко оценивающий роль Александра Евгеньевича как выдающегося военачальника в достижении Победы, бывший заместитель командира 17-го гвардейского авиаполка по политической части периода войны, генерал-майор авиации в отставке Василий Яковлевич Белошицкий.

Мы знаем друг друга более тридцати лет. Когда-то он был моим начальником, затем, вполне понятно, наши армейские дороги разошлись, чтобы через многие годы сойтись уже на поприще дел и забот в совете ветеранов Дальней авиации. Я позвонил. Василий Яковлевич с пониманием отнесся к моей просьбе.

И вот головановская рукопись у меня в руках. С понятным волнением перебираю ее страницы, дохожу до процитированного мной из книги места, и... Эврика! После слов Сталина о том, что он о вылете Голованова сообщит Жукову, читаю: «Распроставшись, я вернулся в штаб и оттуда прямо на аэродром, и снова на фронт». Значит, Голованов приказание выполнил и немедленно убыл на фронт.

Но куда? Вполне очевидно, туда, куда направил его Сталин – в хозяйство командующего Центральным фронтом, где находился и заместитель Верховного Главнокомандующего Маршал Советского Союза Г.К. Жуков. Это логическое предположение, ибо подтверждений этому ни в книге Голованова, ни в его рукописи я не нашел. Более того, в воспоминаниях Жукова и Рокоссовского тоже нет упоминаний о прибытии к ним Голованова и о контакте с ним уже в ходе начавшегося сражения.

О том, что командующий АДД руководил ее боевыми действиями, находясь на командном пункте Рокоссовского, косвенно говорит и тот факт, что взаимодействие штаба Авиации дальнего действия с командующим другим основным фронтом в Курской битве – Воронежским – осуществилось через заместителя А.Е. Голованова генерал-лейтенанта авиации Н.С. Скрипко. Об этом пишет сам Николай Семенович:

«Мне было приказано вылететь на Воронежский фронт для организации действий АДД, и 4 июля вместе с офицером оперативного управления подполковником М.И. Таланиным я прибыл на основной КП фронта, находившийся в районе станции Ржава.

Дежурный сообщил, что представитель Ставки Маршал Советского Союза А.М. Василевский и командующий войсками Воронежского фронта генерал Н.Ф. Ватутин с группой генералов и офицеров штаба выехали на вспомогательный пункт управления, поближе к району боевых действий. К вечеру я представился Василевскому, и он кратко рассказал об обстановке на фронте».<sup>1</sup>

Надо отметить, что с датами у А.Е. Голованова и Н.С. Скрипко есть небольшие разночтения. Так, командующий пишет, что он был у Сталина в ночь на 5 июля, а его заместитель указывает, что это было 3 июля, то есть на сутки раньше. Далее. Н.С. Скрипко пишет, что А.Е. Голованов, вернувшись от Верховного, приказал ему вылететь на Воронежский фронт для организации действий АДД, что он и сделал 4 июля. Зачем нужно было направлять Скрипко к Ватутину, если к этому времени немецкое наступление еще не началось? Я склонен думать, что свидетельства А.Е. Голованова более верны. И совсем не потому, что он командующий. Александр Евгеньевич в своем повествовании приводит факт своего присутствия при телефонном разговоре Сталина с Рокоссовским, в котором командующий фронтом доложил Верховному о начавшемся немецком наступлении. А началось оно утром 5 июля. И только после этого, судя по всему, А.Е. Голованов вернулся в штаб и дал команду своему заместителю убыть на Воронежский фронт.

Итак, мы прояснили главное: координацию взаимодействий АДД с группировкой войск орловского направления И.В. Сталин возложил на командующего Авиацией дальнего действия генерал-полковника авиации А.Е. Голованова, уполномоченного Ставки ВГК. Для выполнения этих функций он прибыл на КП коман-



Н.С. Скрипко

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – М,1981. – С. 293.

дующего Центральным фронтом. А координацию взаимодействий АДД с группировкой войск белгородского направления А.Е. Голованов поручил своему заместителю генерал-лейтенанту Н.С. Скрипко. Для решения этих задач он прибыл на КП командующего Воронежским фронтом. При этом оба они на месте имели связь со Ставкой через ее представителей: на Центральном фронте с Маршалом Советского Союза Г.К. Жуковым, на Воронежском – с Маршалом Советского Союза А.М. Василевским. Уже это распределение в какой-то мере говорит, какое направление в начальный период Курской битвы являлось главным.

Старшим на «хозяйстве» в Москве остался начальник штаба АДД генерал-лейтенант авиации М.И. Шевелев. Именно через него шли указания в подчиненные соединения от Голованова и Скрипко.

Прибыв на Центральный фронт, А.Е. Голованов, вполне естественно, не теряя ни минуты, приступил к анализу складывающейся здесь обстановки.

Несмотря на то, что из-за нашей контрподготовки, совершенно для врага неожиданной, он понес значительные потери и, приведя себя в порядок, вынужден был начать наступление с запозданием, все же первый его натиск оказался сильным. Гитлеровские танки и штурмовые орудия 9-й армии генерала В. Моделя, поддерживаемые сильным минометно-артиллерийским огнем и авиацией, обрушились на передний край советской обороны. Прикрываясь их броней, вперед пошла пехота. Войска Центрального фронта, отражая мощные удары врага, вступили в тяжелые оборонительные бои.

Первые танковые и пехотные атаки наши наземные войска при помощи авиационных соединений 16-й воздушной армии отбили. Но враг, вводя в бой резервы, продолжал упорно наступать. В течение дня 5 июля он предпринял пять яростных атак. Мощным бронированным кулаком немцы дорогой ценой прорвали первую полосу обороны 13-й армии, однако глубоко продвинуться они не смогли. «Несмотря на то, что противник нанес удар огромной силы, ему в первый день боев удалось только вклиниться в нашу оборону до 6-8 километров».<sup>1</sup>

Командующий фронтом принял меры, чтобы немцы не превратили эту «вмятину» в широкий прорыв. Организовав перегруппировку сил, он остановил продвижение противника перед второй полосой обороны. Многократные массированные атаки танков разбились о стойкую оборону войск Центрального фронта. Все попытки врага прорваться к Курску с орловского плацдарма были пресечены.

Анализ немецкого наступления за первые двенадцать часов показал, что с орловского плацдарма, нависавшего над правым крылом Центрального фронта, главный удар наносился на поселок Ольховатку, находившийся на левом фланге 13-й армии, а вспомогательные – в полосе обороны 70-й армии – на поселки Малоархангельск и Гнилец, расположенные северо-восточнее и северо-западнее Ольховатки.

Проанализировав обстановку и изучив разведанные 16-й воздушной армии, А.Е. Голованов, проконсультировавшись с Г.К. Жуковым и К.К. Рокоссовским, определил населенные пункты для бомбардирования в ночь на 6 июля: Новополево, Глазуновка, Каменка, Богомолвка, Малые Бобринки, Сеньково. В штаб АДД немедленно ушло соответствующее указание.

Прибывший к Н.Ф. Ватутину генерал Н.С. Скрипко, так же как и А.Е. Голованов, стал немедленно вникать в положение дел. Уже первые контакты с руководящими работниками штаба фронта и 17-й воздушной армии, самим командующим, а позже и с представителем Ставки Маршалом Советского Союза А.М. Василевским, помогли составить общую картину складывающейся обстановки.

На южном фланге Курского выступа группа армий «Юг» под командованием фельдмаршала Э. Манштейна перешла в наступление в шесть часов. Как и на орловском плацдарме, здесь гитлеровское командование направило на узкие участки прорыва таранные танковые группировки. Главный удар наносился 4-й танковой армией Гота из района Томаровки в полосе обороны нашей 6-й гвардейской армии в общем направлении на Обоянь, а вспомогательный – армейской группой «Кемпф» в полосе 7-й гвардейской армии – в общем направлении на Корочу.

Вероятность нанесения противником главного удара в направлении Обояни командованием Воронежского фронта была определена еще до начала Курского сражения. Начавшееся немецкое наступление подтвердило правильность этого предположения.

К нашей первой оборонительной линии устремились сотни танков, штурмовых орудий и многочисленные подразделения пехоты. Впереди шли «тигры». Всего на передний край главной полосы советской обороны враг бросил восемь танковых, одну моторизованную и пять пехотных дивизий. Бои на обоянском и корочанском направлениях приняли ожесточенный характер. Бешеный натиск врага сдерживало стойкое сопротивление воинов 6-й и 7-й гвардейских армий под руководством генерал-лейтенантов И.М. Чистякова

---

<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 219.

и М.С. Шумилова. И все же, создав на отдельных направлениях плотность до ста танков на один километр фронта, к исходу дня немецко-фашистские войска продвинулись вперед и заняли Красный Починок (сорок два километра северо-западнее Белгорода) и Крапивенские Дворы (двадцать пять километров севернее Белгорода). Одновременно немцы силами трех танковых и нескольких пехотных дивизий после тяжелого боя в полосе 7-й гвардейской армии на узком участке форсировали Северский Донец северо-восточнее Белгорода и овладели небольшим плацдармом на левом берегу реки, заняв пункты Разумное, Крутой Лог и Маслова Пристань. За первый день боев противник вклинился в расположение войск Воронежского фронта только на двух узких участках и всего лишь на глубину восемь-десять километров.

Анализ обстановки, сложившейся в результате немецкого наступления в первой половине дня 5 июля, подсказывал, что АДД следует нанести бомбардировочные удары по скоплениям войск и техники противника северо-западнее и западнее Белгорода в пунктах Томаровка, Пушкарное и Борисовка. О принятом решении Н.С. Скрипка немедленно проинформировал штаб АДД.

Таким образом, с первых дней сражения на Курской дуге сложилась четкая схема постановки задач для Авиации дальнего действия: от представителя Ставки и командующего фронтом к представителю АДД на направлении, от него в Москву в Петровский дворец, а уже оттуда в штабы соединений по месту их дислокации.

Первые же часы завязавшихся боев как на орловском, так и на белгородском направлениях Курской дуги показали, что основные усилия АДД, по крайней мере в первые дни, должны быть нацелены на уничтожение живой силы и техники противника на направлениях его главных ударов. К такому выводу пришли представители Ставки, командующие фронтами и прибывшие для организации взаимодействия с наземными войсками представители штаба Авиации дальнего действия в лице ее руководства.

Кстати, на такую роль авиации, вероятно, подразумевая и АДД, ориентировал Верховного Главнокомандующего, излагая свои соображения по поводу предстоящей летней кампании, Г.К. Жуков еще в апреле 1943 года: «...сосредоточить как можно больше авиации в резерве Ставки, чтобы массированными ударами авиации во взаимодействии с танками и стрелковыми соединениями разбить ударные группировки и сорвать план наступления противника».<sup>1</sup>

Личный состав оперативного отдела штаба АДД во главе с генерал-майором авиации Н.Г. Хмелевским трудился не покладая рук. Бессонная ночь, в течение которой обрабатывались боевые донесения по итогам налетов соединений АДД на Гомель, Унечу и Рославль, сменилась тревожным утренним сообщением о начале немецкого наступления в районе Курской дуги. Надежды на то, что удастся часок-другой поспать, улетучились как папиросный дым.

Уж кто-кто, а оперативники, как никто другой, тщательнейшим образом анализировали обстановку на фронтах, изучали, сопоставляли и делали выводы. И готовились. Готовились именно к такому повороту событий на советско-германском фронте. И вот теперь, когда поступило известие о переходе немецко-фашистских войск в наступление, его сопроводили всего лишь одним словом: «Началось!».

Да, это было начало серьезной работы по сбору сведений о наземной обстановке, которая, вполне естественно, будет меняться не по дням, а по часам; по анализу сил и средств, которыми располагают части и соединения АДД; по подготовке необходимой боевой документации для командующего, начальника штаба и отправки ее в корпус. Из десятков и сотен проанализированных фактов нужно сложить, выкристаллизовать боевую задачу корпусу. От нее, опускаясь вниз, будут определены задачи дивизиям, полкам, экипажам.

Бессонная ночь переросла в бессонное утро. Впереди – бессонный день.

В течение всего дня в оперативный отдел стекалась различного рода информация о противнике. Ее анализ показывал, что в начавшемся немецком наступлении вырисовывается два направления удара на Курск – из районов Орла и Белгорода. Всеми видами разведки было установлено сосредоточение крупных сил танков и мотопехоты противника северо-западнее Малоархангельска в районах Новополево, Богомолвка, Ниж-



Н.Г. Хмелевский

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т.2. – С.141.

нее Тагино, Сеньково, Глазуновка, а также северо-западнее и западнее Белгорода в пунктах Пушкарное, Томаровка и Борисовка.

Оперативное чутье генерала Н.Г. Хмелевского подсказывало, что командующий АДД и его заместитель – один с северного участка Курской дуги, другой с южного – поставят задачу бить именно по этим объектам. Если Николай Георгиевич и ошибся, то на самую малую малость.

В 18.00 Н.Г. Хмелевский вошел в кабинет начальника штаба АДД.

– Боевые распоряжения, Марк Иванович, готовы. Одно для орловского направления, второе – для белгородского.

Генерал М.И. Шевелев взял документ и начал читать.

«Боевое распоряжение № 27. 5 июля 1943 года, 17.30.

Начались упорные бои на переднем крае западнее Малоархангельска. На АДД возложена задача уничтожать живую силу и технику противника в районах сосредоточения. Командующий приказал:

1. В ночь на 6 июля 1943 года уничтожать скопления войск и танков противника в населенных пунктах, рощах, садах и по дорогам (далее идет перечисление задач каждому корпусу для действий на орловско-курском направлении. – А.С.).

2. Логинову выделить пятнадцать самолетов, Юханову – десять для контроля дорог на участке Глазуновка – Нижнее Тагино. При отсутствии движения бомбардировать основные силы.

3. Напряжение – максимальное. При неустойчивой погоде слабые экипажи не посылать.

4. Удар наносить эшелонированно в течение всей ночи. Во главе каждого эшелона иметь наиболее опытные экипажи-осветители с САБ.

5. Заход для всех с юга и юго-востока. Уход от цели: Нестерцеву – правым разворотом, Логинову, Юханову, Кожемякину – левым разворотом».<sup>1</sup>

Генерал М.И. Шевелев внимательно прочитал первый документ, затем, немного подумав, взял красный карандаш и дописал: «Предупредить все экипажи, что цели находятся в непосредственной близости от линии фронта и что специального светонаведения не будет. Внимательно следить за наземной обстановкой».

Еще раз просмотрев боевое распоряжение, Марк Иванович поставил свою подпись и, протягивая документ Н.Г. Хмелевскому, сказал:

– Вот эту приписку сделай в боевое распоряжение и на белгородское направление. И проследи, Николай Григорьевич, чтобы немедленно передали в корпуса.

Итак, в первый день сражения на Курской дуге основные силы командующий бросил на орловско-курское направление. Его решением, оформленным боевым распоряжением, сюда были нацелены ударные группы бомбардировщиков пяти авиакорпусов, 36-й и 45-й авиадивизий, к полету в район Орла изготовилось около трехсот самолетов.

Уже после того, как в штабы корпусов ушли боевые распоряжения, и там, в соответствии с ними, стали готовить экипажи к вылету, ее величество погода внесла в общий замысел командующего свои коррективы. Из-за сложных метеорологических условий пришлось дать отбой боевой работе двум отдельным дивизиям – 45-й и 36-й. По этой же причине буквально перед вылетом во все соединения ушло приказание М.И. Шевелева: «Если в районе цели низкая многобалльная облачность, бомбить из-под нижней кромки. Это связано с тем, чтобы экипажи не вздумали бомбить из-за облачности по расчету времени и не попали по своим войскам».<sup>2</sup>

Командир 1-го гвардейского авиационного корпуса генерал-майор авиации Д.П. Юханов сидел в своем рабочем кабинете, как на иголках. И было от чего. Информацию о том, что немцы перешли в наступление в районе Курска он получил еще с утра. Однако никаких дополнительных указаний на этот счет из штаба АДД не поступало. Полки корпуса, в соответствии с боевым распоряжением, поступившим еще утром, готовились к нанесению бомбардировочного удара по железнодорожному узлу Гомель, уже была проведена вся подготовительная работа, оставалось только задание дать экипажам, которые к 19.00 должны собраться на командных пунктах своих частей. Дмитрий Петрович всем своим нутром чувствовал, что изменение задачи непременно будет, но штаб АДД молчал. Звонить же в вышестоящие инстанции было не в его правилах. Оставалось набраться терпения и ждать. А драгоценное время уходило. Юханов, обычно спокойный, явно нервничал. Он встал и начал мерить неторопливыми шагами квадратуру своего кабинета. Генеральская форма, которую он носил чуть больше трех месяцев, подчеркивала его статную фигуру. Приятные черты лица, интеллигентность манер делали

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 457, л. 39.

<sup>2</sup> Там же, л. 57.

его симпатичным и даже красивым. Промер шагами своего собственного кабинета оборвал телефонный звонок: дежурный офицер сообщил, что боевая задача получена.

Через пять минут текст боевого распоряжения штаба АДД лег на рабочий стол. Д.П. Юханов посмотрел на часы. Было 19.00. Опытным взглядом командир корпуса схватил главное: надо ударить по скоплениям войск противника в пункте Сеньково, напряжение – максимальное, действовать эшелонированно в течение всей ночи, светонаведения не будет.

Командир корпуса немедленно вызвал к себе начальника штаба, главного штурмана и начальника оперативного отдела.

– Яков Андреевич, – обратился Юханов к начальнику штаба полковнику Савельеву, – дай команду об отмене ранее поставленной задачи, вызывай на командный пункт начальников штабов и штурманов дивизий и полков, готовьте проект боевого распоряжения, продумывайте маршрут. Прошу всех обратить внимание на предупреждение Шевелева о том, что цель находится в непосредственной близости от линии фронта и что специального светонаведения организовано не будет. Действуйте, времени в обрез! В нашем распоряжении полтора часа.

Оставшись один, Юханов стал обдумывать то обстоятельство, что светонаведения на цель не будет. Оно у командира корпуса вызывало определенную тревогу. Дело в том, что возглавляемая им дивизия и развернутый на ее основе корпус, до этого все время действовали или по объектам в оперативном тылу противника, или по целям в тактической зоне его обороны в условиях стабильного фронта при наличии хорошей организации светонаведения и светообозначения. А здесь предстояло работать, и это впервые, при полном отсутствии помощи со стороны наземных войск. Командир корпуса понимал, что это порождено быстро меняющейся наземной обстановкой, что войскам, принявшим удар, сейчас не до светонаведения. Ему было известно, что на 16.00 противник занял Согласный, Бузулук, Ржавец, лес севернее Подольяни и Пробуждение. А каково положение сейчас? А каким оно станет к приходу экипажей? На эти вопросы конкретного ответа никто дать не мог. «Вопрос о точном выходе на цель, – думал Юханов, – ее прицельное бомбардирование следует решать путем выделения в голову каждой полковой колонны одного опытного экипажа-осветителя и одного экипажа-зажигальщика».

А запущенная машина подготовки к боевому вылету тем временем набирала обороты. Уже в 19.30 начальники основных служб штаба доложили Юханову свои соображения по выполнению предстоящего задания. Через десять минут решение командира корпуса довели до начальников штабов и штурманов соединений и частей. В это же время командиры дивизий получили задачу лично от Юханова. А еще через десять минут оперативный отдел оформил и направил в соединения боевое распоряжение.

Общий замысел бомбардировочного удара сводился к следующему. Боевой порядок составляют полковые колонны. Они идут маршрутом: Монино – Бронницы – цель. Одна дивизия бьет по войскам противника, беря за точку прицеливания деревню Сеньково, вторая – совхоз в трех километрах на запад от нее. Оба соединения совершают по два вылета. Первый удар наносится в короткий отрезок времени с тем, чтобы он получился массированным. Второй по времени растягивается на один час. Время первого удара определялось наступлением темноты на линии фронта, а конец второго – началом расвета на ней.

Через сорок пять минут с момента получения задачи штабом корпуса на командных пунктах полков началась проработка боевого задания с экипажами. В руках штурманов зашелестели карты. Деревня Сеньково, совхоз в трех километрах на запад. Дорога Глазуновка – Нижнее Тагино. Линейки, карандаши, ножницы, клей. Линии, кружочки, стрелки, цифры.

Пока летный состав готовился к первому вылету, с монинского аэродрома в ночное небо поднялся и взял курс на Малоархангельск одинокий Ил-4. Его вел заместитель командира 17-го гвардейского авиаполка Павел Петрович Марков. Экипажу предстояло разведать погоду. Шли налегке, без бомб. Через каждые тридцать минут с борта самолета уходила информация: облачность три-семь баллов, нижняя кромка тысяча пятьсот метров, местами дожди, видимость до шести километров. Без каких-либо особых изменений эти основные параметры сохранялись практически на всем маршруте полета. Прошли Ливны, взяли курс на Малоархангельск. Нижняя кромка облачности начала подниматься. Когда впереди стала видна дышащая огнем линия фронта, передали на командный пункт (КП) корпуса последние данные, развернулись и пошли в обратный путь.



Д.П. Юханов

А монинский аэродром уже сотрясся от рева десятков авиационных моторов. Команда на вырубивание была дана в 20.30. Через десять минут первыми стали взлетать осветители и зажигальщики. За ними потянулись на закатную зарю Ил-4, загруженные бомбами и листовками. Скорее туда, где наземные войска вот уже почти двадцать часов отбивают первые атаки фашистских войск. То, что там разворачиваются события большой важности, чувствовали все. Это потом сражение в районе Курска летом 1943 года по его масштабам и исторической значимости назовут битвой. Сейчас же, когда после относительно долгого затишья на советско-германском фронте поступила первая информация о начавшемся немецком наступлении в районе Орла и Белгорода, каждый понимал, что сражение будет долгим и кровопролитным, что матушке-пехоте придется ох как трудно, что ей надо максимально помочь с воздуха.

Весь личный состав соединения, от командира корпуса до механика, горел желанием первым боевым вылетом принести максимальную пользу наземным войскам. Максимальная польза! Она складывалась из многочисленных компонентов и сводилась к главному – отвезти и сбросить на головы врага как можно большее количество бомб. Именно поэтому штаб корпуса запланировал произвести два вылета за ночь. Не слишком большое расстояние от места базирования полков позволяло сделать это даже в условиях короткой июльской ночи, продолжительность которой равнялась 4 часам 25 минутам.

Командование соединений и частей корпуса с этой задачей справилось весьма успешно. Двадцать девять экипажей в 22.40 – 00.37 и в 01.52 – 03.06 отбомбились по войскам противника в районе совхоза и леса в трех километрах северо-западнее населенного пункта Сеньково. Еще тридцать четыре экипажа в период 22.48 – 23.32 и 02.01 – 03.15, делая по два-три захода, сбросили бомбовый груз по деревне Сеньково и обстреляли пулеметным огнем колонны врага в движении на дороге Глазуновка – Нижнее Тагино.

Результаты работы корпуса оказались максимально высокими. Достаточно сказать, что только два экипажа вернулись с маршрута из-за отказа материальной части – командеры кораблей Д.В. Чумаченко и С.А. Романов. Еще один (командир корабля П.И. Храпов) по метеоусловиям вынужден был сбросить бомбы по войскам противника в пункте Сетуха (сорок пять километров восточнее Орла).

Особенно результативно отработал экипаж 6-го гвардейского авиаполка С.С. Шестопала. Бомбил он скопление войск и техники в совхозе Нижнее Тагино. Летчик сумел провести на отрезке боевого курса свой «Ил» так, что штурману Виктору Ивановичу Карпухину ничего не оставалось делать, как прямым попаданием уложить бомбы в скопление танков и машин. Там произошло два сильных взрыва и возникло три очага пожаров. После этого Степан Семенович Шестопал снизился до трехсот метров и приказал стрелкам обстрелять мечущиеся фигурки немецких танкистов.

После удачного бомбардирования штурманом А.И. Червяковым стрелок-радист Николай Савин попросил командира корабля А.И. Савельева позволить ему «причесать немчуру» из бортового оружия. Снизившись до четырехсот метров, летчик обеспечил ему прицельную стрельбу по войскам противника.

Высокие результаты первой боевой ночи корпуса омрачило одно-единственное происшествие. В 23.05 на командный пункт вышел экипаж командира корабля 2-го гвардейского авиаполка А.Д. Ковалева и доложил о выполнении задания. В дальнейшем связи с Монино он не держал, на свой аэродром не вернулся. Лишь через сутки начальник штаба корпуса полковник Я.А. Савельев смог доложить в штаб АДД подробности происшествия.

Успешно отбомбившись по войскам в деревне Сеньково, экипаж вышел из боевой зоны, штурман дал курс домой. Через несколько минут полета впереди по курсу, среди редких облаков, совершенно неожиданно обозначилось что-то темное. Не успев сообразить, что это такое, летчик рванул штурвал на себя. Эта инстинктивная, почти мгновенная реакция спасла экипаж от лобового столкновения с другим самолетом. А это действительно был самолет. Кому он принадлежал и какого был типа – все это осталось загадкой. Неизвестный прочесал брюхо «ила», машина воспламенилась и стала неуправляемой.

От удара тяжелое ранение получил штурман В.И. Самыгин, однако покинуть поврежденную машину он сумел и вместе с командиром корабля А.Д. Ковалем, стрелком В.И. Чижиком благополучно приземлился у деревни Ново-Федоровка (двадцать шесть километров восточнее Колпна). Выпрыгнул и радист Василий Алексеевич Абрагин, но стропы запутали его ноги так, что опускался он в перевернутом положении, ударился головой о землю и погиб. Похоронен в деревне Ново-Федоровке Колпнянского района Орловской области.

Это была первая жертва, понесенная личным составом АДД в Курской битве. На алтарь победы в этом гигантском сражении будет отдано еще немало молодых жизней. Но эта в печальном списке была первой.

Таким образом, только два экипажа из шестидесяти семи, ушедших на задание в район Малоархангельска, не выполнили задание. Остальные сработали с высоким результатом. По докладам экипажей и контролеров, а они выделялись от штабов корпуса, дивизий и полков, бомбардирование целей проведено удачно, с большой плотностью и эффективностью. Все бомбили прицельно из-под нижней кромки облачности или в ее просветы. Помогло и хорошее освещение цели САБи.

Для решения этой ответственной задачи командование, как я уже писал, направило самые сильные экипажи. В 16-м гвардейском авиаполку им, бесспорно, являлся экипаж командира 3-й эскадрильи Степана Ивановича Швеца.

В какой период человеческой жизни становятся летчиком? Как правило в возрасте двадцати-двадцати двух лет. Степан Швец – исключение из этого правила. Он взял в руки штурвал в двадцать семь. И это исключение не единственное. Если летчик стремится в небо, он, как правило, не боится высоты. Степан Швец не мог смотреть вниз без дрожи в коленках с десяти метров. Потом, когда самолет поднял его на эту самую высоту, чувство боязни исчезло, да так, что думалось: он ли страдал столь постыдным недугом?

А если уж искать в его авиационной биографии еще какие-либо из ряда вон выходящие штрихи, то можно, пожалуй, отнести к ним и такой. Степан Швец, как летчик Управления международных воздушных линий под началом В.С. Гризодубовой, знал о Германии не понаслышке. Он бывал там, он видел немцев, решал с ними служебные дела. Более того.

21 июня 1941 года Швец находился в Берлине, куда он прибыл очередным рейсом из Москвы. Преодолев некоторые ухищрения гитлеровцев, пытавшихся задержать вылет советского самолета, экипаж воздушного корабля все же вырвался из фашистского логова. И когда менее чем через сутки тяжелая весть потрясла сознание, никак не мог отделаться от ощущения, что это практически он доставил ее на крыльях своего самолета.

С первого дня войны Степан Иванович, как и многие его товарищи из ГВФ, был зачислен в действующую армию. С 10 августа 1941 года он – летчик дальнебомбардировочной авиации в звании капитана.

Куда только не приходилось водить своего «ила»! Разок сходил даже по старому маршруту – 29 августа 1942 года побывал над Берлином. На пути к нему вспомнил ту предвоенную бессонную ночь, проведенную в душевной берлинской гостинице, достиг цели, сбросил с высоты пять тысяч метров «гостинец» и невредимым вернулся домой. Менее чем за два года войны Швец совершил около ста девяноста боевых вылетов, каждый из них откладывал в копилку опыта что-то свое.

И когда 5 июля 1943 года перед командиром полка майором А.И. Рудницким стала задача назначить осветителя полкового эшелона, он долго не думал: кого же кроме Швеца! А через двадцать дней в наградном листе на звание Героя Советского Союза, подписанном тем же Рудницким, появилась следующая фраза:

«5 июля при выполнении боевого задания по подсвечиванию цели в районе города Орла (д. Сеньково) сделал три захода и сбросил САБы точно над целью, чем дал возможность прицельно отбомбиться пяти экипажам полка. Боевую задачу выполнил отлично».<sup>1</sup>

В историческом формуляре 16-го гвардейского авиаполка дана оценка первого дня боевой работы: «При ударе по скоплению войск и техники противника в районе деревни Сеньково в ночь на 6 июля 1943 года бомбардирование было исключительно массированным и эффективным. Экипажи наблюдали большое количество очагов пожаров и два взрыва».<sup>2</sup>

О том, как отдельные экипажи качественно выполнили боевое задание, можно судить по скупым фразам наградного листа летчика Александра Ефимовича Феклисова, представленного к ордену Красного Знамени: «В ночь на 6 июля 1943 года бомбардировал скопление войск в районе деревни Сеньково. При первом вылете хорошо осветил цель САБи, что дало возможность прицельно бомбардировать экипажами других самолетов и создать два очага пожаров. При втором вылете под интенсивным огнем ЗА противника произвел два захода на боевой курс, четко сбросил бомбы, огонь батареи противника был подавлен».<sup>3</sup>

С высоким качеством выполнили первое боевое задание и летчики 2-го гвардейского авиакорпуса под командованием генерал-майора авиации Е.Ф. Логинова. Правда, общую положительную картину



С.И. Швец

<sup>1</sup> ЦАМО. ф. 33, оп. 793756, д. 54, л. 187.

<sup>2</sup> Там же, ф. 16-го ап, оп. 660243, д. 1, л. 5.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39. оп. 11505, д. 258, л. 40.

несколько испортили двенадцать молодых экипажей, которые не смогли справиться с заданием в сложных метеорологических условиях. Чтобы они не «наломали дров», командир корпуса приказал вернуть их в Серпухов. Сели они на своих аэродромах с бомбами без происшествий.

Остальные, более опытные, с заданием справились весьма успешно. На командных пунктах полков царило оживление. Еще не остывшие от впечатлений летчики эмоционально докладывали о результатах своей работы, рассказывали о том, как и где рвались бомбы, как противодействовала противовоздушная оборона (ПВО) противника. Более сдержанно доложили контролеры. Эти функции выполнили экипажи И.П. Курятника, М.Е. Пронина, А.Я. Ткаченко. Они подтвердили, что бомбардирование было интенсивным, что весь район цели охвачен пожарами.

На основе всех докладов сложилась общая картина сделанного, изложенная оперативным отделом штаба корпуса в боевом донесении: «Основную цель – скопление войск и танков противника в районе деревни Каменка и в лесу южнее деревни – в период 22.41 – 03.06 бомбардировало двадцать шесть экипажей. Разрывы бомб отмечены по всей деревне и в лесу. Цель просматривалась, освещение хорошее, в отыскании цели трудностей не было, так как обозначение линии фронта было хорошее: давались лучи прожекторов и производилась артиллерийская стрельба. В результате вся деревня охвачена пожарами, горит лес.

Скопление войск противника в районе деревни Малые Бобрики в период 22.45 – 03.15 бомбардировало двадцать самолетов. Разрывы отмечены по всему населенному пункту и частично в прилегающей местности. Вся деревня горит.

Скопление войск и танков в районе деревни Богомолвка в 23.05 – 03.30 бомбардировало двадцать два самолета. Разрывы отмечались по всему населенному пункту и прилегающей местности. Деревня охвачена двумя большими очагами пожаров и рядом пожаров меньших размеров.

Тринадцать самолетов Ил-4 контролировали дорогу Новополево – Маслово. Наблюдением установлено движение только отдельных единиц».<sup>1</sup>

Оценка первого дня боевой работы на орловском направлении дана в истории 19-го гвардейского авиаполка: «В ночь на 6 июля полк произвел двадцать три самолето-вылета на уничтожение скопления войск и техники противника в деревнях Каменка, Богомолвка, Гремячево. По наблюдениям и докладам экипажей, а также подтверждениям наземных командиров и контролеров установлено, что в деревнях все уничтожено, возникло до тринадцати взрывов, деревни объята пламенем пожаров. Всему личному составу была объявлена благодарность.

Боевая работа этого периода являлась исключительно эффективной, экипажи проявляли настойчивость и мужество в выполнении поставленной задачи, каждый, несмотря на сильное противодействие ПВО, с небольших высот производил по два-три захода на цель. Особо отличились Ф.Н. Рогольский, П.П. Радчук, В.В. Решетников, А.Г. Романов, Г.Ф. Баженов, П.С. Архипов, И.Я. Плаксий, Д.А. Иващенко, М.С. Паничкин.

Здесь впервые были применены самые совершенные методы бомбардирования по узким точечным целям».<sup>2</sup>

В первую боевую ночь в орловском небе появились и самолеты 7-го авиакорпуса. 1-я авиадивизия нанесла удар двадцатью восьмью экипажами по танкам противника в пункте Глазуновка, а 12-я – девятнадцатью в Новополево (оба пункта в пятидесяти пяти километрах юго-восточнее Орла). Корпус действовал отдельными группами самолетов с наступлением темноты и до рассвета. Ударам с воздуха подверглись 18-я танковая и 36-я мотомеханизированная дивизии врага.

На этом участке, в отличие от зон действий бомбардировщиков Ил-4, наземные войска Центрального фронта сумели оказать экипажам существенную помощь в ориентировке: в районе Малоархангельска работал светомаяк, который периодически клал луч с зенита в направлении цели; в трех километрах от линии фронта горели костры, изображающие стрелу; сама линия фронта обозначалась треугольниками из костров, их вершины указывали направление в сторону противника. Для непосредственного освещения цели в боевом порядке корпуса находился экипаж-осветитель из расчета: один осветитель на десять бомбардировщиков.

В районе целей экипажи корпуса столкнулись с сильным противодействием ПВО противника, особенно ночных истребителей. В нескольких завязавшихся воздушных боях они сумели дать отпор, но без потерь не обошлось. Серьезные повреждения от огня истребителя получил Ли-2 командира

---

<sup>1</sup> ЦАМО. ф. 39. оп. 11519, д. 457, л. 19.

<sup>2</sup> Там же, ф. 19-го гв. ап, оп. 364101, д. 1, л. 20.



корабля В.Ф. Суркова, летчик вынужден был садиться в поле. Все члены экипажа остались живы и невредимы, но машина к дальнейшему использованию оказалась непригодной.

Из-за потери бдительности стрелков самолеты командиров кораблей И.Г. Земляного и Н.И. Рыбина подверглись нападению в районе Ельца и Белева. Получив от первых внезапных атак значительные повреждения, приняли меры по защите: ошетинились бортовым огнем и применили противоистребительный маневр. Удачно выйдя из боя, возвратились на свои аэродромы.

В числе двадцати восьми самолетов, державших путь на Глазуновку, находился и экипаж 101-го авиаполка П.П. Абрамова. Шли на высоте три тысячи пятьсот метров. До цели оставалось минут тридцать полета, как забарахлил и стал греться правый мотор.

Петр Петрович в летном деле – воробей стреляный. Как-никак, а за штурвалом самолета находился почти десять лет. Правда, в бомбардировочном полку менее года, но зато с первых дней войны, как бывший летчик гражданского воздушного флота, в составе Особой прибалтийской группы ГВФ, совершил на санитарном самолете около шестидесяти вылетов к партизанам, вывез шестьсот тринадцать раненых бойцов и командиров. А какую летную школу получил, будучи на правом сиденье, у аса летного дела 101-го авиаполка Г.С. Бабиевского, тоже в прошлом летчика гражданского воздушного флота! Боевую работу молодого командира корабля венчали три ордена – два Красной Звезды и один, полученный ровно месяц назад, Отечественной войны второй степени. Боевых вылетов набралось уже под сотню.

На основе летной практики Абрамов знал, что мотор, у которого температуру погнало вверх, надо выключать, иначе его возгорания не избежать. Знал он и то, что на одном моторе с такой бомбовой нагрузкой выдержать заданную высоту полета невозможно.

– Штурман, сколько до цели?

– Двадцать пять минут! – немедленно ответил В.М. Юрчаков.

– Глыбин, выключай мотор! Продолжаем выполнять задание!

Самолет постепенно терял скорость и высоту. Над Глазуновкой она не превышала двух тысяч метров. А тут еще эти шупальца прожекторов. В общем, Абрамову и второму пилоту Михаилу Соколову пришлось изрядно повертеться. Лишь после сброса бомб самолет стал способен хоть на какие-то эволюции. С трудом вырвались из прожекторных «объятий» и блинчиком, блинчиком ушли в темноту. Два часа «топали» на одном моторе до Остафьево, где и сели, порядком устав.

Лет двадцать назад я обратился к Герою Советского Союза Петру Петровичу Абрамову с просьбой рассказать о боевом пути в годы Великой Отечественной войны. В одном из писем он написал: «Экипаж и я всегда стремились любой ценой выполнить задание, так как твердо знали, что каждый наш боевой вылет – это новый удар по противнику, приближающий для врага день расплаты, а для нас – день Победы». Описанный полет в ночь на 6 июля – тому подтверждение.

Кроме указанных соединений по пунктам Сеньково, Малые Бобрики, Богомолвка и Каменка отработали в эту ночь 4-й и частью сил 3-й гвардейские авиакорпуса. В результате ударов все пункты были охвачены сплошными пожарами, особенно значительными они оказались в лесу, что в двух километрах на запад от Сеньково, в котором скопилось много немецких танков и другой боевой техники.

Девяносто четыре экипажа обоих соединений отработали неплохо, все, кроме одного, вернулись на свои аэродромы. Целые сутки считался пропавшим без вести экипаж 21-го гвардейского авиаполка 3-го гвардейского авиакорпуса В.С. Бессонова. В конце дня 6 июля из города Ливны пришла печальная весть: в районе села Чернова (тридцать километров восточнее Ливны) потерпел катастрофу самолет Ил-4. Имя командира корабля установили по партийному билету. На место случившегося срочно вылетел заместитель командира 7-й гвардейской авиадивизии подполковник Г.М. Молочников.

Причину катастрофы установить не удалось, прояснились лишь некоторые детали происшествия, выявленные в результате опроса очевидцев. В 21.40 над Черновой прошла группа бомбардировщиков, дошла до села Ровеньки, и здесь, вдруг, один самолет развернулся на 180 градусов, пошел обратным курсом и, не долетая приблизительно пяти километров до Черновы, с сильным ревом моторов пошел к земле. При взрыве Ил-4 разнесло на мелкие части. Все члены экипажа – летчик Виктор Сергеевич Бессонов, штурман Юрий Николаевич Летов, радист Николай Филиппович Федяинов – погибли, их останки похоронены на кладбище села Чернова Орловской области.

В первый день боев на Курской дуге Авиация дальнего действия наносила бомбардировочные удары по объектам противника и на белгородском направлении. Решением Н.С. Скрипки сюда были направлены все



П.П. Абрамов

наличные экипажи 5-го и двадцать девять от 3-го гвардейского авиакорпусов. Эти соединения по своей дислокации (Мичуринск и Липецк) находились ближе к объектам воздействия в районе Белгорода, чем другие.

Боевое распоряжение штаба АДД предусматривало:

«В ночь на 6 июля 1943 года вести эшелонированные удары в течение всей ночи по скоплениям войск и танкам противника. Георгиеву: самолетами Ли-2 по пункту Томаровка, ТБ-3 – по пункту Пушкарное. Волкову: по пункту Борисовка».<sup>1</sup>

На основе поставленной задачи начальник штаба 5-го авиакорпуса полковник В.К. Богданов подписал подготовленное оперативным отделом боевое распоряжение:

«1. Командирам 53-й и 54-й авиадивизий в ночь на 6 июля 1943 года всеми исправными самолетами Ли-2 вести эшелонированные удары в течение всей ночи по скоплениям войск и техники противника в пункте Томаровка (двадцать четыре километра северо-западнее Белгорода).

2. Командиру 54-й авиадивизии всеми исправными самолетами ТБ-3 вести эшелонированные удары по скоплениям войск и техники противника в пункте Пушкарное (двадцать пять километров северо-западнее Белгорода).

3. Боевая зарядка: на внутренней подвеске – ФАБ и ЗАБ-100 цк, на внешней – 50% фугасные крупного калибра и 50% РРАБ<sup>2</sup> с зарядкой осколочными бомбами от АО-8 до АО-25.

4. Высота бомбардирования – две тысячи пятьсот – три тысячи метров.

5. Ось маршрута: аэродром – ИПМ (Нов. Тарбеево) – ст. Долгое (пятьдесят километров северо-западнее Старого Оскола) – КПМ<sup>3</sup> (Нов. Тарбеево) – аэродром.

6. Время удара. 53-я авиадивизия: 22.40 – 24.00; 54-я авиадивизия: 24.00 – 02.00. Командирам дивизий в заданное время произвести бомбардирование двумя эшелонами, действуя одиночными самолетами на изматывание. Средства ЗОС<sup>4</sup>: приводные радиостанции – Нов. Тарбеево, Липецк, Курск, Алексеевка; светомаяки – Нов. Тарбеево, Спасское, Ст. Оскол, Алексеевка.

7. Во главе каждого эшелона иметь наиболее опытные экипажи-осветители.

8. Ввиду близости линии фронта предупредить экипажи внимательно следить за наземной и воздушной обстановкой.

9. Соединение Волкова уничтожает скопление войск противника в пункте Борисовка (тридцать шесть километров западнее Белгорода).

10. Командирам авиадивизий иметь в виду возможность действий по таким же целям на нашем Центральном фронте».<sup>5</sup>

После тщательной подготовки экипажи ушли на задание. Полет к цели протекал в сложных метеорологических условиях. Практически по всему маршруту до траверза Обоянь экипажи шли в десятибалльной облачности. Ее нижняя кромка достигала трехсот метров, сильный дождь заливал смотровые окна, видимость не превышала одного километра. Однако после Обояни облачность начала редеть, появились «окна». «Заглядывая» в них, штурманы начали устанавливать детальную ориентировку. А в районе цели погода оказалась совсем идеальной – три-пять баллов: и бомбить можно визуально, и на случай неприятности есть возможность уйти от греха подальше в облака.

С трудным по погодным условиям участкам маршрута справились далеко не все. Особенно большим оказался возврат в 53-й авиадивизии: уже из района Стегаловки (тридцать километров юго-западнее Ельца) из двадцати восьми экипажей вернулись и сели на своем аэродроме с бомбами тринадцать. Правда, некоторые из них вынуждены были ложиться на обратный курс по различным неисправностям материальной части. Так, на самолете Ли-2 командира корабля Ю.А. Витчевского начался выброс масла с глушителя левого мотора, а на самолете ТБ-3 А.А. Бобрышева потек водяной радиатор. Бомбы пришлось сбрасывать на невзрыв.

В первую боевую ночь корпус потерял два самолета. Один (ТБ-3) на пути к цели и второй (Ли-2) – на обратном маршруте.

Экипаж командира корабля К.С. Федорова (штурман Е.П. Бондаренко) после взлета установил связь, а затем исчез из эфира и на свой аэродром не вернулся. Лишь через шесть часов после прилета всех самолетов прояснились обстоятельства происшествия.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 457, л. 37.

<sup>2</sup> ФАБ – фугасная авиабомба, ЗАБ – зажигательная авиабомба, РРАБ – ротативно-рассеивающая авиабомба.

<sup>3</sup> ИПМ – исходный пункт маршрута, КПМ – контрольный пункт маршрута.

<sup>4</sup> ЗОС – земное обеспечение самолетовождения.

<sup>5</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 3, л. 69.

Набрав девятьсот метров, миновали Липецк и на подходе к Задонску (семнадцать километров северо-восточнее) неожиданно попали под пулеметный обстрел. Кто там стрелял – пойдя разберись. Но то, что по ТБ-3 врезали свои – это точно. И то, что ударили прицельно – факт, как говорится, налицо: поврежден первый мотор, на втором разбит болт крепления подмоторной рамы, пробит винт. Оба мотора стали давать перебои, их начало трясти. Высота пошла на убыль, посадка в поле стала неизбежной. Но прежде надо было освободиться от бомб. Времени на то, чтобы вывернуть взрыватели, уже не оставалось. Бондаренко сбросил их с шестисот метров. Они взорвались в пяти километрах восточнее Задонска. Через пять минут ТБ-3 грузно приземлился в поле.<sup>1</sup>

Командир корабля Ф.Ф. Рязанов привел свой Ли-2 на цель Томаровка. Штурман К.С. Иванов с трехсот метров прицельно отбомбился. Легли на обратный курс, пересекли линию фронта и... успокоились. И в районе Старого Оскола прозевали атаку истребителя. Зашел он справа снизу и первым открыл огонь. Удар оказался метким: штурман получил ранение в ногу, стрелку А.В. Ионину пуля пробила руку, кроме этого, оказались поврежденными руль высоты, элероны, а правый мотор начал резко сдавать обороты. Самолет стал неуправляемым: он шел с правым креном, какие-то силы тянули его на кабрирование.

Командир корабля и правый летчик А.А. Еремин пытались вывести Ли-2 в горизонтальный полет, но рули не действовали, более того, он перешел в крутое снижение. А тут еще раз напомнил о себе второй прицельной очередью истребитель. Машина стала совсем неуправляемой и стремительно пошла к земле, потеряв за две-три минуты пятьсот метров. Медлить было нельзя. Команду на покидание Ли-2 выполнили все. Первым ушел радист А.В. Воробьев, последним — командир корабля. Все приземлились благополучно, лишь штурман, пытаясь обезопасить раненую ногу, получил сотрясение мозга. Самолет упал в районе Старого Оскола. Членов экипажа нашли пехотинцы. Раненого в руку стрелка определили в госпиталь села Лукьяновка, что в десяти километрах западнее Старого Оскола, и дали знать о себе в полк.

Позже, анализируя действия экипажа, командир полка майор А.Н. Артемьев пришел к выводу, что Рязанов после выполнения боевого задания должен был лететь на шестистах метрах, а фактически превысил высоту более чем в два раза. Это стало причиной потери самолета.

К происшествиям, которые породил первый боевой вылет в 5-м авиакорпусе, следует отнести и тяжелое ранение в область тазобедренного сустава правого летчика Петра Павловича Мальцева.

При пролете линии фронта по самолету ударили с земли. Значительных повреждений Ли-2 не получил, а вот летчик серьезно пострадал. На борту ему оказали посильную помощь, но кровотечение полностью остановить не удалось. После посадки его в бессознательном состоянии отправили в мичуринский госпиталь.

До Томаровки от корпуса добрались двадцать шесть экипажей. При подходе к объекту летчики наблюдали: на линии фронта наземные бои, особенно сильная обоюдная перестрелка происходила севернее Томаровки; в районе Белгорода множество пожаров; по дорогам с севера и северо-востока в направлении Обояни интенсивное движение наших войск. Прорываясь сквозь огонь зенитной артиллерии, экипажи своим бомбардированием держали объект под напряжением более часа. Хорошую штурманскую работу обеспечил эффективный подсвет цели. Его от 53-й авиадивизии произвел штурман Д.П. Волков (командир корабля С.А. Якушкин), а от 54-й – штурман Л.А. Голубев (командир корабля В.М. Безбоков). Однако беспрерывного подсвета на протяжении всего периода бомбардирования не получилось. Но, как отмечали экипажи, в этом большой нужды и не было, так как пожары от сброшенных РРАБв облегчили штурманам ориентировку.

Работу экипажей проконтролировали штурман эскадрильи Г.Е. Зорин, командиры эскадрилий Д.И. Муравьев и начальник химической службы полка В.И. Налязик, летавший на борту самолета командира эскадрильи А.М. Халанского.

Все они находились над целью в общей сложности всего двадцать минут. По их сведениям, а также в результате опроса экипажей, командование корпуса установило, что среди скоплений войск противника и танков в самом населенном пункте и на железнодорожной станции Томаровка возникло семь больших пожаров и три сильных взрыва.

Для бомбардирования войск и техники противника в пункте Пушкарное прибыли девять из запланированных десяти самолетов. Штурман В.И. Аверин (командир корабля А.С. Пошишолин) имел задачу подсветить объект. Образно выражаясь, экипаж «приякорился» над Пушкарным на своем трудяге ТБ-3 на целый час и, делая заход за заходом, обеспечил подсвет цели на весь период бомбардирования.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1., д. 9, л. 57.

Ответственно подошел к выполнению своих обязанностей и экипаж-контролер. Заместитель командира 325-го авиаполка Б.Г. Езерский и штурман этого полка П.Н. Степин находились над целью тридцать семь минут. С высоты двух тысяч метров она просматривалась хорошо: были видны дороги, лес, строения. Они видели, как работу бомбардировщиков пытались остановить зенитные пулеметы крупного калибра, но экипажи, словно презирая опасность, заводили свои тихоходные ТБ-3 на цель по несколько раз. Восемьдесят минут они держали немчуру в напряжении. Трудно сказать, какой урон нанесла врагу бомбардировка, но восемнадцать очагов пожаров, из них два больших с последующими взрывами, контролеры зафиксировали.<sup>1</sup>

Среди тех, кто доставил бомбовый груз в район деревни Пушкарное, находился экипаж 325-го авиаполка под руководством Ю.А. Волкова. Его штурман Александр Иванович Черешнев так описал некоторые детали этого полета:

«Подходя к переднему краю наших войск, мы заметили в траншеях световые светоуказатели: цепочки горящих электрических лампочек образовывали стрелы, направленные на вражеские объекты. Здорово придумала пехота! Под нашим самолетом такая стрела указывала на район деревни Пушкарное... Снизившись до восьмисот метров, мы пошли в атаку... Бомбы рвались в танковых колоннах, на огневых позициях неприятельских батарей, уничтожали орудия, боеприпасы, склады с горючим. Только на рассвете ТБ-3 зарулил на стоянку».<sup>2</sup>

Частью сил в интересах Воронежского фронта отработал и 3-й гвардейский авиакорпус. Боевым распоряжением № 66 генерал-майор авиации Н.А. Волков определил: «В ночь на 6 июля вести эшелонированные удары в течение всей ночи по скоплениям войск и танков противника в пункте Борисовка (тридцать шесть километров западнее Белгорода). Напряжение для 3-й гвардейской авиадивизии – не менее сорока пяти самолетов. Предупредить экипажи, что по пункту Томаровка (двадцать четыре километра северо-западнее Белгорода) и по пункту Пушкарное (двадцать пять километров северо-западнее Белгорода) действуют части Георгиева».

На Борисовку взяли курс двадцать девять самолетов Ил-4, один, распластавшись на летном поле аэродрома, в воздух не поднялся. Получив разрешение на взлет, летчик 10-го гвардейского авиаполка В.И. Алин отпустил тормоза, и машина, набирая скорость, устремилась вперед. Пробежав метров сто, она стала разворачиваться вправо. Василий Иванович не поддержал самолет ни тормозами, ни моторами с тем, чтобы выправить направление разбега, а резко убрал газ и прекратил взлет. Ничем не сдерживаемая сила продолжала увлекать самолет вправо, развернула его почти на 180 градусов, левая нога шасси подломилась, и «ил» грузно осел на левую плоскость. Штурман А.Н. Кот и радист Н.П. Кутах вместе с летчиком выскочили из самолета, но ни пожара, ни взрыва не последовало.

Остальные экипажи авиакорпуса благополучно взлетели и взяли курс на Белгород. Казалось бы, не слишком-то и большая разница в расстоянии от Борисовки до тех населенных пунктов, которые бомбил 5-й авиакорпус (Томаровка и Пушкарное), всего каких-то шестнадцать километров, но какая разница в погоде! Борисовка находилась во власти десятибалльной облачности.

Тем не менее, поиск цели больших трудностей не составил. На линии фронта шла интенсивная артиллерийская перестрелка, которую, несмотря на полночь, вели обе противоборствующие стороны. Сама Борисовка тоже обозначалась перестрелкой и пожарами. Прицельному бомбометанию помог и хороший подсвет объекта САБи. С 01.40 до 03.10 двадцать девять экипажей, поочередно сменяя друг друга, разгружали свои бомболюки, прицеливаясь по скоплениям войск и техники противника. Экипажи-контролеры (командиры кораблей И.М. Тибабишев и В.Т. Митрошин) наблюдали разрывы бомб по всему пункту, зафиксировали шесть очагов пожара, а на северо-западной окраине его – один мощный взрыв, предположив, что прямым попаданием бомбы взорван склад с боеприпасами. Кроме этого, ярким костром горела подожженная цистерна с горючим.<sup>3</sup>

Один из участников полета в эту ночь, штурман корабля 10-го гвардейского авиаполка, впоследствии Герой Советского Союза, Алексей Николаевич Кот вспоминал:

«И вот мы в небе. Держим курс на юго-запад. Приближаемся к фронту в районе Белгорода. Еще вчера здесь было спокойно, а теперь все ожило, пришло в движение. Была артиллерия, стреляли пулеметы, виднелись могучие залпы «катюш», взлетали в небо разноцветные ракеты. И пожары, пожары... Видно, что врагу все же удалось продвинуться на север на несколько километров. Но далеко ему не пройти. Не видать ему Курска! И словно по единой команде полетели на головы гитлеровцев сотни тонн смертоносного груза. Тяжелые бомбы взрывались в боевых порядках танков, на огневых позициях артиллерийских батарей, уничтожали боеприпа-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 457, л. 31.

<sup>2</sup> Черешнев А.И. Люди мужества. – М., 1971. – С. 60.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 457, л. 23.

сы, горячее, автомашины, живую силу... В эту ночь мы повторили мощный удар по переднему краю врага. Мы стремились как можно лучше помочь войскам сдерживать сильный натиск противника».<sup>1</sup>

Итак, сражение на Курской дуге, которое ожидалось и к которому обе стороны готовились тщательнейшим образом, началось: 5 июля, с разницей в тридцать минут, вражеские группировки «Центр» и «Юг» перешли в наступление.

Первые же часы боев вскрыли основной замысел врага: действуя одновременно с севера и юга под основание Курского выступа по двум сходящимся направлениям, кратчайшим путем выйти к Курску, окружить и уничтожить крупную группировку советских войск. Обозначились и основные направления ударов: из района Орла на Ольховатку и из района Белгорода на Обоянь.

Создавая на отдельных участках высокие плотности в танках, артиллерии и живой силе, поддерживая их массированными налетами авиации, противник стремился с ходу прорвать оборону Центрального и Воронежского фронтов. Командующие немецкими группировками фельдмаршалы Клюге и Манштейн были уверены в успехе. Главную надежду они, да и все верховное командование нацистской Германии, возлагали на танковые клинья и кулаки.

Позже историк из ГДР Вильгельм Адам напишет: «Семнадцать немецких танковых дивизий, усиленных 60-тонными танками «тигр» и 70-тонными самоходными артиллерийскими установками «фердинанд», повели наступление на участке фронта в 70 км. Значит, одна танковая дивизия приходилась на четыре километра фронта! Еще никогда вермахт не сосредоточивал на ограниченном пространстве столько наступательной мощи!»<sup>2</sup>

Особенно большое количество танков в первый день своего наступления враг бросил на южном участке курского сражения.

Советский историк И.В. Тимохович указывает:

«5 июля на обоих направлениях шли упорные бои. Однако наиболее ожесточенные бои были на главном, обоянском направлении. Сосредоточив здесь свыше 700 тяжелых и средних танков, а также основные силы артиллерии и мотопехоты, противник рассчитывал прорвать оборону советских войск на двух узких участках фронта (Коровино, Черкасское и Задельное, Гремучий)».<sup>3</sup>

Но с самого начала наступления события в районе Курской дуги стали разворачиваться совсем не так, как планировало, предполагало и хотело немецко-фашистское командование. На главных направлениях противник сумел продвинуться на весьма незначительное расстояние. Его планы уже в первый день боев нарушило предвидение высшего командования Красной Армии и на его основе заблаговременно проделанная титаническая подготовительная работа войск и тыла страны. Его планы уже с первых минут боя нарушили стойкость и мужество советских войск, в том числе и личного состава Авиации дальнего действия.

Все это следует расценить как неудачу. Она явилась полной неожиданностью для гитлеровского командования. Для него прозвенел первый колокольчик. Но вряд ли оно могло тогда до конца понять все роковое значение этого звона. Не приходилось сомневаться в том, что на следующее утро противник с новой силой возобновит свои атаки.

Из-за специфики своей деятельности, связанной с ночной работой, Авиация дальнего действия подключилась к боевым действиям в районе Курской дуги на двадцать часов позже, чем наземные войска. Руководство ее соединениями непосредственно над полем боя на орловском и белгородском участках фронта взяли на себя командующий АДД и его заместитель. Контактируя с представителями Ставки, командующими фронтами, генералами и офицерами войсковых и авиационных объединений и соединений, они проанализировали положение дел на месте и на этой основе определили объекты для бомбардировочных ударов.

Обстановка первого дня привела и А.Е. Голованова и Н.С. Скрипко к выводу: общевойсковым армиям крайне необходима ночная поддержка с воздуха, поддержка не вообще, а на главных направлениях немецкого наступления, надо бить по скоплениям войск и техники противника непосредственно у линии фронта, наносить удары по вражеским резервам, выдвигавшимся из мест сосредоточения.



*А.Н. Ком*

<sup>1</sup> К о т А.И. Отечества крылатые сыны. – Днепропетровск. 1989. – С. 155.

<sup>2</sup> А д а м В. Трудное решение. – М., 1967. – С. 398.

<sup>3</sup> Т и м о х о в и ч И.В. Советская авиация в битве под Курском. – М., 1959. – С. 55.

Вместе с тем А.Е. Голованов и Н.С. Скрипко видели, в каких весьма трудных условиях прошла первая ночь боевой работы АДД. Впервые за все время Великой Отечественной войны ей пришлось осуществлять массированный удар по войскам противника на поле боя в обстановке, когда наши наземные части вели оборонительные бои, сопровождавшиеся отходом. Линия фронта носила неустойчивый характер, точного положения своих войск соединения АДД не знали, никакого специального светонаведения на цели, за исключением отдельных участков, не было. Наши войска в основном обозначали себя только ракетами, а выходу на объекты способствовала лишь артиллерия, которая при подходе бомбардировщиков к линии фронта открывала по району цели сосредоточенный огонь. Многие неприятности породили сложные метеоусловия, но погоду, как говорится, не закажешь.

Анализируя итоги действий экипажей по живой силе и технике врага, А.Е. Голованов и Н.С. Скрипко приходили к выводу, что главным недостатком первого дня боевой работы стало слабое взаимодействие с наземными частями в деле организации светонаведения на цели. Недоработка здесь могла стать причиной большой трагедии. Но ее не должно быть! Надо особо тщательно, до скрупулезности точно обозначать линию боевого соприкосновения, надо до мелочей продумывать с общевойсковыми штабами сигналы наведения. Надо! Надо эту работу срочно налаживать.

Какая великая ответственность лежала на плечах А.Е. Голованова и Н.С. Скрипко! Да разве только они чувствовали ее? Все экипажи, побывавшие в эту ночь в орловском и белгородском небе, сделали все, чтобы выполнить главное требование боевого распоряжения штаба АДД – не ударить по своим войскам.

В этом плане командование АДД, командиры и начальники всех степеней имели все основания быть довольными, ибо результаты первого дня, за небольшим исключением, оказались не такими уж плохими. И решающим фактором в успешном выполнении боевого задания в столь сложной обстановке явилась высокая выучка большинства экипажей и прежде всего штурманского состава – ни одного случая удара по своим войскам они не допустили.

Наземные части в районе Курской дуги в ночь на 6 июля 1943 года получили от Авиации дальнего действия серьезную поддержку с воздуха.

*В ночь на 7 июля крупные силы нашей Авиации дальнего действия наносили удары по войскам и технике противника на орловско-курском и белгородском направлениях. Наши самолеты бомбили колонны немецкой пехоты, скопления танков и автомашин и ближайшие тылы войск противника. В результате бомбардирования нанесен серьезный урон войскам противника. Один наш самолет не вернулся с боевого задания.*

*«Красный сокол», 1943, 9 июля.*

## ПЕРВЫЕ ПОТЕРИ

Сделав свое дело, экипажи, многие из которых совершили за ночь по два боевых вылета и вернулись на свои аэродромы под утро, ушли на отдых. А там, на Курской дуге, войска обеих сторон, как только забрезжил рассвет, продолжили начатое накануне дело: немецко-фашистские бронированные полчища повели новые атаки на позиции советских войск, а те, отбиваясь, старались не сдать их во что бы то ни стало. Стальной таран врага продолжал вдавливаться в нашу оборону.

Генерал армии К.К. Рокоссовский, оценив обстановку, сложившуюся к исходу первых суток, и, памятуя об удачной контрподготовке, предпринятой войсками фронта накануне, остался верен своей тактике и на второй день боев. «Решено было как можно скорее нанести короткий, но сильный контрудар по вклинившемуся в нашу оборону противнику... На рассвете 6 июля наша артиллерия и авиация нанесли огневой удар по вражеским войскам, а предназначенные для контрудара общевойсковые соединения перешли в наступление».<sup>1</sup>

Гитлеровцы оказали упорное сопротивление. Полностью восстановить положение Рокоссовскому не удалось, но контрудар сковал действия врага, фашистские войска понесли огромные потери, наступать на широком фронте они оказались не в состоянии и, в связи с этим, значительно продвинуться на ольховатском направлении в этот день не смогли. Командование Центрального фронта выиграло время для сосредоточения на оказавшемся под угрозой направлении дополнительных сил.

Вот как оценивал положение дел представитель Ставки на Центральном фронте маршал Г.К. Жуков: «6 июля на обоянском направлении разгорелось кровопролитнейшее сражение. С обеих сторон одновременно участвовали многие сотни самолетов, танков и самоходных орудий. Но враг не смог опрокинуть стальную оборону наших войск».<sup>2</sup>

Немаловажную роль в этом сыграли и летчики 16-й воздушной армии. Штурмовики и бомбардировщики небольшими группами с рассвета и дотемна уничтожали танки, орудия и живую силу врага. Их действия прикрывали истребители. Противник понес значительный урон в живой силе и боевой технике. Велико было и моральное воздействие на личный состав: «Советские войска, наблюдавшие, как на их глазах наши летчики подожгли более десятка танков, с криком «ура» перешли в атаку. В тот же день было организовано еще два таких удара».<sup>3</sup>

Роль, которую сыграли летчики 16-й воздушной армии, оказывая помощь наземным войскам, ее командующий генерал С.И. Руденко оценивал так: «Высокоэффективные действия авиации 6 июля немедленно сказались и на характере действий сухопутных войск. Значительно устойчивее стала оборона боевых порядков 13-й армии, не подвергавшихся теперь такому сильному воздействию со стороны вражеской авиации, как это было в первый день операции».<sup>4</sup>

Дневную эстафету авиационного воздействия на наступающего врага приняла Авиация дальнего действия. С наступлением вечерних сумерек она снова стала владычицей орловского неба.

Готовя рукопись, я перечитал массу книг по Курской битве – исторических, художественных, мемуарных. Помимо всего, хотелось найти в воспоминаниях свидетельства очевидцев о действиях дальних

---

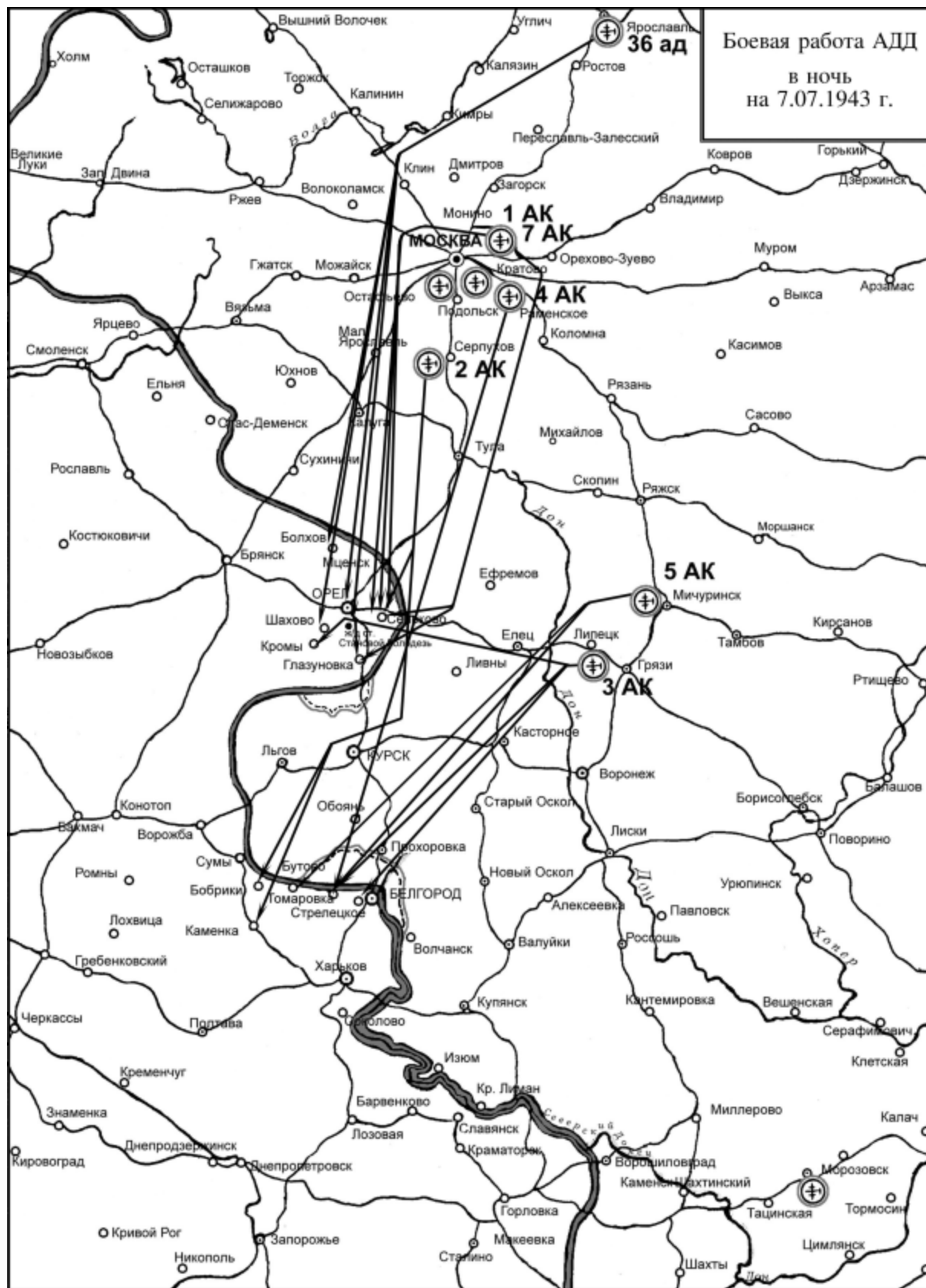
<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 220.

<sup>2</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления, – Т. 2. – С. 174.

<sup>3</sup> Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. – М., 1962. – С. 180.

<sup>4</sup> Руденко С.И. Советские Военно-воздушные Силы в Курской битве. В сб.: «Курская битва». – Воронеж, 1973. – С. 180.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 07.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
Войска и техника п. Ленково	1-й авиакорпус	Ил-4	76	76	840	94,780	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>77</b>	<b>76</b>	<b>840</b>	<b>94,780</b>	
Войска и техника п. Каменка	2-й авиакорпус	Ил-4	32	32	353	39,570	
Войска и техника п. М. Бобрики			27	19	207	23,555	
Войска п. Богомолова			15	12	102	15,185	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>75</b>	<b>63</b>	<b>662</b>	<b>78,310</b>	
Войска и техника п. Стрелецкое	3-й авиакорпус	Ил-4	62	60	683	70,055	190
Войска и техника п. Томаровка			25	25	285	35,390	
Контроль аэродрома Орел и бомбардировка аэродрома Кромы			1	1	13	1,750	
<b>Итого:</b>			<b>88</b>	<b>86</b>	<b>981</b>	<b>107,195</b>	<b>190</b>
Войска и техника п. Томаровка	4-й авиакорпус	Б-25	17	17	137	21,270	
<b>Итого:</b>			<b>17</b>	<b>17</b>	<b>137</b>	<b>21,270</b>	
Войска и техника п. Бутово	5-й авиакорпус	Ли-2	48	48	1302	56,031	193
Войска и техника п. Бутово		ТБ-3	11	9			
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>60</b>	<b>57</b>	<b>1302</b>	<b>56,031</b>	<b>193</b>
Войска и техника п. Новополево	7-й авиакорпус	Ли-2	20	20	802	22,320	
Войска и техника п. Глазуновка			26	25	1468	26,850	
<b>Итого:</b>			<b>46</b>	<b>45</b>	<b>2270</b>	<b>49,170</b>	
Войска и техника п. Глазуновка	36-я авиадивизия	Ил-4	42	19	230	21,005	91,500
станция Еропкино				1	10	1,250	
г. Болхов				1	10	1,000	
станция Шахово				1	10	1,185	
аэродром Орел				1	10	1,250	
ст. Стишь (10 км южнее Орла)				1	10	1,350	
станция Становой Колодезь				1	9	1,150	
<b>Итого:</b>			<b>42</b>	<b>25</b>	<b>289</b>	<b>28,190</b>	<b>91,500</b>
<b>Всего:</b>			<b>405</b>	<b>369</b>	<b>6481</b>	<b>434,946</b>	<b>474,500</b>

бомбардировщиков над полем боя. Долго, очень долго мне не удавалось удовлетворить интерес. Казалось, так и не найду. Но вот в руках книга Героя Советского Союза, генерал-полковника авиации Василия Николаевича Кубарева. Активный участник боев в небе Курской дуги так описывает работу Авиации дальнего действия:

«Не успевало зайти солнце, как в воздухе слышался знакомый гул бомбардировщиков Дальней авиации. Они шли на большой высоте и по рокоту их моторов чувствовалось, что они до предела нагружены бомбами. Легчики-истребители высыпали из своих землянок и смотрели туда, куда непрерывно шли и шли наши самолеты.

Вскоре над вражеской обороной повисали в воздухе гирлянды осветительных бомб. Казалось, что фонари висят неподвижно, и, только внимательно присмотревшись, можно было заметить, что они медленно опускаются к земле. Вслед за тем землю начали сотрясать разрывы бомб. Это было радостное зрелище».<sup>1</sup>

В связи с тем, что серьезных изменений в наземной обстановке на северном участке Курской дуги 6 июля не произошло, цели для бомбардирования экипажам АДД остались прежними – войска и техника противника северо-западнее и западнее Малоархангельска. Сюда А.Е. Голованов решил привлечь все наличные экипажи трех корпусов (1-го, 2-го гвардейских и 7-го), а также 36-й авиадивизии, которая в эту ночь подключилась к боевой работе в районе Курской дуги впервые.

В боевом распоряжении, ушедшем на имя Д.П. Юханова, Е.Ф. Логинова и В.Е. Нестерцева, указывалось, что на объекты бомбардирования необходимо направить все исправные самолеты.

Часть экипажей 1-го гвардейского авиакорпуса двумя вылетами в течение пяти часов темного времени, делая по два-три захода, бомбардировала войска и технику противника в пункте Сеньково. Их работе в первом вылете противодействовали зенитные пулеметы и прожектора. Стрелки некоторых экипажей бортовым огнем погасили три из них, да так удачно, что во втором вылете противодействия со стороны ПВО уже не было. С учетом хорошего подсвета цели экипажи получили возможность бомбить прицельно. В боевом донесении в штаб АДД командование корпуса отмечало: «Контролеры наблюдали в районе основной цели в радиусе трех-пяти километров многочисленные пожары и взрывы... Деревня Сеньково и населенные пункты в радиусе до пяти километров представляют сплошные пожары».

Экипаж П.П. Калашникова (16-й гвардейский авиапункт) в районе цели, близ деревни Собакино (восемнадцать километров северо-западнее Глазуновки), обнаружил действующий аэродром. Соблазн был велик. Идею «врезаться по гадам» штурман поддержал. Отошли в сторонку, осмотрелись, потушили аэронавигационные огни (АНО), прикинули-прибросили и, имитируя заход на посадку, появились над взлетно-посадочной полосой (ВПП). Посчитав, что сильно тратиться не стоит, сбросили один РРАБ. Ее разрыв в районе светового «Т» оказался достаточным, чтобы противник выключил старт. А это по замыслу экипажа и требовалось.

Утром, когда вернувшиеся с боевого задания летчики уже спали, в полку появился корреспондент «Красного сокола» майор Виктор Викторович Гольцев. Сотруднику газеты подавай что-нибудь положительное. Заместитель командира полка по политической части Михаил Иванович Хренов «натравил» его на экипаж Калашникова. Гольцев сработал оперативно, уже 9 июля газета поместила его корреспонденцию «Помощь наземным войскам». Так боевой вылет отличившегося экипажа стал достоянием всего личного состава АДД.

«Особо следует отметить работу экипажа гвардии лейтенанта Калашникова. Этот отличный летчик, начавший летать ночью лишь в марте, совершил в ту ночь пятидесятый и пятьдесят первый боевой вылет.

– Тут все горит, бомбы класть прямо некуда, – обратился он к штурману. – Давай поищем в этом же районе цель поинтереснее.

Неподалеку заработала немецкая «мигалка». Мелькнул какой-то самолет, пуская красную ракету, запросил посадку. Зажглось световое «Т». Стало ясно, что это работает ночной старт фронтовой авиации противника.

– Пойдем туда! – принял решение Павел Калашников.

Пять прожекторов стали щупать небо, но не сбили отважных с боевого курса. Владимир Харитонов так удачно сбросил РРАБ, что она раскрыла свое чрево как раз у посадочного «Т». Во все стороны рванулся огонь. Фашисты сразу выключили старт.

---

<sup>1</sup> К у б а р е в В.Н. Атакуют гвардейцы. – Таллин, 1975. – С.108.

Радист Василий Калинин сказал командиру:

– Прошу довернуть вправо!

Машина сейчас же накренилась и в этот самый момент уверенно заработал УБТ. Пулеметные очереди заставили сникнуть и погаснуть три прожектора».

Работа экипажа Калашникова описана мной на основе боевого донесения корпуса, а корреспонденция Гольцева – на основе встречи и беседы с летчиками. Думается, что повтора здесь нет. Просто мне хотелось, во-первых, показать, что Гольцев в основном правильно осветил работу экипажа, ничего не добавив лишнего, и, во-вторых, сообщил некоторые дополнительные подробности инициативы экипажа, которые отсутствуют в документе.

Еще одна группа экипажей корпуса также совершила в эту ночь два вылета, ударив бомбами и пулеметным огнем по скоплениям войск противника в районе совхоза и леса в трех километрах северо-западнее Сеньково. Четыре с половиной часа, сменяя друг друга, заходили самолеты на цель, штурманы сбрасывали бомбы, а стрелки, нажимая на гашетки бортового оружия, поливали огнем все, что попадало в поле их зрения. Одновременно по объекту вела огонь наша артиллерия. Территория совхоза и прилегающего к нему леса, а также деревня Тагино, под совместным авиационным и артиллерийским огнем покрылась кратковременными вспышками взрывов и многочисленными очагами пожаров.<sup>1</sup>

Побывавшие в бою экипажи привезли информацию: изменений в линии фронта, по сравнению с данными на 5 июля, нет; в течение всей ночи продолжался интенсивный артиллерийский огонь большой силы с нашей стороны; немецкая авиация бомбила Курск и Елец.

Многие, ложась утром спать, думали о том, как тяжело там, на Курской дуге, наземным войскам. Всю ночь, к примеру, артиллеристы вели огонь по врагу, как говорится, не смыкая глаз, а с рассветом этот враг пойдет в атаку, и «богу войны» снова будет не до сна. Нет, что ни говори, а в АДД все же полегче. Конечно, побывать под зенитным огнем и в лучах прожекторов совсем не сахар, но если ты сумел там выкрутиться и невредимым дотянуть домой, то отдых тебе, пусть и дневной, обеспечен. А поспать хоть накоротке ох как надо!

Весьма удачно отбомбился по скоплению войск врага в деревне Тагино и экипаж командира 2-й эскадрильи 6-го гвардейского авиаполка П.Ф. Кляты (штурман эскадрильи С.В. Сергеев). Прицельным бомбардированием они создали два очага пожара. Отойдя от цели, командир запросил:

– Все на месте?

Приняв бойкие доклады подчиненных, Клята приказал повнимательнее следить за воздухом.

Проверка наличия на рабочих местах членов экипажа стала для Платона Федосеевича правилом. Вошло оно в практику его боевой работы не от хорошей жизни. Какому летчику хочется оставаться в ночном небе, наспигованном всякими военными неожиданностями, без кого-либо из своих помощников, а то и вовсе одному? Клята хорошо знает, как неуютно становится в таких случаях в небесных просторах. В его практике подобное случилось дважды.

Первый раз 9 июня 1942 года. Отбомбившись тогда по витебскому аэродрому, пошли домой. Впереди по курсу обозначилась гроза. Стали ее обходить, а тут, как на грех, привязалась целая шайка истребителей числом четыре штуки. Крутились, отбиваясь, как караси на сковородке. Кончилось все тем, что «мессеры» загнали «ила» в грозовую облачность. А эта вражина, надутая электрическими разрядами, холодом и вихрями, оказалась страшнее, чем истребители. Гроза обрушилась на бедную машину всеми своими адскими силами. Самолет боролся за свою жизнь, словно муха в паучьей паутине. Его швыряло из стороны в сторону, он то взмывал вверх, то комком падал вниз. Мозг, парируя эти броски, только и успевал давать команды ногам и рукам летчика. Разом отказали все приборы, нет, они не отказали, просто их стрелки устроили такую чудовищную пляску, что понять их показания было невозможно. И вот тут, в эти страшные минуты борьбы, стали сдавать человеческие нервы: сначала штурман, а потом радист и стрелок выбросились из самолета. Клята в пустой машине остался один на один с разъяренным небом. Это случилось в районе Одоево.



П.Ф. Клята

Сколько потом еще пришлось бороться за свою жизнь и жизнь самолета, он не помнит. Время потеряло свою осязаемость. Но когда Платон, благодаря своему мужеству и высокому летному мастерству, ловко

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 458, л. 20.

используя аэродинамические качества «ила», сумел все же вырваться из всех кругов ада, когда безумевшие стрелки приборов, наконец, успокоились, а самолет стал послушен воле летчика, время затяжелело, секунды стали минутами, минуты часами, а те двести километров, которые пролетел Клята без направляющей руки штурмана, защищающей руки стрелка и связующей руки радиста, показались вечностью. Захлестнувшее чувство негодования не прошло и после посадки в Дягилево. Оно сохранялось и после перелета на свой родной аэродром. И еще в течение нескольких дней потом никого не хотелось видеть. Поостыв, Клята начал ставить себя на место других членов экипажа и пришел к выводу, что в тех условиях разница между ними и им была великая: он – боролся, они – ждали.

Второй раз нечто подобное случилось через два месяца. В ночь на 8 августа 1942 года надо было бомбить войска противника в Гжатске. В районе Малоярославца оказались между двух грозowych облаков, словно между молотом и наковальней. Поболтались в этом пространстве основательно. Когда неприятная зона осталась позади, выяснилось, что кормовая часть самолета отсутствует. Отбомбились по железнодорожной станции Орел и вернулись домой без радиста и стрелка.<sup>1</sup>

В эту ночь многие экипажи корпуса выполнили задание с большим старанием, эффективно. Как и накануне, например, отличился командир корабля 2-го гвардейского авиаполка Н.Е. Феклисов. В первом боевом вылете надо было отбомбиться по скоплению войск и техники противника в районе деревни Озерки. Самолет встретила зенитная артиллерия. Били плотненько, но место для противозенитного маневра все же оставалось, и летчик воспользовался этой возможностью в полной мере. Штурман А.В. Черкасов уложил серию бомб в колонну автомобилей с горючим. Возникший пожар сомнений на этот счет не оставил. Во втором вылете метким бомбометанием создали два очага пожаров.<sup>2</sup>

Как и накануне в 16-м гвардейском авиаполку отличился экипаж Степана Швеца. Преодолев зенитный заслон, вышли на объект, прицельно отбомбились. И тут по внутренней связи голос штурмана Николая Кириллова:

– Командир, посмотри налево, видишь как лупит по нашим позициям дальнбойная батарея?

– Вижу, намек понял. Максимов, Рогачев, приготовиться!

Швец развернул машину, создав удобства для обстрела. Пулеметные очереди с борта самолета оказались прицельными: на артпозиции возник пожар, сопровождавшийся взрывами, очевидно, рвались снаряды. Возвращались домой в хорошем настроении.



А.А. Алехнович

Командир экипажа 6-го гвардейского авиаполка А.А. Алехнович вывел свой Ил-4 в район деревни Тагино, осмотрелись, противодействия ЗА вроде нет. В спокойной обстановке зашли на цель снова, штурман В.Г. Павлов тщательно прицелился и нажал на кнопку прицела. Бомбы сошли с держателей, самолет «вспух». Через несколько секунд на земле вспыхнуло ярко-красное пламя, от его эпицентра вверх и в стороны потянулись огненные языки. Пока разворачивались для ухода домой, на месте взрыва образовалось два очага пожаров. Фотоснимки показали прямое попадание в какое-то строение.<sup>3</sup>

Соединению Е.Ф. Логинова командование АДД определило для ударов по войскам и технике противника три объекта – Каменка, Малые Бобрики и Богомолвка.

На последнюю цель ушла группа молодых экипажей, причем она приступила к бомбардированию после того, как объект обработали более опытные. Созданные ими пожары облегчили молодым выход на цель.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 98, л. 25; оп. 11505, д. 27, л. 231.

<sup>2</sup> Там же, оп. 11505, д. 252, л. 40.

<sup>3</sup> Там же, ф. 33, оп. 793756, д. 36, л. 19, д.2, л. 11.

Из семи очагов пожаров, созданных в Богомолвке, один выделялся характерным густым черным дымом, а в северной ее части возник сильный взрыв.

Основная масса сброшенных по Каменке и М. Бобрикам бомб легла в центре этих объектов, вызвав многочисленные пожары, которые слились почти в один общий.

Несмотря на трудности в нахождении цели удар летчика нанесли точно. Успех обеспечил экипаж-осветитель из 8-го гвардейского авиаполка под командованием П.П. Радчука. Прибыл он на цель в то время, когда день окончательно еще не угас, а ночь еще не наступила. В сумерках просматривались очертания Каменки, в которой разместились немецкие части. Радчук приступил к работе, сбрасывая через определенные интервалы времени светящиеся бомбы. Цель освещалась настолько хорошо, что штурманы подходивших экипажей спокойно определяли себе точки прицеливания. Нахождение цели обеспечил и сильный артиллерийско-минометный огонь наших наземных войск.

В расположении немецких позиций от двойного удара с земли и воздуха все горело. Противодействие, которое противник пытался оказать нашим самолетам, было малоэффективным. Результаты бомбардирования сфотографировал экипаж летчика Д.С. Седова. После проявления пленки на снимке отчетливо просматривались многочисленные пожары, которыми был охвачен весь пункт.

Работу частей корпуса проконтролировали майор В.П. Смирнов, лейтенант Ф.Н. Рогульский и подполковник С.Н. Соколов.<sup>1</sup>

Командир эскадрильи 19-го гвардейского авиаполка Франц Николаевич Рогульский на контроле вылетел в эту ночь с повышенной бомбовой нагрузкой, взяв на борт две тонны. Отбомбившись, проконтролировал результаты работы полка, вернулся на аэродром, приказал вооруженцам повторить бомбовую загрузку и вновь ушел на боевое задание. За ночь четыре тонны!

Столько же доставил на объект и командир эскадрильи А.Г. Романов. Вернувшийся из второго вылета экипаж приветствовал красочно исполненный плакат: «Гвардии старшему лейтенанту Романову, поднявшему за два вылета в ночь по две тонны, боевая гвардейская слава!»

После отдыха прилетевших с боевого задания экипажей поступила команда на построение. Подобное мероприятие в полку, как правило, проводится по случаю или чего-то плохого или чего-то хорошего. Долго гадать не пришлось. Перед застывшим по стойке «смирно» личным составом слово держал командир полка, Герой Советского Союза Александр Иванович Шапошников.

– Гвардейцы, слушайте приказ командира дивизии за № 056 от 7 июля 1943 года:

«Командир 2-й авиаэскадрильи гвардии старший лейтенант Романов Александр Георгиевич, находясь в полку менее года, совершил сто тридцать три боевых вылета. Вся его практика боевой работы говорит о том, что он исключительно добросовестный, преданный социалистической Родине, грамотный, растущий командир, отдающий все свои силы для победы. Вырос из рядового летчика до командира эскадрильи. За отличную боевую работу, за наибольшую среднюю бомбовую нагрузку в полку, за умелое воспитание и обучение подчиненных, командира 2-й эскадрильи 19-го гвардейского авиаполка Романова наградить 1000 рублями, представить к внеочередной правительственной награде и внеочередному присвоению воинского звания «капитан». Командир дивизии полковник Тихонов».<sup>2</sup>

Зачитав приказ, Шапошников продолжил:

– Таковую же нагрузку в эту ночь поднял и Рогульский. Ему и его экипажу от лица службы объявляю благодарность. Боевая работа командиров эскадрилий Романова и Рогульского – пример для подчиненных. Чем больше мы отвезем бомб и сбросим их на головы врага, тем большую помощь окажем наземным войскам, тем быстрее они остановят гитлеровские полчища, рвущиеся к Курску.

А чуть позже имя Александра Георгиевича Романова стало известно всей Авиации дальнего действия. Это сделала ее газета «Красный сокол».

«О возрастающей силе ударов по скоплениям немецких войск с воздуха можно судить по действиям N-ской части. Многие летчики этой части резко увеличили бомбовую нагрузку. Рекорда в этом отношении достиг командир эскадрильи старший лейтенант Романов. В первую ночь он за два вылета свез бомбовый груз вдвое больше обычного. Во вторую ночь в один вылет он взял бомб в два с половиной раза больше, чем обычно. Повысили бомбовую нагрузку и другие экипажи».<sup>3</sup>

Бомбардировщики 7-го авиакорпуса били по войскам и технике противника в пунктах Новополево и Глазуновка. На боевой курс вышло сорок семь экипажей, только один из них возвратился из-за того, что из

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 458, л. 25.

<sup>2</sup> Там же, ф. 18-й гв. ад, оп. 1, д. 50, л. 51.

<sup>3</sup> «Красный сокол». – 1943. – 11 июля.

левого мотора самолета командира корабля Г.М. Глазкова стало выбивать масло. Остальные до цели дошли и задание выполнили.

Два экипажа вынуждены были, не имея при этом ни малейшего желания, ввязаться в драку с немецкими истребителями. На Ли-2 командира корабля Н.И. Рыбина (102-й авиаполк) Ме-110 напал в районе Тулы. Самолет получил четыре пробоины, пули и осколки не заделали ни жизненных органов машины, ни членов экипажа, поэтому решили выполнение задания продолжить. Что и сделали.

На Ли-2 командира корабля Б.С. Чернышова (103-й авиаполк) при возвращении от цели напала пара «худых». Так летчики называли немецкие «мессершмитты» за их длинный и тонкий фюзеляж. Сбить бомбардировщик они не смогли, но нервы экипажу потрепали изрядно, а техникам обеспечили солидную работу. Тело самолета приняло около тридцати пулевых, снарядных и осколочных ударов. При этом поврежденными оказались масляный бак, плоскости, прострелены колеса. К счастью, члены экипажа не получили даже царапины. Решили тянуть до своего аэродрома. Что и сделали.<sup>1</sup>

С Ярославского аэроузла на Глазуновку держали путь двадцать пять самолетов 36-й авиадивизии. Вполне сносная погода после Орехово-Зуева стала ухудшаться, а в районе цели господствовала уже десятибалльная облачность. Она некоторым экипажам оказалась не под силу. И они стали искать цели хотя бы с минимальными условиями для бомбардирования.

Следующие летчики и штурманы освободились от бомб над такими объектами: А.Л. Калашников – А.И. Крылов – над Еропкино, А.М. Болдырев – Н.Я. Стогин – над Болховом, А.А. Шевелев – И.П. Кутумов – над железнодорожной станцией Шахово, И.Н. Симаков – Г.С. Лысов – над аэродромом Орел, В.И. Щербина – Ф.Ф. Горобец – над станцией Стишь и С.И. Весновский – В.В. Хрусталеv – сбросили свой бомбовый груз по станции Становой Колодезь. Конечно, какого-либо серьезного ущерба врагу это бомбардирование не принесло, но неприятностей, связанных с посадкой с бомбами на своем аэродроме, летчики избежали.

Девятнадцать экипажей отбомбились по Глазуновке. Семь очагов пожаров и четыре взрыва – это то, что удалось зафиксировать контролерам, наблюдавшим за результатами бомбардирования.<sup>2</sup>

В наградном листе летчика 42-го авиаполка Михаила Ивановича Вершинина есть более или менее конкретные детали боевой работы экипажа: «6 июля 1943 года, действуя по Глазуновке, создал три очага пожара. Дважды атаковывался истребителями, но атаки не смогли остановить отважного летчика. Уклонившись от боя, он опять зашел на цель и отлично поразил ее».<sup>3</sup> Вершинин совершил в эту ночь свой тридцать второй боевой вылет, летать за линию фронта начал только с мая. Штурманом в его экипаже был А.И. Антонов.

Частью сил на орловском направлении должен был действовать и 3-й гвардейский авиакорпус. Боевое распоряжение штаба АДД ставило перед соединением следующие задачи:

«Начались упорные бои на переднем крае в районах западнее Малоархангельска и северо-западнее Белгорода. Командующий приказал:

1. В ночь на 6 июля уничтожить скопления войск и техники противника: первым вылетом в районе пункта Сеньково и в лесу, что два километра западнее этого пункта (двадцать пять километров западнее Малоархангельска); второй — в районе пункта Борисовка (сорок километров западнее Белгорода).

2. Если погода будет неустойчивой, то слабые экипажи не посылать. Для сильных напряжение максимальное – сделать по два вылета.

3. Время удара – вашим решением. Удар наносить эшелонированно в течение всей ночи.

4. Еще раз предупредить экипажи: ввиду близости линии фронта внимательно следить за наземной обстановкой».<sup>4</sup>

Однако задачу корпусу на орловское направление вскоре отменили, приказав вторым вылетом действовать по пункту Стрелецкое в районе Белгорода.

Курс на Орел взял лишь один экипаж. Он выполнял особое задание и летел в этот район уже не первый раз.

Еще летом 1942 года в 10-м гвардейском авиаполку (тогда 752-й) предпринимались попытки блокировать ночные аэродромы немцев. Инициатива этого дела тогда принадлежала или самому экипажу, или командиру полка. В июне 1943 года штаб 3-й гвардейской авиадивизии получил зада-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 458, л. 39.

<sup>2</sup> Там же, л. 46.

<sup>3</sup> Там же, оп. 11505, д. 256, л. 29.

<sup>4</sup> Там же, оп. 11519, д. 458, л. 51.

ние уже из Москвы: организовать непрерывное наблюдение за ночной работой вражеской авиации с оперативных аэродромов в районе орловского аэроузла.

Для выполнения этой задачи командование определило три экипажа – Д.И. Барашева, А.П. Сидоришина и В.М. Колесникова, затем эту трудную работу стал выполнять преимущественно один Барашев.

По настойчивости, летному мастерству и какой-то особой военной косточке равных Барашеву в полку не было. Он, отлично владея техникой пилотирования вслепую, в темную ночь, в сложных метеословиях, в полетах на дальние цели и обладая удивительной выносливостью, всегда был нацелен на полет, на задание.

Своей успешной боевой работой экипаж Дмитрия Барашева поставил себя в такое положение, что крути ни крути, прикидывай ни прикидывай, но самые ответственные, а потому и самые трудные задания, доставались именно ему. В истории боевой авиации не найти командира, который, получив от начальника более или менее трудную задачу, не стал бы подбирать для ее выполнения более сильный экипаж. Командиры 10-го гвардейского авиаполка – вначале Иван Карпович Бровка, а затем сменивший его Николай Михайлович Кичин – исключением из этого правила не являлись. Поэтому удивляться тому, что Барашев получил задание «присматривать» за орловским аэроузлом, не приходится.

К июню 1943 года штаб 3-й гвардейской авиадивизии имел более или менее полные сведения только об одном действующем аэродроме противника орловского аэроузла, а именно: Орел-военный. Его неоднократно бомбили части АДД, в том числе и самой авиадивизии. Кроме того, из разведывательных донесений отдельных экипажей удалось установить наличие аэродрома с ночным оборудованием в районе станции Оптуха (двадцать пять километров северо-восточнее Орла). Другими сведениями о характере ночной аэродромной сети орловского аэроузла штаб соединения не располагал.

Подготовкой и контролем за работой экипажа-разведчика занимался в основном начальник штаба дивизии подполковник Михаил Григорьевич Мягкий. Во время инструктажа присутствовали начальник разведотделения, штурман и начальник связи дивизии, которые по своим специальностям детализировали указания, даваемые экипажу.

Разведчик с момента взлета строил свою работу самостоятельно, сообразуясь с обстановкой.

Его задача состояла в следующем. С наступлением темноты пройти линию фронта и в течение всей ночи вести наблюдение за работой Орловского аэроузла. В него, помимо аэродрома Орел-военный, входили аэродромы Кромы, Козьмодемьяновское (тридцать пять километров южнее Орла), Спасское (двадцать пять километров юго-западнее Орла) и Ольшанец (десять километров южнее Орла), кроме этого, запасные и ложные аэродромы Оптуха и Хмелевая (двадцать пять километров юго-западнее Орла).

Свои наблюдения разведчик должен был передавать по радио, для чего разработали специальную переговорную таблицу. Для приема донесений от самолета-разведчика выделили отдельный приемник. Время работы над целью рассчитывалось таким образом, чтобы линию фронта к цели и обратно экипажи проходили в темное время.

При наблюдении за работой аэродромов нужно было устанавливать: интенсивность работы каждого из них, расписание боевых действий по времени, режим полетов в районе аэроузла, характер работы ночных ложных аэродромов, типы самолетов. В процессе разведывательной работы, если позволяли условия, экипаж выбирал момент для блокировки контролируемого аэродрома. Она осуществлялась прицельным бомбардированием.

Первый полет с задачей наблюдения и блокировки экипаж Дмитрия Барашева произвел в ночь на 27 июня. Ему удалось установить действующий ночной аэродром Кромы и ночной старт в районе станции Оптуха. При вылете в ночь на 5 июля был обнаружен и блокирован ночной аэродром у деревни Козьмодемьяновское и подтвержден вывод, что аэродром Оптуха ложный.

Помимо всего этого экипаж раздобыл весьма ценные разведывательные сведения о тактике действий средств ПВО железнодорожного узла Орел и аэродрома Орел-военный. Оба эти объекта прикрывались полком ЗА, тридцатью прожекторами и ночными истребителями. Было установлено, что патрулируемые самолеты давали сигналы ракетами, причем их цвет менялся каждую ночь. По этим сигналам ЗА и прожектора противника прекращали свою работу, и начинали действовать истребители.

Находясь в стороне и наблюдая это практическое взаимодействие, экипаж Барашева заходил на объект, подавал аналогичный сигнал, и... работа ЗА и прожекторов немедленно прекращалась. После этого можно было приступить непосредственно к блокировке.

Время наблюдения и блокировки ночных аэродромов противника практически совпало с началом Курской битвы. Она не прервала работу Дмитрия Барашева, а, наоборот, потребность в ней неизмеримо возросла. Уже в первую ночь экипаж ушел на блокировку, но метеоусловия не позволили выполнить задание. И вот 6 июля, когда весь корпус работал на южном участке Курской дуги, Барашев держал курс в район Орла.

Наблюдение и блокировку орловского аэродромного узла экипаж производил с 22.34 до 02.21. Почти за четыре часа изнурительной работы побывали над тремя аэродромами противника – Орел-военный, Кромы и Оптуха. Выполнив задание, взяли курс на Липецк. На родном аэродроме сели розовым утром. Из самолета в машину, из машины в штаб корпуса. Уточнение сведений, переданных с борта самолета по радио, и – на отдых. А штаб тем временем быстро оформил дополнительное боевое донесение. С его текстом представитель разведотдела штаба корпуса появился в 5 часов утра на узле связи. Радистка Татьяна Амелина, борясь с очередным приступом сна, села к аппарату СТ. На таком же аппарате узла связи АДД, уже в Москве, побежала лента. Буквы и цифры складывались в донесение о разведывательно-блокировочной работе экипажа Барашева.

Оно передо мной. Чтобы не утомлять читателя слишком сухими сведениями, я ограничусь лишь перечислением сделанного экипажем на аэродроме Кромы.

«В 23.00 два самолета с АНО давали красные ракеты на кругу с высоты пятисот метров, старт включился. В 23.16 экипаж сбросил три ФАБ-250, результатов не наблюдал, старт выключился. В 23.23 на старте три самолета с включенными АНО, на кругу – три, один садился. С высоты тысячи пятисот метров сбросил семь ФАБ-100, бомбы перекрыли стоявшие на земле самолеты, после разворота экипаж увидел возникший на стоянке пожар – горел самолет, с земли последовала серия красных ракет, старт включился.

В 01.25 посадка одного самолета. С тысячи шестисот метров сбросил одну ФАБ-100, разорвалась правее старта, старт выключился, самолет сел. В 01.31 самолет на кругу, сбросил две ФАБ-100, старт выключился, с земли серия ракет. В 01.46 на высоте тысяча триста метров в пяти километрах юго-восточнее аэродрома экипаж нагнал самолет типа Хе-111, прошел над ним ниже на пятидесяти метрах, радист дал очередь из УБТ, трасса прошла самолет, с самолета противника стали давать красные ракеты. Радист дал вторую очередь, после чего на самолете противника были включены АНО, и он с резким снижением ушел вниз».

К боевому донесению о работе экипажа руководство корпуса присовокупило свои предложения:

1. «В ночь на 8 июля выделить три-четыре блокировщика и блокировать аэродромы Орел-военный и Кромы.
2. Самолеты-блокировщики снарядить ПРАБи.
3. Блокировка вскрыет еще один-два запасных аэродрома, предположительно у деревни Казнаусево и у деревни Козьмодемьянск.
4. Есть возможность экипажем-бомбардировщиком для удара по аэродрому вызывать наряд своих бомбардировщиков по радию и к их приходу осветить место удара САБи».<sup>1</sup>

Генерал М.И. Шевелев прочитал боевое донесение командира авиакорпуса с большим вниманием.

В ожесточенных боях прошел второй день немецкого наступления на Курск и из района Белгорода. С утра после повторной артиллерийской и авиационной подготовки противник продолжил свое продвижение на главном направлении. На участке от Белгорода до Томаровки широким фронтом устремились на Обоянь сотни танков и штурмовых орудий. Над холмами на запад и северо-запад от Белгорода поднялись тучи огня и дыма.

Несмотря на хорошо подготовленную за ночь оборону, стойкость и массовый героизм бойцов и командиров наземных войск, гитлеровцам ценой больших потерь удалось все же продвинуться вперед до десяти километров.

Но танковые и механизированные дивизии врага, наступавшие на Обоянь, сумели прорвать вторую полосу обороны только на одном участке, в районе Яковлево и Лучки. На корочанском же направлении, хотя расширить прорыв им и удалось, но ко второй полосе обороны они смогли лишь подойти.

Анализируя положение дел во второй день немецкого наступления на Курск из района Белгорода, советский историк А.М. Самсонов пишет:

«Командующий Воронежским фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин в ночь на 6 июля выдвинул на вторую полосу обороны 6-ю гвардейскую армию и 1-ю танковую армию генерала М.Е. Катуква. Из фронтового резерва туда же были передвинуты 2-й и 5-й гвардейские танковые корпуса. Утром немцы возобно-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 457, л. 26.



вили наступление на обоянском направлении, стремясь прорвать вторую полосу обороны, но все их атаки были отражены. На корочанском направлении также шли ожесточенные бои.

Напряжение борьбы продолжало нарастать. Контрудары 2-го и 5-го гвардейских танковых корпусов ослабили натиск врага и помешали ему добиться успеха в направлении Обояни».<sup>1</sup>

Таким образом, на южном фланге Курской дуги 6 июля противник добился, по сравнению с северным, несколько больших результатов, но и второй день наступления здесь не принес ему того успеха, на который рассчитывало немецко-фашистское командование. Прорвать тактическую оборону Воронежского фронта на всю ее глубину он так и не смог.

Серьезную помощь в этот день наземным войскам оказала авиация 2-й воздушной армии на обоянском и 17-й – на корочанском направлениях. При этом основные усилия бомбардировщиков и штурмовиков командование фронтом и армиями бросило на уничтожение танковых группировок противника.

Генерал С.А. Красовский вспоминал: «Наряду с противодействием авиации противника соединения и части 2-й воздушной армии наносили бомбардировочные удары по вражеским войскам на поле боя... по танкам и мотопехоте на обоянском направлении – в районах Зыбино, Казацкое, Черкасское, Томаровка и Бутово. По данным воздушного фотографирования на поле боя насчитывалось до сотни сожженных и поврежденных танков и автомашин противника».<sup>2</sup>

Помощь, оказанную наземным войскам Воронежского фронта днем 6 июля с воздуха, необходимо было продолжить ночью.

В ходе дневных боев всеми видами разведки было установлено, что из Борисовки через Томаровку в район пунктов Бутово и Стрелецкое движется большое количество вражеской техники, в самом Бутово находится от ста до трехсот танков, а в Стрелецком – более четырехсот. На эти объекты и были направлены усилия трех авиакорпусов: 3-й гвардейский должен был двумя третями сил действовать по пункту Стрелецкое и одной третью, совместно с 4-м гвардейским, по Томаровке, а 5-й авиакорпус получил задачу бить по пункту Бутово.

По Томаровке ударили в эту ночь двадцать пять экипажей 3-го гвардейского авиакорпуса. Еще на подходе они обнаружили, что цель освещена САБи. На линии фронта горели деревни, в самой Томаровке бушевало три пожара.

За полтора часа дальники добавили к ним своих четырнадцать очагов пожаров и четыре взрыва большой силы. Трудно было определить, что и сколько поразили летчики, но пять горящих вагонов на железнодорожной станции Томаровка просматривались отчетливо. Эту приятную для глаза картину наблюдали контролеры командир, главный штурман и заместитель начальника штаба 3-й гвардейской авиадивизии. И. К. Бровко, Г.А. Мазитов и Л.А. Дьяченко остались довольны работой своих подчиненных.

Пункт Стрелецкое за два вылета обработали шестьдесят Ил-4. Средств наведения на цель не было, основная масса экипажей выходила на объект с помощью САБв. Кроме этого, линия фронта хорошо обозначалась артиллерийской стрельбой с обеих сторон, хорошим ориентиром стали и пожары в самом Стрелецком. Контролеры командир 20-го гвардейского авиаполка подполковник С.А. Гельбак, штурман соединения майор К.А. Столяров и командиры эскадрилий 21-го гвардейского авиаполка Н.Т. Деленюк, А.Ф. Бабошин и В.П. Митрошин, помимо очагов пожаров и взрывов зафиксировали такие конкретные результаты: горело пятнадцать автомашин, три емкости с горючим и взорван склад.

Следует добавить, что экипажи С.А. Гельбака, И.И. Кирсанова, С.Л. Левчука и Г.Е. Подобы умело использовали бортовое оружие своих самолетов, и с высоты одной тысячи метров подавили работу двух батарей МЗА (малокалиберная зенитная артиллерия. – А.С.) и трех прожекторов.

Активный участник Курской битвы начальник штаба 9-го гвардейского авиаполка Дмитрий Константинович Перемот вспоминал: «Я захожу Ил-4 на цель. А к роше, куда мы нацелились, тянутся танки. Они спешат укрыться от удара с воздуха, а заодно и дозаправиться топливом.

У нас на борту – 1500 килограммов бомб. Заходим на рошу. Я сбрасываю груз. За нами приступает к работе весь полк. Когда развернулись, увидел над рошей бушующее пламя. Боевые машины, цистерны с горючим, технические летучки – все объято пламенем. Горела и земля, обильно политая топливом».<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Самсонов А.М. Крах фашистской агрессии 1939-1945. Исторический очерк. – М., 1975. – С. 322.

<sup>2</sup> Красовский С.А. Жизнь в авиации. – М., 1962. – С. 201.

<sup>3</sup> Перемот Д.К. На дальних маршрутах. – Минск., 1982. – С. 89.

В 21-м гвардейском авиаполку произошла новая беда. Экипаж командира корабля Г.Ф. Шерстюка, выполнив боевое задание, пришел в район своего аэродрома, на кругу находилось несколько самолетов. Радист закончил связь, летчик, дождавшись очереди, стал строить коробочку. На четвертом развороте был неожиданно атакован вражеским истребителем, который ловко пристроился к нашим бомбардировщикам и выжидал удобный момент, подыскивая добычу. Ею стал Ил-4 Георгия Фокича Шерстюка. Атака была неожиданной, очередь прицельной. Бомбардировщик загорелся, перешел в отвесное положение и врезался в землю. Кроме командира корабля погибли штурман Иосиф Михайлович Юкляев, штурман Леонид Яковлевич Даценко и радист Алексей Федорович Давыдов.

5-му авиакорпусу предстояло бомбардировать войска и технику противника в населенном пункте Бутово (тридцать пять километров северо-западнее Белгорода). Боевым распоряжением предписывалось поднять в воздух все исправные самолеты, удар нанести эшелонированно с растяжкой по времени в три часа – с 23.00 до 02.00. Вначале работает 53-я авиадивизия, ее сменяет 54-я, завершая удар кораблями ТБ-3.

К этому времени населенный пункт Бутово фактически находился на линии фронта, поэтому штаб АДД предупредил экипажи внимательно следить за наземной обстановкой, а в том случае, если цель окажется прикрытой низкой облачностью, бомбить только из-под нижней ее кромки. Эти указания были выполнены четко.

Выход на объект обеспечило светонаведение, организованное наземными войсками: приблизительно в тридцати километрах севернее горела хорошо просматриваемая стрела, и, помимо этого, направление на цель обозначал луч прожектора. В районе Ячнево шла сильная ружейно-пулеметная перестрелка, ее же наблюдали экипажи при проходе над Яковлево.

Прицельному бомбардированию помог хороший подсвет САБи. Эту сложную и ответственную работу выполнили лучшие экипажи полков: С.А. Якушкина, С.С. Апухтина, В.П. Пильненко, В.М. Безбокова, А.И. Калентьева, А.А. Диденко. Каждый из них выполнял свое дело в строго отведенное время. Бомбы рвались на высоте тысяча пятьсот – восемьсот метров, освещая пространство в радиусе в два-три километра. Хорошо просматривались контуры пункта, шоссе, дороги, можно было различить даже разрушенные здания.

Над Бутовым господствовала десятибалльная облачность с нижней кромкой в две тысячи метров. Экипажи опускались ниже, определяли себе объект и в условиях хорошего подсвета и слабого противодействия малокалиберной артиллерии бомбили прицельно.

Разрывы бомб, как установили контролеры заместитель командира 3-го гвардейского авиаполка по политической части майор И.М. Трусов, штурман этого же полка майор В.А. Михайлов, штурман 1-го гвардейского авиаполка Герой Советского Союза майор В.М. Чистяков, штурман 325-го авиаполка капитан П.Н. Степин, покрыли все Бутово. Часть бомб пришлось на идущую через поселок с юга на север дорогу, по которой передвигались колонны войск и техники. Всего в результате удара корпуса на объекте произошло двадцать девять очагов пожаров и одиннадцать сильных взрывов.

Эти сведения контролеров подкрепил фотоснимок, сделанный экипажем 3-го авиаполка М.В. Чекрыгина (штурман М.Т. Стоколос).

Не обошлось без происшествий. На ТБ-3 командира корабля А.С. Пошишоллина при полете к цели заклинило второй мотор. Три работающих горизонтального полета не обеспечили, машина начала постепенно терять высоту. Хотели дотянуть до линии фронта, чтобы сбросить бомбы пусть на любой, но все же вражеский объект, однако вскоре убедились, что из этого ничего не получится. Стало ясно, что и домой не дотянуть. Пришлось их бросать на своей территории, недалеко от деревни Фалахово, что в пятнадцати километрах на северо-восток от Липецка. Облегченный самолет довели до Мичуринска и благополучно сели.

На Ли-2 командира корабля А.И. Судакова километрах в пятнадцати на восток от Бутово навалился истребитель. Зашел он снизу сзади, но был своевременно обнаружен. Дружный огонь стрелков поубавил атакующий пыл немецкого летчика, на близкое расстояние он подойти не отважился, а



*Д.К. Перемот*

летчик, бросив облеженный самолет в резкое снижение, на пятистах метрах змейкой вышел из боя без каких-либо повреждений.<sup>1</sup>

Описание боевой работы 4-го гвардейского авиакорпуса на белгородском направлении я хочу начать с просьбы к читателю: перелистайте несколько страниц книги, вернитесь к помещенному в начале этого параграфа сообщению газеты «Красный сокол», вернее, к его последней фразе. Оно не совсем верно. Если быть совершенно точным, то на свои аэродромы не вернулись два самолета. Если же газета подразумевала под словом «самолет» слово «экипаж», что вполне допустимо, то она права.

На свою базу – аэродром Кратово – не вернулся экипаж 13-го гвардейского авиаполка, который в составе группы бомбардировщиков 4-го гвардейского авиакорпуса уничтожил скопления танков и живой силы на переднем крае обороны противника в пункте Томаровка.

Экипаж под руководством командира корабля М.М. Писарева шел к цели, как и вся полковая группа, в сложных метеоусловиях. Чем дальше уходили от родного аэродрома, тем сумрачнее становилось небо. Вскоре впереди по курсу темноту ночи стали рвать периодические вспышки молний, а в кабину пробиваться еле слышные раскаты грома. На связь вышел штурман С.В. Пузырев:

- Командир, по моим прикидкам эпицентр грозы в районе Ливны. Давай обойдем ее слева.
- А может быть, Сережа, обойдем справа, а? Там, под Моховым моя деревенька Долбино.
- Моховое у меня на карте есть, а вот твоя деревенька не удостоилась. Как-нибудь позже, после освобождения, мы обязательно туда зарулим, а сейчас будем выходить на Курск, затем на Обоянь.
- Что ж, пусть будет по-твоему!

Линию фронта пересекли на высоте две тысячи пятьсот метров. Она дышала огнем. В районе Яковлево «зацепились» за Ворсклу и по ней пошли на Томаровку. Объект, изрядно потрепанный бомбардировкой ранее пришедших экипажей, еще огрызался: по небу нервно шарили прожекторные лучи, малокалиберная зенитная артиллерия вела слабый неприцельный огонь.

Отбомбились по центру Томаровки. Еще не успели разорваться бомбы, как самолет содрогнулся от мощного пулеметно-пушечного огня истребителя.

- Прозевали! – превозмогая боль в правом плече, прокричал Писарев.

«Причесав» стрелков крепкими словами, он резко бросил машину в левый разворот и, почувствовав разницу в работе моторов, посмотрел на приборную доску. Все верно: обороты правого мотора пошли на убыль. Через несколько минут его пришлось выключить.

Выяснив, что кроме него еще ранены штурман и стрелок П.Л. Александров, командир корабля приказал всем следить за воздухом. Но истребитель, полагая, что свое дело сделал, атаку не повторил. В 00.58 радист Ю.И. Семенов передал на КП полка: «Отказал правый мотор, иду на одном».

После пролета линии фронта начал греться второй мотор и отказало электрооборудование. А вокруг сплошная грозовая облачность. Командир корабля и правый летчик М.Н. Пахомов, лишённые возможности выдерживать горизонтальный полет и маневрировать по курсу, решили сажать машину перед собой. Но что там внизу? Поле, лес, строения? Кругом сплошная темень.

Сохраняя минимальную скорость, самолет терял высоту. Летчики пристально следили за медленным движением стрелки по фосфорисцирующим цифрам высотомера. Штурман, перебинтовав на ноге рану, распластался на полу своей кабины, стараясь рассмотреть землю. Но под крылом ничего, кроме черной темноты. Вдруг совершенно неожиданно чернота оборвалась, внизу потянулось что-то светлое. Пузырев хотел крикнуть «Земля!», но не успел: страшный удар оборвал сознание, прервал полет самолета.

Их нашли на следующий день. ПВО сообщила: самолет Писарева найден разбитым у села Покровское (тридцать два километра юго-восточнее Ливны). На место катастрофы вылетела комиссия. Общая картина случившегося отражена несколькими скупыми фразами архивных документов. «Командир корабля и воздушный стрелок получили ранение... Стал производить посадку в районе села Покровское Волосовского района... При посадке самолет врезался в крутой берег реки Олым. Четыре человека погибли, два получили тяжелые ранения (пилот Пахомов и стрелок-радист Семенов, который через двое суток умер от ран в госпитале)».<sup>2</sup>

В наградном листе на правого летчика, представленного после этого полета к ордену Красного Знамени, результат внезапной атаки истребителя трактуется несколько иначе: «...были тяжело ранены командир и штурман, убит воздушный стрелок».

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 458, л. 37.

<sup>2</sup> Там же, ф. 13-го гв. ап, оп. 702678, д. 1, л. 85.

Как бы там ни было, но из экипажа в живых остался только один – первый летчик Михаил Николаевич Пахомов.

...В 1985 году в рубрике «Поиск» газеты «Красная Звезда» я, пытаюсь найти родственников членов экипажа командира корабля этого же полка А.С. Кириноса, повторившего подвиг Николая Гастелло, поместил небольшую заметку. Через некоторое время получил письмо, вскрыл конверт и начал читать:

«Ваша статья очень взволновала и заинтересовала меня, дело в том, что в этом полку служил и мой муж, штурман гвардии старший лейтенант Пузырев Сергей Васильевич, 1918 года рождения.

Он погиб 7 июля 1943 года при возвращении с боевого задания. Похоронен в деревне Пикалево Воловского района Курской (ныне Липецкой) области. Я тогда после гибели мужа писала на командира части, мне сообщил майор (подпись неразборчива), что экипаж самолета состоял из шести человек. Один сгорел. Мой муж похоронен в братской могиле с товарищами Писаревым, Побежимовым и Александровым.

Двух живых повезли в Москву, один – радист – из них скончался в пути. Далее майор писал: «Я собственными руками хоронил Вашего мужа и нашего дорогого товарища Сережу».

В сводке Совинформбюро от 7 июля 1943 года сообщалось, что один наш самолет не вернулся с боевого задания. Как мне писал Мозолин В.А. (однополчанин Пузырева. – А.С.), это было сообщение об их самолете. Только они в ту ночь не вернулись с боевого задания.

От погибшего мужа у меня остался сын 1942 года рождения. Муж знал, что у него есть сын, но погиб, так и не увидев его.

Язанова Татьяна Васильевна».

В ответном письме я сообщил место гибели Пузырева и других членов экипажа. Судя по всему, Татьяна Васильевна узнала об этом впервые. Я делаю этот вывод на основании ее следующих слов: «Конечно, для нас, родных, все ваши сообщения о гибели экипажа и дорогого для нас человека отзываются великой болью в сердцах. Теперь мы более подробно представляем место гибели экипажа. Нашла на карте и реку Олым, и село Покровское, и пункт немецкой обороны Томаровку. Ваше сообщение, спустя четыре десятилетия, как эхо войны отозвалось в вашей заметке».

Татьяна Васильевна переслала мне копии двух писем своего мужа – ей и отцу. Привожу их с небольшими сокращениями.

«27 февраля 1943 года.

Здравствуй Танюша!.. 25-ю годовщину Красной Армии провел по-боевому. 23-го ночью летали бомбить фашистов, на обратном пути попали в такие метеоусловия, что думал живым не вернусь. Но у меня все сошло благополучно, а некоторые товарищи поплатились головой. Особенно жалко нашего командира (речь идет о командире полка Константине Федоровиче Катаржине. – А.С.). Танюша, это такая печаль для всех нас! Какой он был человек, как командир и товарищ, просто нам отцом был. Тяжелая утрата, но мы за него отомстим поганым бандитам, еще злее будем их бить. Вот так отпраздновал праздник, сбросив на головы врагов все свои бомбы. Это у нас считается, что отпраздновали по-хорошему, по-настоящему».

«20 марта 1943 года.

Да, папа, обещание я свое выполнил. Помните, Вы просили меня сбросить на головы фашистских мерзавцев бомбочку. За Вас я сбросил не одну, а десяток бомб и думаю, что многих не досчитались в своих рядах фашистские бандиты. Вот у некоторых моих товарищей есть на оккупированной территории семьи, а моя находится в глубоком тылу. Сердце обливается кровью, когда читаешь в газетах или слушаешь рассказы очевидцев о зверствах немцев. И оно наполняется ненавистью и злостью за поруганную честь сестер и матерей.

И вот летишь и все рассчитываешь с самой большой точностью, чтобы поразить врага как можно более эффективно. Да, война научит требовать и ненавидеть, ценить труд нашего героического народа.

Папа, дорогой ты мой Максим Горький, как часто я вспоминаю тебя! Можешь меня поздравить с наградой, меня наградили орденом Красной Звезды. Вот теперь и эту награду надо оправдать, буду воевать не щадя своих сил. В этом будьте уверены, с прямой в сторону не сверну».

С прямой в сторону не сверну! Простые, но какого глубокого смысла слова! Вот такие люди защитили Родину от внешнего врага. Это результат военно-патриотического воспитания народа в предвоенные годы. Весь экипаж не свернул с прямой. А мог. Что я имею в виду? Могли же не раненные члены экипажа покинуть подбитую машину и спасти свои жизни. Но никто из них этого не сделал, ибо покинуть самолет, тем более без команды, – это свернуть в сторону.

Итак, в огне Курской дуги сгорели новые жертвы Авиации дальнего действия: командир корабля Писарев Матвей Макарович, штурман Пузырев Сергей Васильевич, штурман-стажер Побежимов Петр Николаевич, стрелок-радист Семенов Юрий Иванович, воздушный стрелок Александров Петр Лукич.

Полк, в котором они воевали, входил в состав 4-го гвардейского авиакорпуса. Его формирование завершилось буквально накануне Курской битвы, 3 июля. При этом боевая работа полков, на основе которых формировались новые, не прекращалась.

В процессе многолетнего сбора материалов по истории АДД у меня было много удивительных находок. Самой яркой из них стал дневник Павла Ивановича Кондратьева, назначенного накануне заместителем вновь формируемой в составе 4-го гвардейского авиакорпуса 5-й гвардейской авиадивизии. Дневник военного времени, тем более человека, занимавшего такую высокую должность, – явление уникальное. Поэтому понятно с каким трепетом я взял его в руки и с каким огромным интересом читал и обрабатывал несколько дней.

Чувствуется, что автору не удавалось делать ежедневные записи – война есть война. Но даже то, что в них отражено, – служебные факты, оценки событий и людей, дела сугубо личные, – все это оказало мне неоценимую помощь в деле более объективного отражения всего калейдоскопа описываемых мною событий, касающихся участия этого соединения в Курской битве.

Война застала Павла Ивановича на старой границе в Зябровке. Вторую половину 41-го года проработал в Казани – обучал и комплектовал боевые экипажи. С лета 1942 года Кондратьев, успешно освоив американский бомбардировщик Б-25, стал инструктором 222-й авиадивизии по вводу в строй летного состава. К концу переучивания был назначен командиром эскадрильи в 37-й авиаполк. Вскоре по итогам боевой работы она заняла первое место в соединении. Через четыре месяца Павел Иванович стал заместителем командира полка. Когда же 4-я гвардейская авиадивизия начала разворачиваться в корпус, П.И. Кондратьев был назначен на должность заместителя командира формируемой 5-й гвардейской авиадивизии. Все это продвижение по сути дела менее, чем за один год! Это – редкость даже для военного времени.

Полеты на боевые задания, вывозка молодых летчиков, подготовка командиров кораблей, частые командировки за новыми самолетами в Кировабад и Красноярск.

20 апреля 1943 года в Кремле из рук заместителя Председателя Президиума Верховного Совета СССР В.Т. Ладиса получил первую боевую награду – орден Красного Знамени.

В командировки летал неохотно – стыдился отрыва от боевой работы. Каждая свободная минута отдавалась любимейшему занятию – чтению книг. Вот некоторые выдержки из дневника, характеризующие эти стороны внутреннего мира Павла Ивановича.

15.02.43. «Читаю С. Ценского «Брусиловский прорыв». Книга написана несколько суховаты, протокольно... Читаю «Полководческое искусство Суворова» и Розенталя «Марксистско-диалектический метод».

03.03.43. «По вечерам просматриваю Ленина, выписываю его мысли о войне».

12.03.43. «Узнал о новой командировке за самолетами в Кировабад. Неприятно и как-то совестно перед товарищами, что, не сделав ни одного боевого вылета, я опять еду в тыл. Многие ребята приустали и, узнав, что я лечу в командировку, просятся со мной. А мне хотелось бы остаться побомбить фрицев».

08.04.43. «Опять предстоит командировка за самолетами, но я от нее отказываюсь: пусть слетают ребята, которые много поработали на боевые вылеты, для них это будет отдых».

26.04.43. «Читаю «Хождение по мукам».

16.06.43. «Ходят разговоры о моем уходе в корпус инспектором по технике пилотирования. Не хотел бы я идти на эту работу, оторванную от непосредственных бойцов-летчиков. Уж лучше всю войну просидел заместителем командира полка. К полку я привык, ребята тут хорошие... Я люблю аэродромную работу, а главное, не хочется уходить от молодежи, с ними и сам чувствуешь себя не старым... Много работаю с молодыми летчиками, из-за них редко летаю на боевые задания. И мне неудобно, что у меня только двадцать пять боевых вылетов».

29.06.43. «Сегодня пришел приказ с новыми назначениями. Я без радости ожидал его, так как считал, что мне уготовлено место инспектора. Оказывается нет! Меня назначили заместителем командира 5-й гвардейской дивизии. Это меня очень обрадовало – здесь ближе к непосредственной боевой работе и к людям».

02.07.43. «За эти дни сдал дела по полку майору Карасеву и приступил к выполнению новых служебных обязанностей. На ближайшее время надо выпустить ночью 22-й полк...»

04.07.43. «Выпущен уже командир 22-го авиаполка подполковник Галинский. На старте он рассказал историю своего заместителя. В первый вылет на Ер-2 при возвращении с задания штурман заметил, что три бомбы не сброшены. Возвращаться за линию фронта было уже поздно, решили сбросить в реку. Сбросили одну, потом спустились пониже и сбросили вторую. По ним начала бить наша зенитка, и один снаряд попал в еще не сброшенную бомбу, она взорвалась и самолет разнесло в щепки. Летчика Сороку выбросило, и парашют, по-видимому, распустился сам, так как он был без сознания. Очнулся он раздетым, с распухшим и обгорелым лицом...

Сегодня Дмитриев (командир 13-го гвардейского авиаполка. – А.С.) рассказал историю штурмана Куприна. Шли пятеркой СБ, вел капитан Сливко. На пятерку навалилось тринадцать немецких истребителей.

Поочередно зажгли всех. Загорелся самолет и Сливко. Он дал команду прыгать. Отрегулировав самолет на режим планирования, покинул его и сам. Но штурман еще оставался в самолете. Увидев, что командира нет, он открыл нижний люк и повис уже на руках, когда заметил как фашистский истребитель, открыв фонарь, наблюдает за нашим горящим самолетом. Ярость охватила Куприна. Он поднялся снова в штурманскую кабину и дал очередь по врагу. Немец загорелся. Куприн покинул самолет, и в момент раскрытия парашюта ноги его коснулись верхушек деревьев.

Козлова Михаила Даниловича (впоследствии стал Героем Советского Союза. – А.С.) в этом бою также подбили, у него загорелся один мотор. Ему удалось затушить мотор, и он ушел от истребителя на одном моторе бреющим полетом. За ним увязался один Ме-110 и стал заходить с принижением, прячась за хвостовое оперение. Тогда радист Юдин дал очередь из пулемета сквозь хвостовое оперение, и подбитый «мессер» врезался в землю. Козлов на одном моторе, с перебитым хвостовым оперением дотянул до своего аэродрома.

07.07.43. «Переехали в Остафьево. Оба комдива отбрыкивались от этого переселения как могли. Конечно, каждому хотелось остаться в Кратово. Переехать пришлось нам. Оказалось, здесь не так уж плохо... Узнал, что вчера у соседей не вернулся Писарев, передавал, что идет на одном моторе, а затем, что пошли на вынужденную. Надеюсь, что во всяком случае люди живы и здоровы...

За последние три дня немцы рвутся к Курску на обоих фронтах, но безуспешно. Продвижение небольшое – пять-восемь километров, и только в одном месте километров на пятнадцать узким мешком, а потеряли за эти дни тысяча пятьсот танков и до семисот самолетов. Это им не 41-й год!»

Через эти, может быть, пространные, выдержки из дневника я познакомил читателя с заместителем командира 5-й гвардейской авиадивизии, привел, на мой взгляд, весьма интересные факты из жизни авиаторов, передал его некоторые оценки тех событий, которые связаны с участием соединения в Курской битве. Я и в дальнейшем буду пользоваться фактурой этого дневника.

В пункте Томаровка, в этой прифронтовой полосе, враг сосредоточил большое количество техники и живой силы, склады с боеприпасами и горючим, отсюда продолжалась подпитка немецкого наступления на главном, обоянском направлении. Вот на эти резервы противника и обрушили свой удар семнадцать Б-25 4-го гвардейского авиаполка. Полет был сопряжен с большими трудностями.

Метеообстановка оказалась сложной, подход к цели осложнялся отсутствием характерных ориентиров. У предпоследнего контрольного ориентира экипажи переходили на детальную ориентировку и становились на боевой курс. Земля озарялась бушующим пламенем, крупными взрывами. Много бомб угодило в бензохранилище, об этом свидетельствовал огромной силы взрыв и ярко-красное пламя с густым черным дымом. Прицельно бомбили экипажи 13-го гвардейского авиаполка А.А. Прилепко, И.К. Федорова, И.А. Лазарева, Г.И. Баймурзина.

Не менее эффективно отработала пятерка экипажей 15-го гвардейского авиаполка (В.А. Гордиловский, И.С. Блакитный, А.В. Тихомиров, В.Т. Маркизов и Н.Ф. Самолетов). Контролер, штурман полка А.А. Горбачев зафиксировал исключительной силы взрыв, по его предположению, был взорван крупный склад боеприпасов.

Хорошо обработав цель в первом вылете, второй удар экипажи перенесли несколько южнее, по пункту, откуда передовые немецкие части получали боепитание и технику. Отлично осветил цель, создав хорошие условия для бомбометания своим коллегам из 13-го гвардейского авиаполка, штурман Л.Ф. Тюрин из экипажа М.В. Журавкова. Благоприятными возможностями в полной мере воспользовались командиры кораблей С.А. Казаров и П.И. Устинов, они сделали по два захода на цель, а Ф.Н. Рябчук три. Огромное зарево от возникших пожаров наблюдалось за десятки километров от цели, особенно сильные очаги отмечались вдоль железнодорожной линии Белгород – Томаровка.<sup>1</sup>

Завершился второй день оборонительных боев советских войск в районе Орла и Белгорода. Как и первый, он не принес противнику каких-либо серьезных достижений. Войска Центрального и Воронежского фронтов сдержали неимоверный натиск врага, не позволили ему прорвать нашу оборону ни на одном из направлений его главных ударов. Свой вклад в это дело внесла и Авиация дальнего действия.

Однако она понесла за первые два дня и серьезные потери. Д. Хазанов и В. Горбач отмечают: «...самолеты стали жертвами неприятельских ночных охотников. Насколько известно, незадолго до начала наступления одно-два звена из отряда 11/NJG5 перебазировались из Восточной Пруссии на Харьковский аэроузел. Результативные атаки немецких ночников при плохой видимости, пяти-, десятибалльной облачности на высоте 400 м можно объяснить эффективной системой наведения Vf 110 с земли с помощью радиолокационных станций<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 458, л. 34.

<sup>2</sup> Хазанов Д., Горбач В. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. – С. 157.

*В ночь на 8 июля крупные силы нашей Авиации дальнего действия продолжали наносить удары по войскам и технике противника на орловско-курском и белгородском направлениях. Наши самолеты сбросили большое количество бомб на железнодорожные эшелоны противника, скопления вражеских войск, танков, автомашин и обозов, на речные переправы. В результате бомбардирования противнику нанесен большой урон. Все наши самолеты вернулись на свои базы.*

*«Красный сокол», 1943, 9 июля.*

## НАД ТОМАРОВКОЙ

Третий день над белгородскими и орловскими полями висела густая тяжелая пыль, израненная земля содрогалась от бесчисленных разрывов бомб и снарядов – авиационных, артиллерийских, минометных. Враг продолжал своими бронированно-механизированными клиньями таранить нашу оборону с тем, чтобы еще дальше, как с севера, так и с юга, продвинуться к Курску.

Начавшиеся с утра 7 июля бои на орловско-курском выступе показали, что противник перенес направление главного удара с Ольховатки на Поныри – мощный узел обороны войск Центрального фронта на кратчайшем пути к Курску.

«Не добившись успеха 6-го июля в центре и на левом фланге 13-й армии, – писал маршал К.К. Рокоссовский, – противник с утра 7-го июля основные усилия перенес на Поныри. Поньревский узел, вокруг которого развернулись особо напряженные бои, держал в своих руках железную дорогу Орел-Курск. Опираясь на Поныри, наши войска имели возможность наносить фланговые удары по противнику, наступавшему как на Малоархангельск, так и на Ольховатку».<sup>1</sup>

Правильно оценив обстановку, командующий Центральным фронтом принял меры для дополнительного усиления обороны Поньрей и тем самым предрешил неуспех предпринятого немцами наступления. «Оценив значение этого узла, немецкое командование решило во что бы то ни стало разделаться с ним, чтобы облегчить себе продвижение на юг. Но мы своевременно разгадали замысел врага и подтянули на это направление войска с других участков».<sup>2</sup>

Развернулись ожесточенные бои за вторую полосу обороны. Несколько раз противник пытался прорваться к станции Поныри вдоль железной дороги, но каждый раз, встретив упорное сопротивление советских войск, вынужден был откатываться на исходные позиции, неся большие потери.

Г.К. Жуков, все еще находившийся у К.К. Рокоссовского, оценивая боевые действия сторон в этот день, писал: «Перегруппировав свои ударные танковые части, противник с утра 7 июля бросился в ожесточенную атаку на Поныри... Целый день в районе Поньрей не смолкал непрерывный гул ожесточенного наземного и воздушного сражения. Враг бросал в бой все новые и новые танковые части, но и здесь ему не удалось сломать оборону».<sup>3</sup>

Немецко-фашистские войска продолжали свои атаки и на ольховатском направлении. Стремясь прорваться на Фатеж, они попытались нанести удар в районе населенного пункта Самодуровка на стыке 13-й и 70-й армий. На всех этих направлениях войска Центрального фронта оказали врагу упорное сопротивление. И в этот день сколько-нибудь значительного успеха он не добился.

На южном участке Курской битвы 7 июля сложилась куда более тяжелая обстановка, чем на северном. Накануне, оценив положение дел, Ставка передала Н.Ф. Ватутину из состава Степного и Юго-Западного фронтов два танковых корпуса (2-й и 10-й) и 5-ю гвардейскую танковую армию.

Предположение о том, что обоянское и корочанское направление будут оставаться главными, подтвердилось.

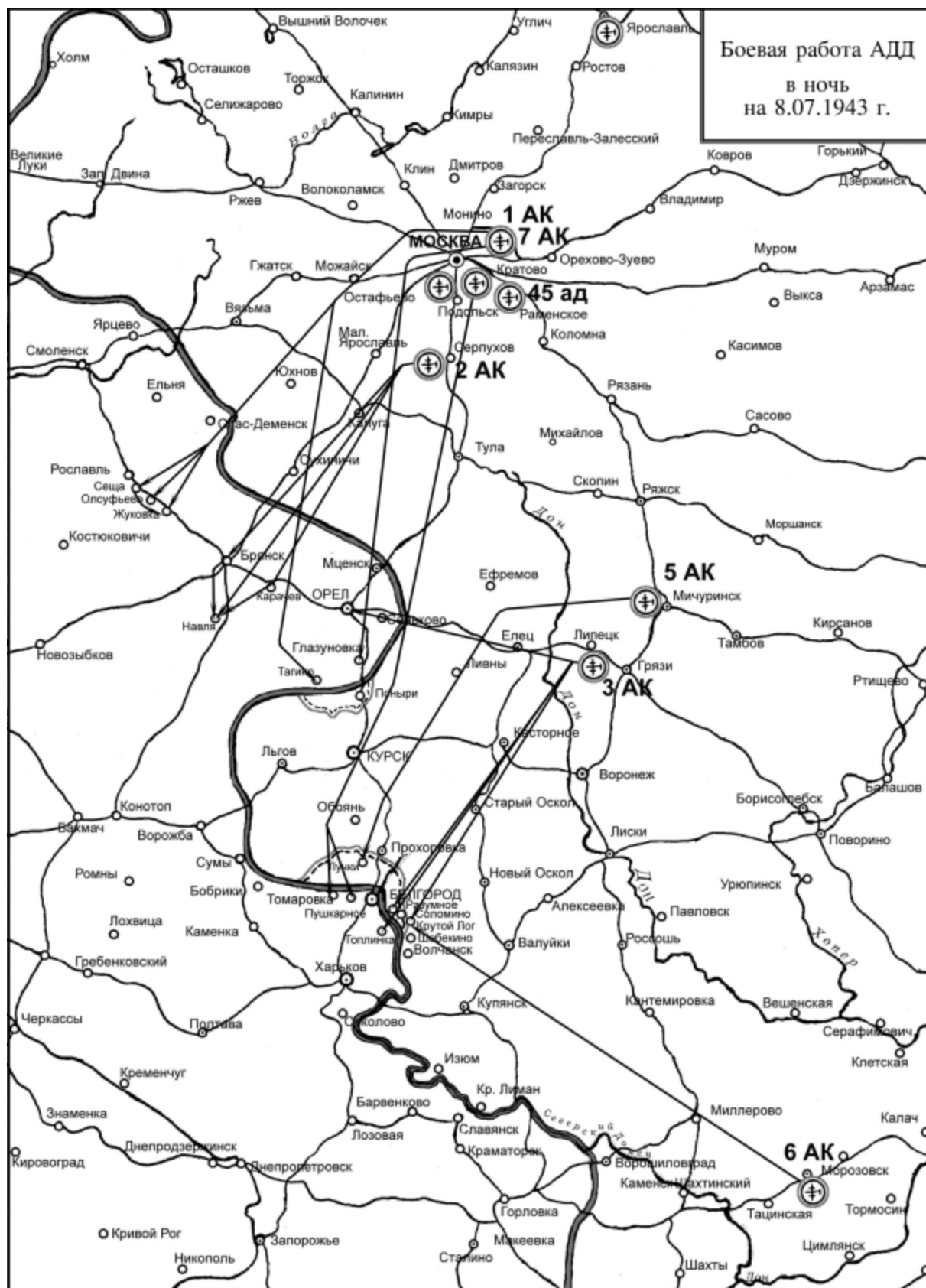
---

<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. Битва, не имеющая себе равных. «На огненной дуге». Воспоминания и очерки. – М., 1963. – С. 31-32.

<sup>2</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 221-222.

<sup>3</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 171.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 08.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
п. Озерки	1-й авиакорпус	Ил-4	44	44	481	52,160	186
п. Верх. Тагино			39	39	436	50,205	
Контроль работы аэродромов Сеща, Олсуфьево с попутной бомбардировкой ст. Жуковка			1	1	11	1,250	
<b>Итого:</b>			<b>84</b>	<b>84</b>	<b>928</b>	<b>103,615</b>	<b>186</b>
п. Быковка	2-й авиакорпус	Ил-4	82	81	1124	138,035	186
Контроль аэродромов Брянск, Карачев с бомбардировкой ст. Навля			1	1	12	1,250	
<b>Итого:</b>			<b>83</b>	<b>82</b>	<b>1136</b>	<b>139,285</b>	<b>186</b>
п. Разумное	3-й авиакорпус	Ил-4	27	27	305	37,100	
п. Крутой Лог			26	26	417	43,365	
Переправа через Сев. Донец у п. Соломино			31	31	359	42,385	
Контроль работы аэродрома Орел с бомбардировкой			2	2	28	3,105	
<b>Итого:</b>			<b>86</b>	<b>86</b>	<b>1109</b>	<b>125,955</b>	
п. Лучки	5-й авиакорпус	ТБ-3	10	10	1369	55,232	192,250
		Ли-2	49	49			
<b>Итого:</b>			<b>59</b>	<b>59</b>	<b>1369</b>	<b>55,232</b>	<b>192,250</b>
Переправа через р. Северский Донец	6-й авиакорпус	Ил-4	11	10	244	31,600	
пп. Топлинка, Карнаухова		Ли-2	24	24			
<b>Итого:</b>			<b>35</b>	<b>34</b>	<b>244</b>	<b>31,600</b>	
ст. Глазуновка	7-й авиакорпус	Ли-2	42	41	736	42,105	315
<b>Итого:</b>			<b>42</b>	<b>41</b>	<b>736</b>	<b>42,105</b>	<b>315</b>
п. Пушкарное, Томаровка ж/д узел Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	15	13	169	53,400	
				1	10	4,000	
<b>Итого:</b>			<b>15</b>	<b>14</b>	<b>179</b>	<b>57,400</b>	
<b>Всего:</b>			<b>404</b>	<b>400</b>	<b>5701</b>	<b>555,192</b>	<b>879,50</b>

С утра, сконцентрировав до десяти танковых и пехотных дивизий, гитлеровцы начали наступление. Особенно упорные бои разыгрались в районе Яковлево и Сырцово, где четыре танковые дивизии пытались прорваться в направлении Красной Дубровки и Больших Маячков.

Участник этих боев, командир 3-го механизированного корпуса С.М. Кривошеин писал: «В бинокль хорошо видно, как танки Бурды обтекают высоту и спускаются к Большим Маячкам... Танки противника проникли в ложины и перелески восточнее Яковлево... До самой темноты шел жестокий бой на левом фланге корпуса, но танки и пехота гитлеровцев не дошли до Яковлево и Больших Маячков. Враг был остановлен на буграх и в перелесках... Наши гвардейцы огнем и броней отстояли Яковлево, закрыли врагу дорогу на Обоянь и Курск».<sup>1</sup>

Активно помогли наземным войском летчики 2-й воздушной армии. И все же к исходу дня противник вышел на рубеж Луханино, Красная Дубровка, урочище Сухая, Большие Маячки, восточная окраина Грезное. Большого сделать он не смог.

Анализируя итоги первых дней немецкого наступления на белгородском направлении, Г.К. Жуков писал: «...чувствовалось, что в районе Белгорода его войсками руководят более инициативные и опытные генералы. Это действительно было так. Во главе группировки стоял генерал-фельдмаршал Манштейн».<sup>2</sup> Это отмечают и авторы книги «Авиация в битве над Орловско-Курской дугой»: «В развернувшихся боях командование группы армий «Юг» проявило больше воли, настойчивости, энергии в претворении плана наступления, чем командование группы армий «Центр». Кроме того, удар по нашим войскам из района Белгорода был мощнее, поскольку Манштейн располагал большим количеством соединений, особенно танковых, чем Клюге».<sup>3</sup>

Анализ боев, развернувшихся на северном и южном фасах Курской дуги 7 июля, показывал, что наибольшее напряжение наши войска испытывают на белгородском направлении. Сюда решением командования АДД и были направлены ее основные усилия.

В этот день разведка Воронежского фронта зафиксировала: в пункте Лучки находится группа танков, в Быковку вошла колонна в пятьсот единиц, а из Быковки в Томаровку и далее на север двигаются триста танков. Сконцентрировались группы танков также в пунктах Разумное и Крутой Лог.

Исходя из этих сведений, А.М. Василевский поставил Н.С. Скрипко задачу: в ночь на 8 июля массированной бомбардировкой скоплений фашистских танков ослабить удар противника по советским войскам в районе Белгорода.

В ночь на 8 июля АДД получила задачу уничтожить войска и танки противника в пунктах Лучки, Быковка, Пушкарное, Томаровка, Разумное, Крутой Лог и разрушать переправы через реку Северский Донец. Командование Авиации дальнего действия приняло решение поставленную задачу выполнять эшелонированными ударами в течение всей ночи силами шести авиакорпусов.

Кроме этого, к боевым действиям привлекались два соединения, которые до этого в Курской битве еще не участвовали – 6-й авиационный корпус и 45-я авиадивизия. Оба они получили объекты для бомбардирования на белгородском направлении. По количеству привлеченных сюда самолетов третья боевая ночь стала самой значительной.

Чтобы нанести врагу более ощутимый удар, соединениям было предложено увеличить количество самолето-вылетов. Отдельным экипажам Н.С. Скрипко разрешил выбирать объекты самостоятельно, бомбить прицельно, сбрасывая по две-три бомбы. По населенным пунктам Томаровка и Пушкарное, с целью изматывания живой силы, удар предполагалось наносить в течение продолжительного времени. Для этого интервал между кораблями командование некоторых соединений установило в пять-семь минут.

По своей дислокации 6-й авиакорпус считался южным, в связи с этим он и использовался, в основном, для нужд южного участка советско-германского фронта. Еще до начала Курского сражения соединение бомбардировало морские порты Азовского моря: Керчь, Тамань, Темрюк, Сенную. Эта работа продолжалась и тогда, когда сражение под Курском уже началось. Нужда в этом была. Н.С. Скрипко разъясняет: «Была настоятельная необходимость сорвать подвоз морем пополнения и боеприпасов, предназначенных для немецко-фашистской группировки, засевшей на Таманском полуострове».<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> К р и в о ш е и н С.М. В боях под Яковлево. В сб.: Курская битва. – С. 234.

<sup>2</sup> Ж у к о в Г.К. Воспоминания и размышления. – Т.2. – С. 173.

<sup>3</sup> Х а з а н о в Д., Г о р б а ч В. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. – С. 110.<sup>4</sup> Хазанов Д., Горбач В. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. – С. 110.

<sup>4</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 295.

Однако масштабы начавшегося сражения, тяжелая обстановка первых дней на белгородском направлении потребовали привлечения к сражению в районе Курска и 6-го авиакорпуса. Утром 7 июля по приказу командующего АДД его дивизии передислоцировались на аэроузел Морозовский (Ростовская область) с тем, чтобы быть ближе к району боевых действий.

Начальник штаба авиакорпуса генерал-майор авиации Николай Власьевич Перминов подписал первое боевое распоряжение по оказанию воздушной помощи наземным войскам в начавшемся сражении в районе Курска: «В ночь на 8 июля 1943 года корпус бомбардирует переправы через Северский Донец у пунктов Топлинка и Карнауховка (пятнадцать километров юго-восточнее Белгорода) и уничтожает скопления войск в этих пунктах. Главная цель – переправа у Топлинка. Особо предупредите экипажи о наблюдении за наземной обстановкой, бомбить только прицельно. Во главе каждого эшелона иметь опытные экипажи-осветители. В районе Разумное, Соломино, Крутой Лог действуют другие части АДД». В истории 50-й авиадивизии записано: «Немедленно по прилету соединение приняло участие в боях на белгородском направлении. Этими бомбовыми ударами дивизия внесла долю своего боевого труда в срыв немецкого летнего наступления»<sup>1</sup>.



Ф.И. Меньшиков

Для выполнения поставленной задачи командир 50-й авиадивизии генерал-майор авиации Федор Иванович Меньшиков направил одиннадцать Ил-4, а командир 62-й авиадивизии генерал-майор авиации Георгий Семенович Счетчиков – двадцать четыре Ли-2.

На задание могло уйти и больше самолетов, но во время разбега при взлете с аэродрома Морозовский Ил-4 командира корабля Д.М. Ковалева стал резко разворачиваться в сторону от продольной оси взлетной полосы, вместо того, чтобы разбег прекратить, летчик упорно продолжал взлетать, выправить положение не смог и машина врезалась в капонир. К счастью, большой трагедии не произошло, экипаж отделался ушибами и легкими ранениями. Из-за этой аварии четыре бомбардировщика на задание взлететь не смогли.

Из тех, кто ушел в полет, поставленную задачу не выполнил только один – на самолете Ил-4 командира корабля Героя Советского Союза П.А. Тарана отказал правый мотор. Пришлось возвращаться и садиться с бомбами.

Тридцать четыре бомбардировщика, сбросив по Топлинке и Карнауховке доставленный бомбовый груз, создали девять очагов пожаров и восемь взрывов, подняли на воздух два склада с боеприпасами, а серией ФАБ-100 перекрыли переправу у Топлинка.

В районе бомбардируемых объектов экипажи наблюдали: по дороге из Белгорода на юг движение автомашин до пятидесяти единиц с зажженными фарами; из Бродок на Топлинку движение двадцати пяти машин; в районе Шебекино артиллерийско-пулеметный огонь с обеих сторон; такая же интенсивная перестрелка в районе Безлюдовки и Топлинка в направлении на восток.

Выполнив задание, все экипажи вернулись на свои аэродромы. Не было только одного – командира корабля А.З. Шелеста. По Карнауховке он отбомбился, о чем донес по радио, затем запрашивал разрешение на посадку, потом связь с ним прекратилась. Лишь утром стало известно, что при возвращении домой заболел штурман Н.М. Гришин, да так, что полностью отключился от исполнения своих обязанностей. Летчик и радист потеряли ориентировку, которую удалось восстановить, как только Гришину стало легче, но на «зигзаги» в маршруте ушел почти весь запас горючего, пришлось садиться вынужденно на аэродроме Дуплятка.<sup>2</sup>

В ночь на 8 июля к боевым действиям в Курской битве подключилась 45-я авиадивизия, вооруженная мощными бомбардировщиками Пе-8, каждый из которых поднимал по пять тонн бомб. Как правило это были бомбы крупного калибра, включая ФАБ-5000.



Г.С. Счетчиков

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 22-й ад, оп. 1, д. 3, л. 47.

<sup>2</sup> Там же, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 45.

Офицер оперативного отдела штаба АДД подполковник И.Н. Ракша, подписав у генерала М.И. Шевелева боевое распоряжение, помчался на узел связи. Время поджимало. Указания от Н.С. Скрипко поступили поздно. Пока распределили кому, что и сколько, пока оформили все боевые документы, было уже 18 часов. А начальник штаба тоже хорош, минут пятнадцать читал боевые распоряжения, все уточнял, спрашивал, дописывал. А может, так и надо?

На передающем стояла трескотня аппаратов СТ. Молоденькие связистки трудились, не поднимая головы. Поиск глазами свободную, Ракша направился в левый угол комнаты.

– Товарищ подполковник, младший сержант Гундарева!

– Садитесь! Я буду диктовать, не возражаете?

– Пожалуйста!

– Тогда начнем. «Форель», Лебедеву, серия «Г». Командующий приказал: «В ночь на 8 июля 1943 года эшелонированными ударами уничтожить скопления войск и танков противника в пункте Томаровка. Три наиболее опытных экипажа выделить для бомбардирования скопления войск противника в пункте Пушкарное. Оба пункта двадцать три – двадцать пять километров северо-западнее города Белгорода. Заход на цель с севера и северо-востока, отход – вашим решением. Северо-восточнее вашей цели действуют Логинов и Георгиев, юго-восточнее – Волков и Тупикив.

Время удара и высота – вашим решением. Предупредите экипажи о близости целей от линии фронта наших войск. Бомбить только прицельно, внимательно наблюдать за наземной обстановкой. Шевелев».<sup>1</sup>

В 18.55 боевое распоряжение на приемном пункте узла связи 45-й авиадивизии в Кратово приняла радистка Польшакова. Через пять минут с документом познакомился командир соединения полковник Викторин Иванович Лебедев. А еще через пять минут начальники служб начали готовить свои указания. В 19.30 боевой приказ № 30 подписали командир и начальник штаба дивизии.

«1. В ночь на 8 июля 1943 года 45-я авиадивизия уничтожает скопления войск и танков противника в пунктах Томаровка и Пушкарное.

2. 746-й полк девятью кораблями и 890-й полк двумя кораблями уничтожают скопления войск и техники противника на железнодорожной станции и в населенном пункте Томаровка. 890-й полк четырьмя кораблями уничтожает войска и технику противника в населенном пункте Пушкарное.

3. Маршрут: Озеры – Задонск – цель – Задонск – Озеры. Заход на цель с северо-востока, уход от цели и повторный заход с правым разворотом.

4. Взлет и удар согласно штурманскому расчету.

5. Кораблю-осветителю 746-го полка осветить цель в период 22.55 – 23.25. САБы сбрасывать в три захода с расчетом осветить Томаровку и Пушкарное. Кораблю-осветителю 890-го полка в период 23.30 – 24.00 сбросить САБы в три захода с расчетом осветить Томаровку.

6. Контролирует бомбометание подполковник Иващенко на корабле № 42067 746-го полка.

7. Запасная цель – железнодорожный узел Орел.

8. Требую от экипажей ввиду близости своих войск особо точно определить цель и только после этого бомбить ее прицельно.

9. При наличии облачности бомбить цель из-под облаков, но не ниже одной тысячи пятисот метров».<sup>2</sup>

Обдумывая боевой порядок, командование дивизии пришло к следующему решению. Корабли пойдут на цель рассредоточенно, будут выходить на нее поочередно, через каждые пять-семь минут. При этом первые три будут идти с превышением в сто метров, а остальные несколько ниже в пределах двухсот-трехсот метров. Такой боевой порядок почти полностью исключал возможность столкновения своих бомбардировщиков в воздухе. Кроме этого, он позволял держать объекты под ударом продолжительное время.

Правда, против такого боевого порядка возражал старший штурман дивизии, Герой Советского Союза подполковник С.М. Романов. Он доказывал, что этот вариант применим только в тех случаях, когда поиск цели не затруднен. По всем же данным в предстоящем полете цель отыскать будет трудно, большие дистанции между кораблями значительно усложнят самостоятельный поиск экипажами объекта, так как организовать подсвечивание при таком рассредоточении трудно. В этом случае, доказывал Романов, экипажи не наблюдая бомбометания других кораблей, будут сомневаться в правильности выхода на цель.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 44, л. 179.

<sup>2</sup> Там же, л. 177.

Переубедить других руководителей дивизии штурман не смог, да и времени для споров не было.

К выполнению задания экипажи готовились быстро, уже через полтора часа после доведения боевого приказа первые корабли, сотрясая воздух своими мощными моторами, стали подниматься в вечернее небо. В связи с тем, что было решено применить рассредоточенный боевой порядок и временной интервал между самолетами составил пять-семь минут, взлет растянулся более чем на час. Когда с Раменского аэродрома поднялся последний самолет, первый уже подходил к району боевых действий.

На пути к цели караван из пятнадцати самолетов Пе-8. На незнакомые Томаровку и Пушкарное их ведут опытные, закаленные в боях командиры кораблей. От 746-го авиаполка: С.С. Сугак, М.Н. Каминский, Ф.А. Шатров, А.С. Додонов, В.В. Пономаренко, А.П. Чурилин, В.М. Обухов, А.С. Угрюмов и М.В. Симонов. От 890-го авиаполка: В.Т. Лавровский, М.Ф. Откидач, И.И. Олейников, В.И. Немков, А.В. Вихорев и Н.И. Сушин.

Из пятнадцати не дошел до цели корабль № 42069 командира корабля Н.И. Сушина. Экипажу предстояло бомбардировать пункт Пушкарное. Ровно через 25 минут полета, еще толком не набрав заданной высоты, бортовой техник Е.Т. Александров заметил приборные отклонения в работе второго мотора. С помощником В.М. Вороновым вскоре установили причину – из мотора бьет масло. Вместе с командиром корабля пришли к выводу: больного из общей упряжки выключить. Лишившись четверти лошадиных сил, Сушин стал думать, что делать дальше. На это ушло две минуты. Объявив экипажу свое решение – возвращаться – дал команду на сброс бомб. Выбрав безопасное место в районе Озеры, штурман В.М. Алексеев нажал на кнопку прицела. Шесть ФАБ-500 и четыре ФАБ-250 пошли к земле. Четыре тонны бомб не нашли вражеских целей.

Аналогичная ситуация, но с несколько иным ее решением, возникла на корабле № 42088. Командир экипажа С.С. Сугак взлетел нормально, к исходному пункту маршрута набрал две тысячи метров. Периодические доклады подчиненных говорили о том, что полет идет без особых отклонений. Это хорошо, тем более сейчас, когда на правом сиденье контролер – заместитель командира полка по политической части подполковник В.В. Николаев.

Первым ненормальную работу второго мотора уловил бортовой техник И.Ф. Паровой. Предположив, что где-то в маслопроводе образовалась трещина, он предложил мотор выключить. Сугак с ним не согласился.

– Владимир Васильевич, – обратился он к Николаеву, – может пока есть масло набрать побольше высоты и ударить по Орлу?

– Не возражаю!

– Штурман, давай курс на Орел.

Тимофей Васильченко зашелестел картой. До Орла успели набрать пять тысяч триста метров, вывели корабль на железнодорожную станцию и прицельно сбросили все свои пять тонн бомб. Среди станционных зданий, прилегающих к вокзалу с западной стороны, возник один очаг пожара. Выключив второй мотор, взяли обратный курс.

Первым, еще до осветителя, над Томаровкой появился Пе-8 командира корабля 746-го авиаполка



А.Н. Иващенко

В.М. Обухова. На борту в качестве второго штурмана находился начальник штаба дивизии подполковник А.Н. Иващенко. В деле контроля Арефий Никитович, как говорится, собаку съел. Уяснив задачу, поставленную соединению командованием АДД, он сразу же прикинул, что условия для ее выполнения будут сложными: ночь безлунная, темная, светонаведения, судя по боевому распоряжению, не будет, а на обозначение переднего края своими войсками надеяться вообще не приходится, так как в условиях ожесточенных боев и непрерывно меняющейся линии фронта пехоте не до костров и фонарей. Чтобы точно отыскать объект и иметь возможность разобраться в обстановке, надо над целью быть первым. Так решил и так сделал начальник штаба дивизии.

Подумал Иващенко и о том, какой избрать для контроля маневр над целью. В своей практике он использовал в основном два: хождение около нее с одной стороны и полет вокруг.

Полет вокруг цели по окружности радиусом в три-четыре километра и на высоте двухсот-трехсот метров выше заданных эшелонов бомбометания имеет ряд преимуществ только при действии по объекту, занимающему небольшую площадь, скажем, аэродром, железнодорожная станция, склад. Если цель расположена на большой площади, полет контролера вокруг цели может не дать

должного результата, так как бомбардируемый объект все время просматривается с разных сторон, что затрудняет наблюдение.

Зная, что надо будет контролировать бомбардирование сразу двух пунктов, Томаровки и Пушкарного, Иващенко еще на маршруте к цели избрал для себя маневр хождения около цели с одной стороны.

Штурман корабля М.И. Кононенко, используя исходный ориентир – изгиб шоссе у пункта Яковлево, что в тридцати двух километрах северо-западнее Белгорода – вывел корабль на цель точно. Ожидая прихода осветителя, Обухов начал барражирование в районе цели, а Иващенко приготовился к контрольным функциям.

В 22.55 над объектом появился Пе-8. Серия из четырех САБ, озарившая всю округу ярким светом, подсказала, что это самолет командира корабля А.С. Додонова. «Молодец Костя Иконников! – подумал про себя Иващенко. – Осветил цель точно в назначенное время».

Через пять минут серия, теперь уже из восьми САБ, осветила и Томаровку, и Пушкарное. «Эх, рановато!» – подумал начальник штаба. А когда еще через четыре минуты серия ЗАБ-100 с интервалом в одну секунду легла по восточной части Томаровки, он уже вслух произнес:

– Что-то пошло не по плану!

Потом стали подходить другие Пе-8, и началось бомбардирование. Иващенко проследил за работой каждого экипажа, смог оценить эффективность их ударов.

Он видел, как штурманам было трудно, когда догорели последние САБы, отыскивать цель. Некоторые корабли снижались до тысячи пятисот метров, другие уходили на Белгород и оттуда, ориентируясь по дорогам, выходили на цель.

Заметив, что кто-то заходит на Томаровку, Иващенко приказал Обухову подойти к ней поближе. Опознав самолет А.С. Угрюмова, он проследил за работой экипажа. Три захода сделали летчики, а штурман И.П. Гончаров создал огромный очаг пожара. А это, видимо, в склад с боеприпасами угодил штурман В.Г. Рогозин из экипажа Ф.А. Шатрова. Число пожаров и взрывов увеличивалось по мере подхода остальных бомбардировщиков.

Ровно в полночь Иващенко приказал Обухову заводить бомбардировщик на Томаровку. В 00.12 серия из четырех бомб весом в пять тонн пошла к земле. Теперь можно уходить домой.

На обратном маршруте было о чем подумать. Не все получилось так, как было задумано. Вероятно, Романов прав. Изгиб дороги у Яковлево опознали не все члены экипажи, проскочили его, отклонились от маршрута и вышли к объектам с большим опозданием, уже после того, как осветители закончили свою работу. Да и они поспешили со сбросами САБов. А без светообозначения конечно же, трудно определиться с точкой прицеливания, вследствие чего экипажи ориентировались лишь по очагам пожаров, а это не лучший способ бомбометания. При таком временном интервале между кораблями в боевом порядке надо или большее количество осветителей, или каждому кораблю производить подсвечивание самостоятельно. Нет, что ни говори, а Романов был прав! И все же дело сделано большое, хоть малость помогли наземным войскам. Не один десяток фашистов вогнали наши войска в землю.

Вернувшись в Раменское, Иващенко подробно доложил командиру дивизии о результатах бомбардирования, своих наблюдениях и выводах. Затем, после тщательного анализа докладов всех командиров кораблей, сел за донесение контролера, в котором, в частности, указал:

«Так как бомбометание было растянуто по времени, то подсвечивание цели САБи не обеспечило всего срока бомбардирования, и поэтому оно было некучное, а разбросано по всему району, прилегающему к Томаровке и Пушкарному. Оценка бомбометания: большинство экипажей задание выполнили, и только отдельные (В.М. Обухов – М.И. Кононенко, В.А. Абрамов – И.Л. Гончаров) выполнили успешно. Корабль-осветитель 746-го авиаполка (А.С. Додонов – К.П. Иконников) задачу выполнил успешно.»



*А.С. Додонов*



К.П. Иконников

Воздушные стрелки командиров кораблей А.П. Чурилина, М.В. Симонова, А.С. Додонова вели огонь по населенным пунктам и прожекторам, расположенным западнее Белгорода. Два прожектора прекратили работу».<sup>1</sup>

Пока Иващенко работал над документом, начальник разведки дивизии В.Л. Медынцев опросил почти всех основных членов экипажей. Его до мелочей интересовало все ими увиденное. Систематизировав крупницы информации, он составил разведдонесение и, когда уже совсем рассвело, представил его начальнику штаба.

«При подходе экипажи наблюдали: 23.00 – 00.10 на линии фронта на участке Дмитриевка – Беленихино, Беленихино – Белгород интенсивная стрельба с обеих сторон из всех видов оружия, большое количество пожаров в населенных пунктах, особенно в Томаровке и Борисовке. Линия фронта на белгородском направлении обозначена большим количеством пожаров, особенно со стороны железной дороги Белгород – Курск.

Участок линии фронта орловского направления отмечен активной деятельностью наземных войск, выраженной интенсивным ружейно-пулеметным и артиллерийским огнем с обеих сторон, много ракет.

Из районов Стрелецкое действовало три прожектора, из Белгорода действовало шесть прожекторов, из района Борисовки по самолетам велся огонь МЗА и ЗА среднего калибра.

В 22.50 – 23.10 противник бомбардировал Елец, Щигры, Курск, ст. Касторная».<sup>2</sup>

Внимательно прочитав документ, Иващенко заметил:

– Прекрасные сведения! Представляю, как они нужны Шевелеву. Только надо добавить еще и несколько выводов. Давай-ка, Владимир Львович, допиши. Первое. Для более эффективного удара следует применять большее количество САБв. Далее, это второе, для подавления прожекторов желательна высота бомбардирования увеличить до трех-трех с половиной тысяч метров. Третье. На взлете с аэродрома Раменское, а особенно при посадке, скапливается большое количество машин, по четыре-пять одновременно. При организации двух вылетов такое скопление на одном аэродроме не гарантирует от срыва второго вылета. Написал? Отправляй и – спать!

Не слишком удачный первый боевой вылет 45-й авиадивизии в район Белгорода вошел как классический пример плохой организации светонаведения в информационный бюллетень АДД № 4, выпущенный в апреле 1944 года, а уже из него, после войны, в книгу дважды Героя Советского Союза маршала авиации Н.М. Скоморохова и полковника В.Н. Чернецкого «Тактика в боевых примерах».

«Пренебрежение светонаведением бомбардировщиков на цель или нечеткая его организация, как правило, вели к срыву выполнения боевой задачи. Так, в ночь на 8 июля 1943 года 13 самолетов 45-й авиадивизии вылетели на уничтожение войск и танков противника в населенный пункт Томаровка, Пушкарное (двадцать пять километров северо-западнее Белгорода). Удар должен был наноситься группами в 2-3 самолета в течение 40 минут с высоты две тысячи шестьсот – три тысячи четыреста метров.

Средств земного обеспечения самолетовождения и обозначения линии своих войск не было. За исходный ориентир был взят изгиб шоссе у населенного пункта Яковлево (тридцать два километра северо-западнее Белгорода). Для подсвета цели были посланы два самолета с задачей освещать пункты в продолжение всего удара.

При выполнении боевого задания некоторые экипажи исходный ориентир не опознали, проскочили его, отклонились от маршрута и вышли на цель с большим опозданием, после того как экипажи-осветители закончили свою работу. Без светонаведения трудно было отыскать заданную точку прицеливания, вследствие чего при бомбометании экипажи ориентировались по очагам пожаров. Эти экипажи поставленную перед ними боевую задачу не выполнили».<sup>3</sup>

Пренебрежения светонаведением командование дивизии и полков не допустили, была просто не до конца продуманная его организация. Не было и срыва в выполнении боевого задания. В остальном все верно.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп 1, д. 32, л. 167.

<sup>2</sup> Там же, л. 172.

<sup>3</sup> Скоморохов Н.М., Чернецкий В.Н. Тактика в боевых примерах. – М., 1985. – С. 25.

Третий день подряд продолжал работать всеми своими силами в интересах Воронежского фронта 5-й авиакорпус. Боевым распоряжением штаба он был нацелен на бомбардирование пункта Бутово. Впервые получив задачу рано, в 10.45, командование соединений и частей смогло организовать тщательную, без нервозности подготовку экипажей. Однако в 18.30, когда личный состав полков находился на ужине, поступила команда об изменении объекта бомбардирования. Новое боевое распоряжение предписывало бить по скоплениям немецких танков в пункте Лучки, что тридцать два километра на север от Белгорода. Штаб АДД, как и прежде, предупреждал о том, чтобы экипажи тщательнейшим образом следили за наземной обстановкой, так как наши войска находятся в самой непосредственной близости от линии фронта, которая, по ориентировке Москвы, проходила восточнее железной дороги Беленихино – Тетеревино.

Изменение задачи какой-то особой дополнительной работы в подготовку экипажей не внесло, пожалуй, только штурманы вынуждены были изучать характерные ориентиры нового объекта бомбардирования.

Решением командира корпуса общий замысел сводился к следующему: первой бьет 53-я авиадивизия, ее без какого-либо перерыва по времени, сменяет 54-я; наряд самолетов – пятьдесят девять единиц, из них десять ТБ-3; общее время воздействия – 3 часа 20 минут.

Задание на подсвет цели САБи получили шесть экипажей – В.М. Безбокова, А.А. Деденко, А.И. Калентьева, С.С. Апухтина, С.А. Якушкина и В.М. Чистякова. Такое количество осветителей позволило сделать подсвечивание непрерывным, что способствовало безошибочному выходу на Лучки и прицельному бомбардированию. Надо сказать, что в соединении складывалась довольно-таки эффективная практика в работе с осветителями: это ответственное задание получали одни и те же экипажи. Подобная специализация, без сомнения, приносила свои положительные результаты.

Ясная погода и хорошая видимость на маршруте и в районе объекта позволили экипажам рассмотреть некоторые детали наземной обстановки в зоне боевых действий: пункты Яковлево, Озеровский и Калинин, окутанные дымом, горели; километрах в восьми на юго-восток от Белгорода и юго-восточнее Гостищево шла интенсивная обоюдная перестрелка из всех видов оружия.

Скопление автомашин и танков экипажи обнаружили в овраге, приблизительно в восьмистах метрах южнее Лучков. Взяв его за точку прицеливания, многие штурманы, используя хорошую видимость, метко поражали цель, превратив ее к концу бомбардирования в сплошной очаг пожара. Другие били прямо по населенному пункту, преимущественно по его центру.

Контролировали работу экипажей М.И. Колтунов, В.М. Чистяков, А.М. Халанский, И.С. Полещук, А.С. Ржепецкий, Г.Е. Зорин, Ф.В. Черниченко. Находясь над целью по пятнадцать-двадцать минут, они сумели оценить результаты бомбардирования фактически всех, кто в эту ночь побывал над Лучками. По их мнению, задание выполнили сорок экипажей.

Работу корпуса в ночь на 8 июля можно было бы признать весьма успешной, если б не одно происшествие. Его преподнес экипаж 325-го авиаполка Б.А. Ермакова, точнее, его штурман – В.С. Макаров. После выполнения боевого задания на обратном маршруте он потерял ориентировку. Вместе с радистом «схватились» за пеленги, взяв три, восстановились, но выходить на свой аэродром было уже поздно – бортовой техник А.С. Смирнов доложил, что в баках всего лишь двести литров бензина. Посадили ТБ-3 в Рязьске, а утром перелетели на свой аэродром.<sup>1</sup>

Несколько южнее, почти в одно и то же время, работал 2-й гвардейский авиакорпус. Восемьдесят один бомбардировщик Ил-4 нанес мощный удар по войскам и танкам врага в пункте Быковка. Весь личный состав соединения готовился к заданию и выполнил его с огромным патриотическим подъемом. Тон ему задал командир корпуса генерал-майор авиации Е.Ф. Логинов.

Утром, когда стал известен предварительный прогноз погоды, штаб и политический отдел соединения подготовили обращение Евгения Федоровича к командирам частей и эскадрилий. Его текст поступил в полки в виде телеграмм перед обедом:

«В течение двух ночей боев с прорвавшимся противником соединения действовали в тяжелых метеоусловиях, а поэтому я оставлял норму, выставленную в своем приказе. Сегодня ожидаю отличную погоду, и будем наносить решительный удар в данном нам направлении. Сегодня выполним и перевыполним норму боевых вылетов. Проведите свою боевую работу, товарищи гвардейцы, организованно и

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11519, д. 459, л. 41.





В.Г. Кочнев

нанесите сокрушительный удар по врагу. Подтянитесь, товарищи, в работе по-гвардейски. Мои указания зачитать командирам частей и подразделений».<sup>1</sup>

Обращение командира корпуса вмиг стало достоянием всего личного состава. Его обсудили в эскадрильях, в экипажах. Многие из них, взвесив свои возможности, пришли к выводу, что вполне могут поднять гораздо больше бомб, чем это предписывает инструкция.

Наибольший подъем царил в частях 2-й гвардейской авиадивизии. Именно здесь, откликаясь на призыв Логинова, наибольшее число экипажей ушло на задание с повышенной бомбовой нагрузкой. По две тысячи килограммов подняли и доставили на объект экипажи И.И. Захарова, Т.Д. Тарасюка, А.А. Сердюченко. В.Ф. Романова, С.Н. Соколова, В.А. Борисова. Рекорд установил командир корабля 18-го гвардейского авиаполка В.Г. Кочнев. Он поднял две тысячи пятисот килограммов бомб в первый вылет и столько же во второй. Следует добавить, что экипаж Кочнева, а также заместителя командира 3-го гвардейского авиаполка по политчасти С.Н. Соколова, оперативно подготовились ко второму боевому вылету, затратив всего лишь

по сорок пять минут времени.

Оказывается, для Владимира Григорьевича две тысячи килограммов – уже пройденный этап. Этот груз он начал возить с первых дней Курской битвы. В наградном листе на техника В.И. Беликова отражен такой факт: Кочнев решил поднять на Ил-4 две тысячи килограммов, поделился своими мыслями с Владимиром Ивановичем, который ответил: «Пожалуйста, мой самолет готов нести двойную норму».

Средняя бомбовая нагрузка дивизии составила одна тысяча семьсот одиннадцать килограммов, а в 3-м гвардейском полку – одна тысяча семьсот шестьдесят девять килограммов. По итогам боевой ночи соединение заняло в корпусе первое место. Экипажу Кочнева за проявленную инициативу и качественное выполнение боевого задания генерал Е.Ф. Логинов объявил благодарность.

Надо отметить, что в экипаже Владимира Кочнева в качестве контролера летал заместитель командира полка по политчасти П.И. Резонов. В донесении он указал, что их экипаж из-за повышенной бомбовой нагрузки не смог выдержать заданную высоту. Это был сигнал, сигнал тому, что зарываться не стоит, возможности техники не беспредельны.

Хорошая погода с отличной видимостью и подсветом, высокий настрой личного состава позволили соединению Е.Ф. Логинова качественно выполнить боевое задание. Особо отмечали летчики и штурманы эффективную работу осветителей – в течение всего периода бомбардирования в небе над Быковкой, превратив ночь в день, висело пять-семь САБов.

Успешному выходу на цель помогла и четко выраженная артиллерийским огнем и пожарами линия фронта, которая продвинулась несколько на восток.

Первые экипажи метким бомбометанием вызвали сильные взрывы в северной части Быковки, которые очень быстро перешли в огромный очаг пожара, охватив огнем всю деревню. В восточной ее части их возникло два с последующими периодическими взрывами, длившимися продолжительное время. По предположению, на воздух взлетел склад боеприпасов. Трудно сказать, чьи бомбы угодили в него. Возможно, это работа штурмана Владислава Яковлевича Мосиевского из экипажа Ю.П. Юдина, который при бомбардировании скопления войск и техники в районе Быковки создал взрыв огромной силы. Экипажи наблюдали бомбардирование пункта Лучки самолетами Ли-2 5-го авиакорпуса, отмечали сильные пожары в деревне Ворскла, в населенных пунктах рядом с ней, на восточном берегу реки.

Контролировали ход бомбардирования от корпуса подполковник П.И. Бурлуцкий, майор Е.Б. Огороков, от соединений В.Г. Тихонова и А.И. Щербакова – А.И. Шапошников, М.Е. Пронин, С.У. Балалов, В.Г. Кочнев. Они отметили, что большого рассеивания не было, все бомбы ложились по основной цели. Семьдесят четыре экипажа задание выполнили успешно.

Несколько патрулирующих над целью немецких истребителей держались в стороне, драк не затевали, но один все-таки не выдержал, напав на самолет молодого летчика В.П. Смирнова. Его атаки оказались не слишком приятными: стрелок М.В. Малашев получил тяжелое ранение, а Ил-4 десять пробоин. Не выполнив задание, взяли обратный курс.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-го гв. ап, оп. 273692, д. 5, л. 51.

Это что касается выполнения задания. Но были неприятности и еще. С них начался и ими завершился боевой вылет.

Неполадки на левом моторе самолета командира эскадрильи майора А.А. Смирнова начались через двадцать минут после взлета. Когда его заклинило, решили бомбы сбросить на невзрыв и садиться в Туле. Незафлюгированный винт создавал основательное сопротивление, и машина, имея более двух тонн горючего, уверенно теряла высоту.

В Туле стали заходить на посадку в сторону работающего мотора, но высоты оказалось недостаточно, а перегревшийся работающий мотор не давал достаточной мощности. Видя, что сесть на аэродроме практически невозможно, Смирнов решил приземлить машину в поле не выпуская шасси. При планировании левой плоскостью задел за телеграфный столб и повредил резервный бак. Вытекающее горючее попало на патрубки работающего мотора, он воспламенился, огонь моментально перебрósился на облитый бензином фюзеляж. Спасти бомбардировщик от огня не удалось. А.А. Смирнов, штурман П.С. Короткий и радист Р.В. Хасанов не пострадали.

Во второй половине ночи на аэродром Липицы пожаловал немецкий блокировщик. В зоне аэродрома он кружил, никем не замеченный, пятьдесят минут. Возвращающиеся с задания бомбардировщики стали уходить в зону, стремясь переждать смутное время, их посадка затянулась, на повторный вылет достаточного времени не осталось, и он был сорван.

Продолжал оказывать помощь наземным войскам Воронежского фронта и 3-й гвардейский авиакорпус. Командование АДД определило ему в эту ночь три объекта – скопление танков в селах Разумное и Крутой Лог, а также переправу через Северский Донец в Соломино. Все пункты в непосредственной близости от Белгорода в восьми-двенадцати километрах на юго-восток.

В боевом распоряжении подчеркивалось: «Особо важное значение имеет разрушение переправы». Дело в том, что противник еще днем начал форсировать Северский Донец. Командующий Воронежским фронтом поставил авиации задачу: уничтожить переправы и не допускать выдвижение противника в восточном направлении. Днем, выполняя задачу, хорошо поработали штурмовики и пикирующие бомбардировщики 17-й воздушной армии. Их дело надо было продолжить ночью.

Бил корпус по этим целям, совершив два вылета, не очень большими силами, но зато результативно.

Близкое расстояние населенных пунктов друг от друга позволило экипажам вести взаимное наблюдение за общей работой. При подходе первой волны бомбардировщиков хорошо просматривались боевые действия наземных войск, они там, внизу, под крылом, фактически не затухали и ночью. В районе Разумного, прямо на линии фронта, шли артиллерийские и пулеметные дуэли. У переправы в Соломино, на западном и восточном берегах Северского Донца сосредоточилось до тридцати автомобилей, скопление автотранспорта отмечалось и в лесу северо-западнее переправы. Противник, пользуясь темнотой, производил перегруппировку своих сил, готовился к дневным боям.

Хорошие погодные условия, отличный подсвет целей САБ и слабая противовоздушная оборона объектов обеспечили штурманам прицельное бомбардирование и возможность наблюдения за результатами своей работы. Созданные двадцать шесть очагов пожаров в Разумном слились в один общий. Прямыми попаданиями в скопление автотранспорта взорвано восемь автомобилей с боеприпасами, подожжено двадцать, а шесть бензозаправщиков пылали такими яркими кострами, что надобности в подсвете цели САБи не было.

Контроль за работой экипажей в районе Крутого Лога осуществлял майор И.М. Тибабишев. Описывая на самолете круги над целью, он не успевал фиксировать пожары и взрывы от удачных попаданий бомб. Вот у западной опушки взметнулся огромной силы взрыв. Поднявшийся к небу разноцветный фейерверк огней говорил о том, что кто-то уложил свои бомбы в склад с боеприпасами. А вот на темном фоне земли вдруг вспух огненный шар, его красное тело стало шириться в объеме и подкрашиваться темными разводами. Прямые попадания по зданиям фугасных бомб и РРАБв, покрывших разрывами всю территорию Крутого Лога, в конце концов превратили его в костер, состоящий из огня, дыма и периодических взрывов.

Как только экипажи начали обрабатывать переправу у Соломино, от нее в разные стороны стали расползаться автомашины. Прямых попаданий по переправе не наблюдалось, она устояла, но скопления автотранспорта были рассеяны, на воздух взлетело три грузовика с боеприпасами. Кроме этого, почти все стрелки разрядили по переправе свое бортовое оружие.

Некоторых экипажей по приходу домой ждал сюрприз – их родной аэродром Липецк-2 блокировал Хе-111. Пришлось переждать в зоне ожидания. «Гость» оказался не слишком настойчив, как только его

обстреляла МЗА, пилот поспешно сбросил на ложный аэродром (в десяти километрах от основного) четыре фугаски небольшого калибра и курсом 150 градусов ушел от греха подальше.

Все эти сведения обобщили контролеры И.М. Зайкин, В.А. Крючков, К.А. Столяров, И.М. Тибабишев, А.П. Никифоров, А.И. Доморацкий. Они же сделали вывод, что при втором вылете подсвет цели организован плохо, а бомбардирование было не интенсивным.<sup>1</sup>

В общем плане работу АДД на белгородском направлении описал Н.С. Скрипко: «А большая часть наших самолетов – 250 экипажей – действовала в интересах Воронежского фронта, бомбардируя скопления немецких танков, пехоты, боевой техники и транспорта противника севернее и северо-западнее Белгорода в районе населенных пунктов Лучки, Быковка, Пушкарное, Томаровка.

Особенно интенсивные налеты мы совершали на скопления врага в районе населенных пунктов Разумное и Крутой Лог. Отсюда наступало до 300 фашистских танков».<sup>2</sup>

Надо Николая Семеновича поправить: на Воронежском фронте в эту ночь работало не двести пятьдесят экипажей, а двести семьдесят пять.

Общую оценку результатов боевых действий АДД на белгородском направлении в ночь на 8 июля дает в своей работе «В небе войны» и И.В. Тимохович. Он пишет: «Во время оборонительной операции Воронежского фронта под Курском воздушная разведка 2-й воздушной армии обнаружила 7 июля выдвижение из района Томаровки крупной танковой группировки, предназначавшейся для развития успеха. На борьбу с танками были привлечены соединения АДД, совершившие до 300 самолето-вылетов. В результате атак авиации танковая группировка противника неоднократно прекращала свое движение, рассредоточивалась. Она была введена в сражение разрозненными частями с большим опозданием, что облегчило задачу советских сухопутных войск по отражению наступления».<sup>3</sup>

И опять же не могу согласиться с автором в отношении приведенной им цифры. АДД в эту ночь на белгородском направлении совершила не «до 300 самолето-вылетов», а двести семьдесят пять. Округление слишком большое.

Как я уже отмечал, на орловском направлении обстановка днем 7 июля сложилась хотя и тяжелая, но менее угрожающая. Поэтому командование АДД отрядило сюда меньше сил, чем в район Белгорода. Задание бить по войскам и технике противника в пунктах Верхнее Тагино и Озерки (двадцать два километра западнее Малоархангельска), а также по станции Глазуновка, получили 1-й гвардейский и 7-й авиакорпуса, а также 36-я авиадивизия. К этому надо добавить, что в интересах Центрального фронта в эту ночь отработали и три экипажа из соединений, которые бомбардировали объекты врага в районе Белгорода.

Экипаж В.П. Тяпченко (19-й гвардейской авиаполк 2-го гвардейского авиакорпуса) имел специальное задание – вел разведку аэродромов Брянск и Карачев с попутным бомбардированием железнодорожной станции Навля. Успешно выполнив бомбардировочную задачу, стали наблюдать за работой аэродромов. Занимались этим делом около трех часов. На Брянске был включен ночной старт, в разное время сели пять самолетов с зажженными фарами. Что касается аэродрома Карачев, то он не действовал.

Эти сведения были крайне важны. Н.С. Скрипко писал: «Нам важно было знать, не появились ли на них новые силы фашистских бомбардировщиков».<sup>4</sup>

Продолжил свою разведывательную и блокировочную деятельность и Дмитрий Барашев, но не один, в паре с ним на задание ушел и экипаж В.М. Колесникова. А оно, как и прежде, состояло в следующем: наблюдать работу и осуществлять блокировку аэродромов орловского аэроузла – Орел-военный, Кромы, Хмелевая, Спасское; попутно собирать сведения о состоянии наземной обстановки на маршруте и в зоне контроля.

Выделение второго экипажа – это реакция руководства АДД на просьбу командования корпуса, изложенную в донесении о результатах работы Барашева в предыдущую ночь. Правда, генерал Н.А. Волков просил привлечь для блокировки три-четыре экипажа, но получил «добро» только на один. Оба они – и Барашев и Колесников – так в паре и работали над всеми объектами. Им, как об этом и просило командование корпуса, разрешили взять на борт кроме фугасных, РРАБы и бомбы мелкого калибра.

Первым на Орел-военный пришел Барашев, подождал в сторонке Колесникова, вместе присмотрелись к работе аэродрома, уяснили сигнал противника «Я свой», а затем приступили к блокировке.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 459, л. 31.

<sup>2</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним, – С. 296.

<sup>3</sup> Т и м о х о в и ч И.В. В небе войны, – М., 1986. – С. 221.

<sup>4</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 297.

Барашев повел свой Ил-4 в зону аэродрома, штурман В.Н. Травин тщательно прицелился и в 00.10 с высоты трех тысяч восьмисот метров сбросил по одной ФАБ-100 и РРАБ-3. В восточном углу аэродрома возникло четыре небольших пожара, предположительно горело три самолета. В это же время два прожектора пытались поймать самолет Колесникова, но тот пальнул в воздух красную ракету, и прожекторы погасли. Уловка удалась.

В 01.30 теперь уже он сбросил с высоты двух тысяч метров три ФАБ-100. Они разорвались на северо-западной окраине аэродрома, и там сразу же началось мигание огней. По этому сигналу старт выключили. Самолет Колесникова поймали четыре прожектора, но он скольжением вырвался из их лучей.

Оставив Орел-военный во взъерошенном состоянии, Барашев и Колесников направились на аэродром Хмелевая. Пришли они туда как раз вовремя, застав работающий старт и посадку под фару немецкого бомбардировщика. Присмотревшись, заметили на стоянке с включенными АНО еще три самолета. Удача! Энергичный и смелый заход, высота две тысячи сто метров, время 00.48, нажатие на кнопку прицела. Три ФАБ-100 пошли к земле. Штурман П.М. Власов сопровождал их взглядом до самой земли. Есть! Прямо по стоянке! А взрыв какой большой! Горят два самолета. Здорово! Павел Михайлович заерзал на своем сиденье от удовольствия.

Отошли в сторонку, притихли. По плану Колесникова должен был сменить Барашев, но и тот решил подождать, когда немцы успокоятся после переполоха. В 01.27 на аэродроме неожиданно-негданно произошло два сильных взрыва. Воспользовавшись суматохой, оба Ил-4 вновь появились над Хмелевой, Барашев сбросил три ФАБ-100, которые разорвались правее старта, а стрелки экипажа Колесникова обстреляли его из пулеметов.

Закончив свои дела на Хмелевой, пошли на аэродром Спасское. Он обозначался электролампами, с ВПП взлетали самолеты. Экипаж Колесникова перекрыл старт серией из десяти ФАБ-100.

В процессе блокировки экипажи установили, что севернее Оптухи немцы устроили ложный аэродром, от которого с зажженными АНО, обходя Орел с запада, один за другим шли три самолета.

В одном километре западнее Шахово тоже обнаружен ложный аэродром, обозначенный линией посадочных огней. В районе Никольское у линии фронта засекли ранее не отмечавшийся светомаяк-мигалку. Не обошлось без встреч с немецкими самолетами.

Южнее Кром экипаж Колесникова внезапно обнаружил самолет противника. Дав газку, сблизился до дистанции пятидесяти метров и опознал в нем ФВ-189. Летчик приказал атаковать «фоку». Стрелок-радист О.П. Колесниченко дал длинную очередь из УБТ, истребитель ответил красной ракетой и, огрызнувшись двумя пулеметными очередями, резко и беспорядочно снижаясь, ушел к земле. Вероятно, нанесенные ему раны не были смертельными. Встретил экипаж пару самолетов и в районе Козьмодемьянска. С ними разошлись мирно.

Севернее Орла на высоте трех тысяч метров экипаж Барашева тоже встретил самолет противника, но ничего предпринять, даже опознать его, не успел, так как прожектора взяли Ил-4 в клещи и погасили свои лучи лишь после того, как Травин выпустил красную ракету.

Вернувшись в Липецк, командиры кораблей написали подробное донесение, в котором сделали следующие выводы:

«Орловский аэроузел состоит из аэродромов: Орел-военный, Кромы, Хмелевая, Спасское и двух ложных аэродромов в районе Оптуха и Спасское. На аэроузле базируются бомбардировщики Хе-111 и истребители типа ФВ-189. Сигнал «Я свой» на 8 июля: красная ракета тройник, запрещающая посадку, разрешающая посадку – зеленая ракета с земли. Заслуживает внимание появление новых аэродромов Хмелевая и Спасское, что, очевидно, обусловлено усилением ночной авиации на орловско-курском направлении.

Нахождение самолетов противника на кругу с включенными АНО и неудачная работа ночных стартов, демаскирующих аэроузел, создают условия для успешной работы ночных блокировщиков-охотников. Лучшее время для нанесения удара по аэродромам аэроузла в период 23.30 – 01.30, когда самолеты группируются на аэродроме после боевого вылета.

Предложения: 1. Блокировать аэродромы орловского аэроузла нарядом в десять-двенадцать блокировщиков.

2. Выгодно направлять в течение всей ночи самолеты-охотники с мощным носовым вооружением, которые будут иметь богатую добычу, атакуя самолеты противника, ходящие с выключенными АНО по кругу.

3. Блокировка, бомбардировка ПРАБи и кассетами, в сочетании атак самолетов противника на кругу, резко сократит объем ночной боевой работы авиации противника с орловского аэроузла».<sup>1</sup>

Данный документ, внимательно изучив, подписал начальник штаба авиакорпуса полковник Л.А. Дьяченко.

1-му гвардейскому авиакорпусу генерал А.Е. Голованов определил на орловском направлении два объекта – Озерки и Верхнее Тагино. Экипажам корпуса предстояло совершить по два вылета и эшелонированными ударами держать войска противника под напряжением в течение всей ночи.

После того, как заместитель командира 1-й гвардейской авиадивизии, Герой Советского Союза Орест Николаевич Боровков передал из района Ливны фактическое состояние погоды на маршруте, начался взлет.

Полет к цели прошел в основном благополучно, лишь при подходе к ней со стороны Глазуновки и Сеньково к первым бомбардировщикам потянулись клинки прожекторных лучей и брызнула огнем зенитная артиллерия. Последующие экипажи уклонились от опасного места немного в сторону.

С наступлением темноты и до рассвета гудели Ил-4 над Озерками и Верхним Тагино. Хорошая видимость и отсутствие ПВО, а также периодическое подсвечивание цели САБи обеспечили штурманам почти идеальные условия для бомбардирования. Не опасаясь зенитно-артиллерийского обстрела, летчики снижались до тысячи метров, делали по два-три захода, штурманы сбрасывали бомбы, а стрелки поливали пулеметным огнем все, что двигалось под крылом самолета.

Единственный недостаток, который никак не мог повлиять на выполнение боевого задания, заключался в том, что к моменту первого удара еще не наступило полной темноты. Но отсутствие противодействия превратило этот недостаток в преимущество: первое бомбометание в условиях хорошей видимости обеспечило точное обозначение цели очагами пожаров.

В районе Озерков кто-то создал два мощных взрыва в расположении артиллерийских позиций, а в Верхнем Тагино, преимущественно в окрестностях, возникло восемнадцать очагов пожаров и одиннадцать взрывов. Они превратили деревню в огромный костер, она продолжала гореть и тогда, когда в четвертом часу ночи покинули поле боя последние экипажи корпуса.

Специальное задание в эту ночь имел экипаж 6-го гвардейского авиаполка И.К. Кацюка, который контролировал работу аэродромов Олсуфьево и Сеща, а попутно еще и отбомбился по железнодорожной станции Жуковка. С аэродрома Сеща взлетали самолеты, на разных высотах вокруг него патрулировали истребители. Одно их звено привязалось к бомбардировщику. Пришлось прекращать наблюдение и уходить от греха подальше. Оторвавшись от преследователей, вышли на Жуковку, где штурман И.Е. Головенко освободился от бомб.

Вот как описал свой боевой вылет в эту ночь С.И. Швец. «Подходим к Орлу. Обшаривают небо прожекторы, их много, очень много. Интенсивно бьет зенитная артиллерия. Нижняя кромка разрывов на нашей высоте – четыре тысячи метров. Внизу видны густые трассы автоматической артиллерии. Зеленые, красные, белые...

Иду чуть ниже зоны разрывов. И вдруг – вспышка и черный комок дыма почти у самой кабины. Я даже вздрогнул, но самолет летит – значит, все в порядке...

Но вот долгожданные щелчки пиропатронов, бомбы сброшены. Свободный разворот и сразу как-то легче: цель поражена. Получив две пробоины на развороте, возвращаюсь домой».<sup>2</sup>

Работу экипажей контролировали: от авиакорпуса заместитель командира по политической части С.Я. Федоров, от дивизий и полков В.В. Шаронов, Д.Л. Кононов, А.М. Краснухин, Л.М. Майоров, А.А. Алехнович, В.В. Евдокимов.

Два события – одно печальное, второе радостное – завершили боевую ночь корпуса.

О печальном. На свою базу, вопреки сообщению газеты «Красный сокол», не возвратился экипаж под руководством командира корабля П.А. Святова (16-й гвардейский авиаполк). Задание по цели Озерки выполнили, о чем донесли на КП полка, затем связь прекратилась. Двое суток об экипаже не было никаких известий. Все прояснилось с возвращением в полк командира корабля. Петр Андреевич рассказал о трагедии, которая постигла его экипаж.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 459, л. 36.

<sup>2</sup> Ш в е ц С.И. Под крыльями – ночь. – Днепропетровск, 1976. – С. 163-164.

От цели стали уходить со снижением. Сильная дымка затрудняла видимость. Пересекли линию фронта. На шестидесяти метрах летчик перевел Ил-4 в горизонтальный полет и немного расслабился. У-2 вырос из марева так неожиданно, что Святлов, инстинктивно вжавшись в сиденье, успел только одно – толкнуть штурвал от себя. Но проскочить ниже «кукурузника» не сумел. Или консолью, или шасси У-2 снес козырек кабины летчика. От удара в висок Святлов потерял сознание. Ил-4 резко перешел в крутое планирование, а летчика силой инерции выбросило наружу. Находясь в свободном падении, пришел в сознание и немедленно открыл парашют. Через минуту оказался в реке.

Комиссия, вылетевшая к месту падения «ила» установила, что штурман Константин Михайлович Астрейко, очевидно, в сильно возбужденном состоянии забыл, что снял парашют с карабина, выпрыгнул из самолета и разбился. Радист Николай Андреевич Волков и стрелок Иван Александрович Громов сгорели вместе с самолетом, упавшим у деревни Петушки в районе Новосила.

О радостном. Было далеко за полночь. В безбрежном небесном просторе, под звездной россыпью, на высоте трех тысяч метров от подернутой ночным мраком земли летел, возвращаясь после второго вылета, на орловский выступ Курской дуги, одинокий Ил-4. Экипаж с чувством хорошо исполненного дела предвкушал ранний завтрак, к которому, по заведенному войной и Наркомом обороны правилу, положены снотворные капли общей емкостью аж в целых сто граммов.

Удивительное дело: пять минут назад, там, над целью, когда нервы как струна, совсем не хотелось спать. А вот теперь, когда напряжение сменилось относительным покоем, сразу же по телу стала разливаться усталость, рот то и дело раздирается от зевоты, слипаются веки. Нет, кому-кому, а ему, летчику, засыпать нельзя. Надо бороться. И всем остальным следует быть начеку. И Дмитрий Васильевич Чумаченко периодически проверяет состояние членов экипажа. Да и сам взбадривается общением с ними. А сон так и одолевает, атакует, как «мессеры».

Сколько их было, этих истребительных атак за войну! Уже в первый боевой вылет 24 июня 1941 года пришлось изведать их мощь. Какой наглостью и самонадеянностью тогда отличались эти асы. Что и говорить – подавляющее превосходство. Теперь фашист пошел не тот. Да и мы не те!

Чумаченко посмотрел за борт, сел поудобнее. А что, разве не научились воевать? Научились! И действительно, атак вражеских истребителей они подвергались часто, может быть, даже чаще других. Почему-то липнут к ним эти стервятники, как мухи на мед. Но зато и получают свое. Уже восемь «мессеров» завалили Сергей Мезин и Федор Себелев за войну. Корпусной комиссар Федоров говорил, что подобного нет во всем соединении. Сколько раз стрелки получали ранения в воздушных боях, но от больших неприятностей и экипаж, и машину сохраняли. Надежные парни. Как они там?

Не успел Чумаченко нажать на кнопку СПУ, как на связь вышел радист Себелев.

– Командир, получена радиogramма.

– Чего там?

– Передаю полный текст: «Командование поздравляет вас и ваш экипаж с успешным завершением двухсотпятидесяти вылетов и желает вам дальнейших боевых успехов».

Сон как рукой сняло. Приятная волна радости разлилась по всему телу. И сам командир, и все члены экипажа знали и помнили, что они совершают юбилейный боевой. Подобное в жизни полка – это событие. Его всегда отмечают, но только после, а перед вылетом – никто ни слова. Юбилейный надо совершить. Теперь он позади, теперь о нем можно говорить. И поздравительная телеграмма на борт самолета от командования полка – это только начало.

Так оно и было. Как только Ил-4 командира эскадрильи 2-го гвардейского авиаполка сел в Монино и зарулил на свою стоянку, к нему, еще с вращающимися винтами, подкатила машина с полковым начальством. Командир, Герой Советского Союза Иван Филиппович Балашов, его заместитель по политчасти Николай Петрович Дакаленко, начальник штаба Михаил Петрович Алексеев горячо поздравили юбиляра и его подчиненных с успешным завершением четвертьтысячного боевого вылета.

Потом был торжественный завтрак. Наговорили имениннику кучу всяких приятностей. От имени командования корпуса Дмитрия Чумаченко и его экипаж поздравил Сергей Яковлевич Федоров.

– Мы сегодня чествуем не просто боевого летчика, не просто командира эскадрильи, мы приветствуем мастера летного дела, я бы сказал даже так – мастера боевого летного дела. Во всем корпусе он первым



*Д.В. Чумаченко*

перешагнул рубеж в двести пятьдесят боевых вылетов. Это под силу только мастеру. Вы посмотрите на его барограммы, это образцы высокой летной культуры. Приятно смотреть на идеальную прямую, тщательно выписанную на высоте более четырех тысяч метров. Он классически набирает высоту, а как ведет самолет на посадку!

Про него говорят, что он понимает «душу» мотора по звуку. И это так, товарищи! На одном самолете, без единой поломки Дмитрий Васильевич сделал сто семьдесят один боевой вылет!

И вот что удивительно: он намечает себе рубежи и стремится их достичь. В соревновании с Михаилом Симоновым, который здесь присутствует, он в прошлом году поставил перед собой задачу – ко Дню авиации иметь сто пятьдесят боевых вылетов. И взял эту высоту! Он первый в нашей дивизии совершил двести вылетов. Вот так!

Немец — хитрый и коварный враг, его надо бить хитростью. У Чумаченко она двойная. Он повседневно изучает тактику и приемы противника, выработал свой метод захода на цель и отхода от нее, противозенитный и противопрожекторный маневры. Он превосходно владеет тактикой маневрирования над целью. Она меняется в каждом полете. Командир учитывает обстановку в районе цели, средства ПВО противника и только тогда принимает решение.

И еще об одном хочется сказать. Двести пятьдесят вылетов на войну командиру обеспечил его экипаж.

Это крепкий, сплоченный экипаж. Мастером штурманского дела стал Виктор Иванович Патрикеев. А радист и стрелок! Сергей Мезин был дважды ранен, но, еще не залечив раны, возвращался в строй.

Итак: двести пятьдесят вылетов Дмитрия Васильевича Чумаченко – это результат его мастерства и мастерства его боевых товарищей. За это я и хочу поднять тост! Вот так!

Выпили, закусили. С речью к юбиляру и его экипажу обратился командир 1-й гвардейской авиадивизии полковник С.С. Лебедев. После теплых слов личного приветствия, он зачитал приказ:

«В ночь на 8 июля 1943 года командир второй эскадрильи 2-го гвардейского авиаполка гвардии майор Чумаченко совершил 250-й боевой вылет на самолете Ил-4 по нанесению бомбардировочного удара по наглому врагу. За период Великой Отечественной войны Чумаченко пробыл в воздухе 980 часов и пролетел расстояние 274 тысячи километров. Он бомбил глубокие тылы противника — Кенигсберг, Данцит, Тильзит, Варшаву, Бухарест, Будапешт, Инстенбург. С удовлетворением отмечаю успешную боевую работу командира эскадрильи Чумаченко и поздравляю с 250-м боевым вылетом по нанесению бомбардировочных ударов. Всем экипажу объявляю благодарность».<sup>1</sup>

Торжества оказались непродолжительными, но емкими по всем параметрам подобных мероприятий, за исключением одного – выпито было в меру, столько, сколько позволяло военное время. Вечером снова лететь под Орел или Белгород выпрямлять дугу.

По железнодорожной станции Глазуновка действовали бомбардировщики Ли-2 7-го авиакорпуса и Ил-4 36-й авиадивизии. Этот объект находился на железной дороге Орел – Курск, важнейшей меридиальной коммуникации, по которой командование 9-й немецкой армии осуществляло маневр силами и средствами своей ударной группировки.

Нацеливая командование этих соединений на результативную работу, руководство АДД подчеркивало, что «Глазуновка – это станция выгрузки», то есть через нее в основном идет подпитка всем необходимым ударной группировки врага на орловском направлении.

Этот участок фронта экипажи соединений уже в какой-то степени освоили: корпус наведывался сюда третий раз, а дивизия – второй. Так что в поиске объекта проблем не было. В определенной степени эту задачу



*С.Я. Федоров и Д.П. Юханов изучают район боевых действий*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 81-й ад, оп. 2. д. 37, л. 24.

облегчили хорошие метеоусловия и продуманный подсвет цели. Да и линия фронта обозначала себя активной двухсторонней артиллерийской перестрелкой и разного цвета ракетами.

Первые Ли-2 подверглись интенсивному противостоянию ПВО станции: по самолетам били около сорока ККЗП (крупно калиберные зенитные пулеметы), автоматические пушки МЗА, по небу рыскали пятнадцать прожекторных лучей. Пришлось со всем этим вступить в противоборство. К концу бомбардирования противодействие значительно ослабло.

Контролировал работу соединения командир 102-го авиаполка Б.П. Осипчук. Тридцать три очага пожара и двадцать один взрыв создали на объекте экипажи. На самой станции в результате меткого бомбардирования загорелось четыре эшелона. Не выполнил задание только один экипаж. На самолете командира корабля А.Л. Вельданова отказал левый мотор, вернулись, но до Монино не дотянули, сели вынужденно в Подольске. Узнав о случившемся, только что вернувшийся с полета Осипчук, прихватив с собой инженера полка В.Г. Федорова, немедленно вылетел к месту посадки.

В 36-й авиадивизии задание не выполнили два экипажа. На самолете летчика Л.И. Ершова отказал радиопередатчик. Вернулись, сели на своем аэродроме с бомбами. На пути к цели на Ил-4 летчика В.Д. Иконникова отказал правый мотор. Садись вынужденно в Раменском.

Остальные экипажи благополучно достигли цели. Отбомбились и, оставив на станции двадцать два очага пожара и три солидных взрыва, вернулись на свои аэродромы. Многие экипажи, пользуясь хорошей видимостью, выискивали себе конкретные цели и поражали их пулеметным огнем. Особенно отличился в этом плане стрелок из экипажа И.Г. Федорова. Николай Будеев, заметив невдалеке от станции передвигающиеся группы людей, попросил командира «довернуть».

Н.С. Скрипко так оценивал работу АДД на орловском направлении: «Почти 500 кораблей (это количество относится к общей работе АДД в районе Курской дуги. – А.С.), взяв максимальную нагрузку фугасных и осколочных бомб, били по скоплениям фашистских танков и пехоты. Это было очень важно и своевременно, так как противник продолжал вводить новые силы на направлении главного удара, намеревался прорвать оборону войск Центрального фронта на участке 2-е Поныри, Самодуровка и выйти к Ольховатке».<sup>1</sup>

В том, что эту задачу враг не выполнил, немалая заслуга Aviации дальнего действия. Да, это было важно и своевременно.

Д. Хазанов и В. Горбач приводят сведения, по каким немецким объектам нанесены бомбовые удары экипажами АДД: «Из отрывочных отчетов группы армий «Центр» и трофейных документов следовало: ночью понесли потери в материальной части и личном составе 112-й мотопехотный полк 20-й тд, учебный саперный батальон 216-го пп, 86-й пд, два легких зенитных дивизиона 34-го зенитного полка, ремонтные органы 18-й тд и др.»<sup>2</sup>.



Б.П. Осипчук

<sup>1</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 296.

<sup>2</sup> Хазанов Д., Горбач В. Aviация в битве над Орловско-Курской дугой. – С. 80.



*В ночь на 9 июля 1943 года Авиация дальнего действия продолжала наносить удары по войскам и технике противника на орловско-курском и белгородском направлениях. Наши летчики атаковали скопления немецкой пехоты, танков у железнодорожных станций и речных переправ. В результате бомбардирования противнику нанесены серьезные потери. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.*

*«Красный сокол», 1943, 11 июля.*

## БУДЬ ЛЮБЕЗЕН

А в районе Орла и Белгорода наземная битва продолжалась. Враг по-прежнему стремился прорваться к Курску с севера и юга.

Получив отпор под Поньрями и не сумев овладеть этим опорным пунктом советских войск, немецко-фашистское командование вновь активизировалось на ольховатском направлении, бросая сюда все новые и новые силы. Чтобы прикрыть главное направление, командующий Центральным фронтом пошел на риск и подтянул сюда свой последний фронтовой резерв – 9-й танковый корпус генерала С.И. Богданова. К.К. Рокоссовский отмечал:

«8 июля в 8 часов 20 минут до 300 вражеских танков при поддержке артиллерийско-минометного огня и ударов авиации атаковал северо-западнее Ольховатки наши позиции на стыке 13-й и 70-й армий... Совместными героическими действиями всех родов войск атака была отбита... Успешно были отражены атаки и на других участках фронта... Действуя активно на всем участке нашего правого крыла, противник попытался нанести удар в стык 48-й и 13-й армий, но и здесь у него ничего не вышло».<sup>1</sup>

Оценивая обстановку этого дня в полосе Центрального фронта, представитель Ставки Маршал Советского Союза Г.К. Жуков писал: «8 июля усилились атаки в направлении Ольховатки. Здесь противник вновь натолкнулся на героическую стойкость советских воинов... Последующие попытки прорвать оборону советских войск также не дали противнику положительных результатов».<sup>2</sup>

Таким образом, очередная попытка врага продвинуться вперед на орловско-курском направлении, предпринятая днем 8 июля, успеха ему не принесла. Войска Центрального фронта практически не уступили ему ни одного километра обороняемой территории.

Продолжались ожесточенные бои 8 июля и в районе Белгорода. При этом главный удар по-прежнему наносился на обоянском направлении. Здесь немцы предпринимали отчаянные усилия с тем, чтобы прорвать оборону войск Воронежского фронта вдоль шоссе Белгород – Обоянь. Пытались они расширить захваченный участок нашей территории и на корочанском направлении.

Чтобы обеспечить продвижение своим наземным войскам, немецко-фашистское командование бросило в бой практически всю свою авиацию, отказавшись даже от действий по объектам советского тыла. Бомбардировщики переключились на нанесение ударов по войскам.

В «Воспоминаниях...» Жукова есть такое выражение: «Оба дня, невзирая на колоссальные потери, свирепствовала его авиация». И это так. Авиационный налет был мощным. Эшелон за эшелоном «юнкерсы» и «хейнкели» шли на позиции советских войск, разгружались над ними. Тучи пыли, огня и дыма от взрывов бомб заволакивали все небо. «Несмотря на большие потери, ударные группировки 4-й танковой армии и оперативной группы «Кемпф» продолжали отчаянные атаки. 7 и 8 июля ожесточенные бои снова вспыхнули на обоянском и корочанском направлениях. Немецко-фашистские соединения стремились прорвать вторую полосу обороны, но продвигались медленно и лишь на узком участке фронта».<sup>3</sup>

В упорных боях на протяжении всего дня войска Воронежского фронта успешно отразили многочисленные атаки гитлеровцев, преградив путь танковым и моторизованным дивизиям к Обояни. Представитель

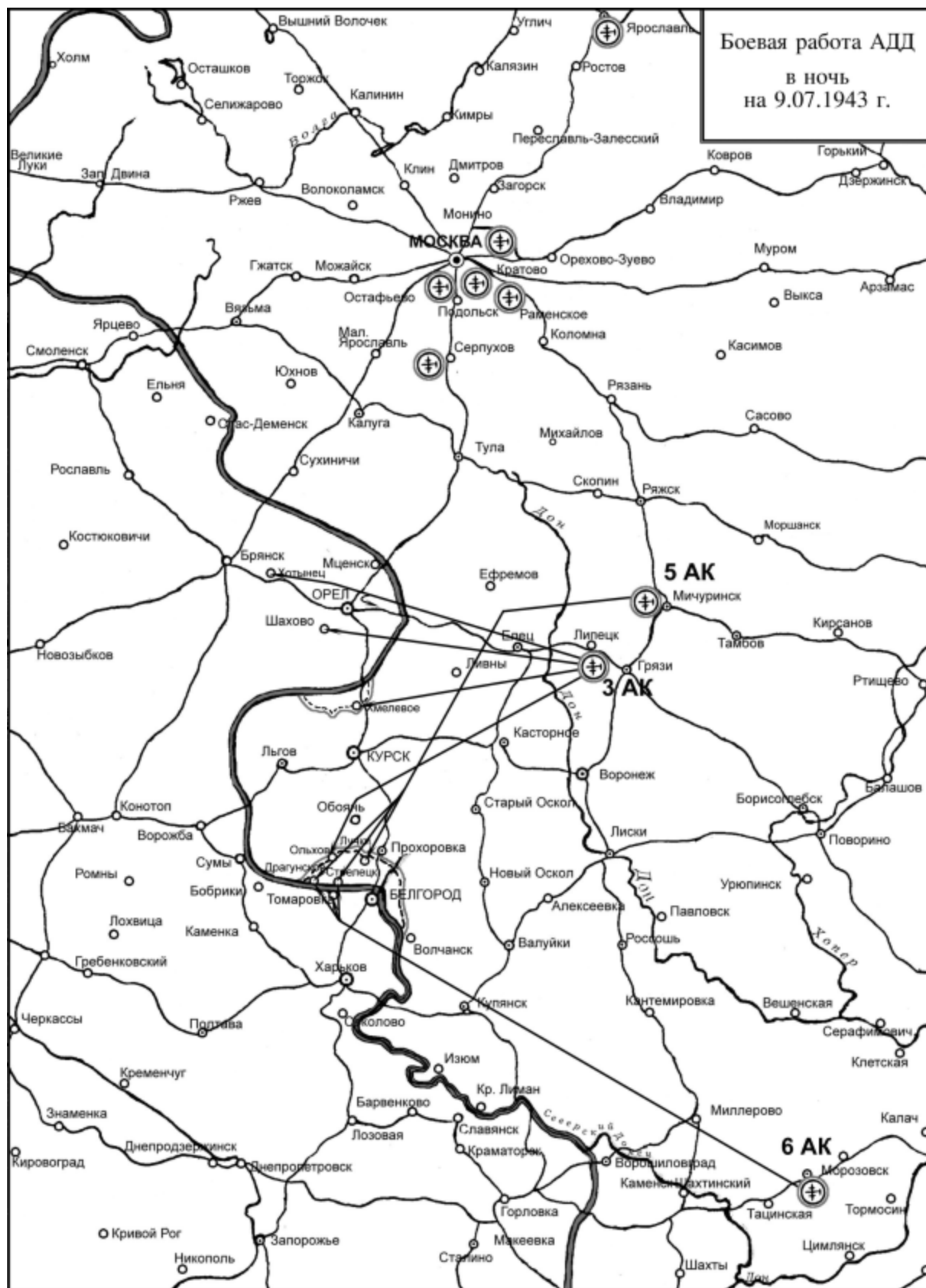
---

<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 223-224.

<sup>2</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 171-172.

<sup>3</sup> История Второй мировой войны 1939-1945. – М., 1976. – Т.7. – С. 152.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 09.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
(северо-западнее Белгорода) (юго-западнее Яковлева), д. Ольховка	3-й авиакорпус	Ил-4	54	36	311	40,300	76
Контроль работы аэродромов Орел, Хмелевая с попутной бомбардировкой аэродрома Хмелевая и ст. Хотынец, Шахово			2	2	19	2,200	
<b>Итого:</b>			<b>56</b>	<b>38</b>	<b>330</b>	<b>42,500</b>	<b>76</b>
п. Козьмодемьяновск,	5-й авиакорпус	Ли-2	58	46	1194	54,242	
пп. Быковка, Лучки		ТБ-3	10	10	24	1,160	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>69</b>	<b>56</b>	<b>1218</b>	<b>55,402</b>	
п. Томаровка	6-й авиакорпус	Ил-4	9	8	82	8,030	
пп. Стрелецкое, Драгунское		Ли-2	32	31	820	28,215	
Переправа через р. Северский Донец		Ил-4	5	5	50	5,00	
<b>Итого:</b>			<b>46</b>	<b>44</b>	<b>952</b>	<b>41,245</b>	
<b>Всего:</b>			<b>171</b>	<b>138</b>	<b>2500</b>	<b>139,147</b>	<b>76</b>



Самолет ТБ-3 готовится к вылету

Ставки Маршал Советского Союза А.М. Василевский писал: «На третий день наступления гитлеровцы в районе шоссе, ведущем на Обоянь, сосредоточили всю мощь своей ударной группировки, но смогли вклиниться во вторую полосу обороны лишь на 3-8 км... 8 июля напряжение боев не ослабевало. Расширить прорыв в сторону Обояни врагу не удалось».<sup>1</sup>

Таким образом, и на белгородском направлении Курского сражения, как и под Орлом, днем 8 июля враг какого-либо значительного успеха не имел. Но обстановка здесь оказалась тяжелейшей. Войска фронта сдерживали мощный натиск врага с большим напряжением. Авиационная помощь им, в том числе и ночная, была крайне необходима.

На основе анализа развернувшихся с утра 8 июля событий на северном и южном направлениях Курской битвы, и А.Е. Голованов, и Н.С. Скрипко определили для соединений АДД основные объекты бомбардирования. К 16 часам эти сведения поступили в штаб АДД на Ленинградском проспекте.

Оперативный отдел под руководством генерала Н.Г. Хмелевского распределил силы по обоим направлениям приблизительно одинаково. Однако к этому времени уже стало ясно, что на пути к орловскому участку боев преградой становилась ее величество погода.

Н.С. Скрипко вспоминал: «Но погода, к сожалению, ухудшилась. В ночь на 9 июля из-за неблагоприятных метеорологических условий мы смогли поднять всего 174 самолета. Почти все они переключились на поддержку войск Воронежского фронта, которые с трудом сдерживали сильнейший натиск крупной танковой группировки Манштейна».<sup>2</sup>

Прогноз, поступивший от заместителя начальника авиационной метеослужбы ВВС Красной Армии инженер-майора Кричака, надежд не оставлял. Но прогноз есть прогноз. Нужно определить ее фактическое состояние. Во все соединения ушла команда – немедленно выслать на орловское направление разведчиков погоды.

От 1-го гвардейского авиакорпуса, например, это задание выполнял экипаж заместителя командира 17-го гвардейского авиаполка П.П. Маркова (штурман полка С.А. Гизело, радист Г.И. Ткаченко, стрелок Я.Е. Ельников). Он поднялся в сумрачное небо еще засветло. Чем дальше углублялись на юг, тем сложнее становилась погода – баллы поднимались, нижняя кромка облачности опускалась, а видимость уменьшалась: Бронницы – шесть баллов, нижняя – тысяча метров; Озеры – десять баллов, нижняя – двести метров; Серебряные Пруды – десять баллов, нижняя – триста метров; Ливны – десять баллов, нижняя – сто пятьдесят метров; Ефремов – десять баллов, нижняя – семьдесят метров. Кроме этого, начиная от Озер и дальше на юг до бесконечности шли ливневые дожди.

Аналогичные сведения поступили и от других разведчиков. На их основе все соединения, планируемые для нанесения удара на орловском направлении, получили отбой.

Разведка погоды в районе боевых действий на южном фланге Курской дуги показала, что она здесь несколько лучше. Все планируемые в район Белгорода соединения, кроме 2-го гвардейского авиакорпуса, на аэродромах базирования которого погода оказалась нелетной, получили указание на вылет. В бой ушли те, кто имел минимум ограничений по метеоусловиям.

Четвертую ночь подряд командование АДД направляло сюда все наличные силы 5-го авиакорпуса. Большинству экипажей этот маршрут стал уже привычным, а для успешного выполнения задания данный фактор имел немаловажное значение.

В предварительном боевом распоряжении, поступившем в Мичуринск еще в 10 часов 15 минут, соединению генерала И.В. Георгиева намечались цели, по которым летчики отработали накануне, однако в 17.00 штаб АДД задание изменил, нацелив его на удар по войскам и танкам противника в пунктах Козьмодемьяновка и Быковка. По этим объектам, расположенным в двадцати четырех – двадцати восьми километрах от Белгорода, соединение еще не действовало. Боевым распоряжением командира корпуса предусматривалось два вылета с нанесением эшелонированных ударов в период 22.30-24.00. Далее в документе оговаривались особые условия выполнения задания: «... Кроме нас работает соединение Логинова. По пункту Ольховатка действует соединение Волкова, южнее нашей цели – Тупикова.

Предупредить экипажи внимательно просматривать балки, лощины и рощи в районе цели, при обнаружении войск и танков уничтожать их. Ввиду возможного резкого изменения линии фронта в районе нашей цели, строго предупредить экипажи внимательно наблюдать за наземной обстановкой».<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Правда. – 1968 – 4 июля.

<sup>2</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 297.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 3, л. 75.

С аэродромов мичуринского аэроузла стартовали в сумрачное, неприветливое небо шестьдесят два самолета. Из них десять ТБ-3. Понимая, что метеообстановка весьма сложная, командиры дивизий и полков основную ставку сделали на организацию подсвета цели. Эту задачу, как и в прежние вылеты, поручили практически тем же экипажам – С.А. Якушкина, С.С. Апухтина, Н.Г. Маркина, В.М. Безбокова и А.И. Калентьева.

В основном группа осветителей и поджигателей со своей задачей справилась. От сброшенных зажигательных бомб удалось создать три очага пожара, они явились хорошим ориентиром для первых подходящих экипажей. Однако подсвет цели оказался менее эффективным, чем в прежние вылеты. Причиной тому стали погодные условия, которые вынудили штурманов сбрасывать САБы с высоты менее заданной.

Погода действительно оказалась сложной. После первой трети маршрута она как набрала все свои десять баллов, так они, эти баллы, остались неизменными до самой цели и над ней.

В районе Сараевка (сорок километров восточнее Обояни) господствовала сплошная облачность с нижней кромкой в четыresta метров, а ливневые дожди снизили видимость до предела.

С погодными трудностями не справилось три экипажа. Кроме этого, на Ли-2 командира корабля Г.А. Лебедева стал давать выхлопы карбюратор правого мотора, решив, что этот «кашель» к добру не приведет, летчик его выключил и развернул машину на обратный курс. Не выполнил задание еще один экипаж. При перелете линии фронта в районе Лучков к самолету В.М. Короткова привязался Ме-109. И хотя у Виктора Михайловича боевой опыт был еще не слишком большим, он все же грамотно построил свои взаимоотношения с напавшим истребителем. Быстро освободившись после первой атаки от бомб (их штурман сбросил на Лучки), летчик энергичным снижением до четырехсот метров вышел из боя. Второй атаки не последовало.

Солидная группа контроля, состоящая из руководящего состава соединений и частей (старший штурман 53-й авиадивизии Г.К. Живчиков, заместитель командира 3-го авиаполка по политчасти И.М. Трусов, штурман этого же полка В.А. Михайлов, штурман эскадрильи 7-го гвардейского авиаполка М.П. Орлов и командир эскадрильи 1-го гвардейского авиаполка Герой Советского Союза Я.И. Пляшечник), осталась довольна работой своих подчиненных.

В центральных и южных частях Быковки и Козьмодемьяновки, а также по дорогам, подходящим к этим пунктам с юга и запада, в оврагах, в пятистах метрах восточнее Козьмодемьяновки, экипажи создали четырнадцать очагов пожаров, из которых два большой силы с красным ярким пламенем и густым черным дымом. Предположительно был уничтожен транспорт с горючим, несколько танков и автомашин.

При отходе от объектов летчики наблюдали: интенсивную перестрелку наземных войск в районе Гостищево; по дорогам на Бутово, Дубров, Триречное редкое движение автомашин с включенными фарами; в оврагах, в районе целей, скопление танков и автомашин; над Старым Осколом самолет противника неустановленного типа обстрелял на шоссе на дороге наш автотранспорт в движении.<sup>1</sup>

Результаты бомбардирования сфотографировали экипажи командиров кораблей 53-й авиадивизии Н.С. Куракин (штурман А.Д. Иванов) и М.В. Чекрыгин (штурман М.Т. Стоколос). Снимки получились хорошие, они наглядно дополнили общую картину итогов боевого вылета авиакорпуса за эту ночь. Надо отметить, что группу экипажей-фотографов в соединении создали буквально накануне Курской битвы, 26 июня, и это были их первые шаги на поприще самого сложного вида боевой работы.

В этом вылете еще один экипаж (командир корабля М.Г. Патрушев, 7-й гвардейский авиаполк) поимел отношения с немецким истребителем. Об этом он сам рассказал в газете «Красный сокол» 11 июля. Его заметку «С боем прорвались к цели» привожу полностью.

«Опыт последних боев на орловско-курском и белгородском направлениях показывает, что противник, пытаясь отразить ночные налеты нашей авиации на скопления его войск и техники, прибегает к перехвату наших бомбардировщиков.

В ночь с 8 на 9 июля я летал на бомбардировку танков, автомашин, артиллерийских батарей и войск противника. Условия полета были трудные. Темная ночь, низкая десятибалльная облачность с дождем – все это усложняло полет и поиск цели.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 460, л. 20.

Когда до нее оставалось 10 минут полета, воздушный стрелок гвардии сержант Леонид Попик вдруг дал два продолжительных сигнала. Это означало, что «самолет противника находится справа».

Ночной пират летел на встречном курсе ниже нас. Я сделал правый крен, чтобы стрелкам удобнее было вести огонь по истребителю. Сейчас же тов. Попик дал длинную очередь из турельного пулемета. Немец тоже атаковал нас. Завязалась упорная борьба. Увеличив крен, я ушел со снижением, стал на боевой курс и повел корабль по прямой. Штурман гвардии капитан Михаил Орлов сбросил бомбы точно по скоплению гитлеровских войск и техники.

Так с боем наш экипаж прорвался к цели и выполнил боевое задание командования».

Четвертую ночь подряд командование АДД направляло в район Белгорода и экипажи 3-го гвардейского авиакорпуса. На этот раз соединению поставили задачу бомбардировать скопление войск и техники противника в пункте Ольховка (двадцать восемь километров северо-западнее Белгорода). Это название в боевых документах АДД тоже появилось впервые.

Количество экипажей, не выполнивших задание, оказалось, как никогда прежде за весь период Курской битвы, большим. Но что делать – непогода есть непогода. Тринадцать самолетов Ил-4 не пробилась к цели. А еще пять вернулись по причине различных неполадок в работе материальной части. Бомбы пришлось бросать на своей территории на невзрыв.

Отыскать цель стоило большого труда. Ее определяли по пожарам на линии фронта и в деревнях, по периодическим вспышкам САБв. Фактически Ольховку хорошо осветили только один раз, в 22.15. Невыход многих экипажей на объект, в том числе и осветителей, нарушил план подсвета. Контролирующие результаты бомбардирования (Н.М. Кичин, С.Я. Евчук, А.П. Емец, И.М. Тибабишев) зафиксировали разрывы бомб по всему пункту, семь пожаров, шесть сильных взрывов, предположительно взлетел на воздух склад боеприпасов на автомобилях.

Контрольную работу аэродромов орловского аэроузла продолжили Д.И. Барашев и В.М. Колесников. В период наблюдения аэродромы Хмелевая, Спасское, Кромы и Орел-военный не работали. Колесников разгрузился над Хмелевой, а Барашев отбомбился с высоты шестисот метров по эшелону на железнодорожном перегоне Хотынец – Шахово, затем обстрелял его из турельных пулеметов.<sup>1</sup>

6-му авиакорпусу штаб АДД определил для бомбардирования те же объекты, что и накануне – Топлинку и Карнауховку. Для любого члена экипажа, особенно для штурмана, повторный вылет на цель – это большое облегчение при подготовке к заданию. Поэтому новое боевое распоряжение все восприняли с удовлетворением. На постановке задач в дивизиях выступил начальник разведывательного отдела авиакорпуса Е.С. Зарембовский.

– Товарищи! В связи с тем, что цели у нас прежние, хочу довести до вас два новых фактора, которые проявились в ходе боевой работы в прошедшую ночь. Во-первых, наблюдениями многих экипажей в районе Белгорода установлено до четырех батарей зенитной артиллерии крупного и среднего калибров, которые работали во взаимодействии с двенадцатью прожекторами. Прошу это иметь в виду. Во-вторых, в районе Топлинки отмечено появление весьма странного истребителя с выхлопными патрубками наверху, его тип не опознан. Возможно, это экипажу, а я его не называю, показалось, но прошу всех более внимательно присматриваться ко всем немецким истребителям, возможно, это что-то новое.



Г.Н. Тупиков

Подготовка к вылету в полках практически была уже завершена, когда штаб авиакорпуса получил новую задачу: уничтожить скопления войск и техники противника в пунктах Стрелецкое, Драгунское и Томаровка. Генерал Г.Н. Тупиков первые два объекта отдал 62-й авиадивизии, а Томаровку – 50-й.

Новое задание больших трудностей в подготовке не вызвало, и к назначенному времени вылета она завершилась. А на аэродромах деловито, без суеты и шума кипела обычная, повседневная работа инженерно-технического состава. На одних самолетах шла заправка горюче-смазочными материалами, на других – вооруженцы неистово крутили лебедки, загоняя различного калибра фугаски в бомболюки, на третьих – техники опробовали моторы. Сновали бензо-заправщики, тягачи, спецмашины. Аэродромы гудели гулом предполетной подготовки. И здесь к выполнению очередного боевого задания практически все

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 460, л. 17.

было готово. Техники, эти великие труженики, сделали все, чтобы каждый самолет смог подняться в ночное небо, достичь цели, отбомбиться и благополучно вернуться к родным пенатам.

Экипаж командира корабля 21-го авиаполка Г.Т. Татамирова прибыл на самолет в тот момент, когда заканчивалась подвеска бомб. Штурман А.А. Громов сразу же включился в работу, приговаривая:

– Давайте, давайте! Обратно не привезу, каждая найдет фашистскую голову!

Оказав помощь, штурман полез в кабину, проверил прицел. А тут подоспела и зеленая ракета. Получив разрешение на выруливание, Григорий Татамиров двинул сектор газа вперед, Ил-4 стронулся с места и покапал к рулежной дорожке. Перед разворотом легчик нажал на тормоза, но они не сработали. Убрав газ моторам, он стал ожидать, когда катящаяся по инерции машина остановится сама. После этого, выключив зажигание и явно подтрунивая над штурманом, сказал:

– Вот и привезли твои бомбы, Саша! А ты обещал, что не привезешь.

– А что случилось?

– Отказали тормоза, можешь вылезать.

Опустились на землю. К самолету спешил техник, подошел к Татамирову и со смущенным видом спросил:

– Тормоза, командир?

– Как видишь!

Техник, понимая свою вину, еще ниже опустил голову и ничего уже, кроме носков своих сапог, не видел.

На боевое задание экипаж не ушел.

Еще два вернулись с маршрута: П.Ф. Рвачева – из-за отсутствия связи и П.И. Колмогорцева – по причине прогара жаровой трубы в моторе. Из-за недостатка темного времени 50-я авиадивизия второй вылет не производила.

Остальные экипажи намеченных целей достигли, прицельно отбомбились, создав на объектах в общей сложности восемнадцать очагов пожаров и девять взрывов, один из них большой силы. Выполнив задание, все вернулись на свои аэродромы. Все, кроме одного.

Сбросив бомбы по пункту Стрелецкое, командир корабля Б.Н. Каштанов донес о выполнении задания и взял обратный курс. Вскоре Ли-2 вошел в полосу дождя и десятибалльной облачности. Вне видимости земли шли около часа, когда же вновь оказались на чистом просторе, штурман И.Ф. Дамрин начал проверять себя, сверяя карту с наземными ориентирами. Поблескивающее лезвие реки Дон он принял за Северский Донец и запросил пеленг. Земля дала ему 150°, но в это время отказал индикатор курса, штурман приводной станцией воспользоваться не смог. Только после этого он внимательнее присмотрелся к реке, определил, что это Дон, восстановил ориентировку и дал летчику курс на свой аэродром, но добраться туда уже не смогли – масло в правом моторе оказалось полностью израсходованным. Сели вынужденно в поле в трех километрах северо-восточнее Лебяжье.<sup>1</sup>

Пока вернувшиеся с боевого задания экипажи писали боевые донесения, начальники разведотделов полков опрашивали их членов на предмет «кто что видел». Сведения поступили в дивизии, а оттуда в разведотдел авиакорпуса. Вот что они отразили: «В Томаровке до двух точек зенитных пулеметов во взаимодействии с двумя прожекторами; в Шебекино артиллерийско-пулеметная стрельба с обеих сторон; на участке Старый город – Гремячий – Безлюдовка – Маслова Пристань интенсивный артиллерийский огонь с обеих сторон; по дороге Харьков – Белгород в движении автомашин до пятнадцати единиц с включенными фарами; у Топлинки скопление автомашин до тридцати единиц; южнее Топлинки пять километров предположительно замечена переправа; по линии фронта много пожаров, горят пункты Гремячий, Беловская, Ястребово».

Обобщенная развединформация, доведенная до летного состава, в какой-то степени способствовала расширению общего кругозора о состоянии наземной обстановки в зоне боевой деятельности корпуса.

В соединениях и частях, которые по милости погоды не приняли участие в боевой работе, непредвиденной паузой воспользовались по-разному: где-то летному составу предоставили для отдыха личное время, где-то отдых сделали организованным, а кое-где свой шанс не упустили политработники.

Заместитель командира 17-го гвардейского авиаполка майор Василий Яковлевич Белошицкий, как только стало известно, что боевому заданию дан «отбой», договорившись с командиром, организовал проведение давно запланированного мероприятия. Еще до начала Курской битвы в полку, вполне естественно в узком кругу, без шума и треска, отметили сотый боевой вылет экипажа Федора Ивановича Кондрашова.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 46.

Еще тогда замполит задумал провести встречу экипажа с летным составом полка, включив это мероприятие в план. Однако за повседневными боевыми вылетами все никак не мог организовать это дело. И вот такая возможность открылась.

В клуб пришли далеко не все. Одни под различными предлогами отпросились, другие просто увильнули. Но замполит понимал, что летный состав чертовски устал, что кому-то надо написать письмо, кому-то сделать обычную постирушку, а кто-то просто хочет побыть один, «почистить» свои мысли. Не став их строго судить и принимать какие-то меры, Белошицкий открыл встречу.

– Товарищи! Мероприятие, которое мы с вами сегодня проводим по плану партийно-политической работы, задумано давно, но проклятая немчуря, начав попытку срезать у Курской дуги выступ, не позволила его провести своевременно.

Вы знаете, что не так давно экипаж Федора Кондрашова совершил свой сотый боевой вылет. Я хочу подчеркнуть: сто вылетов совершил не Кондрашов, а экипаж. Командование полка считает, что это в нашем боевом коллективе событие весьма важное.

Представьте на минуту, что в полку все экипажи совершили по сто вылетов одним и тем же постоянным составом. Что это значит? Это означает, что у нас на протяжении ста вылетов не было потерь. А сто вылетов, если их растянуть по времени, это пять, а то и шесть месяцев боевой работы.

– Василий Яковлевич, больше!

– Правильно, Кононов! Так вот целых полгода в полку не то, что не потерял ни один экипаж, а не потерял даже ни один его член. Вот что значит сто экипажных боевых вылетов.

Затем Белошицкий рассказал о становлении экипажа, его боевом пути. Закончив вступительное слово, он предложил желающим выступить. В зале воцарилась тишина. Уж что-что, а летчику лучше пару раз слетать на боевое задание, чем об этом рассказать. Но ситуацию разрядил штурман экипажа Петр Алексеевич Платонов. Он рассказал о первом боевом вылете, так сказать, крещении.

– Или мне тогда это от страха показалось, или оно на самом деле так было, но снаряд разорвался так близко от самолета, что нас ослепило, а машину резко бросило вверх и в сторону. Кондрашов спокойно увеличил накал ламп на приборной доске и перешел к пилотированию по приборам. А симфония, состоящая из звуков, порожденных от встречи осколков с телом самолета, из вспышек от разрывов снарядов и облизывающих самолет прожекторов, продолжалась. Честное слово, если б не завидное спокойствие командира, я бы выпрыгнул. Сколько мы были в этом аду – не помню, мне казалось, что вечность. Когда же вырвались и стали осматривать кабину, то удивились тому, как в этом решетке нас не зацепило. Я посмотрел на летчика и понял, чего ему стоили эти минуты. И мне стало стыдно за свою слабость. Потом мы бывали в переделках и похлеще, но мысль покинуть самолет без команды меня никогда больше не посещала. Мы – единое целое. Мы – экипаж!

Выступил радист Иван Пустогвард и рассказал, как тоже в одном из первых боевых вылетов отказал один мотор. Все члены экипажа, не в силах чем-либо помочь летчику, переживали за него, пока он, можно сказать, на руках вел, ставшего как утюг, «ила».

Просили стрелка Василия Никитина рассказать, как он как-то свалил «мессера», но тот, отнекиваясь, только и сказал:

– А пусть не лез бы!

Потом разговорились и другие. Командир эскадрильи Даниил Лазаревич Кононов, под бдительным оком которого, набирая эту сотню боевых вылетов, Кондрашов рос как летчик, отметил способность своего подчиненного принимать правильное решение в любой сложившейся обстановке, его умение сочетать требовательность к членам экипажа в боевых и служебных делах с товарищескими отношениями во всех других случаях совместной жизни.

Встречу завершил командир полка, Герой Советского Союза Алексей Евлампиевич Матросов:

– Экипаж бомбардировщика – это не только то, что в одном самолете собрались летчик, штурман, радист и стрелок. Экипаж – это когда между ними взаимопонимание, взаимовыручка в воздухе и дружба на земле. Когда это есть, тогда можно без потерь совершить и двести вылетов. Давайте этого и пожелаем нашим боевым товарищам.



*В.Я. Белошицкий*



Командир 42-го авиаполка подполковник Андрей Дементьевич Бабенко, закруглив все свои командирские дела после того, как поступила команда «отбой», наконец-то уединился в своем рабочем кабинете и достал из папки последний номер газеты «Красный сокол». Ее вручил ему еще после обеда замполит М.А. Диесперов. И хотя Михаил Алексеевич сказал, что в ней его, бабенковская, статья, однако в этой круговерти единственное, что удалось сделать, так это только посмотреть на заголовок, отметив, что редакция название заметки – «Постановка боевой задачи» – сохранила.

Еще до начала боев на Курской дуге в дивизию приехал редактор газеты Н.Н. Дмитриевский поискать изюминку в боевой работе соединения. Командир дивизии В.И. Дрянин, хорошо знавший, кто чем дышит, «подсунул» ему Бабенко. В полку действительно имелись кое-какие новинки, которые можно было пропагандировать. Тогда с Дмитриевским решили, что на страницах газеты следует рассказать о том новшестве, которое в последнее время внедрялось Бабенко в постановку боевой задачи. Командир полка дал согласие, «вымучивал», как он говорил, статью в атмосфере беспросветной занятости очень долго, и вот она, в конце концов, появилась.

А новое в таком важном элементе в деле успешного выполнения задания, каким является постановка боевой задачи, заключалось в следующем. Раньше, получив задачу, командир вместе с начальниками служб определял, кто и как ее будет выполнять, на что обратить внимание. После этого под его руководством начиналась проработка задания со всем летным составом, каждый экипаж получал конкретное задание. Он же, командир, проводил проигрыш полета путем постановки контрольных вопросов. Затем следовали самостоятельная подготовка в экипажах, последние указания и команда «По самолетам!».

Многократно работая по этой схеме, Бабенко постоянно чувствовал, что в ней чего-то не хватает. Долго думая над этой проблемой, он постепенно стал приходить к выводу: в цепочке постановки задачи отсутствует важное звено – командир эскадрильи. При существующей схеме он не чувствует себя в полной мере ответственным за боевой вылет, принижается его командирское начало. Комэску надо включать в процесс постановки задачи, дать ему часть постановочной работы. Надо задачу ставить ему, а уже он – экипажам. По-иному заработают штурман и инженер эскадрильи, они тоже начнут понимать свою ответственность за качественное выполнение боевого задания.

Через подключение эскадрильного звена к постановке задачи, мыслил Бабенко, более эффективным станет проигрыш боевого задания, он даст возможность, в отличие от общеполкового, более детально выявлять степень подготовки каждого экипажа, охватить контролем практически их всех.

Идею командира поддержали начальник штаба, штурман и инженер полка, а главное – ее поддержали командиры эскадрилий. От слов, предложений и планов перешли к делам. И тут вскрылась еще одна положительная сторона новшества – штабные руководители и работники вспомогательных служб пошли в подразделения. Эскадрилья стала центром подготовительного процесса к боевому заданию.

Все эти соображения и изложил Андрей Дементьевич в своей статье. Большую помощь в ее подготовке оказал замполит, которому идея укрепления эскадрильного звена пришлась по душе, он даже стал обдумывать, какие формы партийно-политической работы с полкового уровня переместить в эскадрилью.

Внимательно прочитав свое газетное творение, Бабенко нашел его немного сухим, но весьма полезным, ибо отдача от нововведения, особенно сейчас, когда в ходе Курской битвы полку приходится заниматься ювелирной работой – бить по переднему краю врага, очевидна. Об этом и говорит концовка статьи: «Благодаря тщательной подготовке к каждому вылету и четкой проработке заданий, нам удалось значительно повысить боевую эффективность».

Все верно! Довольный командир полка лег спать. Солдатская кровать стояла в кабинете.

Возможность почитать, а вернее, просмотреть газеты, представилась и командиру 45-й авиадивизии Викторину Ивановичу Лебедеву. Газета «Красный сокол», ставшая без всякого преувеличения любимицей личного состава АДД, нравилась и ему. Как-никак, а только она в полной мере отражала боевую работу, жизнь и быт частей и соединений Авиации дальнего действия. Скажем, газета ВВС «Сталинский сокол» писала о дальниках редко, что вполне закономерно, а «Красная звезда» и тем паче, что тоже вполне понятно.

Конечно же, статью Бабенко Лебедев прочитал внимательнейшим образом. Кого из командиров не интересует вопрос постановки боевой задачи? Ну а когда газета дает материал знакомого человека, то интерес к нему двойной.

Однако как не привлекательна была статья Бабенко, но наибольший интерес у Лебедева вызвала передовица газеты «Постоянно совершенствовать тактическое умение». Последним вылетом в район Белгорода

командир дивизии остался недоволен и прежде всего по тактическим соображениям. Иващенко все подробно ему рассказал, со всеми его выводами он согласился. Вот и некоторые положения передовой созвучны его мыслям.

Взять хотя бы мнение о выгоде концентрированных налетов. «Постой, постой, как тут написано? – Лебедев начал искать заинтересовавшее его место статьи. – Ага, вот!»

«Налет крупных сил бомбардировщиков в короткий промежуток времени несоразмерно больше увеличивает поражаемость неприятельского объекта, чем налет этого же количества самолетов, но следующих один за другим через более длинные промежутки времени».

«Верно! А мы в прошлый раз, – продолжал думать Лебедев, – уж больно большой временной разрыв между кораблями сделали».

Далее командир дивизии заинтересовался следующим местом: «Иногда, если противник привык к порядку нашего наведения на цель, целесообразно сократить время между действиями осветителя и действиями основной массы самолетов до минимума, чтобы ПВО противника не успела изготовиться к отражению нападения».

«Тоже верно! У нас с освещением в последний раз получилось совсем плохо. А вот над тем фактом, что где-то посылают эшелон подавления противовоздушной обороны, надо хорошенько подумать. Ну, а это что? До чего же мы научились высокопарно выражаться. Просто уму непостижимо! Нет, вы только посмотрите: «Тактические навыки не прививаются стихийно, они воспитываются командирами, которые не замыкаются в тесную скорлупу узких организационных интересов, которые презирают шаблон и застой, а изыскивают все более совершенные средства борьбы».

«А вот это правильно: «Назрели серьезные события: войска перешли на двух направлениях в наступление... В наступивших боях надо применить все то тактическое умение, которое было приобретено нами за два года войны. Родина ждет от нас точных, умелых, хладнокровных и решительных действий». Вот завтра хладнокровно и решительно проработаю статью с руководством дивизии. Ну и словечко – «проработаю». До чего же мы научились высокопарно выражаться!»

Лебедев в сердцах отодвинул газету в сторону, прикрыл рукой уставшие глаза, задумался. Через несколько минут взялся за «Красную звезду». Особо заинтересовало его сообщение газеты под рубрикой «Битва в воздухе». В заметке сообщалось:

«Битва в воздухе на орловско-курском направлении продолжается с прежним ожесточением. Немцы сосредоточили здесь огромное количество авиации, стянув ее с запада, с тыловых аэродромов и с других фронтов. В частности, из района Смоленска сюда за несколько дней до наступления было переброшено более 70 модернизированных бомбардировщиков типа «Ю-88». Из Пскова пришел вооруженный модернизированными «Хенкелем-111» легион «Кондор». Кроме того, немцы подняли на передовые аэродромы большое количество истребительной авиации, состоящей, главным образом, из самолетов типа «Фокке-Вульф-190».

Готовясь к своему наступлению на Орел, немцы в течение долгого времени создавали здесь сильные воздушные кулаки, возложив на них, как и на танковые части, особые надежды. Вот почему бои в воздухе на орловско-курском направлении с самого же начала приняли очень острые формы и достигли больших масштабов. Эти бои быстро переросли в настоящее воздушное сражение... Над линией фронта днем и ночью гудят моторы».

Материал статьи Лебедеву понравился. Решив, что его надо будет довести до всего летного состава, он позвонил начальнику разведотдела дивизии В.Л. Медынцеву и приказал присовокупить фактуру статьи к его завтрашней информации.

- Да газету все читают, – пытался возразить Владимир Львович.
- Я знаю как они читают! Да и некогда им читать. Так что будь любезен.
- Есть, товарищ полковник!



*Штурман А.М. Лебедев работает за откидным столиком. Над его головой уложен в походные крепления прицел ОПБ-2, за боковым окном – наружный термометр.*

*В ночь на 10 июля Авиация дальнего действия продолжала наносить удары по войскам и технике противника на орловском и белгородском направлениях. Наши воздушные силы бомбили также аэродромы противника. Уничтожено и повреждено большое количество находящихся на земле немецких бомбардировщиков и истребителей. Два наших самолета не вернулись с боевого задания.*

*«Красный сокол», 1943, 11 июля.*

## **НАПРЯЖЕНИЕ БОЕВ НА ЮЖНОМ ФАСЕ ДУГИ НАРАСТАЕТ**

В боевой работе АДД белгородское направление осталось главным и в ночь на 10 июля. Обстановка здесь продолжала оставаться более сложной, чем на северном участке Курской дуги. А.Е. Голованов писал: «На Воронежском фронте дело обстояло иначе. Здесь противник, сосредоточив силы и средства на узком участке фронта, довольно быстро преодолел нашу оборону и вклинился на глубину до 35 километров. Положение на Воронежском фронте создалось угрожающее».<sup>1</sup>

С утра 9 июля немецко-фашистское командование предприняло еще одну отчаянную попытку прорваться на Обоянь вдоль шоссе Белгород – Курск. Наступление немецких бронированно-механизированных группировок поддерживала почти вся авиация 4-го воздушного флота.

В многотомной истории Второй мировой войны положение дел на белгородско-курском направлении в этот день оценивается так: «Утром 9 июля на 10-километровом участке фронта наступление развернула крупная группировка, насчитывавшая до 500 танков. Сюда же немецко-фашистское командование бросило значительные силы авиации, которая в течение дня сделала до 1500 самолето-вылетов. Бои приняли крайне ожесточенный характер... За этот день гитлеровские войска продвинулись на 6-8 км. Добились они продвижения и на корочанском направлении... Напряжение боев на южном фесе Курской дуги нарастало... К этому времени все резервы Воронежского фронта были введены в сражение».<sup>2</sup>

Пытаясь склонить чашу весов здесь в свою пользу, командование обеих противоборствующих сторон в этот день усилили свои группировки резервами.

«9 июля командование вермахта приняло решение перебросить в район Курска еще несколько дивизий и добиться перелома в ходе битвы. В связи со сложной обстановкой Ставка Верховного Главнокомандования 9 июля приказала командующему Степным фронтом выдвинуть на курско-белгородское направление 4-ю гвардейскую, 27-ю и 53-ю армии; 5-я гвардейская и 5-я гвардейская танковые армии поступили в подчинение командующего Воронежским фронтом».<sup>3</sup>

И вновь в дыму и мгле сражения померкло солнце. Атаки врага, следовавшие друг за другом, как волны морского прилива, разбивались об утес нашей обороны.

Чтобы остановить врага, командование фронта сосредоточило на обоянском направлении почти всю 2-ю воздушную армию. Ее основные усилия были направлены на уничтожение танковых и механизированных группировок противника. Весь день в белгородском небе носились тучи немецких и советских самолетов. Они бомбили и штурмовали живую силу и технику друг друга, то там, то здесь завязывались воздушные схватки, нередко в них участвовало от ста до ста пятидесяти самолетов.

Ценой огромных потерь противнику удалось вклиниться в нашу оборону на глубину до тридцати пяти километров, выйти к тыловой армейской полосе 6-й гвардейской армии. Здесь он был остановлен. На Обоянь прорваться враг не смог.

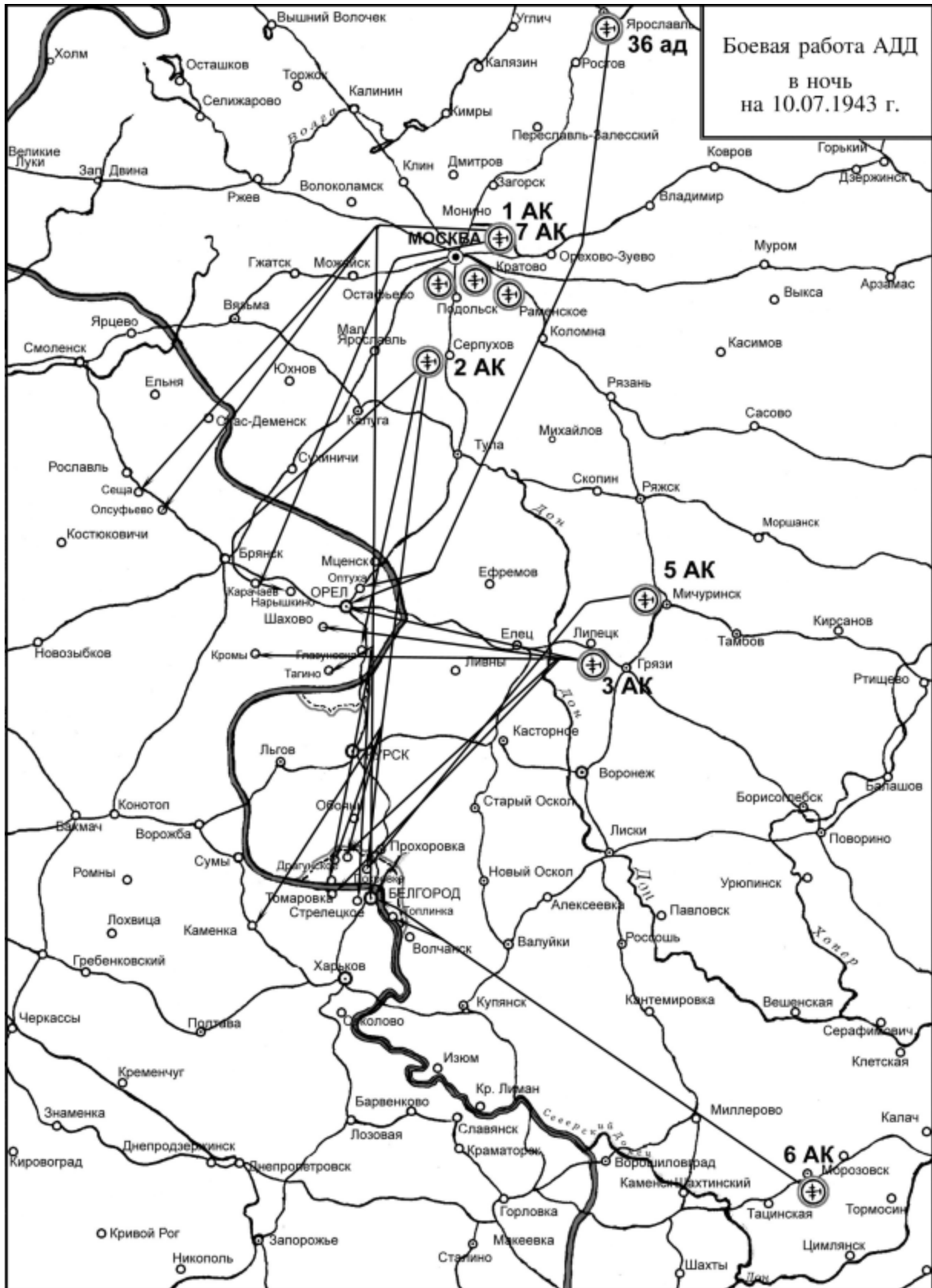
---

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Записки командующего АДД. – С. 213.

<sup>2</sup> История Второй мировой войны. – Т. 7. – С. 152.

<sup>3</sup> Там же. – С. 152-153.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 10.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
г. Белгород	1-й авиакорпус	Ил-4	20	17	197	21,630	40
пп. Драгунское, Стрелецкое			13	11	90	9,890	
п. Верх. Тагино				2	22	2,200	
Контроль работы аэродромов Сеща и Олсуфьево			1	1			
Разведка погоды			1	1			
<b>Итого:</b>			<b>35</b>	<b>32</b>	<b>309</b>	<b>33,720</b>	<b>40</b>
п. Быковка	2-й авиакорпус	Ил-4	38	35	457	62,385	368
п. Яковлево			15	12	151	19,795	
п. Каменка				1	14	1,570	
ст. Глазуновка				1	12	1,500	
Контроль работы аэродромов Брянск, Карачев с попутной бомбардировкой ст. Нарышкино, Еропкино			1	1	12	1,500	
Разведка погоды	1						
<b>Итого:</b>			<b>55</b>	<b>50</b>	<b>646</b>	<b>86,750</b>	<b>368</b>
п. Томаровка	3-й авиакорпус	Ил-4	18	17	204	26,770	124
п. Ольховка			17	17	230	29,285	
Контроль работы аэроузла Орел с попутной бомбард. аэродромов Орел, Кромы, ст. Шахово			2	2	22	2,305	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>38</b>	<b>36</b>	<b>456</b>	<b>58,360</b>	<b>124</b>
п. Покровка	5-й авиакорпус	Ли-2	49	47	1588	50,506	
		ТБ-3	11	11			
Разведка погоды		Ли-2	1				
<b>Итого:</b>			<b>61</b>	<b>58</b>	<b>1588</b>	<b>50,506</b>	
г. Белгород	6-й авиакорпус	Ли-2	36	36	1236	36,452	
		Ил-4	14	6	12	1,500	
п. Топлинка		Ил-4		1			
<b>Итого:</b>			<b>50</b>	<b>43</b>	<b>1248</b>	<b>37,952</b>	
Аэродром Карачев	7-й авиакорпус	Ли-2	36	36	1030	38,825	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>37</b>	<b>36</b>	<b>1030</b>	<b>38,825</b>	
Аэродром Орел	36-я авиадивизия	Ил-4	35	34	341	38,700	20
ст. Опуха (18 км северо-восточнее Орла)				1	9	1,050	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>36</b>	<b>35</b>	<b>350</b>	<b>39,750</b>	<b>20</b>
<b>Всего:</b>			<b>312</b>	<b>290</b>	<b>5627</b>	<b>345,863</b>	<b>552</b>

## *Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

---

На северном участке Курской дуги днем 9 июля каких-либо особых изменений не произошло. Враг по-прежнему пытался продвинуться на Поныри, а войска Центрального фронта, как и все предыдущие дни, делали все возможное, чтобы этого не допустить. Представитель Ставки Верховного Главнокомандования Маршал Советского Союза Г.К. Жуков 9 июля еще был у К.К. Рокоссовского. Оценивая положение дел к этому времени, он в своих мемуарах писал:

«Так, до 10 июля, потеряв значительную часть танков, на которые Гитлер делал основную ставку, немецкие войска не смогли продвинуться вперед».

И здесь же Георгий Константинович приводит свой ответ на вопрос И.В. Сталина, позвонившего ему под утро 9 июля: «Не пора ли вводить в дело Брянский фронт и левое крыло Западного фронта, как это было предусмотрено планом?» Жуков ответил: «Здесь, на участке Центрального фронта, противник уже не располагает силой, способной прорвать оборону наших войск...»<sup>1</sup>

Таким образом, к исходу 9 июля обстановка на орловском направлении оказалась более стабильной и более ясной, чем на белгородском.

Надо сказать, что командование АДД через своих представителей на Центральном и Воронежском фронтах внимательнейшим образом следило за наземной обстановкой, складывающейся на северном и южном фасах Курской дуги, и на основе ее анализа ставила задачи подчиненным соединениям, не боясь их изменить, если этого требовало дело. Так произошло при постановке задачи и в ночь на 10 июля.

С утра этого дня почти все соединения получили предварительное боевое распоряжение штаба АДД. 5-му авиакорпусу, например, ставилась задача уничтожать узлы сопротивления противника на Брянском фронте в районе Лески (тринадцать километров западнее Новосиля). Однако перед обедом во все соединения, в том числе и И.В. Георгиеву, ушла телеграмма: «Задачу, поставленную вам на 10 июля, отменить и перенести на другую ночь. В 18.00 9 июля вам будет поставлена новая задача, ориентировочно в тех же районах, где работали в ночь на 9 июля. Шевелев».



*Ил-4 в воздухе над немецкими атакующими танками. 1943 г.*

---

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 172.

И действительно, все соединения в 18.10 получили новое боевое распоряжение. Оно перемещало главные усилия АДД на белгородское направление.

Утихло дневное сражение. Наземные войска, получив относительную передышку, использовали ее для залечивания ран и подготовки к предстоящему утреннему бою: подбирали раненых с полей, хоронили убитых, подсчитывали потери, подвозили горючее и боеприпасы, ремонтировали технику. С наступлением вечерних сумерек на какое-то время притихло дождливое небо. Дневная авиация, сделав свое дело, ушла на отдых. На прифронтовых аэродромах 2-й и 17-й воздушных армий к бою готовились ночники, а с аэродромов Авиации дальнего действия, расположенных за сотни километров от Курской дуги, из Момино, Серпухова, Липецка, Мичуринска, Ярославля, Морозовска уже шли караваны самолетов, состоящие из бомбардировщиков Ил-4, ТБ-3 и Ли-2. Их больше, чем накануне, но все же далеко не то количество, на которое была способна АДД. Причиной тому – дрянная погода. Она, правда, лучше, чем в предыдущую ночь, но совсем не намного: от шести до десяти баллов, многослойная, с дождями и грозами на отдельных участках маршрута.

Боевое распоряжение штаба АДД вывело на белгородский маршрут двести тридцать один самолет шести авиакорпусов. Им предстояло нанести бомбардировочные удары по скоплениям живой силы и техники противника, в основном танкам, в восьми пунктах – Белгороде, Покровке, Яковлево, Ольховке, Быково, Томаровке, Драгунском и Стрелецком.

Город, имя которого дало наименование одному из двух главных направлений в боевых действиях на Курской дуге, подвергался бомбардированию силами АДД впервые. Здесь сконцентрировались штабы немецких частей и соединений, живая сила и техника, различного рода склады. Наконец, Белгород – это железнодорожный узел. Ударить по этим объектам было крайне необходимо.

По Белгороду, не имея больше иных целей, работал 6-й авиакорпус.

К обеду, подготовив экипажи для действий по скоплениям войск неприятеля в пунктах Стрелецкое, Драгунское и Томаровка, по которым, кстати, корпус действовал в предшествующую ночь, штаб соединения вынужден был вновь посадить летный состав за изучение новой цели. Каких-то дополнительных усилий это не потребовало, так как прежние объекты находились рядом с Белгородом. Даже маршрут, по сути дела, остался прежним: ИПМ – Валуйки – Шебекино – цель. Экипажам оставалось только хорошенько изучить имеющиеся сведения о противовоздушной обороне Белгорода и продумать детали захода на объект и отхода от него. Боевое распоряжение предписывало заходить с востока, уход делать левым разворотом.

Работали экипажи в сложных метеорологических условиях: на маршруте и над Белгородом гуляли грозы, облачность от восьми до десяти баллов своей нижней кромкой доходила до пятисот метров. Это послужило причиной невыполнения задания несколькими экипажами. С непогодой не справились командиры кораблей И.К. Серебрянников, А.Я. Марченко и Г.Т. Татамиров. Все они вернулись и сели на своих аэродромах. Встретив через полтора часа полета на пути к цели десятибалльную облачность, командир корабля П.Ф. Рвачев решил тоже возвращаться. Развернулись, легли на обратный курс и... потеряли ориентировку. Как ни бился штурман Е.В. Якимов, но восстановиться так и не смог. Сбросив бомбы на невзрыв, сели с убранными шасси в поле в районе Абрамовки (сто тридцать пять километров западнее Борисоглебска).

На обратном маршруте из-за низкой сплошной облачности и отсутствия связи с землей потерял ориентировку штурман Г.В. Душанов из экипажа Г.В. Петрова. Сели вынужденно на аэродроме Шелефтовка. Потерял ориентировку после выполнения боевого задания и штурман И.С. Середа из экипажа К.Я. Стеценко. Сели на аэродроме Можняковка.

Все перечисленные мной летчики и штурманы, принешие те или неприятности, относятся к полкам 50-й авиадивизии. А вот в братском соединении подобных отрицательных моментов было гораздо меньше. Командир корабля Ли-2 К.А. Гладких после ухода на боевое задание дважды выходил в эфир: первый раз, когда сообщил, что идет на цель, и второй – когда запросил курс домой. Ему дали 127°. «Квитанцию» от экипажа на КП полка не получили, связь с ним прекратилась. Несколько позже выяснилось: при возвращении на участке Старобельск – Россось экипаж встретил десятибалльную облачность и дождь, связь с землей установить не смог и сел вынужденно в Можняковке, составив кампанию Стеценко.

Это все о неприятностях. И коротко об итогах выполнения задания: двадцать один очаг пожара и восемнадцать взрывов, один из них большой силы, создали экипажи, бомбардируя Белгород. Этот взрыв большой силы вызвал своим прицельным бомбардированием штурман Г.В. Душанов из экипажа Г.В. Петрова.

Возвратившись с места боев, экипажи отметили интенсивную артиллерийскую перестрелку на участке фронта Шебекино – Неклюдово по реке Корень и бомбардировку Валук авиацией противника.<sup>1</sup>

Частью сил по объектам Белгорода действовал 1-й гвардейский авиакорпус. Разведку погоды анализировал экипаж 6-го гвардейского авиаполка С.А. Степченко. Дошел он до Нового Оскола. На основе его информации командир корпуса принял решение на вылет. В течение трех часов, сменяя друг друга, над различными объектами Белгорода прошли и сбросили бомбовый груз семнадцать самолетов Ил-4.

Эффективной работу экипажей назвать нельзя, бомбили они в трудных погодных условиях, цель просматривалась слабо, штурманы ориентировались в основном по очагам пожаров. Серьезной помехой стала и ПВО города: по бомбардировщикам остервенело палило до пяти батарей среднего калибра и штук шесть точек МЗА. Помогали им восемь прожекторов. Из результатов следует отметить один крупный очаг пожара со взрывами, созданный на железнодорожной станции Белгород.

С метеоусловиями не справился один экипаж – П.И. Храпова. Он вернулся, не выполнив задание. Еще два командира корабля по той же причине бомбардировали заданную цель на орловском плацдарме – Верхнее Тагино. На обратном маршруте в районе города Тим Курской области командир корабля Ф.И. Кондрашов наблюдал взрыв самолета в воздухе. Зрелище – не из приятных: бомбардировщик прямо на глазах брызнул огненными обломками, и они, навсегда покидая небо, потянулись к земле. И может быть, среди них, тоже прощаясь с небом, летели к земле члены экипажа. Кто они? Чьи они? Эту же неприятную картину наблюдал и командир корабля А.Н. Федоткин.

В весьма трудное положение попал экипаж из 17-го гвардейского авиаполка Е.И. Архипова. Успешно выполнив задание и покинув невредимыми зону зенитного огня, он с набором высоты стал выводить свой Ил-4 на обратный маршрут. Над линией фронта, в промежутке между слоями облачности, совершенно неожиданно повстречались с истребителем. И хотя встреча состоялась накоротке, немецкий летчик успел дать очередь и шмыгнуть в облачность. Удар пришелся по штурманской кабине.

Не зная замысла врага, летчик сделал все как надо: резким разворотом со снижением покинул зону встречи.

Когда нервная встряска немного улеглась, Архипов обнаружил, что штурмана в кабине нет. Час от часу не легче. До Монино более пятисот километров. Перекрестив крепкими словами фашиста, а заодно с ним и своего штурмана, вывел самолет в горизонтальный полет, расстелил на коленях карту и, периодически поглядывая в нее, с помощью радиста точно вышел на свой аэродром. Спас жизнь стрелку и радисту, сохранил самолет. Такое в Авиации дальнего действия – сродни подвигу.

В то время, когда основная группа самолетов корпуса находилась над Белгородом, экипаж летчика П.Ф. Клята держал курс на аэродром Олсуфьево. Надо было присмотреться к его работе, определить, какими силами он располагает. Однако этого сделать не удалось, десятибалльная облачность и дождь начисто скрыли землю от глаз экипажа. Поискав тридцать минут и фактически не обнаружив аэродром, вернулись в Монино.

Вторая группа 1-го гвардейского авиакорпуса наносила удар по пунктам Стрелецкое и Драгунское, отделенным друг от друга рекой Ворсклой. Цель просматривалась плохо, а подсвет САБи из-за дождя не дал нужного эффекта. Но ПВО отсутствовало. Этим летчики воспользовались в полной мере. Не боясь поражений, они снижались до малых высот, спокойно выбирали себе объект и прицельно поражали его. К концу бомбардирования Драгунское и Стрелецкое покрыли сплошные пожары.

Учитывая сложные метеоусловия, можно сделать вывод: корпус задачу выполнил успешно. Главное, не спутал цели, не ударил по своим. А такая опасность была. Об этом предупреждал штаб АДД: «Особо обратите внимание экипажей на близость целей к линии фронта. Бомбить только прицельно. Севернее и северо-западнее ваших целей будут действовать другие части АДД. Предупредите свои экипажи, чтобы они не спутали их цели со своими».<sup>2</sup>

Все вернулись, доложили о выполнении задания, написали боевые донесения и ушли спать. Не смогло уйти на отдых лишь командование 16-го гвардейского авиаполка и те, кто обеспечивал на аэродроме прием самолетов, – ждали возвращения последнего экипажа командира корабля П.П. Калашникова. Уже всем было ясно, что с ним что-то произошло. Но что? О выполнении задания он доложил, шел домой, а потом как в воду канул.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1"А", л. 47.

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 461, л. 20, 42.



Теперь информация командиров кораблей Ф.И. Кондрашова и А.Н. Федоткина, которые наблюдали в районе города Тима горящий и падающий на землю самолет, стала приобретать адресность. Не хотелось, очень не хотелось верить, что это экипаж Калашникова, ведь этим маршрутом прошло столько самолетов других частей и соединений. Но чем дальше уходило время от расчетного, тем более реальным становилось предположение, что это был именно его самолет.

Особенно не хотел в это верить замполит полка М.И. Хренов. Он только-только получил последний номер «Красного сокола», в котором была напечатана статья «Помощь наземным войскам». Эту газету Михаил Иванович намеревался вручить командиру экипажа, когда он после выполнения задания прибудет с докладом на командный пункт. Но вручить газету летчику не довелось, и прочитать в ней заметку о себе Павел Петрович Калашников не смог, ибо к этому времени его в живых уже не было.

Об этом доложил вернувшийся через несколько дней штурман В.Н. Харитонов. Экипаж в эту ночь ушел во второй вылет, ему предстояло сфотографировать результаты бомбардирования пункта Стрелецкое. В районе Курска на самолете по неизвестной причине стали гореть ФОТАбы. Воспламенился и сам бомбардировщик. От огня взорвались бензобаки, штурмана выбросило из развалившейся машины, и он благополучно приземлился. Утром Харитонов нашел останки самолета и обгоревшие трупы летчика Павла Петровича Калашникова, радиста Василия Васильевича Калинина и стрелка Сергея Васильевича Лисицы. Их похоронили в деревне Плоское Солнцевского района Курской области.

25 июля командир звена гвардии старший лейтенант П.П. Калашников приказом командира 1-го гвардейского авиакорпуса был награжден орденом Отечественной войны первой степени посмертно. Генерал Д.П. Юханов вышел на командующего АДД с ходатайством о вручении награды жене погибшего – Маргарите Викторовне Бакуновой, проживающей в городе Мичуринске по улице Красноармейская, 33.

И еще об одном. При взлете на боевое задание самолет командира корабля 6-го гвардейского авиаполка Н.В. Исакова потерпел аварию. В конце пробега Ил-4 резко развернулся вправо, при большой скорости на неровном грунте подломились обе стойки шасси, в результате деформировалась левая плоскость, погнулись винты, оказался пробитым маслбак, повредилась левая нижняя часть центроплана.

Авария – вещь неприятная для самого экипажа, руководства полка и всего полкового коллектива. Но эта была неприятна вдвойне, по крайней мере для начальства, ибо она произошла преднамеренно. Вот какую оценку дал ей командир полка А.И. Рудницкий в докладной на имя полковника С.И. Чемоданова: «Данная авария произошла из-за того, что летчик сделал умышленный разворот самолета. Ил-4 вообще имеет тенденцию разворачиваться вправо в начале разбега, данный же разворот произошел перед отрывом, то есть тогда, когда самолет хорошо слушался ног, причем разворот получился мгновенный на 90°... Авария произошла по причине преступной халатности и нежелания летчика летать на боевые задания, который за период работы в полку имел много летных происшествий, связанных с нежеланием выполнять боевые задания».

Далее командир полка приводил в документе многочисленные факты невылетов на боевое задание, возвращений, отстранений от полета. Не утомляя читателя их перечислением, сошлюсь лишь на те, которые произошли за период Курского сражения. Так, 5 июля Исаков, сославшись на усталость, отказался от второго вылета на боевое задание. 6 июля, опять же, под видом усталости, возвратился со старта. 7 июля отказался идти в полет по причине головной боли.

В этом же документе командир полка приводит факты сознательной порчи материальной части самолета и констатирует: «Техника пилотирования у летчика – хорошая, при желании летать взлетает и производит посадки отлично».

Хорошо изучив архивы частей и соединений АДД периода войны, могу смело сказать: подобных примеров нежелания выполнять боевые задания – единицы. По крайней мере, в пределах Курской битвы зафиксирован еще один подобный случай. О нем речь впереди. Но зная как разрешился этот второй случай, и, может быть, под его впечатлением, у меня возникло большое сомнение: а могло ли такое быть? Одно дело летчику-истребителю не вылететь на боевое задание или возвратиться с маршрута, прикрываясь той или иной причиной. Он в самолете один. Другое дело у летчика-дальника. Он не один, он – в составе экипажа. Тут сослаться на неправдоподобную причину сложно. Далее. Можно придумать болезнь, можно сослаться на усталость, но как решиться на порчу материальной части самолета или разворачивать машину на пробеге да еще перед отрывом, когда скорость ее такова, что можно остаться без головы, или, на худой конец,

получить солидные увечья. Вопросы, вопросы, вопросы. Но, не располагая объяснениями летчика, не зная его судьбы в связи с данным происшествием, это скорее риторические вопросы.

Очередная боевая ночь не погасила, а наоборот, еще больше разожгла костер патриотического порыва, порожденного экипажами Ф.Н. Рогольского и А.Г. Романова, а также обращением командира 2-го гвардейского авиакорпуса к своим подчиненным. К прежним энтузиастам повышенной бомбовой нагрузки прибавились новые имена, среди них: И.И. Грудаков, С.Ф. Кондрин, П.А. Гринев, В.А. Дмитриев, Е.В. Евдокимов. Все они ушли на боевое задание, подвесив на бомбодержатели своих самолетов по две тысячи килограммов бомб. Такой же вес подняли и те, кто начинал это дело, – Т.Д. Тарасюк, А.А. Сердюченко, С.Н. Соколов. А рекордсмен В.Г. Кочнев остался верен себе, вновь взяв на борт две с половиной тонны. В 19-м гвардейском авиаполку средняя бомбовая нагрузка составила одну тысячу восемьсот килограммов на самолет. Что и говорить, привес серьезный и для врага совсем не лишний.

И этому авиакорпусу штаб АДД определил два объекта – Быковку и Яковлево. Для соединения это были новые цели. Но невзирая на это, а также на сложные метеоусловия (по всему маршруту десятибалльная облачность с нижней кромкой шестьсот-тысяча метров, видимость в один-два километра, с дождями и градом), экипажи задание выполнили успешно. Этому способствовало, помимо умения и большого желания, естественное обозначение линии фронта пожарами и артиллерийской стрельбой, а также отличным подсветом. Цель просматривалась так хорошо, что с низких высот можно было различить траншеи.



С.Н. Соколов

В южной части Быковки среди возникших пожаров произошел один огромный взрыв, после которого началась серия меньших. По этим признакам можно было предположить, что взорван склад боеприпасов. Деревня Яковлево от прицельного бомбардирования оказалась окутана сплошным пожаром.

Некоторым экипажам сложные метеоусловия оказались не под силу, и они задание не выполнили. В.Г. Орлов бомбил железнодорожную станцию Глазуновка, Н.П. Краснов – станцию Еропкино. В.Г. Черниченко, С.П. Кузьмин и В.В. Бойцов – вернулись с маршрута и сели на своем аэродроме с бомбами. Н.В. Лаптев по причине обрезания мотора бомбил деревню Каменка (двадцать километров северо-западнее Орла).<sup>1</sup>

Экипаж В.П. Тяпченко, как и в ночь на 8 июля, получил задание на разведку аэродрома Сеща, но до цели не дошел по метеоусловиям. Бомбы сбросил на железнодорожную станцию Нарышкино, создав там один очаг пожара.

А результатов разведки в штабе АДД ждали с нетерпением. Об этом говорит отдельное указание генерала М.И. Шевелева командирам 1-го, 2-го и 3-го гвардейских авиакорпусов: «В ночь на 10 июля разведчикам вести наблюдение за аэродромами противника до 24.00. О всех наблюдениях экипажа-разведчика доносить немедленно по радио в свой штаб. Штабу соединения немедленно передавать по СТ эти донесения на командный пункт АДД».<sup>2</sup>

С задания не возвратился экипаж заместителя командира 3-го гвардейского авиаполка по политической части С.Н. Соколова. В полку Сергей Николаевич, как и на войне, с первого дня. Как человека, имеющего желание и способного работать с людьми, его «сосватали» на должность комиссара эскадрильи. Затем начальству понадобились его организаторские способности на должности командира эскадрильи. Уже через три месяца подразделение вышло в передовые. Это стало поводом для дальнейшего повышения по службе. С октября 1942 года Соколов – комиссар полка.

Какую бы должность он не занимал, личное участие в боевой работе всегда было на первом месте. Перед Курской битвой Сергей Николаевич имел в активе более ста пятидесяти боевых вылетов. Ни одно патриотическое начинание без комиссара не обходилось. Когда в полку появились энтузиасты повышенной бомбовой нагрузки, в их компании оказался и комиссар. На боевые задания летал наравне со всеми, в районе цели вел себя смело, иногда даже дерзко.

14 августа 1942 года повез на Брянск две с половиной тонны бомб. Три пятисотки штурман П.И. Беляков сбросил на первом заходе, в бомболюках осталось десять соток. Нужно было выполнить еще один заход. Средства ПВО в районе Брянска всегда были немалые. И вот львиная их доля – и прожектора, и

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 461, л. 24.

<sup>2</sup> Там же, д. 462, л. 24.

зенитки – сосредоточилась на одном бомбардировщике. Отрезок пути, называемый боевым курсом, Ил-4 шел среди зенитных разрывов, словно в пчелином рое. Судьба была благосклонна только в одном: несколько снарядов отбили хвостовое оперение самолета тогда, когда экипаж уже сбросил оставшиеся бомбы. Бомбардировщик опустил нос и, не реагируя на движение штурвала, устремился вниз. Пришлось прыгать, дергать кольцо парашюта и знакомиться с партизанами.

Вот и в эту ночь с тем, чтобы поточнее ударить по войскам противника в пункте Яковлево, Соколов снизил своего «ила» на минимальную высоту, обеспечил прицельное бомбардирование штурману Ф.С. Пономареву и... прицельный огонь какому-то немецкому зенитчику. На бомбардировщике загорелся правый мотор. Летчик дотянул до линии фронта, дал команду экипажу на покидание, заглушил работающий мотор, установил самолет в положение планирования, открыл фонарь, перевалился через левый борт, скатился с крыла, выждал несколько секунд и дернул кольцо. Летчик к приземлению совершенно не был готов, так как встреча с землей произошла сразу же, как только купол парашюта наполнился воздухом. От сильной боли в позвоночнике Соколов не мог встать, благо штурман и радист Н.Г. Шамрай приземлились недалеко и смогли прийти на помощь. Произошло все это у села Пристенное в сорока километрах на восток от Обояни.

Из трех авиакорпусов, экипажи которых выполнили разведывательное задание, о его результатах смогло доложить лишь командование третьего гвардейского. Два экипажа Д.И. Барашева и В.Н. Колесникова, как и в предыдущие ночи, вели разведку аэродромов орловского аэроузла. Сведения, как требовал штаб АДД, передавали прямо с борта самолета. Кроме этого, оба произвели блокировку. Колесников сбросил на летное поле аэродрома Орел десять ФАБ-100, заставив аэродромную службу выключить старт. Барашев принудил сделать то же самое прислугу аэродрома Кромы, сфотографировал его, а еще в тридцати пяти километрах западнее Орла нашел станцию Шахово и сбросил на железнодорожные пути парочку ФАБ-250.

После возвращения разведчиков на свой аэродром начальник штаба корпуса приказал начальнику оперативного отдела срочно подготовить общее разведдонесение. Через тридцать минут оно легло на рабочий стол полковника Л.А. Дьяченко:

«Экипажи отмечают:

1. Интенсивные полеты самолетов противника типа Ю-88 из района Брянск, Карачев, главным образом из Брянска.

2. Систематические бомбардировки нашими самолетами аэродрома Орел заставили противника усилить светомаскировку своих аэродромов и самолетов, находящихся в воздухе.

3. Бомбардировочная авиация действует с брянского аэроузла по нашим объектам и войскам на курском и белгородском направлениях.

4. Самолеты, действующие с орловского аэроузла, приходят в район аэродрома и ходят по кругу с включенными АНО.

5. Экипажи противника пренебрегают светомаскировкой на своей территории, совершают полеты с включенными АНО.

6. Аэродром Кромы является основным ориентиром для полетов самолетов из района Брянск, Карачев, Орел, так как все самолеты, следуя к линии фронта и возвращаясь от нее, проходят через аэродром Кромы.

7. При полете с превышением над самолетами противника Ю-88 хорошо видны выхлопные патрубки.

Предложение: послать в район Кромы ночных истребителей с достаточным запасом горючего, где они, особенно в лунную ночь, всегда будут иметь богатую добычу».<sup>1</sup>

Содержание документа, отражающего работу разведчиков, начальнику штаба понравилось. Хорошо сработали! Потирая от удовольствия руки, Леонтий Акимович Дьяченко взял карандаш и поставил свою подпись, затем сверху дописал: «Балласт», Голованову, серия «Г».

3-му гвардейскому авиакорпусу Н.С. Скрипко выделил для бомбардирования тоже два объекта – Томаровку и Ольховку. Работали в тех же погодных условиях, что другие соединения – десятибалльная облачность, дожди, юго-западнее цели – гроза. Тем не менее не заметить линию фронта было просто невозможно, ее обозначало большое количество пожаров. Горели и сами объекты. Шла интенсивная артперестрелка из Белехнино на Прохоровку.

Осветители хорошо подсветили и Томаровку и Ольховку. Противодействие на объектах отсутствовало. Все это создало условия для спокойной бомбардировочной работы, а отдельные экипажи воспользовались и

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 461, л. 31.

бортовым оружием. Контролеры майор А.Я. Яремчук и капитан А.И. Доморацкий зафиксировали попадание бомб в склад с боеприпасами, подрыв четырех емкостей с горючим в северо-восточной части Томаровки, а контролеры В.Т. Митрошин и А.П. Никифоров отметили прямые попадания по автомашинам с боеприпасами в Ольховке.

Не выполнил задание всего лишь один экипаж. На маршруте к цели на самолете летчика В.Н. Громадчикова начались перебои в работе моторов. Пришлось разворачиваться и возвращаться на свой аэродром с бомбами.<sup>1</sup>

Продолжал, не пропустив ни одной боевой ночи, оказывать помощь войскам Воронежского фронта 5-й авиакорпус. Ему предстояло ударить по скоплениям немецких войск и танков в селе Покровка. Плохие погодные условия своей четкой работой компенсировали поджигатели и осветители цели. Удачно сброшенные



*Экипаж Ил-4 перед боевым вылетом.*

ЗАБы зажгли несколько жилых построек, они стали ориентиром для первых экипажей. А от САБв, сброшенных строго по графику с самолетов В.М. Безбокова, А.И. Калентьева, А.А. Диденко, С.А. Якушкина, С.С. Апухтина и Н.Г. Маркина, над целью стало светло, как днем. С воздуха отчетливо просматривались разрушенные постройки, дороги и речка-выручалочка Ворскла. Ну как тут можно промахнуться уважающему себя штурману!

Около трех часов сорок семь Ли-2 и одиннадцать ТБ-3 разгрузались над Покровкой. В центральной ее части и на окраинах, в прилегающих к ней оврагах возникло пятнадцать очагов пожаров и семь взрывов. Контролирующие работу экипажей А.Н. Лапушкин, А.И. Сави-

нов, Л.Н. Агеев, Е.И. Петров и М.Т. Лановенко выделили из них шесть крупных пожаров и три взрыва большой силы, они подсчитали, что в результате бомбардирования уничтожено несколько танков и автомашин, а также взорвано как минимум три склада боеприпасов. Вся Покровка горела.

На двух самолетах (командиры кораблей М.П. Татаринов и В.Ф. Шеметов) барахлили моторы. Первый вернулся с бомбами, второй освободился от них в районе Хлевное (двенадцать километров юго-восточнее Задонска). Экипаж А.Н. Котелкова задание выполнил, затем донес: «Из-за отказа материальной части сел вынужденно». Свой Ли-2 летчик приземлил в районе деревни Поганец (шестнадцать километров северо-западнее Землянска). «При посадке повредили гондолу и погнули винты».

Экипажи привезли ценные сведения о наземной обстановке: интенсивная перестрелка наземных войск в районе Крюково – Беломестная; по дороге Черкасское – Дуброва движение автотранспорта в обе стороны; северо-западнее цели в воздухе столкнулись два самолета; на дороге в Покровку длинная полоса пожаров – горели автомашины; в районе Старого Оскола падал горящий самолет.

Начальник штаба авиакорпуса полковник В.К. Богданов приказал эти сведения включить в боевое донесение.

По войскам и технике противника на орловском плацдарме борьбы АДД в ночь на 10 июля не была. Эта пауза произошла впервые с начала Курского сражения. Слово «впервые» относительно этого дня следует применить и еще к одному факту: впервые часть сил Авиации дальнего действия генерал А.Е. Голованов направил на борьбу с авиацией противника на его аэродромах.

Теперь становится понятным, почему в последние дни несколько одних и тех же экипажей 1-го, 2-го и особенно 3-го гвардейских авиакорпусов получали задания на разведку таких аэродромов противника, как Орел, Сеща, Олсуфьево, Брянск, Карачев, Кромы.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 461, л. 28.

В «Воспоминаниях...» Г.К. Жукова я нашел фразу: «Оба дня, невзирая на колоссальные потери, свирепствовала его авиация». Георгий Константинович имеет в виду авиацию противника. Удачно правильное слово подобрано в этой фразе – свирепствовала. Она действительно свирепствовала, ибо руководство «Люфтваффе» впервые с начала войны теряло господство в воздухе и, пытаясь его удержать, бросило в район Курской дуги наибольшую часть своего воздушного флота, цвет своего летного состава.

Как раз в это время в «Красной звезде» появилась передовая статья «Уничтожать немецкие бомбардировщики». Она оказалась созвучна требованиям дня.

«Предприняв наступление на орловско-курском и белгородском направлениях, немцы бросили на поле боя значительные силы своей авиации. Враг стремится массированными ударами с воздуха деморализовать обороняющиеся войска, подавить их волю к сопротивлению и тем самым проложить путь пехоте и танкам...

Сейчас наступил такой этап воздушной войны, который характеризуется групповыми воздушными боями и массовым применением бомбардировщиков. Долг командиров и летчиков нашей авиации – воспрепятствовать ударной силе вражеского воздушного флота – бомбардировщикам...

Одним из эффективных средств борьбы с немецкими бомбардировщиками являются удары всех родов авиации по аэродромам и базам бомбардировочных эскадр врага... Там, где вопросы разведки и наблюдения поставлены на должную высоту, все усилия немцев сохранены в целостности логово своих бомбардировщиков терпят крах и наша авиация успешно громит их с воздуха».<sup>1</sup>

В общем, обстановка, сложившаяся в районе сражения, ее анализ поставили перед АДД, в рамках Курской битвы, новую задачу, а именно: нанесение бомбардировочных ударов по аэродромам противника. Они должны были ослабить активность его авиации вообще и снизить ее воздействие на наземные войска Центрального и Воронежского фронтов в частности. Удары АДД по аэродромам, по сути дела, должны были стать составной частью общей борьбы советских ВВС за господство в воздухе.

В кабинете начальника оперативного отдела 7-го авиакорпуса подполковника Н.А. Шимановского раздался телефонный звонок, дежурный офицер узла связи просил срочно подойти на вызов Москвы. Дежуривший у СТ молоденький боец Филиппов доложил, что у аппарата ждет И.Н. Ракша. Шимановский представился, поприветствовал московского абонента и взял в руки побежавшую ленту: «Даю вам на сегодня задачу. На 10 июля действовать по аэродрому: первая буква «К», последняя – «В» (Карачев. – А.С.). Это между большим пунктом: первая буква «Б», последняя – «К» (Брянск. – А.С.) и следующий большой пункт: первая буква «О», последняя – «Л» (Орел. – А.С.). По этому гнезду вы уже работали. Сегодня по этому гнезду действуете только вы. На внешнюю подвеску взять ПРАБы с зарядкой осколочных и зажигательных бомб».<sup>2</sup>



В.Ф. Дрянин

Надо сказать, что кодирование боевой задачи не отличалось слишком большой оригинальностью. При желании, употребив минимум смекалки, любой интересующийся мог определить, по какому гнезду намечается удар.

Итак, имя гнезда – аэродром Карачев. Тридцать шесть самолетов Ли-2 направил туда корпус. Все без приключений прошли линию фронта, которая просматривалась сквозь облачность своим пулеметно-артиллерийским огнем. Все прошли сквозь заградительный огонь МЗА, ККЗП и заградительную световую сеть, сотканную из лучей шести прожекторов. Все отбомбились по взлетно-посадочной полосе аэродрома и самолетным стоянкам, создав в его восточной части три взрыва и три пожара, один из них, в районе опушки леса, горел в течение всего времени бомбардирования, выделяясь языками красного пламени; в южной части четыре пожара, предположительно горели самолеты; в центре три пожара, где тоже горели самолеты. Цель, подсвеченная САБи, просматривалась хорошо.

Отбомбившись, все легли на обратный курс. Но не все вернулись в Момино. На самолете командира корабля А.С. Кузнецова забарахлил мотор. «Больного» выключили, на «здоровом» дотянули до Раменского и оказались в гостях у летчиков 45-й авиадивизии. Работу подчиненных прокон-

<sup>1</sup> Красная звезда. — 1943. — 7 июля.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 461, л. 47.

## ***Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой***

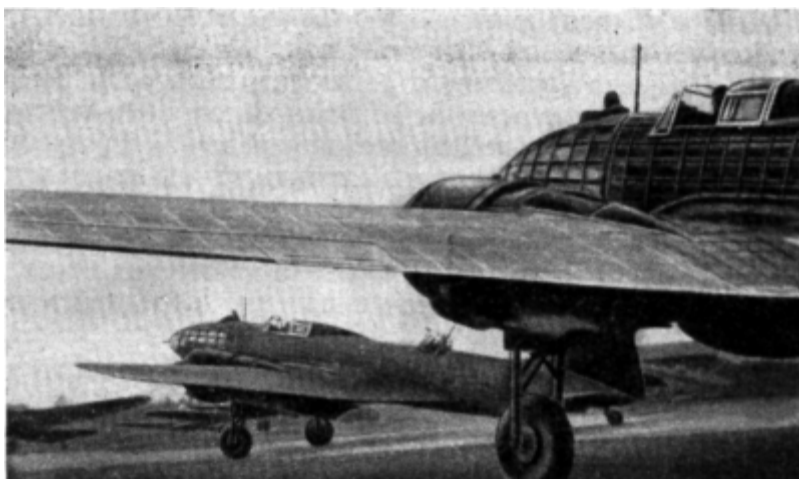
тролировали командир 110-го авиаполка майор В.Н. Орлов и заместитель командира 101-го авиаполка С.С. Запыленов.<sup>1</sup>

Еще по одному фашистскому гнезду – аэродрому Орел – ударили тридцать четыре самолета Ил-4 соединения В.Ф. Дрянина. Объект оцетинился семью батареями зенитной артиллерии и двадцатью прожекторными лучами. Прорвать эту зону было ох как не просто. Как уцелели в этом море разрывов и осколков – уму непостижимо. Но все же один самолет, командира корабля Н.В. Новожилова, четырнадцать осколков поймал. Члены экипажа не пострадали, машина серьезных повреждений не получила, значит, жить можно. Только надо поскорее выбраться из этого пекла. Выбрались и вернулись к родным пенатам. Покрутились летчики на этой жаровне до пота. Тем не менее, контролеры В.А. Трехин и В.П. Каплюк зафиксировали десять очагов пожаров и два сильных взрыва. Один из них «на совести» штурмана звена 42-го авиаполка Н.С. Ижутова.

Сразу после окончания войны Николая Степановича представили к званию Героя Советского Союза. Полет на аэродром Орел в экипаже командира звена И.В. Родионова описан в наградном листе лаконично и сухо, но в нем показаны те трудности, в которых выполнялось боевое задание: «Несмотря на сплошные грозы по маршруту, Ижутов упорно пробивался к цели. Обходя грозы, произвел девять прокладок и перерасчетов маршрута и точно вышел на цель. Невзирая на сильное противодействие ПВО – до десяти батарей ККА и СКЗА, до тридцати прожекторов, – несмотря на грозу в районе цели, Ижутов два раза зашел на нее, точно поразил, образовав большой взрыв».<sup>2</sup>

Авиация дальнего действия завершила очередные сутки Курской битвы на белгородском направлении. «По оценке советского командования, внимательно следившего за действиями противника, вражеские соединения были в значительной степени измотаны, но еще не потеряли ударной силы».<sup>3</sup>

Наступающее утро нового дня предвещало наземным советским войскам новые кровопролитные бои. А экипажам АДД новые вражеские объекты для бомбардирования.



*Дальние бомбардировщики Ил-4 готовятся к очередному вылету на врага в районе Орловского выступа*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 461, л.39.

<sup>2</sup> Там же, ф. 33, оп. 793756, д. 19, л. 212.

<sup>3</sup> История Второй мировой войны. – Т. 7. – С. 153.

*В ночь на 11 июля наша авиация бомбила железнодорожный узел Белгород, где наблюдалось большое скопление эшелонов противника. В результате бомбардирования возникло большое число пожаров. Экипажи наших самолетов наблюдали многочисленные взрывы, в том числе один взрыв огромной силы. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.*

*«Красная звезда», 1943, 13 июля.*

### НА ОРЛОВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ 562 БОМБАРДИРОВЩИКА

Газета явно поспешила: в ночь на 11 июля Авиация дальнего действия бомбардировала не только Белгород, она била еще по одиннадцати объектам немецко-фашистских войск на Центральном и Воронежском фронтах. Кстати, в этот раз она совершила наибольшее число боевых вылетов за весь период Курской битвы – шестьсот семь. Но я не буду слишком строг к «Красной звезде», памятуя, что она не чисто авиационная газета.

И уж если мне пришлось начать этот параграф с общего количества боевых вылетов АДД, то хотелось бы высказать несколько общих суждений по вопросу распределения сил и средств.

Отдельные соединения получили для бомбардирования по одному объекту, что облегчило подготовку к заданию полковых служб и экипажей. Другим определили по два, а вот 7-й авиакорпус и 36-я авиадивизия работали сразу по трем целям.

Если рассматривать действия АДД в эту ночь чисто с точки зрения бомбардируемых объектов, то по некоторым из них работало только одно соединение, по другим два, а вот цель Белый Верх обрабатывали сразу три – 4-й гвардейский и 7-й авиакорпуса, а также 36-я авиадивизия. Мне трудно судить, почему распределение объектов оказалось именно таким, но, думается, это не лучшее решение вопроса, так как выход на одну и ту же цель трех соединений создавал в работе определенные трудности. Однако это только суждение. Возможно, для такого решения были какие-то объективные причины, но они остались неизвестными.

Теперь о распределении сил и средств по направлениям. На орловское направление командование АДД направило пятьсот шестьдесят два самолета, на белгородское – сорок пять.

Чем объяснить такое резкое наращивание сил на северном фланге курского сражения? Ведь, судя по свидетельству К.К. Рокоссовского, к этому времени натиск врага на войска Центрального фронта ослабел. Он писал: «К 11 июля фашистские войска, понеся огромные потери и не добившись успеха, прекратили наступление».<sup>1</sup> Но 10 июля бои в полосе Центрального фронта еще продолжались.

Так, В.Д. Соколов, всесторонне, по моему мнению, исследовавший проблему роли ВВС в Курской битве, пишет: «В последующие трое суток под Поньями и на ольховатском направлении немецко-фашистское командование, все еще не веря в провал операции «Цитадель», пыталось вдохнуть жизнь в угасающее наступление, с отчаянием обреченного бросая войска в атаки порой по 13-16 раз в день... С утра 10 июля противник все усилия своих войска направил на стык 13-й и 17-й армий (вероятно, 70-й, 17-й армии в составе фронта не было. – А.С.). Развернувшиеся бои снова приняли ожесточенный характер и отличались массированием вражеских танковых атак и активностью его авиации...».<sup>2</sup>

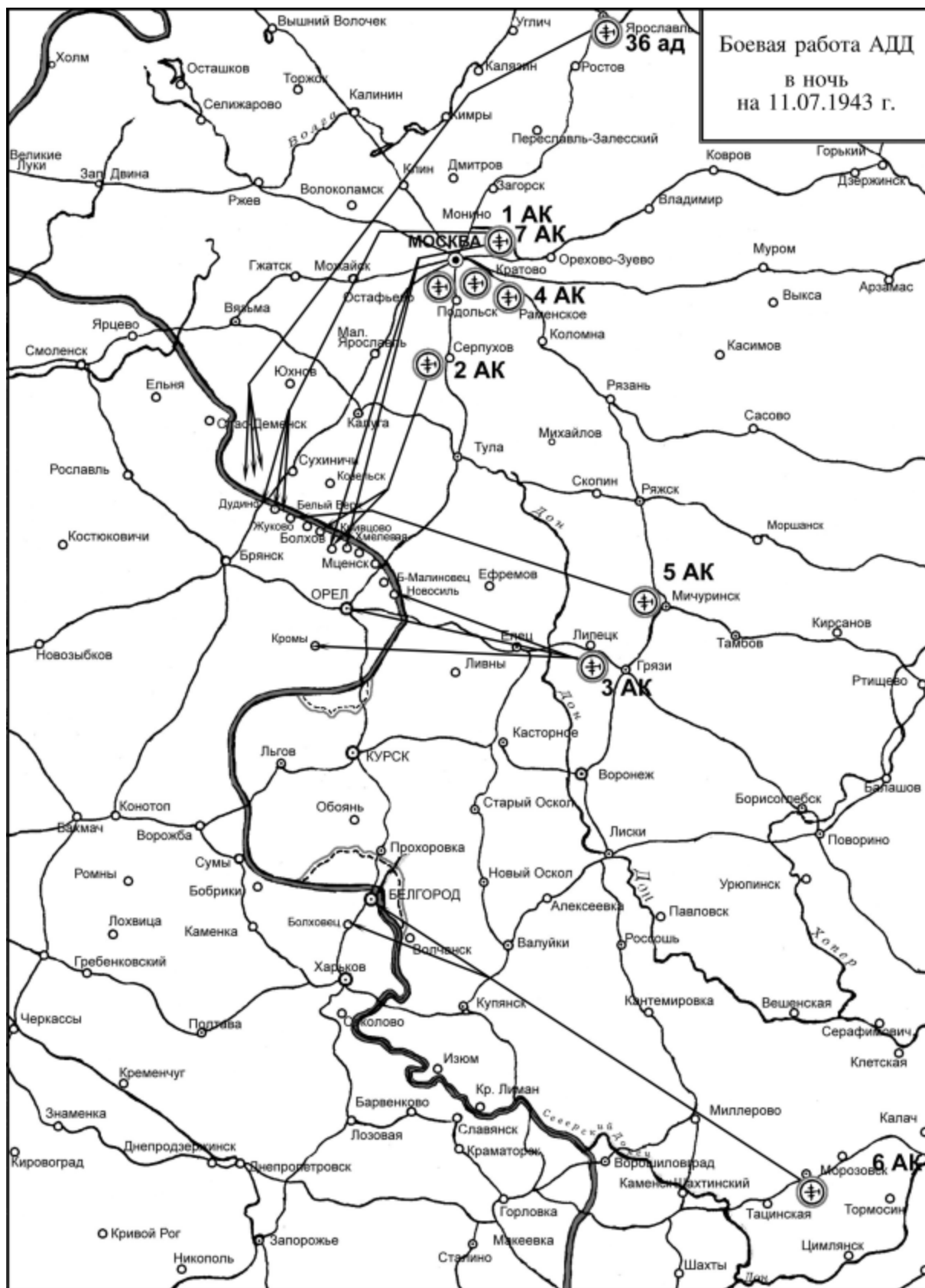
На какие же цели орловского направления бросило командование АДД такую огромную силу – пятьсот шестьдесят два бомбардировщика? Ответ на этот вопрос не сложен, он лежит на поверхности, достаточно только просмотреть боевые документы Авиации дальнего действия за эти сутки, – удары были нанесены по разным объектам, расположенным в зоне трех узлов сопротивления врага, а именно: Козельска, Болхова и Новосила.

---

<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 224.

<sup>2</sup> Соколов В.Д. В небе над Курской дугой. – Воронеж, 1985. – С. 79, 82.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 11.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
п. Кривцово	1-й авиакорпус	Ил-4	41	41	471	51,215	220
п. Хмелевая			38	37	411	46,590	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>80</b>	<b>78</b>	<b>882</b>	<b>97,805</b>	<b>220</b>
п. Толкачево	2-й авиакорпус	Ил-4	66	66	802	107,170	
п. Хомяково (северо-восточнее Болхова)			45	44	557	74,300	401
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>113</b>	<b>110</b>	<b>1359</b>	<b>181,470</b>	<b>401</b>
Узлы сопротивления у п. Б.-Малиновец	3-й авиакорпус	Ил-4	23	23	302	38,870	132
отм. 240,2, отм. 244,9			14	13	152	0,185	
п. Б.-Малиновец			56	56	613	71,020	
Контроль работы аэродрома Орел с попутной бомбардировкой аэродрома Кромы			1	1	11	1,270	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>95</b>	<b>93</b>	<b>1078</b>	<b>11,345</b>	<b>132</b>
п. Белый Верх	4-й авиакорпус	Б-25	65	65	326	82,620	
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>65</b>	<b>326</b>	<b>82,620</b>	
отм. 254,9 и район	5-й авиакорпус	Ли-2	67	64	1609	86,590	
п. Лески		ТБ-3	11	11			
<b>Итого:</b>			<b>78</b>	<b>75</b>	<b>1609</b>	<b>86,590</b>	
ж/д узел Белгород	6-й авиакорпус	Ли-2	30	30	1060	30,900	
п. Болховец		Ил-4	15	15	151	15,400	
<b>Итого:</b>			<b>45</b>	<b>45</b>	<b>1211</b>	<b>46,300</b>	
Узлы сопротивления в п. Дудино	7-й авиакорпус	Ли-2			509	37,240	
пп. Белый Верх, Жуково						366	43,918
<b>Итого:</b>					<b>875</b>	<b>81,158</b>	
Узлы сопротивления в пп. Дудино, Белый Верх, Жуково	36-я авиадивизия	Ил-4	41	41	385	41,260	
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>41</b>	<b>385</b>	<b>41,260</b>	
<b>Всего:</b>			<b>517</b>	<b>592</b>	<b>7725</b>	<b>628,548</b>	<b>753</b>

О чем это говорит? В ночь на 11 июля АДД на Центральном фронте уже не действовала, она работала в зонах Западного и Брянского фронтов. Но здесь, как известно, гитлеровцы широких наступательных боевых действий не вели, а сами фронты, что также общеизвестно, перешли в наступление 12 июля, положив тем самым начало общего контрнаступления Красной Армии на орловском направлении.

И здесь я подвожу читателя к главному выводу своих рассуждений: удары АДД в ночь 11 июля по узлам сопротивления противника в районах Козельска, Болхова и Новосиля – это начало авиационной подготовки советского контрнаступления на орловском направлении.

Основная роль в планируемом наступлении отводилась 63-й и 3-й армиям Брянского и 61-й армии Западного фронтов. Г.А. Чечельницкий в монографии «Летчики на войне», рассказывая о боевом пути 15-й воздушной армии, пишет: «Планом намечалось привлечение 300 дальних бомбардировщиков. Треть из них имели своей задачей до начала операции разрушить опорные пункты противника... Работали совместно с Авиацией дальнего действия. По заранее согласованному графику вылеты начинали обычно экипажи АДД, для которых выделялось меньше объектов, но более важных по значению, вроде опорных пунктов противника на высотах».<sup>1</sup>

Об участии Авиации дальнего действия в авиационной подготовке предстоящего контрнаступления на орловском направлении пишет и М.Н. Кожевников: «Накануне соединения АДД и ночные бомбардировщики воздушных армий в течение двух ночей непрерывно бомбили войска противника на поле боя и разрушали железнодорожные перегоны».<sup>2</sup>

Именно поэтому все наличные силы, за исключением 6-го авиакорпуса, А.Е. Голованов направил на северный участок Курской дуги. Его боевым распоряжением в воздух поднялись пятьсот шестьдесят два бомбардировщика Ил-4, ТБ-3, Ли-2 и Б-25. Конечными пунктами маршрута на штурманских картах значились: Дудино, Белый Верх, Жуково (двадцать восемь – тридцать километров юго-западнее Козельска); Хмелевая, Кривцово, Толкачево, Хомяково (пятнадцать – двадцать километров северо-восточнее Болхова); Б. Малиновец, Лески, отметка 254,9 (один – девять километров западнее Новосиля).

Итак, Авиация дальнего действия в ночь на 11 июля имела честь начать авиационное контрнаступление советских войск на орловском плацдарме. Погодные условия в целом, и особенно в зоне целей, благоприятствовали выполнению боевого задания.

В район Болхово, где находился опорный пункт врага, по приказу А.Е. Голованова, держали курс сто девяносто бомбардировщиков 1-го и 2-го гвардейских авиакорпусов.

Командование 1-го в эту ночь использовало для боевой работы и аэродром в Чкаловском. Это позволило разрядить обстановку в Монино, совершить в спокойной обстановке два вылета, подняв в воздух в первом – сорок пять и во втором – тридцать пять самолетов. Разведку погоды для всего соединения производил экипаж командира корабля В.А. Матвеева.

Дважды за ночь корпус бил по узлу сопротивления Кривцово. Все, используя в полной мере хорошее светонаведение и отличный подсвет цели, бомбили прицельно. Как только первые экипажи приступили к работе, наша артиллерия начала обстрел немецких позиций. Двойной огонь – наземный и с воздуха – продолжался весь период пребывания экипажей над целью. В результате этого дуэта всю деревню охватил общий пожар. В начале бомбардирования ПВО объекта сопротивлялась, при повторном ударе противодействия уже не было.

Дважды налету подвергся и пункт Хмелевая. Отличные светонаведение и подсвет, отсутствие противовоздушной обороны обеспечили штурманам условия для прицельной работы. И эта деревня была подожжена полностью, среди пожаров произошло два взрыва большой силы.

Особенно удачно отбомбился экипаж командира корабля 6-го гвардейского авиаполка А.А. Алехновича (штурман В.Г. Павлов): среди скопления войск в Кривцово, куда угодили их бомбы, возникло два сильных взрыва, после которых образовалось три очага пожаров.

Завидное упорство и хладнокровие проявили члены экипажа 16-го гвардейского авиаполка – летчик Д.И. Панов, штурман А.К. Соловьев, радист К.Н. Медсалинд, стрелок А.П. Новиков. За сто пятьдесят километров до цели на бомбардировщик напал Ме-109 и нанес ему всего одно повреждение – пушечным снарядом погнул лопасть правого мотора. Самолет стало трясти, как в лихорадке. Посоветовавшись со своими боевыми товарищами, Панов решил идти на цель. Удачно отбомбившись по скоплению немецких войск в деревне

---

<sup>1</sup> Чечельницкий Г.А. Летчики на войне. – М., 1974. – С. 65.

<sup>2</sup> Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. – М., 1978. – С. 154.

Хмелевая, экипаж, стремясь нанести врагу максимальный урон, снизился до пятисот метров, обстрелял их еще и огнем своего бортового оружия.

Использовал огонь своих пулеметов и экипаж 2-го гвардейского авиаполка П.И. Золотаря. На обратном маршруте радист А.Ф. Фесенко заметил колонну войск противника в движении и с разрешения командира корабля открыл по ней огонь. Движение колонны было дезорганизовано.

В целом неплохую картину налета авиакорпуса смазала концовка работы первого вылета. Перед возвращением бомбардировщиков с задания служба противовоздушной обороны без всякого предупреждения устроила задымление монинского и чкаловского аэродромов. Командир корабля Г.А. Нефедов увел свой Ил-4 на запасной аэродром Раменское, а И.М. Глазов и Ф.М. Подпригора при посадке в Чкаловском подломали свои самолеты.<sup>1</sup>

Аналогично построил боевую работу своего соединения и генерал Е.Ф. Логинов: две группы бомбардировщиков дважды ударили по пунктам Толкачево и Хомяково.

Выход экипажей в район бомбардирования обеспечили светомаяки, правда, у линии фронта они из-за дымки просматривались плохо. А эту дымку «организовали»... немецкие артиллеристы своей обработкой нашего переднего края: вспышки от разрывов артиллерийских снарядов снизили четкость видения целенаправляющих костров. На глазах у летчиков на земле разыгралась настоящая артиллерийская дуэль, со стороны наших войск она была гораздо интенсивнее. В конце концов, эта образовавшаяся полоса огня стала хорошим ориентиром для экипажей, а благодаря большому количеству взорванных САБв проблем с отысканием целей ни у кого из штурманов не возникло. Они работали при хорошей видимости земных ориентиров, отлично просматривались Ока, дороги, постройки.

В результате прицельного бомбометания в деревне Толкачево возникло более десяти больших пожаров, неисчислимо количество взрывов, один из них в двух километрах южнее деревни, перешел в крупный очаг пожара. В деревне Хомяково контролеры зафиксировали семь больших пожаров, множество сильных взрывов, а на ее юго-восточной окраине один мощный.

А судьи кто? За работой экипажей наблюдала довольно-таки приличная группа контролеров: от корпуса П.И. Бурлуцкий, от дивизий и полков – А.Т. Холод, Н.И. Иностранцев, М.П. Смитиенко, М.Е. Пронин, В.Г. Черниченко, П.Н. Смирнов, А.И. Шапошников, П.П. Радчук, А.Я. Вавилов.

Из ста десяти экипажей, вылетевших на бомбардирование, задание не выполнил только один – командира корабля Н.П. Краснова: не обнаружили наводящих на цель огней. Что и говорить, результат просто прекрасный.

Вот оценка работы в эту ночь 18-го гвардейского авиаполка: «Полк произвел двадцать пять боевых вылетов на уничтожение скопления войск и техники в деревне Хомяково. По фотоснимкам установлено, что все, что было в деревне, – уничтожено, возникло 9 больших взрывов, вся деревня объята пламенем. Все экипажи совершили по два вылета в ночь, за что всему личному составу полка объявлена благодарность».<sup>2</sup>

Командир полка Александр Яковлевич Вавилов издал приказ «Об итогах боевой работы за ночь 11 июля 1943 г.»: «...полку была поставлена задача всеми исправными самолетами произвести не менее двух боевых вылетов. Горя желанием дать хорошие результаты, экипажи показали образцы в боевой работе. Командиры кораблей И.И. Грудаков, В.Г. Кочнев, А.Т. Назаров довели боевую нагрузку до двух тысяч пятисот килограммов, а Ю.П. Юдин и Т.Д. Тарасюк до двух тысяч килограммов».<sup>3</sup>

Успешное выполнение боевого задания нашло отражение и в политическом донесении 8-й гвардейской авиадивизии. Начальник политического отдела Николай Иванович Иностранцев писал: «10 июля 1943 года была получена задача – нанести удар по скоплениям войск и технике противника на переднем крае его обороны. Для подготовки и выполнения этой ответственной задачи был направлен весь политический состав. Работали в эскадрильях и экипажах, разъясняли положение и действия наших войск на орловско-курском и белгородском направлениях, мобилизовали технический состав на тщательную подготовку материальной части, оказывали помощь парторгам для обеспечения боевой работы.

В результате ночь прошла успешно, совершено пятьдесят девять боевых вылетов. Товарищи Ф.Н. Рогульский, П.П. Радчук, Н.С. Крутогуз, М.И. Недосекин сделали по два вылета и подняли по две тонны бомб за каждый полет, а товарищ В.И. Сафонов за два вылета поднял четыре тысячи семьсот пятьдесят килограммов.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 462, л. 18.

<sup>2</sup> Там же, ф. 18-го ап, оп. 364099, д. 1., л. 16.

<sup>3</sup> Там же, оп. 678396, д. 1.

За эту успешную работу была получена поздравительная телеграмма от командира корпуса с объявлением благодарности.

Самый высокий результат в боевой работе – три боевых вылета за ночь – дал заместитель командира 18-го гвардейского авиаполка П.И. Бурлуцкий (штурман Е.Б. Окорокон)».<sup>1</sup>

Но не обошлось без потерь. В архивном деле 8-й гвардейской авиадивизии, в котором отражены сведения о потерях, зафиксировано: в ночь на 11 июля 1943 года с боевого задания не вернулся экипаж командира корабля 8-го гвардейского авиаполка Митрофана Ивановича Недосекина в составе штурмана Владимира Владимировича Табун, а радист Василий Иванович Тарнаков якобы попал в плен и вернулся в полк 9 августа после освобождения Орла. И это все. Подробностей о том, что же случилось с экипажем, в архивных документах нет.



В.Е. Нестерцев

Боевую задачу командир 7-го авиакорпуса генерал-майор авиации В.Е. Нестерцев получил в 16.00 10 июля.

Через пять минут в его кабинете собрались начальник штаба, главный штурман, главный инженер и начальники служб.

– Товарищи! Командующий АДД переносит наши боевые действия на Западный фронт и ставит задачу разрушать узлы сопротивления противника в районе Козельска в пунктах Дудино и Жуково. Приказано совершить два вылета, высота – две тысячи триста метров. Одновременно с нами по этим целям действуют Ковалев и Дрянин. Время бомбардирования 22.30 – 03.00. Готовьте боевое распоряжение. Штурмана прошу остаться.

Когда все заместители и начальники служб ушли, командир корпуса обратился к Минкевичу:

– Франц Адольфович, хочу, чтобы ты сегодня слетал на контроль. Сиди, сиди! Во-первых, цели новые. Во-вторых, я не уверен, что пехота хорошо справится с целенаправлением. Продумай все хорошенько и дай указания штурманам полков и дивизий, проанализируй, кто от них пойдет на контроль. Я прослежу за подготовкой к заданию в 54-й дивизии. Договорились?

В 17.00 Нестерцев подписал боевое распоряжение:

«1. 1-я и 12-я авиадивизии в ночь на 11 июля 1943 года разрушают узлы сопротивления противника на Западном фронте. Напряжение – два вылета.

2. Первый вылет: нанести удар по цели № 1 в районе Дудино, от него на юго-восток полтора километра, от этой точки на юго-запад один километр, от этой точки на северо-запад три – пять километров, от последней точки на север один километр и на восток к северной окраине Дудино.

Повторным вылетом удар нанести по цели № 3 в районе: северная окраина п. Жуково, от этой точки на северо-запад полтора километра, затем на юг полтора километра, от этой точки на юго-восток один километр и далее на северную окраину Жуково.

Пункты Жуково и Дудино в двадцати восьми – тридцати километрах юго-западнее Козельска.

3. Высота бомбардирования две тысячи триста метров. При ухудшении погоды бомбить с четных высот, но не ниже семисот метров.

4. Бомбовая зарядка Ф-500, 250. Внутрь кабины самолета взять мелкие осколочные и зажигательные бомбы.

5. Организация освещения цели в первый вылет: отыскивание и подсвет цели организует 12-я авиация, первые пять самолетов-осветителей выделить с зарядкой четыре ФАБ-250, на борту САБ-100 и САБ-15. Во второй вылет аналогичное подсвечивание цели организует 1-я авиадивизия. Кроме этого, каждому шестому самолету в группе организовать подсвет цели в течение восьми – десяти минут.

6. Одновременно с нами в первый вылет по цели № 1 действуют 1-й авиакорпус и 36-я авиадивизия. Во второй вылет по цели № 3 действует только наша часть. Части 36-й авиадивизии действуют в районе Починок. Одновременно с нами правее и левее цели № 1 действуют У-2».<sup>2</sup>

После короткой, но интенсивной подготовки экипажи пошли на взлет, прошел он организованно, так как часть самолетов 1-го гвардейского авиакорпуса в эту ночь уходила на задание с соседнего аэродрома

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ад, оп. 1, д. 109, л. 13.

<sup>2</sup> Там же, ф. 3-го ак, оп. 1, д. 2, л. 82.

Чкаловский. К Козельску устремилось 45 бомбардировщиков Ли-2. Отбомбившись, экипажи вернулись в Момино, заправили самолеты горючим, подвесили бомбы и, не теряя ни минуты, вновь ушли в бой. Таким образом, корпус совершил девяносто самолетов-вылетов за ночь.

Задание не выполнили только четыре экипажа. На самолете летчика В.Д. Одолева началась тряска мотора, и он вернулся с маршрута. На Ли-2 летчика А.Т. Ваканья во втором вылете стало выбивать через винт левого мотора масло. Пришлось разворачиваться. Два молодых командира корабля А.Е. Демченко и Б.С. Чернышов пошли на Козельск несколько западнее, попали в грозовую облачность с дождем и немного подрастерялись. Командный пункт корпуса приказал возвращаться. После посадки и доклада Демченко добился разрешения на повторный вылет. Задание выполнил успешно.

Наблюдения контролеров и сделанные фотоснимки показали, что результаты работы корпуса весьма эффективны. Отлично организованный подсвет цели обеспечил хорошую видимость наземных ориентиров и дал возможность вести прицельное бомбардирование.

В расположении цели № 1 возникло восемь пожаров, из них один больших размеров, южнее Дудино отмечено шесть взрывов большой силы, сопровождавшихся густым черным дымом, в лесу, что южнее поселка, подожжены емкости с горючим. В расположении цели № 3 на западной окраине пункта Ожегово рвались складские боеприпасы, отмечено девять взрывов, сопровождавшихся пожарами. В деревне Жуково возникло семь пожаров, бомбы рвались среди траншей и огневых позиций артиллерии.

В истории 7-го авиакорпуса отражен такой факт: «Наступление войск левого крыла Западного фронта в междуречье Рессета и Вытебеть с последующим поворотом главных сил 11-й гвардейской армии на Болхов, вытекало из общего плана ВГК по срыву немецкого наступления на Курск и ликвидации орловского плацдарма противника. Наступление намечалось на 3 часа 30 минут 11 июля 1943 года разведывательными отрядами 169-й, 16, 31, 11, 83 и 18-й стрелковых дивизий. Перед наступлением наземных войск ночные бомбардировщики в течение всей ночи должны были эшелонированными ударами подавить очаги сопротивления немцев и разрушить его укрепления».

Историк В.И. Кардашов в монографии «5 июля 1943», рассуждая о том, что подготовка к операции «Кутузов» велась в глубочайшей тайне, пишет: «Даже за сутки до общего наступления, когда войска Западного и Брянского фронтов начали силовую разведку боем, фашистские генералы сочли эти действия всего лишь за попытку отвлечь немецкие резервы от Курской дуги и помочь войскам Центрального и Воронежского фронтов».

Значит, АДД своими бомбовыми ударами обеспечивала силовую разведку боем войскам Западного и Брянского фронтов. После бомбардирования по позициям врага открыла огонь артиллерия 11-й гвардейской армии, а уже после этого специально сформированные разведывательные отряды этих соединений в назначенное время одновременно пошли вперед, ворвались в первые траншеи противника и захватили пленных. Атаку разведотрядов немцы восприняли как наступление советских войск и подтянули резервы к переднему краю.

И далее В.И. Кардашов резюмирует:

«Теперь Баграмян мог не сомневаться, что ввязавшийся в бой противник уже не ответит свои войска из первой полосы обороны и, следовательно, снаряды нашей артиллерии не будут истрачены зря».<sup>1</sup>

От себя добавлю: не были истрачены зря и бомбы, сброшенные экипажами Авиации дальнего действия. В результате интенсивной обработки узлов сопротивления и траншей противника бомбардировщиками АДД и артиллерийским налетом перешедшим в наступление разведотрядам удалось выполнить свою боевую задачу.

После небольшого перерыва к боевым действиям на Курской дуге вновь подключился 4-й гвардейский авиакорпус. Перерыв в основном был связан с окончанием формирования соединения и отсутствием горючего для самолетов Б-25. За это время в дневнике заместителя командира 5-й гвардейской авиадивизии появились новые записи. Приведу некоторые сведения, касающиеся нашей темы повествования.

«9 июля. Сегодня должны быть полеты на задание по узлам укрепления на переднем крае немцев на орловском направлении, но затем дали отбой. По газетам, немцы потеряли еще до трехсот танков и сто шестьдесят один самолет, правда, в одном месте продвинулись до пятидесяти километров. Дорогой ценой досталось им это продвижение.

Писарев при вынужденной потерпел катастрофу – четверо убиты, двое ранены тяжело».

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – М., 1983. – С. 162.

Есть в дневнике запись и о личном полете Павла Ивановича Кондратьева на боевое задание.

«11 июля. В эту ночь сходили всем корпусом на обработку переднего края в районе Козельска. Сделаны два вылета. Я пошел со штурманом дивизии (И.Ф. Ивченко. – А.С.) и командиром эскадрильи Александром Баленко. После взлета отказало СПУ (самолетное переговорное устройство. – А.С.). Я настроился на командную, но через некоторое время и она стала давать перебой... Я приказал возвращаться. Штурман крикнул летчику на ухо «тридцать пять», а тот не разобрал и повел с курсом триста пять. Я посмотрел, посмотрел и соображаю: этак мы попадем в район Вязьмы. Опять подзываю штурмана и спрашиваю: «Куда идем, куда заворачиваем?» Он увидел ошибку и спросил: «В Кратово будем садиться?» Я подтвердил. «Тогда, – говорит, – нам надо пройти немного на юг, чтобы обогнуть Москву». Пошли с курсом 180°, и через некоторое время замелькал впереди серпуховский маяк. Прошли мимо своего аэродрома, старт на нем действовал. Через несколько минут сели в Кратово. Доложили начальству. Специалисты помогли нам найти и устранить причину. Я от самолета никуда не отходил, и на моих глазах вернулись все полки с задания, разбежались самолеты по своим стоянкам, и в течение сорока минут бомбы были подвешены.

Вот побежали на старт самолеты 13-го и 15-го авиаполков. Наш еще не готов, но я приказал запустить моторы и прогреть их. Как только дали ракету, мы порулили и встали в очередь за последними самолетами. Уже начался рассвет и я, зная, что все экипажи будут поторапливаться, тоже повысил режим полета. Набрали десять тысяч футов<sup>1</sup> и от Козельска пошли со снижением. Вот и прожекторанаводчики. Еще несколько минут и вот костры, обозначающие линию фронта. Штурман открыл люки. Небольшой доворот, а затем команда «Держи так!». Баленко: «Есть держать так!».

Высота семь тысяч двести футов, скорость двести десять – двести пятнадцать километров в час. Через несколько мгновений замигала лампочка – бомбы сброшены – и мы положили машину в правый разворот, наблюдая разрывы наших бомб. Затем повисла осветительная бомба, и следовавший за нами 14-й авиаполк начал долбить зарывшихся в землю фрицев. Бомбы падают почти в одну точку. Противодействие совсем жидкое. Только кое-где промелькнет трасса или разрыв.

Сделав полукруг над районом нашей работы и понаблюдав картину обработки переднего края немецкой обороны, мы легли на обратный курс. Линию обороны фрицев обработали на весьма широком участке в четырех-пяти местах. В десяти-пятнадцати километрах друг от друга висят гроздьи САБв, а под ними вспыхивают взрывы. И так все время, пока мы уходили и оглядывались назад. К рассвету были далеко. Позавтракали и – спать. Приказ был дать тридцать самолетов. Мы выполнили – дали тридцать один. Все вернулись. Порядок!

В Кратове мне рассказали, как погиб Писарев. Подбили один мотор и ранили его самого, штурмана и радиста. Электросистема отказала. Шел на одном моторе. Решил сесть. Выбрал хорошее поле по берегу реки, но при заходе врезался в крутой берег (выравнивал по воде). Четыре человека убиты. Сам он дышал еще около часа. Пахомов, правый летчик, то приходил в сознание, то его терял. С его отрывочных фраз установили эту картину. Летал туда майор Шкода (заместитель командира 13-го гвардейского авиаполка по политической части. – А.С.). Жив еще радист, но без памяти».

Вот такие подробности сохранил дневник П.И. Кондратьева. К ним остается только добавить, что авиакорпус обрабатывал скопление войск и техники противника в пункте Белый Верх. Контролировали бомбометание штурман 4-й гвардейской авиадивизии А.И. Матвиенко и штурман 14-го гвардейского авиаполка П.Ф. Бенусов. Они зафиксировали разрывы бомб по всему пункту и засвидетельствовали, что обозначение линии фронта и светонаведение хорошие, что применение САБв в условиях отличного наземного наведения и обозначения линии фронта целесообразно.<sup>2</sup>



Ф.В. Шкода

<sup>1</sup> На приборной доске бомбардировщиков Б-25 показания всех приборов выражались английской системой мер.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 462, л. 89.

Через несколько дней газета «Красный сокол» в небольшой заметке «Горели склады с боеприпасами» описала боевую работу 13-го гвардейского авиаполка:

«Ночь была светлая, погода благоприятствовала вылету, облегчала ведение ориентировки. Бомбометание осложнялось только тем, что экипажи имели дело с точечными целями объекта, расположенными в непосредственной близости от переднего края наших войск. Это потребовало от штурманов точного выхода на цель и умелого выбора точки прицеливания. Сложность задачи была преодолена мастерством и находчивостью воздушных воинов. Экипажу приходилось делать по несколько заходов. Удар с воздуха слился с огненным налетом нашей артиллерии на позиции противника. Бомбы, сброшенные с кораблей Рябчука, Устинова, Алексеева, Казарова, Крапивы, угодили в склады с боеприпасами; они рвались в местах скопления вражеской боевой техники. Четыре огромных взрыва были далеко видны».

Пришли в район Козельска и бомбардировщики 36-й авиадивизии. Их было тридцать восемь. Не добрались до цели три экипажа. С.К. Бирюков (штурман В.И. Скворцов) и Л.И. Ершов (штурман В.А. Павленко) прекратили выполнение боевого задания по метеоусловиям, хотя они, судя по синоптической информации, отраженной в боевых донесениях тех соединений, которые работали в районе Козельска в ту ночь, были уж не настолько плохими. Неисправность в правом моторе самолета не позволила выполнить боевое задание и экипажу В.В. Вериженко (штурман Ф.С. Неводничий). Бомбы пришлось сбрасывать в озеро Рыбница.

Летный состав организацией светонаведения не удовлетворился. Хорошо работал маяк лишь в районе Козельска, у остальных же пунктов лучи были настолько бледные, что многие из них просматривались слабо, а направляющие маяки целей № 1 и № 3 вообще не работали. Не наблюдались костры и у переднего края. Все недостатки светонаведения компенсировало хорошее освещение цели САБи. Бомбы рвались по всей территории объектов. Среди пожаров и взрывов экипажи особо отметили один, возникший в южной части деревни Панево.

Противовоздушная оборона обрабатываемых объектов сколько-нибудь значительного противодействия не оказала. Правда, на пути к цели Ил-4 командира корабля М.И. Вершинина неоднократно пытался атаковать немецкий истребитель. Его первый наскок заблаговременно заметили стрелок И.Р. Батищев и радист Е.Д. Мирончук. В дальнейшем они настолько пристально следили за его коварными замыслами, что, пользуясь их четкой информацией, искусно применяя противоистребительный маневр, летчик не довел дело до применения ответного огня.<sup>1</sup>

По третьему узлу сопротивления немцев на Западном фронте в районе Новосила удар нанесла группа бомбардировщиков 3-го гвардейского и 5-го авиакорпусов. Она тоже получилась внушительной – на маршрут вышел сто семьдесят один самолет Ил-4 и Ли-2.

3-й гвардейский авиакорпус нанес бомбовый удар по оборонительным сооружениям узла сопротивления немцев в районе Б. Малиновец и близлежащим к этому пункту высотам.

Светонаведение, организованное наземными войсками, оказалось неудовлетворительным, костры с воздуха просматривались плохо. А вот прожектористы, работавшие южнее пункта Голунь, четко клали луч прожектора на цель. При подходе экипажи наблюдали артиллерийскую перестрелку на линии фронта и бомбардирование целей другими экипажами.

Летчики обработали узел сопротивления Б. Малиновец, а также высоты с отметками 240,2 и 244,9. Хорошее освещение цели обеспечило прицельное бомбометание.

На пункте Б. Малиновец возникло девять очагов пожаров и пять взрывов, из них два большой силы. По всем признакам это было прямое попадание бомб в склады с боеприпасами. Серия бомб перекрыла высоту 240,2, а на западном склоне высоты 244,9 другой серией подавлен огонь артиллерийской батареи, кроме этого на ее юго-западном скате возник один большой взрыв. В общем у контролирующих, а эту работу выполняли А.П. Емец, А.П. Митянин, Г.Е. Подоба и С.С. Резун, осталось хорошее впечатление о работе экипажей на всех объектах новосильского узла сопротивления немецко-фашистских войск. Особой похвалы от командования 10-го гвардейского авиаполка удостоился экипаж Героя Советского Союза Юрия Николаевича Петелина, который после бомбардирования огнем бортового оружия обработал немецкие артиллерийские позиции в Б. Малиновце.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 462, л. 40.

В истории этого полка отмечено: «11 июля полк содействует нашим войскам в прорыве обороны противника на орловском направлении, разрушая опорные пункты и его огневые позиции в районах высот, что строго восточнее Орла в пятидесяти километрах. Работали экипажи в эту ночь исключительно хорошо».

Не обошлось и без воздушных боев. Их оказалось три. В районе цели на самолет В.И. Борисова навалилось сразу два Ме-109. Пришлось изрядно повертеться и летчику, и стрелкам. Огнем бортового оружия и маневрам удалось все-таки отразить все атаки и оторваться, как говорится, без единой царапины.

Отбилась от истребителя и экипаж А.Ф. Загорного. Повстречались они в районе Голунь. Фашистский летчик атаковал трижды, причем, что у экипажа вызвало немалое удивление, весьма однообразно, без всякой фантазии, даже все пушечно-пулеметные очереди проносились впереди бомбардировщика. Оторвались потерей высоты.

Более серьезные испытания выпали на долю самолета и экипажа командира корабля П.И. Бурлаченко. А расплачивались за свою невнимательность. Даже недавние аналогичные случаи и увещания по этому поводу командиров не пошли летчику впрок. А случилось вот что. Приход экипажа домой совпал с началом блокировки аэродрома Липецк. Собственно говоря, почему этим делом Барашеву заниматься можно, а фашистскому летчику нельзя? Вот Бурлаченко и стал его жертвой.

Ничего не ведая, Петр Иванович Бурлаченко крутил своего «ила» с тем, чтобы посадить его на совсем родном аэродроме. Ме-110 атаковал, когда бомбардировщик находился на четвертом развороте на высоте трехсот метров. Вероятно, немецкий летчик занял удобную позицию, так как ему хватило одной очереди. Хватило для того, чтобы смертельно ранить радиста И.И. Анцупова и легко – штурмана А.В. Пузанова. На самолете оказался пробитым левый маслобак и подбит левый мотор. Досталось Ил-4 и от своей зенитной артиллерии, которая ударила по рядом находящемуся «мессеру». Раненый в живот Иван Анцупов сгоряча тоже успел дать по истребителю длинную очередь из УБТ. Все это заставило блокировщика ретироваться в направлении Грязи.

Из-за малой высоты и заклинившего мотора Бурлаченко дотянуть до посадочного «Т» не смог и вынужден был садиться на фюзеляж перед собой. Прибывшая команда во главе с техником самолета В.И. Глупенко насчитала на машине более пятидесяти пробоин. Все их потом залатали, самолет подремонтировали, и Ил-4 продолжил свое бомбардировочное дело. А вот спасти Ивана Ивановича Анцупова не удалось, на пути от места посадки до аэродрома он скончался.

Но один самолет корпус все же потерял. Экипаж задание выполнил, на пути домой обрезал левый мотор, работал с перебоями и правый. Летчик Н.Т. Деленюк делал все, что мог, но до аэродрома дотянуть так и не смог, в пяти километрах северо-западнее от него сел вынужденно. От грубой посадки самолет воспламенился и сгорел, из состава экипажа никто не пострадал.

Летал с прежним заданием и Д.И. Барашев. Кроме визуального наблюдения за работой аэродромов Орел-военный, Спасское и Кромы, по последнему еще и отбомбились. Бомбы разорвались на летном поле, результатов рассмотреть на удалось.

По двум точкам узла сопротивления в районе Новосия отработали Ли-2 и ТБ-3 5-го авиакорпуса. Уже после получения боевого распоряжения в штаб соединения пришли дополнительные указания: «Командующий приказал:

1. Ниже высоты семисот метров не бомбить, так как на шестистах метрах и ниже будут работать У-2.

2. В случае обнаружения светонаведения, не бомбить.

3. Для безопасности полета в районе цели: ваши самолеты действуют на нечетных высотах, Волков – на четных. Шевелев».<sup>1</sup>

Начальник штаба корпуса направил в подчиненные соединения репродукции карты целей, по которым должны действовать дивизии. В.К. Богданов информировал: «В линии фронта за последнее время произошли изменения, поэтому действительный передний край обороны противника обозначен черной чертой, что необходимо учесть при постановке задачи частям. Указание изменения в линии фронта довести до всего личного состава при действиях в ночь на 11 июля 1943 года по укрепленным районам высоты 254,9 и пункту Лески».

В то время, когда экипажи начали подготовку к боевому заданию, из мичуринского госпиталя пришло печальное известие – не приходя в сознание, скончался летчик Петр Павлович Мальцев, первая жертва

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 462, л. 26.



корпуса в ходе Курской битвы. Он был ранен в ночь на 6 июля. В подмосковную Лобню отцу Павлу Яковлеви-чу Мальцеву ушло скорбное известие.

Боевой приказ командира корпуса четко определил задачи каждому соединению: «5-й авиакорпус в ночь на 11 июля всеми исправными самолетами в 22.20 – 23.00 и повторным ударом в 02.00 – 02.30 уничтожает узлы сопротивления на Брянском фронте в районе Лески (тринадцать километров западнее Новосиль) и высоте 254,9 (полтора километра северо-восточнее Лески).

Командир 53-й авиадивизии первый удар наносит в 22.20 – 22.40. Сильными экипажами уничтожает узел сопротивления противника на высоте 254,9, и остальными экипажами уничтожает узел сопротивления Лески.

Командир 54-й авиадивизии первый удар наносит в 22.40 – 23.00 сильными экипажами уничтожает узел сопротивления на высоте 254,9 и остальными экипажами уничтожает узел сопротивления Лески.

Командиру 53-й авиадивизии в 22.17 – 22.20 тремя самолетами осветить цель, для чего выделить лучшие экипажи.

Командиру 54-й авиадивизии в 22.17 – 22.20 двумя экипажами поджечь цель, имея максимальную зарядку ЗАБ.

Для поддержания освещения иметь в колонне бомбардировщиков осветителей из расчета один экипаж на восемь самолетов.

По пункту Б. Малиновец, по высотам 240,2, 244, 9 действуют соединения Волкова, Дрянина и У-2. Предупредить экипажи-осветители, что при западном и юго-западном ветре САБы, сброшенные без учета ветра, будут освещать не цель, а свои войска, что может привести к бомбардированию своих войск».<sup>1</sup>

Особое внимание командиры дивизий и полков уделили подбору и подготовке осветителей. Ответственное задание получили действительно самые опытные экипажи – С.А. Якушкин, В.В. Сапожников. П.И. Иванов, Я.И. Пляшечник, Н.Г. Маркин, В.М. Безбоков, А.И. Калентьев, А.А. Диденко, А.И. Кишкинев. Многие из них уже не раз в ходе Курской битвы обеспечивали бомбардировочный эшелон хорошим подсветом целей.

Выходу осветителей на объекты хорошо помогли светомаяки. Работало их два. Первый, на удалении сорока восьми километров от цели, клал луч к земле в направлении Б. Малиновец. Второй, в километре на юг от первого, давал своему лучу каждую минуту по пять качаний в направлении от зенита на цель. Эти светомаяки штурманы использовали в полной мере, проложив через первый маршрут к цели, а через второй – обратный.

Надо сказать, что, в отличие от 3-го гвардейского авиакорпуса, наземные войска оказали экипажам в отыскании объектов хорошую помощь. Ближе к линии фронта, на характерном изгибе реки Зуша, они выложили прямую линию из костров, которая заканчивалась треугольником, его вершина указывала на цель. Передний край обозначался ракетами и трассирующими пулями, выпускаемыми в сторону противника.

Используя все эти целеуказующие сигналы, первыми на объект вышли экипажи С.А. Якушкина и В.М. Безбокова. В строго назначенное время первый осветил, а второй поджег цель. Затем все пошло по плану, разработанному боевыми приказами командиров корпуса, дивизий и полков. САБы рвались на высоте полутора тысяч метров, освещая пространство в радиусе тридцати километров.

При подходе летчики наблюдали перестрелку наземных войск на участке Заречье – Орловка – Измайлово – Юмельнь; скопление танков и автомашин в одном километре северо-восточнее Лески в овраге южнее пункта Матвеевский; бомбардирование Мценска и Сетухи.

В эту бомбардировочную работу включились и экипажи корпуса. Используя идеальные условия, штурманы работали, как на полигоне. Хороший подсвет облегчил работу и контролеров. И.М. Трусов, А.Е. Король, В.А. Михайлов. В.М. Чистяков, Р.В. Андреев, М.Х. Леонович, А.П. Нестеров только и успевали фиксировать взрывы и пожары. А их было много.

С высоты двух тысяч пятисот метров хорошо было видно, как рвутся бомбы среди блиндажей, огневых точек и жилых построек на пункте Лески. Здесь контролеры зафиксировали восемнадцать очагов пожаров, из которых три крупных среди домов, и девять взрывов, два из них перешли в пожар. По всем признакам были взорваны склады с боеприпасами. Весь этот своеобразный фейерверк организовали за два вылета двадцать девять Ли-2 и одиннадцать ТБ-3.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 3, л. 78.

Не менее эффективно отработали тридцать пять Ли-2, бомбардируя высоту 254,9. Среди блиндажей и огневых точек образовалась масса взрывов и пожаров, из них два больших длинной конфигурации. На воздух взлетело четыре склада с боеприпасами.

Только один экипаж командира корабля В.К. Пируашвили из-за отказа мотора на маршруте к цели вынужден был прекратить выполнение боевого задания и сел в Рязске. Неплохой результат для соединения, отрядившего в район Новосили семьдесят пять бомбардировщиков.

При подходе к своему аэродрому в районе Мичуринска два Ли-2 повстречались с немецким блокировщиком. Одному из них пришлось туго: самолет получил восемнадцать пробоин, бортовой техник А.С. Швырков – тяжелое ранение, штурман К.И. Тарасенко – легкое.

Результативная работа 5-го авиакорпуса в эту ночь, как, между прочим, и в предыдущие, объясняется прежде всего хорошей организацией подсвета. Командование соединений и частей на эти цели не жалело ни сил, ни средств. В полках уже к этому времени выросли настоящие мастера подсвета. Интересна в этом плане оценка одного из них – штурмана эскадрильи Л.А. Голубева, данная командиром 7-го гвардейского авиаполка. Представляя в апреле 1944 года Леонида Алексеевича к награде, он писал: «Совершил восемнадцать боевых вылетов на подсвечивание целей, несмотря на сильное противодействие ПВО и сложные метеорологические условия. Зарекомендовал себя как лучший штурман-ночник, который героически борется за отличное выполнение боевых заданий. В течение трех месяцев ходит на подсвечивание целей, задания выполняет отлично. Точно, до одной минуты выходит на цель. Освещает ее САБи в такой степени, что полк производит бомбометание прицельно с успешным выполнением боевого задания.

Товарищ Голубев чувствует, в какой степени он необходим для боевой работы полка в каждом полете, и он отказывается от отдыха, продолжая работать на своем ответственном посту. Отсутствие в полете товарища Голубева как осветителя сразу сказывается на качестве бомбометания полка. Как штурман-осветитель незаменим для боевой работы полка. Не раз в темную ночь, в сложных метеоусловиях, приводил на плохоориентируемые цели свой корабль, освещал их, тем самым способствовал успешному выполнению боевых заданий полка.

10 июля 1943 года выполнил боевое задание по производству подсвечивания цели – долговременного укрепления противника в районе восточнее Орла. В темную ночь экипаж отлично отыскал цель и осветил ее. Все экипажи полка точно вышли на цель и уничтожили вражеские укрепления и огневые точки. Неуклонная воля в выполнении боевого задания, высокий долг и ответственность за защиту Родины, честность, справедливость и твердая дисциплина – основной стиль боевой работы штурмана Голубева».<sup>1</sup>

Оценивая деятельность штурмана как осветителя, командир полка Б.Г. Езерский подобрал нестандартные и емкие выражения. Подобная оценка – одна из немногих.

В эту ночь планировалось использовать на орловском направлении и 45-ю авиадивизию. Она готовилась нанести удар по железнодорожному узлу Орел. Однако погодные условия места базирования не позволили выполнить это задание.

Уже поздно ночью, когда боевая работа корпуса была в разгаре, из Москвы самолетом в Мичуринск доставили очередной номер «Красной звезды» за 9 июля. Заместитель командира 3-го гвардейского авиаполка Иосиф Михайлович Трусов пропаганде газетного материала придавал первостепенное значение.

Завершив все свои дела, связанные с боевым вылетом и подписав очередное политическое донесение, он, наконец, нашел время для чтения газеты. Бегло просмотрев заголовки, подумал: «Этот номер особо и не придется пропагандировать, он пойдет, что говорится, нарасхват».

Вооружившись карандашом и забыв обо всем, Трусов начал читать статью «Страхи Германии», под которой стояло имя советского писателя Ильи Эренбурга, имя давно знакомое и любимое. Замполит, вникая в каждое слово статьи, подчеркивал нужное. «Но теперь врага встречает армия, созревшая для победы... Менее всего мы склонны преуменьшать силы врага... Германия не может ждать. Ее страшит наступательный дух Красной Армии. Она хочет сохранить инициативу. Она еще думает, что война будет протекать по берлинскому календарю... Но лето 1943 года не похоже на лето 1942 – между ними лежит Сталинград. А в «тиграх» сидят не «тигры»... С волнением, но с верой в нашу силу мы ждем очередной оперативной сводки. Мы знаем, что танки, пылающие у Белгорода, – это бреши в стане Германии. Отражая атаки врага, наши доблестные воины прокладывают путь на Запад».

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 11504, д. 15, л. 45.

Завершив чтение, Тусов задумался: «Каждая фраза – в глаз, а не в бровь. А смысл всей статьи, судя по всему, в том, что созревает наше общее наступление. Немчура выдыхается. Вот и сегодняшний перенос наших боевых действий на Брянский фронт, что это? Ведь на этом участке немецкого наступления нет, а мы начали бить по его укрепрайонам. Зачем? Расчищаем путь матушке-пехоте для наступления? Вероятно... Надо с утра организовать короткие беседы по статье Эренбурга».

В эту ночь и на следующий день «Красная звезда» со статьей известного всей стране советского писателя побывала в руках каждого авиатора. Ее читали и перечитывали, для знакомства с ней образовывались своеобразные очереди, со статьей работали, ее пропагандировали, из-за нее газета занашивалась до дыр. Единственное, что было совершенно непозволительно, так это пускать «Красную звезду» со статьей Эренбурга на курительный распыл.

К этому времени имя писателя, страстно разоблачавшего фашизм, было известно каждому воину Aviации дальнего действия. Помимо знакомства через многочисленные статьи, очерки, заметки, политические фельетоны, многие авиаторы знали Эренбурга по личным встречам, он побывал с ряде гарнизонов АДД, имел переписку с летчиками некоторых частей.

Не умаляя роли и значения публицистической работы в годы войны таких известных советских писателей, как Константин Симонов, Алексей Толстой, Михаил Шолохов, Леонид Леонов, Борис Полевой, Всеволод Вишневский, можно смело сказать, что Илья Эренбург выделялся среди них более проникновенным словом, неутомимой публицистической работой самого высокого качества и, на этой основе, громадной популярностью среди читателей. Солдатская метафора назвала его снайпером пера. И действительно, каждая его статья – что меткая пуля снайпера. На страницах газет он сражался как воин. К этому следует добавить его необычайную популярность, как работника Совинформбюро, за рубежом. «Скорее и побольше Эренбурга!» – требовали издатели. Его публицистическую деятельность в прессе можно сравнить с работой по разоблачению фашизма в кинематографе, сделанную Ч. Чаплиным.

Статьи Эренбурга в работе замполитской гвардии АДД использовались в полной мере. Они становились источником информации, своеобразным словарем в сфере антифашистского лексикона, давали богатый оценочный материал, служили прекрасным источником для воспитания чувств гордости за советскую Родину и чувство ненависти к фашистам.

Особый интерес «Красная звезда» вызвала у командира корабля 746-го авиаполка Василия Михайловича Обухова. Конечно же, он прочитал статью Эренбурга, но только после того, как вдоволь налюбовался своей фотографией и аннотацией к ней: «Экипаж тяжелого бомбардировщика майора В.М. Обухова, успешно бомбившего в ночь на 7 июля скопления техники и пехоты противника, перед очередным вылетом на боевое задание». Ну, а вооруженцы этого полка А. Алехин и П. Сергеев с помощью газеты смогли лицезреть себя за работой по подвеске на самолет тысячекилограммовой бомбы.

Что и говорить, каждому приятно, когда тебя «пропишут» в газете, когда твое имя становится известно что ни на есть всей Aviации дальнего действия. Такое чувство удовлетворения испытывали и авиаторы 4-го гвардейского авиакорпуса, о которых сообщил «Красный сокол» в статье «Держать войска противника под неослабным воздействием с воздуха».

«Сообщения, поступающие из наших частей, свидетельствуют об огромном подъеме, с каким летные экипажи ведут боевую работу.

Летчики N-ской гвардейской авиачасти, не ограничиваясь бомбометанием, «прочесывают» скопления фашистских войск огнем бортового оружия. Смело и отважно действуют в воздухе экипажи другой нашей части. Во время одного из последних налетов на скопление гитлеровцев северо-западнее Белгорода многие летчики – Казаров, Котляров, Устинов и другие – делали по 2-3 захода на цель, сбрасывали бомбы точно и прицельно. Сокрушительный удар по врагу нанесла группа летчиков командира Ульяновского. В результате их бомбардирования в районе цели возник огромный пожар, зарево которого было видно за многие десятки километров».

Газетный материал дал повод командирам и политработникам через различные формы партийно-политической работы еще раз поговорить о боевых делах, настроить людей на еще более качественное выполнение заданий. Тем более, в этой же статье редакция напечатала целые призывы к авиаторам: «Наша авиация действует преимущественно в темное время суток, т.е. тогда, когда противник может, не боясь налетов советской дневной авиации, производить перегруппировку своих сил, пополнять передовые части свежими людскими резервами, боевой техникой, боеприпасами.

Стало быть, ночь – самое удобное время для внезапного нападения на противника. Наибольший эффект могут в такое время дать массированные налеты на заранее разведанные пункты сосредоточения немецко-

фашистских войск и их резервов. Разгромить такой пункт – значит, оставить передовые наступательные войска без горючего, без боеприпасов, лишить их людского пополнения, танков, автомашин, т.е. подорвать наступательный дух противника...

Честь и слава водителям советских ночных бомбардировщиков, беспощадно уничтожающих живую силу противника. Убитый немец не пойдет в наступление, не сядет в танк, не возьмет винтовку, не выстрелит из оружия. Больше убитых немцев – больше шансов на скорую победу».

За те сутки, в течение которых АДД подготавливала условия для контрнаступления Брянского и Западного фронтов, белгородская группировка немецко-фашистских войск в своем стремлении пробиться к Курску каких-либо ощутимых успехов не добилась.

Замысел врага прорваться к этому городу через Обоянь войска Воронежского фронта сорвали.

«В напряженных пятидневных боях советские войска при активной поддержке авиации нанесли врагу огромные потери, особенно в танках. Попытки противника прорваться к Курску через Обоянь были сорваны, и к 10 июля его наступление на этом участке фронта было остановлено».<sup>1</sup>

В ночь на 11 июля на белгородском направлении АДД действовала только одним авиакорпусом, да и то не полными его силами.

6-й авиакорпус продолжил бомбардировать Белгород. На этот раз объектом стал железнодорожный узел. Кроме этого предстояло ударить по штабу танкового корпуса СС в пункте Болховец (восемь километров северо-западнее Белгорода). Боевое распоряжение ориентировало: «Выбор маршрута решением командиров дивизий, заход на цель с востока, уход – левым разворотом. Каждому экипажу сделать не менее двух заходов. Удар наносить компактными группами. Бомбовая зарядка: ФАБ-100, 250 и 500. Полет над своей территорией на обратном маршруте производить на высоте пятисот метров. Крупные населенные пункты и железнодорожные узлы обходить».

Тридцать Ли-2 ушли на бомбардировку белгородского железнодорожного узла, а четырнадцать Ил-4 на уничтожение штаба танкового корпуса в Болховце. Проходя над линией фронта и сверяясь по картам, многие штурманы отметили, что она в полной степени соответствует тем данным, которые они получили перед вылетом. Некоторые экипажи зафиксировали движение автоколонны глубиной в шесть километров с зажженными фарами от Белгорода на Яковлево и другой автоколонны, несколько меньшей, перемещающейся от пункта Казачья на Белгород. Три экипажа обеспечивали подсвет целей и три сфотографировали результаты бомбардирования. Фотоконтроль совместно с визуальным, который осуществил штурман 62-й авиадивизии подполковник Я.К. Царенко, показал: бомбы рвались в районе железнодорожного узла с интервалом в одну-две минуты непрерывно, отклонений не наблюдалось, возникло двадцать три очага пожаров (один большой) и четыре взрыва (один из них большой силы, породивший серию других взрывов, которые продолжались в течение пятнадцати минут). В Болховце возникло два очага пожаров и четыре взрыва (один большой силы). Многие экипажи, возвращаясь, вновь наблюдали как неприятельская авиация бомбардировала Валуйки.

Задание не выполнил только один экипаж командира корабля Ф.И. Лямина – на самолете отказал авиаторизонт. Все остальные вернулись на свои аэродромы и произвели благополучные посадки. К моменту окончания расчетного времени не было только одного – экипажа И.М. Хрущева. Отбомбившись по штабу немецкого танкового корпуса, командир корабля доложил о выполнении задания, затем радист запросил пеленг, ему дали 143°, на этом связь прекратилась. Утром выяснилась причина: штурман В.П. Плотников потерял ориентировку, а восстановил ее в районе Воронежа уже поздно, когда горючее было на исходе. Пришлось садиться на аэродроме Белолуцкая.<sup>2</sup>

В ночь на 11 июля 1943 года Авиация дальнего действия совершила самое большое количество самолетовылетов за весь период Курской битвы. Подавляющее большинство из них произведено на орловском направлении. Почти всей своей боевой мощью АДД ударила по узлам сопротивления противника в полосе предстоящего контрнаступления Западного (Новосиль и Болхов) и Брянского (Козельск) фронтов. До начала операции «Кутузов» оставалось еще полтора суток, а дальние бомбардировщики уже начали авиационную подготовку в ее интересах. В исторической литературе, в воспоминаниях военачальников, в том числе А.Е. Голованова и Н.С. Скрипко, это событие осталось незамеченным.

---

<sup>1</sup> Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне. – С. 184.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 48.

*Наши войска на орловско-курском и Белгородском направлениях продолжали отбивать атаки танков и пехоты противника.*

*Советская авиация прикрывает с воздуха наземные войска и наносит тяжелые удары по технике и живой силе немцев.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ДУМАЯ О НАСТУПЛЕНИИ

В ночь на 12 июля орловское направление в боевой работе АДД осталось не только главным, но и единственным. Впервые с начала Курской битвы ни один самолет Авиации дальнего действия в небе ее южного фаса с целью бомбардирования не появился. А если уж быть совершенно точным, то только один. Однако надо отметить, что это была не целевая установка, по общему замыслу боевой работы штаб АДД планировал нанесение бомбардировочных ударов по ряду объектов в районе Белгорода, но весьма ограниченными силами.

Эту задачу должен был выполнить 6-й авиакорпус, ему предстояло бомбардировать войска противника в пунктах Покровка и Яковлево (тридцать – тридцать два километра северо-западнее Белгорода) и наносить беспокоящие удары по узлам дорог в Белгороде.

Погода в районе морозовского аэроузла, а также ее предварительный синоптический прогноз на маршруте и в районе целей говорили о том, что боевой вылет под большим вопросом. Точку в этих сомнениях должны были поставить разведчики. От 50-й авиадивизии с этим заданием ушел командир корабля А.В. Кротов. Ему еще попутно предстояло бомбардировать Болховец. Обе задачи экипаж выполнил: донес о десятибалльной облачности и о сбросе десяти ФАБ-100 из-за облаков по расчету времени.

От 62-й авиадивизии на разведку погоды с попутным бомбардированием Яковлево ушел экипаж В.Ф. Ситникова. К цели пробивались через грозы и ливневые дожди. Устав от болтанки, поднялись выше облаков и сразу же столкнулись с Ме-109. По всей видимости, эта совершенно случайная встреча была в одинаковой степени неожиданна как для экипажа бомбардировщика, так и для немецкого летчика. Проворнее оказался Ситников – истребитель еще не успел ничего предпринять, как Ли-2, не испытывая судьбу, энергично нырнул в вату облаков. Не выполнив бомбардировочную часть задания, экипаж вернулся на свой аэродром.

По донесениям разведчиков погоды командиры дивизий приняли решение боевой работы не производить. Летный состав получил непредвиденный отдых и возможность отойти ко сну по общечеловеческим нормам.<sup>1</sup> Таким образом, боевую работу АДД в районе Белгорода сорвали погодные условия. Что же касается орловского направления, то сюда А.Е. Голованов бросил все силы и средства. Обстановка здесь к исходу 11 июля сложилась следующая.

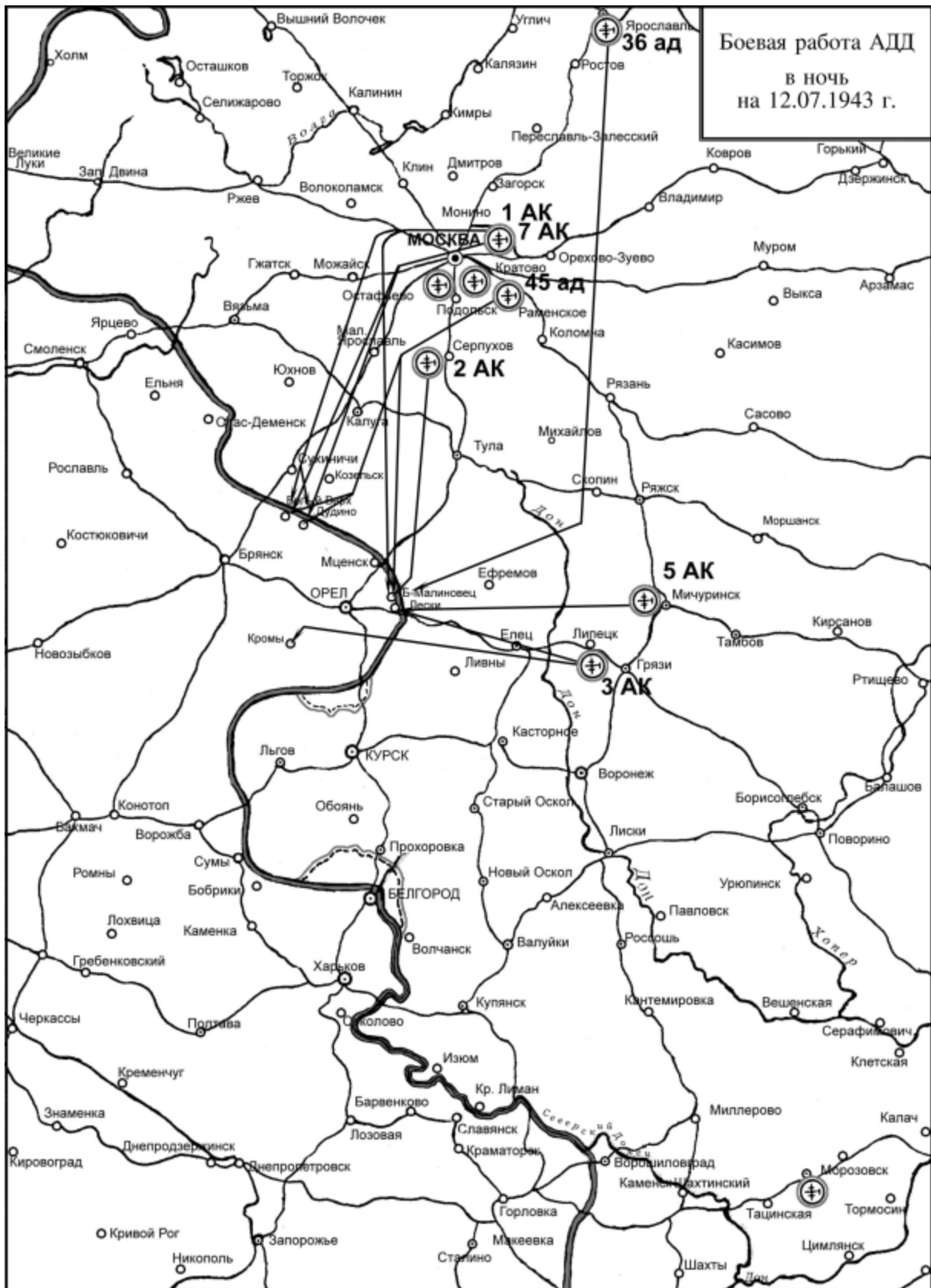
Кризис в наступлении гитлеровцев из района Орла на Курск своими первыми признаками проявился уже 8 июля, когда, натолкнувшись на упорное сопротивление войск Центрального фронта, немецко-фашистское командование стало метаться и менять направление главного удара. Однако, сменив его, противник существенных результатов не добился, его натиск стал заметно ослабевать. Вклинившись в нашу оборону на глубину от шести до двенадцати километров, фашистские войска, понеся огромные потери, прекратили наступление. Ударная сила группы армий «Центр», пробивавшаяся на Курск с севера, истратив все свои возможности, была остановлена и к исходу 12 июля перешла к обороне. Войска Центрального фронта свою первую задачу в Курском сражении выполнили, а именно:

«Упорным сопротивлением они истощили силы врага и сорвали его наступление. Северной группе немецко-фашистских войск, наступавшей с орловского выступа силами восьми пехотных, шести танковых и

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 50.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 12.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
пп. Починок, Белый Верх, Перестряж	1-й авиакорпус	Ил-4	38	38	500	580	154
п. Дудино			42	32	340	363	
п. Большой Малиновец			18	8	83	8,750	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>99</b>	<b>78</b>	<b>923</b>	<b>951,75</b>	<b>154</b>
п. Большой Малиновец	2-й авиакорпус	Ил-4	113	87	1079	149,700	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>114</b>	<b>87</b>	<b>1079</b>	<b>149,700</b>	
отм. 254,9; 243,7 у п. Лески	3-й авиакорпус	Ил-4	91	88	1026	127,090	
Контроль работы аэроузла Орел с попутной бомбардировкой Кромы			1	1	12	1,305	
<b>Итого:</b>			<b>92</b>	<b>89</b>	<b>1038</b>	<b>128,395</b>	
п. Лески	5-й авиакорпус	Ли-2	76	76	1624	96,640	
		ТБ-3	11	11			
Разведка погоды		Ли-2	2				
<b>Итого:</b>			<b>89</b>	<b>87</b>	<b>1624</b>	<b>96,640</b>	
пп. Ожигово, Жуково	7-й авиакорпус	Ли-2	54	42	529	47,330	
п. Дудино			43	40	336	43,370	
<b>Итого:</b>			<b>97</b>	<b>82</b>	<b>965</b>	<b>90,700</b>	
п. Большой Малиновец	36-я авиадивизия	Ил-4	41	40	413	44,100	
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>40</b>	<b>413</b>	<b>44,100</b>	
п. Лески	45-я авиадивизия	Пе-8	10	10	99	48,8	240
пп. Белый Верх, Дудино			5	4	34	17,2	
<b>Итого:</b>			<b>15</b>	<b>14</b>	<b>133</b>	<b>66,0</b>	<b>240</b>
<b>Всего:</b>			<b>547</b>	<b>477</b>	<b>6175</b>	<b>1527,285</b>	<b>394</b>

одной моторизованной дивизии при поддержке 3500 орудий и свыше 1000 самолетов, не удалось прорваться навстречу своей южной группе, пробивавшейся на южном фланге Курской дуги».<sup>1</sup>

Эту задачу войска Центрального фронта под руководством генерала К.К. Рокоссовского выполнили за восемь дней. В Ставку Верховного Главнокомандования ушел полный оптимизма и гордости доклад: «Встретив противника стеной разящего металла, русской стойкостью и упорством, войска Центрального фронта измотали в непрерывных ожесточенных восьмидневных боях врага и остановили его натиск. Первый этап сражения закончился».<sup>2</sup> Героические усилия Центрального фронта перечеркнули планы нацистской Германии в течение одной недели.

Свой вклад в дело срыва гитлеровского наступления на Курск с севера внесла и Авиация дальнего действия. С первой ночи начала немецкого наступления и до его провала только один раз по погодным условиям бомбардировщики АДД не появились на орловском направлении.

Во время оборонительного сражения соединения Авиации дальнего действия, оказывая помощь оборонявшимся войскам Центрального фронта, уничтожали подходящие резервы врага, производили воздушную и метеорологическую разведку. По сути дела все их усилия были направлены на поддержку только наземных войск. За этот период они совершенно не воздействовали на железнодорожные перевозки противника, а по аэродромам нанесли всего лишь один удар. Только по переднему краю, только по скоплениям живой силы и техники в его тактической глубине, только по танкам и артиллерийским позициям. Такая стояла задача, и она выполнялась по мере возможностей, наличия сил, в сочетании с теми задачами, которые выдвигались ходом боевых действий на белгородско-курском направлении. Бомбами, пулеметно-пушечным огнем экипажи уничтожали вражеские танки, орудия и живую силу.

Активными и почти непрерывными ночными действиями, сменяя дневную авиацию, АДД причиняла врагу урон в живой силе и боевой технике, обескровливая его ударные группировки, снижала их наступательные возможности, замедляла темпы продвижения.

Таким образом, в том, что в первой декаде июля 1943 года немецко-фашистские войска не смогли пробиться к Курску с севера, что здесь они были обескровлены и прекратили наступление, в этом немалая заслуга и Авиации дальнего действия.

Выполнив свою задачу на первом этапе Курского сражения, войска Центрального фронта незамедлительно стали готовиться ко второму – контр наступлению против орловской группировки врага. Его план, разработанный Ставкой Верховного Главнокомандования и Генеральным штабом Красной Армии еще до начала Курской битвы, предусматривал проведение двух крупнейших операций: на белгородско-харьковском направлении под условным названием «Румянцев» и на орловском – «Кутузов».

Условия для контр наступления на южном участке Курской дуги к этому времени еще не созрели, наступление немецко-фашистских войск здесь еще продолжалось и для его ликвидации еще нужны были серьезные усилия и время. Остановив продвижение орловской группировки врага на Курск, Центральный фронт такие условия для контр наступления обеспечил. Операция «Кутузов» незамедлительно стала в повестку дня.

И.В. Тимохович пишет: «Планируя контр наступление на орловском направлении, Верховное Главное командование Советской армии преследовало цель разгромить орловскую группировку противника и создать условия для общего наступления наших Вооруженных Сил. Эту цель предполагалось достичь нанесением мощных ударов войск Западного, Брянского и Центрального фронтов в общем направлении на Орел, чтобы окружить вражескую группировку, рассеять и уничтожить ее по частям».<sup>3</sup> В связи с тем, что Центральному фронту, ослабленному в тяжелых оборонительных боях, нужна была хотя бы короткая передышка для перегруппировки и пополнения, Ставка приняла решение начать операцию «Кутузов» пока силами двух фронтов –



*М.М. Пономарев*

<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 224.

<sup>2</sup> Провал операции «Цитадель». – М., 1967. – С. 16.

<sup>3</sup> Тимохович И.В. Советская авиация в битве под Курском. – С. 57.





В.Д. Соколовский

Западного и Брянского (командующие соответственно генерал-полковники В.Д. Соколовский и М.М. Попов). Для подготовки контрнаступления по приказанию И.В. Сталина Г.К. Жуков 9 июля вечером прибыл в штаб Брянского фронта. Почему именно сюда? Думается, только по одной причине: несколько дней назад Ставка отзывала в свое распоряжение прежнего командующего фронтом генерал-полковника М.А. Рейтера. Новому командующему нужно было оказать помощь в подготовке операции.

Войскам этого фронта предстояло нанести два удара. Первый: из района Карагашинки в общем направлении на Болхов с задачей во взаимодействии с войсками Западного фронта окружить и уничтожить в этом городе немецкую группировку, а затем развернуть совместное наступление на Орел. Второй: из района Новосиль в направлении на Орел с целью разгрома группировки противника, оборонявшей город с юга и севера.

Войскам Западного фронта ставилась задача прорвать оборону немцев юго-западнее Глиная и совместно с соединениями Брянского фронта окружить и уничтожить болховскую группировку врага. Им предстояло еще частью своих сил повести наступление на Хотынец, чтобы препятствовать отходу

орловской группировки гитлеровцев на запад.

Начало наступления намечалось на 12 июля. Для прорыва хорошо подготовленной оборонительной линии в полосе Западного и Брянского фронтов понадобились тяжелые бомбы.

Именно поэтому за двое суток до начала наступления АДД получила задание бить по укрепленным районам в полосе готовящихся главных ударов Западного и Брянского фронтов.

Очень удачно, на мой взгляд, обстановку этих дней охарактеризовал Илья Эренбург. В статье «Их наступление», опубликованной в «Красной звезде» за 11 июля, он писал: «Гитлер торопится. Он хочет, чтобы немцы забыли Сталинград и Тунис. Он торопится: его подгоняет Западный ветер. Немцы наступают и думают при этом об обороне. Мы обороняемся и думаем при этом о наступлении».

Удивительно точные слова! И как они подходят к оценке того фактора, что на орловском направлении еще до наступления наземных войск Советское командование уже начало воздушное наступление.

Бывший командующий 11-й гвардейской армией генерал И.Х. Баграмян отмечал, что «авиационное обеспечение прорыва осуществлялось силами 1-й воздушной армии под командованием генерал-майора авиации М.М. Громова... Ночью планировалось использовать самолеты По-2, а также 200 бомбардировщиков Авиации дальнего действия генерала А.Е. Голованова для ударов по Дудинской высоте, которая была ключевой позицией обороны противника».<sup>1</sup>

Начальник штаба Брянского фронта генерал С.М. Сандалов вспоминал: «В течение последних ночей перед запланированным началом наступления важные объекты орловского плацдарма противника подверглись мощным ударам нашей Дальней авиации, а в ночь на 12 июля она нанесла массированный удар по узлам главной полосы его обороны».<sup>2</sup>

В отличие от первого вылета, когда АДД ударила по трем узлам сопротивления, в ночь на 12 июля бомбардированию подверглись только два – Новосиль и Козельск, причем, если количество самолетов, выделенных для бомбардирования второго узла осталось приблизительно прежним, то над Новосилем их побывало почти в два раза больше – триста шестьдесят. Еще ни разу с начала Курской битвы командование АДД не направляло на один объект такое количество бомбардировщиков.

В боевой работе приняли участие все соединения АДД за исключением 4-го гвардейского авиакорпуса. Большинство из них получили объекты на одном из двух узлов сопротивления, а вот 45-й авиадивизии и 2-му гвардейскому авиакорпусу пришлось направлять часть своих сил на Козельск, а другую – на Новосиль.

Совещание руководящего состава корпуса у генерала Д.П. Юханова уже подходило к концу, когда в кабинет тихой тенью проскользнул начальник метеорологической службы соединения и положил на стол командира последние сведения о погоде. Бегло просмотрев документ, Юханов сказал:

<sup>1</sup> Курская битва. Воспоминания, статьи. – С. 122.

<sup>2</sup> Там же. – С. 108.

– Вот сведения о погоде, которые передал разведчик командир второго авиаполка Балашов. Никакого просвета на маршруте не предвидится, баллы самые высокие, нижняя кромка до двухсот метров, ливневые дожди и грозы, особенно мощная грозовая облачность в районе Серпухова и Калуги. Над целью погода менее сложная и без особых изменений. Будем готовиться! От корпуса контроль работы осуществляет мой заместитель по политчасти полковник Федоров. Работаем, как и в прошлую ночь, с двух аэродромов.

Прикинув, в составе какого полка давненько не летал на боевое задание, Сергей Яковлевич решил, что это 6-й гвардейский.

Начальник штаба майор М.Ф. Миронов, бог весть откуда узнавший, что комиссар корпуса собирается лететь на контроль в составе их полка, встретил Федорова, как говорится, во всеоружии, подготовив ему боевой приказ, все расчеты штурманской службы, плановую таблицу.

– Так, Михаил Федорович, давай посмотрим, кому вы доверяете сегодня лететь в сложных метеорологических условиях.

Федоров, внимательно просматривая плановую таблицу, стал вслух читать фамилии летчиков, закончив чтение, добавил:

– Ну что, в бой идут самые сильные. Давай-ка я слетаю с Алехновичем, как ты думаешь?

– Да можно с любым, товарищ полковник.

– На том и порешим: лечу с Алехновичем.

Когда Федоров подъехал к самолету, солнце, запутавшись в вершинах соснового леса, еще горело жарким золотом заката. Просто не верилось, что там, в районе Серпухова, их ожидают дожди, грозы и десятибалльная облачность.

Командир корабля представил начальнику политического отдела корпуса экипаж.

– Ну что, перекурим, пока нет ракеты.

Слово «перекурим» Федоров употребил скорее по привычке, чем по прямому смыслу. Сам он не курил, и вряд ли кто из экипажа решился бы это сделать в его присутствии. Экипаж же воспринял это слово по-своему: можно задавать вопросы.

– Товарищ полковник, что новенького там, на Курской дуге?

– Фашист выдыхается, это чувствуется во всем. Я думаю, что скоро мы пойдем вперед, и, судя по всему, именно там, куда летим сегодня. Я должен вам сказать, что сегодня под Орел летит почти вся Авиация дальнего действия. И это не зря.

– Так что, Гитлеру скоро капут! – вставил фразу штурман.

– Не скажи! Фашист еще силен, вон какую мощь собрал под Орлом и Белгородом, – Федоров помолчал, посмотрел туда, где догорали последние краски вечерней зори, а затем продолжил: – Ему нужна победа после Сталинграда. А какую авиационную силу собрал он здесь! И всю эту силу он подчиняет одной задаче – оказать всемерную помощь танковым и пехотным частям, пытающимся взломать нашу оборону. Появилась у них и новая техника. Это вам надо знать. Прежде всего, это пикирующий бомбардировщик Ю-87 с убирающимися шасси, который имеет на борту тридцатисемимиллиметровое артиллерийское вооружение. Появился новый четырехмоторный дальний бомбардировщик ФВ-200 «Кондор» с повышенной бомбовой нагрузкой. А это уж совсем надо знать: появился новый «мессер» высотного типа, с герметической кабиной, предназначен для воздушного боя на больших высотах. Вот так!

– А я читал сегодня в «Красной звезде» о том, как к нам перелетел на «Арадо-6б» немецкий летчик, – вставил стрелок Иван Лукин. – Так он заявил, что для боевых вылетов немцы используют устаревшие машины типа «Фокке-Вульф-58», что наиболее опытные кадры истреблены, что эти старые самолеты немецкие летчики называют «моторизованными гробами». А вы говорите, что у них вон какие новые машины. Выходит, газета врёт?

– То, что читаешь газеты, – молодец! А газета не врёт. И первое, и второе – правда. И пусть новых самолетов немного, но они есть, а если они у них есть, то нам их надо знать. А насчет старых...

Со стороны командного пункта раздался характерный звук, через секунду по небу побежала дорожка, вспухла на конце зеленым бутонем, который через мгновение брызнул гроздьями изумрудных, тут же гаснувших бусинок.

– По местам! – подал команду Алехнович.

Уже в самолете, протискиваясь в свою кабину мимо летчика, Федоров сказал:

– Слушай меня внимательно, Антон Адамович. Я на борту самолета не заместитель командира корпуса, не полковник, а рядовой штурман, ты – командир.

– Есть, товарищ полковник!

– Нет здесь полковника до самой посадки, есть штурман корабля. Понял?

– Понял, товарищ полковник!

– Ну хорошо, рули.

Дважды слетал Федоров в эту ночь в экипаже Алехновича. Погода действительно оказалась сложной. Двадцать экипажей прекратили выполнение боевого задания и возвратились с маршрута. Те же, кто пробился к целям, а их было несколько в районе Новосила и одна в районе Козельска, отбомбились прицельно из-под нижней кромки при облачности в восемь-шесть баллов.

Вернувшись после второго полета, Сергей Яковлевич сел за донесение, в котором отразил все, что увидел глазами контролера:

«В составе экипажа Алехновича производил контроль бомбометания экипажами соединения Юханова и в течение двух вылетов бомбардировал заданные цели в качестве штурмана корабля. Задание выполнено по основным целям.

Наземные сигналы по схеме были видны, линия фронта отлично выражена интенсивным артиллерийским и минометным огнем с нашей стороны. Выход точно на цель особенно облегчили трассирующие снаряды нашей артиллерии. Разрывы серий бомб наблюдались точно по целям вслед за разрывами снарядов нашей артиллерии.

В первом вылете вследствие сложных метеоусловий на маршруте выход самолетов на цель несколько растянулся по времени. Во втором вылете цель № 1 была отлично освещена серией САБв до пятнадцати штук. За этот период свыше десяти самолетов отлично бомбардировали цель. Одновременно значительно повысилась интенсивность огня нашей артиллерии. ПВО: слабый огонь МЗА и ЗП, в 22.30 видел истребитель противника, патрулирующий на подходе к цели с востока. На всем участке фронта непрерывная интенсивная стрельба нашей артиллерии и незначительный редкий огонь артиллерии противника. Бомбардирование по целям № 1 и № 2 экипажами Юханова выполнено успешно».<sup>1</sup>

Изрядно устав, Федоров поручил своему заместителю подготовить и подписать политдонесение и пошел отдыхать. Над монинским гарнизоном занималась заря нового дня.

Отсюда же, с монинского аэродрома, в район Дудинской высоты козельского узла сопротивления стартовали бомбардировщики 7-го авиакорпуса. Им предстояло отбомбиться по двум целям – Жуково и Дудино.

Мощную десятибалльную грозовую облачность со стеной сплошных осадков в районе Серпухова экипажи преодолели на высоте пяти тысяч метров. Средства ЗОС и светонаведения в первом вылете работали удовлетворительно, костры на линии фронта просматривались недостаточно четко. Во втором – службы земного обеспечения самолетовождения сработали лучше. Четко организованный подсвет целей обеспечил хорошую видимость объектов, штурманы бомбили прицельно.

Активное участие в Курской битве в эти дни принимал командир эскадрильи 12-го гвардейского авиаполка Николай Григорьевич Богданов. После войны он издал весьма интересную книгу, в которой, в частности, писал:

«Мне, как и многим экипажам Aviации дальнего действия, пришлось участвовать в авиационной подготовке на участке прорыва 61-й армии Брянского фронта. В течение всей ночи на 12 июля самолеты нашего соединения наносили удары по артиллерийским позициям, узлам сопротивления и районам сосредоточения вражеских войск. Благодаря хорошо организованному световому обозначению линии фронта и светонаведению на цели все экипажи задание выполнили успешно».<sup>2</sup>

Нет, Николай Григорьевич, успешно задание выполнили не все.

Два экипажа по различным неисправностям на своих самолетах задание не выполнили – Ж.Н. Нурумов, Э.Ф. Буйко. Командир корабля В.М. Шней по вине своего штурмана, который не учел силу попутного бокового ветра, проскочил Монино и вынужден был садиться на аэродроме Борки южнее Кимры.



Н.Г. Богданов

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 463, л. 15.

<sup>2</sup> Б о г д а н о в Н.Г. В небе – гвардейский Гатчинский. – Л., 1980. – С. 174.

Итоги бомбардировочного удара 7-го авиакорпуса отражены в его истории: «В ночь на 12 июля перед началом общего наступления 11-й гвардейской армии соединение в период 22.00 – 02.40 продолжало разрушать узлы сопротивления противника в районе Жуково и Дудино, совершив восемьдесят два самолето-вылета. В результате в районе огневых и артиллерийских позиций и траншей вызвано большое количество взрывов и пожаров. Ударам с воздуха подверглись 211-я и 203-я пехотные дивизии немцев, которые на следующий день были окончательно разгромлены нашими наступающими войсками. После авиационной подготовки ночных бомбардировщиков и последовавшей за ней артподготовки, длившейся два часа сорок минут, 11-я гвардейская армия, перейдя в наступление, за два-три часа прорвала оборону противника и продвинулась в первый день на десять километров».

2-му гвардейскому авиакорпусу командование АДД определило в районе узла сопротивления Новосиль одну цель – Большой Малиновец. Боевая ночь по погодным условиям оказалась трудной. Встретив мощную грозную облачность с нижней кромкой в двести метров, двадцать два экипажа вернулись, не выполнив задание. Остальные, испытав сильную болтанку, преодолели грозной фронт, вышли в район цели, но и здесь непогода сказала свое слово и не позволила выдержать заданную высоту бомбардирования. Тем не менее контролирующие (от корпуса главный штурман Г.И. Читайшвили, от частей – П.П. Радчук, А.И. Шапошников, М.Е. Пронин, С.У. Балалов, В.Д. Замыцкий) смогли зафиксировать некоторые неплохие попадания.

Вот как описана боевая работа в эту ночь в истории 8-й гвардейской авиадивизии: «В два вылета пятьюдесятью восьмью самолетами соединение уничтожало глубоко эшелонированный укрепленный район в деревне Большой Малиновец. Предположительные метеословия в районе цели и на пути к ней давали малую надежду на успех проводимой операции, однако вылет был произведен. На маршруте экипажи встретили облачность в восемь – десять баллов, дождь и ухудшение видимости до одного километра. Но чувство ответственности за отданный боевой приказ, четкое понимание своего долга перед Родиной предрешили успех поставленной задачи.

В течение всей ночи, почти непрерывно, методически на укрепленный район немцев падали бомбы разного калибра. Воспользовавшись слабой системой ПВО над целью, экипажи производили бомбардирование с семисот – двух тысяч метров, одновременно обстреливая из пулеметов огневые средства противника. На цель было сброшено около ста тонн бомб, вся деревня Большой Малиновец почти до основания была разрушена, а с рассветом укрепленный район заняли наши войска».<sup>1</sup>

Результаты выполнения боевого задания в полной мере не удовлетворили командира корпуса. Генерал Е.Ф. Логинов в только ему свойственном стиле руководства подчиненными частями выразил свое мнение в специальной телеграмме:

«Результаты боевой работы за ночь на 12 июля 1943 года имеют большую разницу. Щербаков работал по-гвардейски, выполнил норму, произвел и первый вылет, и второй без задержки. Кроме этого, выполнил боевой приказ: произвести фотографирование. За что объявлена благодарность экипажам Матосова и Шатаева. Все экипажи держали связь, все вернулись на свой аэродром и возвращений по метео было только пять, несмотря на сложную погоду. Средняя нагрузка больше, чем у Тихонова на сто килограммов. Часть Тихонова проявила неуверенность перед трудностями, возвращение было массовое – тринадцати экипажей».<sup>2</sup>

Помимо тех, кто не выполнил боевое задание по погодным условиям, еще два экипажа вернулись с маршрута по причине неисправности материальной части – В.П. Тяпченко и М.Т. Долголенко.

В боевых отчетных документах за эту ночь появилась и неприятная фраза – «на свой аэродром не вернулся». Она относится к экипажу Д.М. Харахорина (19-й гвардейский авиаполк). Сделав круг над аэродромом после взлета, летчик набрал заданную высоту и лег на курс. Экипажу предстояло бомбардировать Б. Малиновец. По тактическим соображениям полет к цели проходил в режиме радиомолчания. Первое беспокойство у командования полка зародилось, когда Харахорин не донес о выполнении задания. Оно усилилось после истечения расчетного времени. Предположение беды подкрепилось докладом некоторых летчиков о том, что в районе села упал и загорелся на земле какой-то самолет. Перед обедом от советских органов с места падения пришло известие: экипаж погиб, самолет сгорел. Немедленно к месту катастрофы вылетели заместитель командира дивизии С.К. Горевалов и инженер С.С. Добрышев.

Упавший в поле самолет был найден в одном километре от деревни Панковиче (тридцать километров западнее Тулы). Обгоревшая и разрушенная машина лежала перевернутая вверх колесами. Было видно, что

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 8-й ад, оп. 1, д. 3, л. 74.

<sup>2</sup> Там же, ф. 18 гв. ап, оп. 273692, д. 5, л. 183.

она помимо всего подорвалась на своих бомбах. В обломках самолета были найдены три трупа, они настолько обгорели, что опознать какого-либо из членов экипажа не удалось. В трех километрах от места падения самолета нашли тело летчика, парашют которого из-за малой высоты не раскрылся.

Из опроса местного населения и личного состава расчета зенитной установки, расположенной на станции Поречье, Горевалов пришел к следующему выводу. При полете к цели в районе Тулы экипаж попал в сложные метеоусловия и вместо того, чтобы вернуться, как этого требовал командир полка, начал пробиваться к цели низом, но на высоте двухсот метров попал в шквальный ветер, переходящий временами в бурю, и решил садиться в поле. Над станцией Поречье он сделал разворот и стал снижаться, но зацепился крылом за лес. Это привело к тому, что самолет потерял скорость и получил крен. Под действием сильного бокового ветра, доходящего до тридцати метров в секунду, Ил-4 перевернулся вверх колесами и в таком положении рухнул на землю. В катастрофе погибли летчик Дмитрий Михайлович Харахорин, штурман Николай Алексеевич Дворянников, радист Иван Семенович Осадчук и стрелок Иван Григорьевич Ничипорук.

По Большому Малиновцу отработала и 36-я авиадивизия. Только один экипаж не смог преодолеть сложную погоду – командира корабля В.И. Кондракова (штурман М.М. Свиридов). Вернулись и сели с бомбами на своем аэродроме. Остальные, используя светомаяки, входные ворота и обозначение линии фронта, нашли в двенадцати километрах на запад от Новосила Б. Малиновец, отбомбились по нему, а затем огнем бортового оружия подавили зенитные точки.

Одним из последних из района цели уходил экипаж летчика Г.Ф. Коростылева (штурман Н.Ю. Шполянский). Высота полторы тысячи метров. С нее только-только отбомбились. Гордей Федорович уже хотел было взять штурвал на себя и перевести Ил-4 в набор высоты, как совершенно неожиданно сзади сбоку к бомбардировщику потянулись огневые трассы. Ме-110 изрыгнул пучки пуль и снарядов с дистанции не больше шестисот метров. Вероятно, немецкий летчик предвкушал легкую добычу и в связи с этим немножко поторопился: смертельные ниточки огня прошли рядом с телом «ила».

Все произошло в считанные секунды, так быстро, что летчику, уже потянувшему штурвал на себя, пришлось тут же буквально толкнуть его вперед. Машина клюнула носом и, набирая скорость, пошла вниз. Выхватил ее Коростылев из крутого снижения у самой земли. Осмотрелись. В небе вроде чисто. Но истребитель, если он не потерял бомбардировщик из виду, мог затаиться и изготавиться для нового нападения. Пошли, озираясь, на малой высоте, поближе к земле, ее темному фону. Так-то оно будет вернее. Через несколько минут, окончательно убедившись, что оторвались, стали набирать высоту.

Контролеры В.В. Вериженко (штурман Ф.С. Неводничий) и С.К. Бирюков (штурман В.И. Скворцов) зафиксировали шесть очагов пожаров и два сильных взрыва с пламенем красного цвета.<sup>1</sup>

По приказу А.Е. Голованова в район Новосила направило свои бомбардировщики и командование 3-го гвардейского авиакорпуса. Боевое распоряжение предписывало ударить по узлу сопротивления в деревне Лески, на высотах с отметкой 254,9 и 243,7.

Поиск цели облегчил четко работавший наводящий прожектор. И хотя ворота из костров из-за множества огней в районе цели не просматривались, его луча было вполне достаточно, чтобы точно выйти на объект бомбардирования. Выполняя свою задачу, помогли экипажам и наши артиллеристы. Их стрельба с позиций на нашей территории, а главное разрывы снарядов на вражеской стороне, четко обозначали линию фронта. Хорошо подсветили цель и экипажи-осветители.

Вся эта слаженная работа обеспечила прицельное и эффективное бомбардирование. Контролеры – Г.М. Савинов, В.А. Крючков, А.П. Емец, И.И. Никифоров, Н.А. Жуков – только и успевали поворачивать головы, фиксируя работу беспрерывно подходящих самолетов. При первом вылете интенсивность бомбометания доходила до трех-четырёх экипажей в минуту, при втором она несколько снизилась, но все равно оставалась высокой – над целью в минуту проходило два-три самолета.

И еще одно обстоятельство способствовало успешному выполнению задания: при первом корпусном налете экипажи работали при полном отсутствии противодействия, при втором, если не считать двух патрулирующих истребителей, которые остались лишь сторонними наблюдателями, ситуация повторилась.

Как и другие соединения АДД, корпус работал в сложных метеоусловиях: дожди, грозы, на маршруте и в районе цели десятибалльная облачность. Но ни один экипаж по погодным условиям не свернул с курса. Это делает честь летному составу 3-го гвардейского авиакорпуса! Только два экипажа не выполнили задание по техническим причинам: на самолете Н.Ф. Гетьмана отказал авиагоризонт, а на машине В.Т. Митрошина заедла сектор газа в переднем крайнем положении.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 463, л. 36.

О том, как выполняли задание экипажи, говорит короткое боевое донесение штаба 9-го гвардейского авиаполка: «В ночь на 12 июля 1943 года полк совершил двадцать один самолето-вылет. Девятнадцать экипажей Ил-4 бомбардировали основную цель – укрепленные узлы сопротивления на высотах 243,7 и 254,9. Экипаж-осветитель Б.П. Чистов цель осветил отлично, с трех заходов. Обе цели обработаны хорошо, противнику нанесен большой ущерб, отзывы о светонавещении хорошие».<sup>1</sup>

И еще об одном в работе 3-го корпуса. Конечно же, о том, что делал Д.И. Барашев. А он продолжал свою нелегкую миссию разведчика и блокировщика. В эту ночь экипажу предстояло изучить деятельность аэродрома Орел-военный и заблокировать работу аэродрома Кромы. Выполнив первую часть задания и передав сведения на КП корпуса, взяли курс на Кромы.

Аэродром работал. Не теряя ни минуты, летчик зашел под углом в 35° и серией бомб из двух ФАБ-250 и семи ФАБ-100 перекрыл линию посадочных огней. Затем, сбросив три ФОТАБ, сфотографировал аэродром. Уже собирались уходить, как по СПУ прозвучал голос стрелка П.А. Давыдова:

– Командир, справа по борту взлетающий самолет!

Небольшой крен своему «илу», и сразу открылась приятная картина: в районе светомаяка, что в пятнадцати километрах юго-западнее Кром, какой-то самолет энергично набирал высоту. По аэронавигационным огням можно было определить, что это бомбардировщик.

– Ну что ж, соколик, давай повоюем!

Быстрый взгляд на высотомер – на нем две тысячи метров. Потом на часы – там 00.15. Прикинув, что превышение над замеченным самолетом в пределах тысячи метров, Барашев легонько дал штурвал вперед. Машина послушно опустила нос и пошла вниз, набирая скорость. Быстро нагнав неизвестного, летчик задресселировал моторы, чтобы не проскочить, стал под него метров на пятьдесят ниже, создал левый крен и, сократив дистанцию до семидесяти метров, пошел параллельным курсом.

Теперь можно и всмотреться. По конфигурации впереди летящего самолета определили, что это Ю-88. Заняв по отношению к нему самую удобную позицию, Барашев обеспечил стрелку-радисту идеальные условия. Подчуфаров не мог не попасть. И он попал. Длинная очередь из УБТ настигла немецкий бомбардировщик, с его борта взвилось несколько красных ракет с белыми тройниками.

А Барашев тем временем держал дистанцию. При попытке неприятеля отвалить вправо Подчуфаров дал вторую длинную очередь, она прошла правую плоскость и фюзеляж. Ю-88 резко взмыл и начал валиться на правое крыло, затем перешел в правый штопор и, оставляя за собой полосу красного пламени, пошел к земле. Через полминуты там произошел сильный взрыв.

– Ого, да он был «беременный»! – воскликнул штурман Травин.

– Что, что? – переспросил по СПУ Барашев.

– Я говорю, что он был начинен бомбами.



*Сбитый Ю-88*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 9 гв. ап, оп. 218248, д. 7, л. 156.

– Хорошее выражение, Василий, надо запомнить! Есть предложение вернуться и продолжить охоту.

Сделав над аэродромом Кромы пару кругов, заметили на высоте трех тысяч метров второй самолет, следующий курсом 120° к линии фронта. Теперь превышения не было, надо было выходить на высоту полета немецкого самолета. И Барашев пустился вдогонку, благо шли они почти параллельным курсом.

Идя с попутным набором высоты в районе Мокрецы (десять километров южнее Змиевки), экипажу удалось нагнать немецкий самолет, он, как и первый, оказался бомбардировщиком той же марки. Сблизившись до дистанции тридцати метров, летчик дал команду стрелку-радисту. И Подчуфаров врезал по нему всем оставшимся боекомплектom.

С самолета противника посыпались комбинированные красно-белые ракеты, затем Ю-88 сделал разворот на 180° и резким снижением ушел в направлении Орла, продолжая, словно раненый зверь, подавать сигналы.

– Что ж, дело сделано, и дело неплохое, штурман, давай курс домой!

Барашев, довольный результатами ночной охоты, стал выводить свой Ил-4 в направлении на Липецк.

А там командование полка, дивизии и корпуса с нетерпением ожидали возвращения героев боевого вылета. Поздравления, приличный ужин, корпусная норма спиртного, превышающая наркомовскую в три раза, стали наградой экипажу за его результативную работу.

Начальник штаба корпуса полковник Л.А. Дьяченко, оформляя боевое донесение в Москву и описывая результаты разведывательно-блокировочной деятельности экипажа Барашева, сформулировал два вывода:

«1. Систематическая блокировка нашими самолетами аэроузла Орел заставляет противника тщательно маскировать свои действующие аэродромы ночью.

2. При блокировании аэродромов самолеты противника уходят в зону ожидания. Откуда по установленному сигналу или по радио получают разрешение на посадку».<sup>1</sup>

Еще не закончилось мероприятие по случаю отлично выполненного экипажем Барашева задания, а уже стало ясно, что их коллега по разведывательно-блокировочной работе В.М. Колесников и его подчиненные на свой аэродром не вернулись. В плохое верить не хотелось, никто из летавших на бомбардирование высоты с отметкой 243,7, что в одном километре на восток от Лески, ничего особенного не заметил, поэтому с выводами решили повременить. Груз томительного ожидания давил не слишком долго, уже после завтрака пришла добрая весть – экипаж жив! А вечером, когда в полк прилетели Василий Михайлович Колесников, Хасан Минязович Насипов и Олег Павлович Колесниченко, прояснилась и картина случившегося.

Убедившись в процессе первого боевого вылета, что в районе цели противоздушной обороны нет, решили во второй раз бомбардировать с минимальной высоты, вышли на объект и произвели бомбовый удар. При хорошем освещении просмотрели результаты своей работы, развернулись, чтобы лечь на обратный курс, и тут радист доложил, что кто-то обстреливает самолет сверху. Колесников посмотрел назад. Точно: трассирующие пули прочертили огненную дорожку недалеко от левой плоскости. «Вероятно, кто-то причесывает фрицев из бортового оружия. Так можно попасть под огонь своих, – подумал командир корабля, – надо убираться с малой высоты». Но убираться не успел. Не прошло и минуты, как та же левая плоскость вначале заискрилась, а потом и воспламенилась. Пламя быстро подобралось к фюзеляжу.

– Командир, у меня в кабине дым! – доложил Колесниченко.

– Потерпи немного, дотяну до линии фронта. Всем быть в готовности покинуть самолет!

Ситуация осложнялась тем, что у бомбардировщика не было достаточной высоты и шел он с небольшим снижением. Языки пламени стали уже доставать кабину радиста. Подбадривая его, летчик все время оглядывался назад и с нетерпением ожидал сообщения штурмана о проходе линии фронта. И как только Насипов доложил об этом, немедленно дал команду на прыжок. Все трое приземлились благополучно в расположение своих войск на западном берегу реки Зуша. Самолет сгорел.

Узел сопротивления Лески в районе Козельска бомбардировали Ли-2 5-го авиакорпуса. При постановке задач командирам соединений было указано, что по данному объекту сразу после первого удара будут действовать самолеты Пе-8, одновременно с корпусом правее и левее с шестисот метров будут бомбардировать У-2, а по пункту Большой Малиновец еще ударят 2-й и 3-й гвардейские авиакорпуса.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 463, л. 28.

В связи с такой насыщенностью генерал Н.В. Георгиев потребовал: «Командирам авиационных дивизий обеспечить наибольшую плотность удара и особо предупредить экипажи о внимательном наблюдении за сигналами светонаведения и наземной обстановкой. Строго соблюдать указанное время удара, высоту бомбардирования и заходы на цель».

Все эти указания, начиная от командиров соединений и до экипажей, были исполнены четко, без каких-либо серьезных отклонений, что и обеспечивало качественное выполнение боевого задания. Группа контроля, за исключением отдельных лиц, осталась прежняя.

Корпус совершил два вылета, завершали удары самолеты ТБ-3, которые еще сохранились, особенно в 54-й авиадивизии. Светонаведение наземные войска, по оценке экипажей, организовали хорошо: направляющие ворота и светомаяки просматривались отчетливо и с большого расстояния. Линия фронта обозначалась кострами и белыми ракетами. Как всегда помогла и интенсивная перестрелка наземных войск в районе Вяжи и Битьково.

Сброшенные перед бомбардированием ЗАБы и САБы создали два очага пожара, по ним ориентировались первые экипажи. Потом цель все время подсвечивалась осветителями, которые подходили на объект после каждой десятки бомбардировщиков. При свете лучшем, чем дневной, отчетливо просматривались окопы, блиндажи, огневые точки, контуры самого населенного пункта, изгибы шоссе и железных дорог. Особенно хорошо выполнил задачу по освещению цели экипаж В.В. Сапожникова (штурман П.Г. Бирюков).

Восемь взрывов большой силы, пятнадцать очагов пожаров, из них четыре крупных, сопровождавшихся красным пламенем и целой серией мелких взрывов (по предположениям, был взорван склад с боеприпасами), прямые попадания в блиндажи и расположение батарей противника – таков конкретный результат бомбардирования. При отходе от цели созданные очаги пожаров наблюдались на удалении до пятидесяти километров.

Некоторые экипажи привезли информацию о том, что наблюдали стрельбу в воздухе, засекли горящий самолет, который упал на нашей территории у линии фронта, в двадцати километрах юго-восточнее цели.

На самолете ТБ-3 командира корабля А.С. Пошишолова после выполнения боевого задания произошел ряд отказов в работе моторов, экипаж сел вынужденно в пункте Мокрая (тридцать километров юго-восточнее Ефремова).

Четверо суток в небе над Курской дугой не появлялись бомбардировщики Пе-8. Все эти дни они не поднимались в воздух по разным причинам. И вот вновь настал их черед. Командование АДД, понимая значимость тяжелых бомб при ударах по узлам сопротивления, распределило возможности 45-й авиадивизии между Новосилем и Козельском, пусть не совсем поровну, но все же и над первым, и над вторым объектами самые мощные бомбардировщики в эту ночь побывали.

На основании боевого распоряжения штаба АДД командир дивизии полковник В.И. Лебедев издал боевой приказ № 32, которым поставил задачи полкам: «В ночь на 12 июля 1943 года 45-я авиадивизия разрушает узлы сопротивления противника на Западном и Брянском фронтах. По целям 45-й авиадивизии действуют самолеты Ил-4, Ли-2, ТБ-3, У-2 других соединений АДД и ВВС КА на высотах шестьсот – две тысячи четыреста метров.

746-й авиаполк с приданным кораблем 890-го авиаполка разрушает узлы сопротивления противника девятью кораблями Пе-8 в пунктах Лески, Прогресс и одним кораблем (с бомбовой нагрузкой одна ФАБ-5000) на высоте 254,9 (полтора километра северо-восточнее Лески).

890-й авиаполк разрушает узлы сопротивления противника одним кораблем с ФАБ-5000 в пункте Отвершек и четырьмя кораблями на площади полтора квадратных километра вдоль дороги на северо-восток от северо-восточной окраины п. Отвершек (тридцать километров юго-западнее Козельска) с высот не ниже трех тысяч метров. На каждом корабле иметь по две САБ-100, которые использовать для подсвета цели сзади идущим кораблям.

Кроме того, в боевом порядке 746-го авиаполка иметь один корабль-осветитель с двенадцатью САБ и двенадцатью ЗАБ-100 цк, которыми осветить цель в районе высоты 254,9, в пунктах Прогресс, Лески в период времени удара полка. Контролеры – Абрамов и Пусэп».<sup>1</sup>

Боевой приказ командира дивизии свидетельствует о том, что впервые за весь период Курской битвы полки, вооруженные тяжелыми бомбардировщиками Пе-8, получили задание доставить и сбросить на объекты врага самые мощные бомбы, которые имелись на вооружении советских военно-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-я ад, оп. 1, д. 44, л. 36.



воздушных сил – ФАБ-5000. Причем ими надо было поразить не аэродром противника, не железнодорожный узел или еще какой-то значимый объект, а узел сопротивления. Это еще раз подчеркивает значимость тех ударов, которые наносила АДД две ночи подряд на орловском направлении накануне наступления наших войск.

Бомбу ФАБ-5000 в полках дивизии величали «Марией Ивановной». В свое время я пытался выяснить, кто и в связи с чем окрестил эту чушку чисто русскими именем и отчеством. Кто-то из ветеранов, кто точно не помню, объяснил это так. Якобы в летной столовой в Кратово была заведующая, по своей комплекции сродни пятитонке. Опять же кто-то из острословов, а их в полках хватало, и окрестил ее именем самую по тем временам мощную в мире бомбу. Как известно, у немцев вес самых крупных бомб не превышал двух с половиной тонн.

А о том, что она была таковой, можно судить по ее основным параметрам: длина со стабилизатором – 5,2 метра, диаметр – около одного метра, вес взрывчатого вещества – 3,2 тонны, ну а общий вес не 5, а 5,4 тонны. Бомба по своим размерам была столь внушительна, что не умещалась в бомболюке Пе-8 и возили ее с приоткрытыми створками. По внешнему виду она напоминала паровой котел, была короткой по длине и толстой в объеме.

Решение о создании сверхмощной бомбы было принято ГКО в конце 1942 года. Создавал ее профессор Н.И. Гальперин, известный химик. Он сам занимался вместе с рабочими заливкой в корпус расплавленной взрывчатой смеси. На вопрос: «Зачем вы сами этим занимаетесь?» он ответил: «Иначе нельзя, малейшая оплошность – и придется начинать все сначала... Только не нам!».<sup>1</sup>

А ОКБ Н.Ф. Незваля разработало систему подвески супербомбы. Для ее транспортировки в 890-м авиаполку подготовили несколько Пе-8 – усилили узлы центроплана, поставили новую гидравлическую систему подъема. В журнале «М-Хобби» приводятся сведения о том, что «все это хозяйство Михаил Водопьянов поднял в воздух и сбросил с высоты 3 км на болота в районе Камского Устья».<sup>2</sup>

Я располагаю иными данными: «В апреле 1943 года командир эскадрильи 890-го авиаполка Владимир Алексеевич Абрамов (впоследствии командир 746-го авиаполка) провел правительственное испытание по применению 5-тонной бомбы на самолете Пе-8. После проведенных испытаний с макетами и бомбой последняя пошла на вооружение ВВС КА».<sup>3</sup>

На месте взрыва, а ее сбросили в лесной массив, в пределах приличного диаметра деревья были вырваны с корнем и поломаны.

Говоря о пятитонной бомбе и о ее применении в годы Великой Отечественной войны хотелось бы высказать критическое замечание по свидетельству штурмана корабля 746-го авиаполка Героя Советского Союза С.Ф. Ушакова, изложенного в его книге «В интересах всех фронтов». Сообщив совершенно верно читателям, что фугасная пятитонная бомба впервые была сброшена на Кенигсберг 29 апреля 1943 года, Сергей Федорович далее пишет:

«Забегая вперед, следует сказать, что вторую ФАБ-5000 сбросили в июле того же года на железнодорожный узел Орел. После освобождения города специальная комиссия осмотрела место падения бомбы. О силе ее взрыва можно было судить по тому, что раму тяжелого пульмановского вагона обнаружили согнутой в дугу и отброшенной в сторону от полотна железной дороги на сто метров».<sup>4</sup>

Свидетельство Ушакова неверно в том плане, что второй раз ФАБ-5000 была применена несколько раньше, а именно в ночь на 12 июля в районе Новоселя и Козельска, а уже потом по железнодорожному узлу Орел.

Итак, командиры полков В.А. Абрамов и Э.К. Пусэп, в соответствии с приказом полковника В.И. Лебедева, получили задание проконтролировать работу своих подчиненных.

Викторин Иванович Лебедев, сам неоднократно выполнявший подобные задания, считал, что контролеру не следует отводить роль только пассивного наблюдателя, надо, по возможности, к его главной функции давать еще и «довески», например, разведку погоды или анализ того, как организовано светонаведение. Его информация по этим вопросам поможет принять более верное решение, облегчит работу экипажей на маршруте и в районе цели.

Подобные «довески» к своему основному заданию получил и Пусэп. Главное среди них – это анализ погоды на маршруте и в зоне боевой работы дивизии. Дело в том, что командование АДД в какой-то степени

<sup>1</sup> Ш е л е с т И.И. Дни и ночи напролет. – М., 1991. – С. 269.

<sup>2</sup> М-Хобби. – 1997. – № 5-6. – С. 22.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 18, оп. 11505, д. 490, л. 381.

<sup>4</sup> У ш а к о в С.Ф. В интересах всех фронтов. – М., 1982. – С. 134.

оберегало элитную дивизию от возможных неприятностей. А уж кто-кто, а непогода, даже в условиях войны, подбрасывала этих неприятностей больше, чем надо, больше, чем кто-либо. Почему до этого 45-я авиадивизия вводилась командованием АДД в бой только один раз? А ведь предварительные боевые распоряжения в Кратово уходили ежедневно. Но через несколько часов, когда дивизия была готова выполнить боевой приказ, приходило новое распоряжение – отбой. По метеоусловиям.

Вот и в ночь на 12 июля метеообстановка ожидалась сложной: облачность в восемь-десять баллов с нижней кромкой в тысячу пятьсот метров, а в районе цели даже грозовые явления. В связи с этим Эндель Карлович и получил «довесок»: подняться в воздух первым, систематически передавать данные о погоде на маршруте, заблаговременно прибыть в район объекта, оценить метеобстановку, сообщить ее на КП, а заодно проанализировать, как организовано светонаведение на цель и как обозначен передний край своих наземных войск.

Пе-8, завершив тяжелый разбег по взлетной бетонированной полосе кратовского аэродрома, потянулся в тускнеющее небо. Четыре мотора, используя всю свою мощь, поднимали корабль все выше и выше.

Уже на подходе к Туле Пусэп приказал радисту передать первую информацию о погоде: облачность слоисто-кучевая, порядка девяти-десяти баллов, нижняя кромка тысяча двести – две тысячи пятьсот метров, верхняя – три тысячи пятьсот – четыре тысячи метров. В 22 часа 20 минут с борта самолета в Кратово ушла новая радиограмма: в районе Тула – Алексин – грозовая деятельность. И еще одну информацию о погоде экипаж передал из района цели: слоисто-кучевая, десятибалльная, высота среднего яруса две тысячи пятьсот – две тысячи восемьсот метров, видимость до десяти километров.

На основе этой информации командир дивизии передал всем экипажам, которые находились уже в самолетах, приказ: полет до цели производить под облаками. Собственно говоря, это и было предусмотрено боевым приказом, а Пусэп своими сведениями лишь подтвердил правильность такого решения.

Получил командный пункт дивизии от контролера и подтверждение о том, что средства ЗОС и наведения на цель работают отлично, согласно той схеме, которая была приложена к боевому приказу и которую досконально изучили и взяли на вооружение все штурманы экипажей. Эта информация Пусэпа из Кратово немедленно ушла на борт каждого корабля, державшего путь в район Орла.

Помогли экипажам и данные наблюдения об обстановке на линии фронта и поведения ПВО цели: в районе Жиздра интенсивно действует ЗА крупного и среднего калибра; на линии фронта Орловка – Вяжи (двенадцать километров северо-западнее Новосила) интенсивная стрельба из всех видов оружия в направлении на юго-запад; на линии фронта Жуково – Вести (тридцать километров юго-западнее Козельска) аналогичная стрельба в том же направлении; в Жуково и Дудино большое количество пожаров; из населенного пункта Старица (тридцать восемь километров юго-западнее Козельска) в движении на северо-восток до сорока машин; ПВО над целью, за исключением пулеметной наземной стрельбы, отсутствует.

Таким образом, ранний вылет Пусэпа в район боевых действий, его радиодонесения с борта самолета, помогли экипажам полка сориентироваться при прохождении тех участков маршрута, на которых погода оказалась особенно неблагоприятной, составить предварительное представление о ПВО объекта и действующем светонаведении.

Когда первые самолеты полка стали подходить к объекту бомбардирования, экипаж Пусэпа приступил к контрольным функциям. Хорошо зная весь замысел полкового удара, Эндель Карлович вначале проследил за работой экипажа, которому предстояло разрушить узел сопротивления в пункте Лески. Отбомбился он в строго заданное время, бомбы разорвались на северо-восточной окраине объекта, возникло два слабых очага пожара.

Затем Пусэп повел свой Пе-8 к населенному пункту Отвершек, где пяти экипажам предстояло уничтожить живую силу противника и разрушать узлы сопротивления по переднему краю линии его обороны вдоль дорог на северо-восток от северо-восточной окраины данного населенного пункта.

Корабли тоже подходили своевременно, разгружались, делая по несколько заходов, и покидали зону работы. Все бомбы были сброшены с высоты две тысячи двести – две тысячи семьсот метров в течение семнадцати минут. Через пункт прошло четыре корабля. Где же пятый? Пусэп ожидал его появления, отойдя в сторону. Не дождавшись прихода последнего самолета, решил возвращаться.

Лишь по прилету в Кратово командиру полка стало ясно, почему пятый корабль не появился в районе Отвершека. Причину, с присущей ему прямоотой, Пусэп изложил в отдельном боевом донесении на имя командира дивизии:

«В ночь на 12 июля 1943 года экипаж самолета № 420109 командира корабля Вихорева боевое задание не выполнил. Вихорев вывозился ночью с переднего сиденья командиром третьей эскадрильи майором Модестовым, т.е. сам лично командир эскадрильи полностью отвечал за выполнение боевого задания в срок, указанный приказом и по указанной цели. Причинами невыполнения задания являются:

1. Модестов не выполнил моих указаний, лично данных на проработке задания, полет производил до цели под облаками. После взлета до Тарусы набрал три тысячи метров, то есть вышел за облака и полет продолжал с набором высоты до четырех тысяч четырехсот метров, хотя Вихорев предлагал снизиться ниже облачности.

2. Своим неправильным решением ограничил инициативу командира корабля и штурмана, не дал возможности выполнить боевое задание.

3. В районе цели на заданную высоту не снизился и произвел бомбардирование в районе Болхова по расчету времени.

4. К выполнению задания отнесся несерьезно, не по-командирски. Основываясь на том, что получил по радио неясную радиограмму, не приказал радисту еще раз сделать запрос.

Основной виновник – командир третьей эскадрильи».<sup>1</sup>

Вот так строго оценил действия майора Н.И. Модестова командир полка. И конечно же, он прав. Командир эскадрильи нарушил профиль полета, в районе цели не снизился на заданную высоту, приказал штурману В.М. Алексееву сбросить бомбы по расчету времени в районе города Болхова. Четыре с половиной тонны бомб (две ФАБ-1000, четыре ФАБ-500 и две ФАБ-250) отвезены и сброшены впустую. Задание экипаж не выполнил.

746-й авиаполк отбомбился по узлу сопротивления в населенных пунктах Прогресс, Лески и на высоте 254,9 (полтора километра северо-восточнее Лески) девятью кораблями. Именно сюда два экипажа доставили две пятитонные бомбы. Одна из них взорвалась на западной окраине деревни Прогресс, вторая – на высоте. И там, и там взрыв оказался мощным, с выбросом большого столба пламени. При этом артиллерийский огонь из района западной части высоты после взрыва ФАБ-5000 не прекратился.

Бомбардирование проконтролировал командир полка В.А. Абрамов. Он отметил хорошую работу наводящего прожектора, экипажей-осветителей. Все бомбардировщики вышли на цель своевременно, но работу начали с опозданием, так как затратили время на уточнение наземной обстановки. Воздушные стрелки командиров кораблей А.С. Додонова, В.М. Обухова и М.В. Симонова обстреляли пушечным и пулеметным огнем населенные пункты Прогресс и Малиновец.<sup>2</sup>

В целом, работу дивизии следует признать успешной. В районе Новосила и Козельска гитлеровцы испытали, что такое советские бомбы большого калибра. Н.С. Скрипко в своих воспоминаниях отмечал:

«Командир 45-й авиадивизии потом рассказывал мне, как экипажи П. Архарова, В. Лавровского и других обрабатывали господствующую над местностью высоту 344 (вероятно, 254,9. – А.С.), превращенную гитлеровцами в мощный опорный пункт. По нашей заявке войска указывали экипажам нахождение целей лучами прожекторов, артиллерийскими снарядами. И авиабомбы крупного калибра разбивали и засыпали немецкие дзоты, командные и наблюдательные пункты, уничтожали и морально подавляли противника».<sup>3</sup>

Что и говорить, осуществляя авиационное обеспечение прорыва на орловском направлении в течение двух ночей, Авиация дальнего действия выполнила огромный объем работы и оказала наземным войскам колоссальную помощь и моральную поддержку.

Удары, действительно, были мощными: в первую предшествующую наступлению ночь АДД совершила пятьсот пятьдесят семь, а во вторую – пятьсот сорок шесть самолето-вылетов. В общей сложности одна тысяча сто три бомбардировщика раскрыли свои бомболюки над опорными пунктами врага, сбросив около одной тысячи четырехсот тонн бомб. Причем во вторую ночь экипажи били только по двум узлам сопротивления. По населенным пунктам Б. Малиновец, Лески и высоте 254,9 за две ночи отбомбился шестьсот тридцать один экипаж.

Весьма интересна в этом отношении оценка действий АДД, данная некоторыми командирами наземных советских частей.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 90, л. 80.

<sup>2</sup> Там же, д. 91, л. 97.

<sup>3</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. — С. 299-300.

Ветеран 1-го гвардейского истребительного авиационного Минского Краснознаменного корпуса генерал-майор авиации в отставке Ф.А. Костенко в своих воспоминаниях писал: «Не успело зайти солнце за горизонт, как в воздухе раздался знакомый гул наших ночных бомбардировщиков дальнего действия. Они шли на большой высоте, и по натуженному рокоту их моторов можно было догадаться, что нагружены они до предела».<sup>1</sup>

Начальник оперативного отдела 63-й армии Брянского фронта, находившийся в эти дни на НП у села Мужиково, восточнее города Новосиль, В.А. Белявский позже писал:

«Наконец мы дождались начала наступления – 12 июля 1943 года. Накануне наша авиация интенсивно бомбила основные узлы обороны противника... Сидя на бруствере траншеи НП, мы долго наблюдали, как наши самолеты, осветив местность и уточнив цели, сбрасывали бомбы на огневые позиции противника и другие важные цели, которые желательно было подавить до начала наступления. На душе было радостно. Я впервые наблюдал такую силу и мощь нашего удара».<sup>2</sup>

Дав такую высокую оценку действиям АДД, автор буквально тут же выразил сомнение в целесообразности этих действий:

«Теперь же, когда пишутся эти строки, приходится размышлять и о другом. Был ли смысл наносить бомбовые удары за много часов до начала наступления? Ведь противник мог восполнить потери за счет резервов и восстановить систему огня в обороне. Разумеется, речь идет об ударах по главной полосе вражеской обороны. Мне думается, если бы эти бомбардировки велись ежедневно в течение продолжительного времени, то они держали бы немцев в постоянном напряжении и тем самым изнуряли их. Бомбовый удар за сутки до наступления, конечно, порождал нервозность у противника, но вряд ли он мог серьезно поколебать его оборону без перехода к немедленным активным всесторонним действиям наших войск. Теряли мы и элемент внезапности. Впрочем, суждение это я не считаю бесспорным».

Да, это суждение не бесспорно. Ибо для восстановления системы огня в обороне и восполнения потерь за счет резервов нужны и время, и материальные затраты. Для ежедневных бомбардировок, тем более продолжительное время, у АДД, да и у авиации фронтов, не было ни сил, ни средств. И, наконец, последнее: именно после этих бомбардировок наши наземные войска и перешли к активным действиям.

В этом плане уместно привести свидетельство еще одного очевидца работы АДД.

«Ночные бомбардировщики несколько часов громили передний край противника. Все освещено было, как днем. Под утро заговорили пушки и уничтожили то, что не удалось летчикам».<sup>3</sup>

Высокую оценку авиационному обеспечению прорыва силами АДД дает и Н.С. Скрипко:

«Линия боевого соприкосновения войск с воздуха наблюдалась хорошо. Осветительные ракеты, автоматные и пулеметные очереди, четко обозначавшие передний край, позволяли нашим экипажам точно ориентироваться в местонахождении обороны противника. Вслед за ночными бомбардировочными ударами АДД соединения 1-й и 15-й воздушных армий генералов М.М. Громова и Н.Ф. Науменко провели одновременно с артиллерийской авиационную подготовку. В результате мощных совместных ударов вражеская оборона была ослаблена, это способствовало успеху наземных войск».<sup>4</sup>

Небезынтересен и международный аспект событий в эти дни в районе Курской дуги. В.И. Дашичев отмечал: «Успешным проведением операции «Цитадель» военное руководство вермахта надеялось усилить свое влияние на Италию и упрочить положение держав «оси» на юге Европы. На деле случилось обратное. 10 июля англо-американские войска произвели высадку на Сицилии и быстро захватили весь остров, служивший трамплином для последующего вторжения в Италию. Немецкий вермахт, завязший в боях на Востоке ничего не мог сделать, чтобы воспрепятствовать этой высадке и удержать под своим контролем итальянского союзника».<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> К о с т е н к о Ф.А. Корпус крылатой гвардии. – М., 1977. – С. 110-111.

<sup>2</sup> Б е л я в с к и й В.А. Стрелы скрестились на Шпрее. – М., 1973. – С. 93.

<sup>3</sup> Л о б о в Б.Б. Восемнадцатая гвардейская. – Калининград, 1975. – С. 79.

<sup>4</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 300.

<sup>5</sup> Д а ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. М., 1973. – Т. 2. – С. 398.

*Наши войска продолжали вести бои с противником на орловско-курском и белгородском направлениях. Особенно упорные бои шли на белгородском направлении.*

*Нашими войсками на орловско-курском и белгородском направлениях за день боев подбито и уничтожено 122 немецких танка. В воздушных боях и зенитной артиллерией сбито 79 немецких самолетов.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### «ИЗВЕДАЛ ВРАГ В ТОТ ДЕНЬ НЕМАЛО, ЧТО ЗНАЧИТ РУССКИЙ БОЙ УДАЛЫЙ»

За те сутки, пока АДД работала только на орловском направлении, на южном фесе Курской дуги в замыслах сторон произошли серьезные изменения. 11 июля противник сделал еще одну попытку развить свое наступление на Ивню, но уже к вечеру его план был окончательно сорван. В основном здесь весь день шла перегруппировка сил сторон и усиленная разведка.

Бои на главном, обоянском направлении сыграли решающую роль в срыве вражеского наступления на Курск. Фашистское командование планировало решить эту задачу в течение двух дней, но закончились уже седьмые сутки ожесточенных боев, а гитлеровская группировка не смогла выйти даже к Обояни.

Манштейн стал искать уязвимые места в обороне войск Воронежского фронта на других участках. В этом плане заманчивым выглядел небольшой клин, вбитый в ходе наступления немецких войск на стыке 6-й и 7-й гвардейских армий, где им удалось продавить в нашу оборону на глубину приблизительно до тридцати пяти километров. Конечно, это был не прямой путь на Курск, а в обход, но что делать, когда советские войска не позволили даже дотронуться до этой проклятой Обояни.

Сосредоточив крупные силы пехоты, танков, артиллерии и авиации на узком участке фронта, Манштейн нацелился на Прохоровку. Западнее этого пункта он собрал мощный кулак, состоящий из отборных танковых дивизий «Адольф Гитлер», «Мертвая голова», «Райх» и других соединений 4-й танковой армии, насчитывающих до семисот танков и штурмовых орудий, из них более сотни «тигров» и «фердинандов». При этом планировалось продолжение наступления и соединений оперативной группы «Кемпф».

Однако намерения врага удалось разгадать, и командование Воронежским фронтом в спешном порядке стало готовить контрудар.

«Представитель Ставки Маршал Советского Союза А.М. Василевский и командующий фронтом генерал Н.Ф. Ватутин, оценивая обстановку, сложившуюся в ходе оборонительного сражения войск фронта, пришли к выводу, что противник на прохоровском направлении вводит в сражение все свои наличные силы, что срыв готовящегося удара явится окончательным провалом наступления врага на Курск с юга. Разгромить вклинившуюся группировку противника можно было только мощным контрударом войск Воронежского фронта, усиленного стратегическими резервами».<sup>1</sup>

Таким образом, стремясь сорвать замысел Манштейна, командующий Воронежским фронтом с согласия Ставки ВГК решил нанести по врагу мощный контрудар. Он был намечен на 12 июля. Для усиления фронта Ставка передала в его состав две гвардейские армии – танковую под командованием генерала П.А. Ротмистрова и общевойсковую генерала А.С. Жадова.

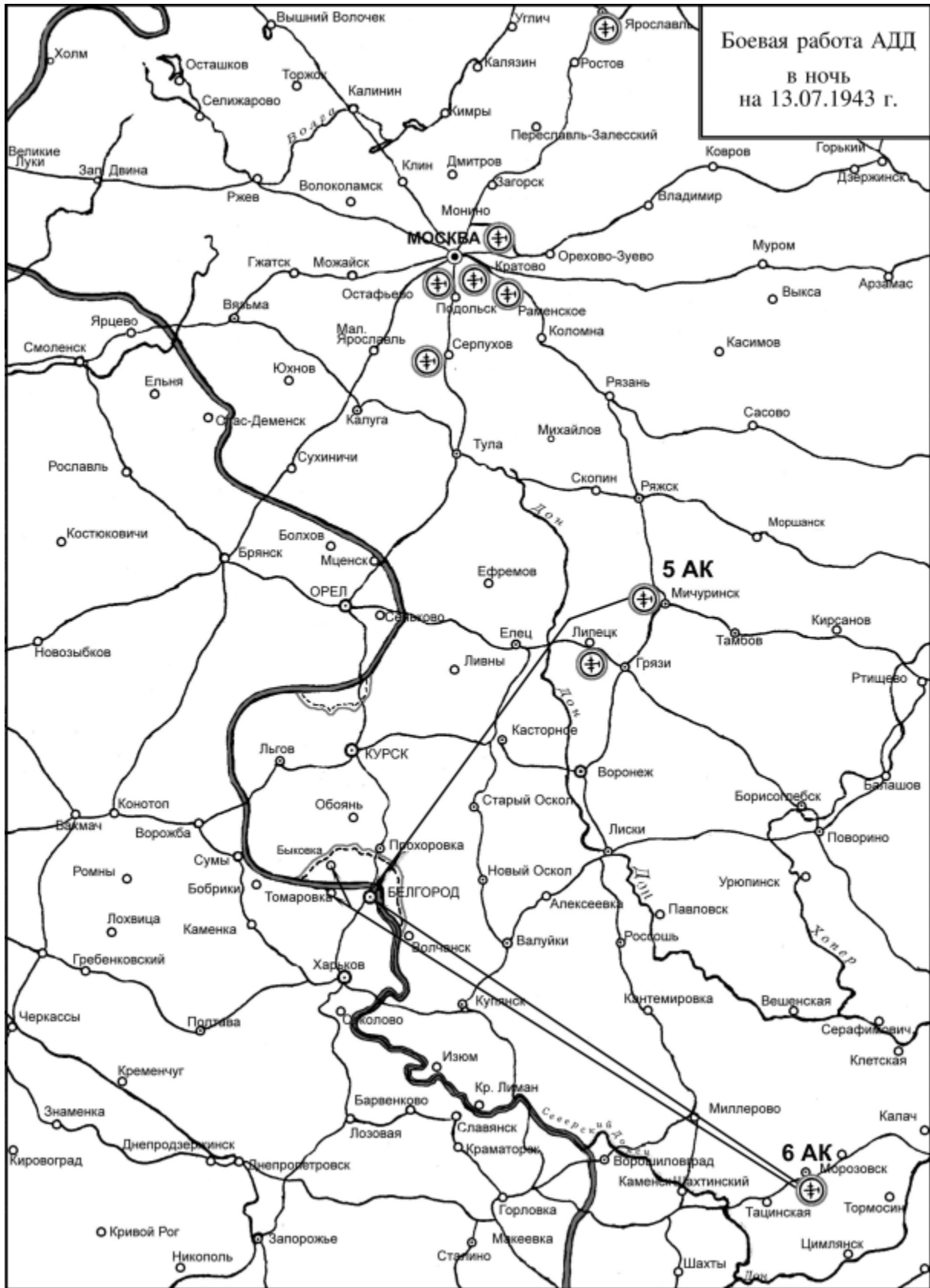
П.А. Ротмистров вспоминал: «Нашей армии было приказано занять исходное положение на рубеже Прелестное – Сторожевое – Беленихино к 24 часам 11 июля; готовность к боевым действиям – 3 часа 12 июля... совместно с 5-й общевойсковой армией предстояло нанести удар в направлении совхоза «Комсо-



*Н.Ф. Ватутин*

<sup>1</sup> Правда. – 1968. – 4 июля.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 13.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
Узел дорог Белгород	5-й авиакорпус	Ли-2	51	47	1669	60,159	
Разведка погоды		ТБ-3	11	10			
		Ли-2	1				
<b>Итого:</b>			<b>63</b>	<b>57</b>	<b>1669</b>	<b>60,159</b>	
п. Быковка	6-й авиакорпус	Ли-2	36	35	713	41,659	
		Ил-4	6	6			
п. Томаровка		Ил-4	8	8	59	7,150	
ж/д узел Белгород			1				
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>51</b>	<b>50</b>	<b>772</b>	<b>48,809</b>	
<b>Всего:</b>			<b>114</b>	<b>107</b>	<b>2441</b>	<b>108,968</b>	



*Подвеска ФАБ-100 (десять касет по четыре бомбы).*



*Экипаж Ил-4 перед боевым вылетом.*

молец» и села Яковлево и во взаимодействии с 6-й гвардейской и 1-й танковой армиями уничтожить прорвавшуюся группировку противника в районе Кочетовка, Покровка, Грязное. Требовалось к исходу дня овладеть рубежом Красная Дубовка – Яковлево, с дальнейшей задачей наступления на Томаровку».<sup>1</sup>

Прохоровка волей судьбы становилась местом крупнейшего столкновения двух мощных противоборствующих группировок, оснащенных невиданным доселе количеством бронированных машин. И это в минувшей войне было не в первый раз.

В зимнюю кампанию 1941-1942 годов советские войска окружили в Прохоровке до двух пехотных полков с большим количеством танков и артиллерии. В следующую зиму танковые и мотострелковые части взяли в бронированные клещи, а затем уничтожили в прохоровско-беленихинском треугольнике контратакующую группу врага. Весной 1943 года, во время немецкого контрнаступления о прохоровский плацдарм разбились волны атак немецких танков, и враг был отеснен на линию белгородских высот. И вот теперь тактические замыслы двух сторон вновь сделали Прохоровку эпицентром нового советско-немецкого столкновения, но на этот раз в неизмеримо более широком масштабе.

И грянул бой! В 8 часов 30 минут танковая армия П.А. Ротмистрова перешла в наступление. Манштейн немедленно ввел в дело свою бронированную группировку. В орбиту боя втягивались все новые и новые части.

Две лавины танков двинулись одновременно навстречу друг другу и сомкнули свою броню в трех километрах от Прохоровки. У совхоза «Комсомолец» началось невиданное в истории войн встречное побоище, стержнем которого стало танковое сражение. Широкое поле оказалось тесным для одной тысячи двухсот стальных машин. Сцепившиеся в один гигантский клубок танки уже не могли разойтись. Ревели надрывно моторы, огневой смерч рвал броню «тигров», «пантер», «фердинандов» и «тридцатичетверок», на прохоровском поле кострами горели сотни машин, огонь, дым и пыль тянулись в небо, застилая солнце. Грохот разрывов, лязг и скрежет железа слились в дикую какофонию звуков. Танки сшибались между собой в лоб, они таранили друг друга в борт и расстреливали сзади, они сражались до тех пор, пока на огненно-дымное прохо-

<sup>1</sup> Ротмистров П.А. Встречное сражение. В сб.: «Курская битва». – Воронеж, 1973. – С. 145.



ровское поле не пала ночь и отличить, где свой, где чужой, стало невозможно. Когда «на поле грозной сечи ночная пала тень», таранно-огневой бой стал затухать.

«В течение 12 июля на Воронежском фронте шла величайшая битва танкистов, артиллеристов, стрелков и летчиков, особенно ожесточенная на прохоровском направлении».<sup>1</sup>

В крупнейшем танковом сражении под Прохоровкой противник 12 июля потерпел тяжелое поражение. А.Х. Бабаджанян, активный участник этих событий, свидетельствовал: «Бронированная лейб-гвардия Гитлера – его отборные танковые дивизии, руководимые одним из опытейших мастеров вожделения танковых войск в фашистской армии, генералом Готом, – не выдержала встречного удара 5-й гвардейской танковой армии, которой командовал известный советский танковый военачальник Павел Алексеевич Ротмистров, 5-й гвардейской общевойсковой армии А.С. Жадова и других советских войск. О размахе сражения под Прохоровкой красноречиво говорит следующий факт: только в течение одного дня немцы потеряли почти 400 танков!».<sup>2</sup>

12 июля стало днем окончательного кризиса немецко-фашистского наступления на белгородском направлении.

В связи с тем, что танковое сражение в районе Прохоровки продолжалось весь день и в нем трудно было определить, кто и где находится на поле боя, прийти на помощь наземным войскам Авиация дальнего действия не смогла. А тут еще непогода на аэродромах базирования, расположенных в Подмоскowie и в районе Липецка. В связи с этим командование АДД смогло выделить на белгородское направление только два соединения, определив им всего лишь тройку объектов – узел шоссейных дорог в районе Белгорода, войска и технику противника в пунктах Быковка и Томаровка.

По причине плохих метеоусловий остались без помощи АДД наземные войска и северного направления Курского сражения, где 12 июля произошло кардинальное событие с момента его начала. В этот день против орловской группировки врага перешли в наступление Западный и Брянский фронты. В битве под Курском наступил перелом. Пришел черед операции «Кутузов».

Конечно же, начавшие наступление фронты нуждались в ночной авиационной поддержке, но непогода, особенно в районе базирования большинства авиационных соединений АДД, не позволила им прийти на помощь наземным войскам в районе Орла.

Надо сказать, что с утра 12 июля, когда еще не было сведений о событиях в Прохоровке и прогноза погоды, нанесение бомбардировочных ударов на орловском направлении планировалось. Об этом говорит распоряжение начальника оперативного отдела штаба АДД генерала Н.Г. Хмелевского, отданное командирам соединений:

«Командующий приказал: объяснить экипажам, что световое обозначение то же, что было в ночь на 12 июля, и находится на прежнем месте. Линия фронта передвинулась на запад. Строго предупредите экипажи, чтобы не бомбили восточнее намеченного рубежа».<sup>3</sup>

Этот документ свидетельствует о том, что работа АДД на орловском направлении планировалась силами 1-го, 2-го, 3-го гвардейских и 7-го авиакорпусов, а также 36-й авиадивизии, что экипажи дальних бомбардировщиков должны были оказать помощь наземным войскам в начатом ими контр-наступлении. Полки целый день готовились к выполнению боевой задачи, но метеоусловия в районе аэродромов базирования и на маршрутах, которые окончательно проявились после информации с борта самолетов разведчиков погоды, а их выслали все соединения, не позволили выполнить намеченный план.

В связи с этим хотелось бы несколько поправить Н.С. Скрипко, который писал:

«К сожалению, на южном фесе Курской дуги АДД не смогла обрушиться на врага всей своей мощью, так как большинство наших соединений по заданию Ставки действовали в интересах Брянского и Западного фронтов, начавших контрнаступление. Но и в этих условиях наши экипажи громили скопление неприятельских эшелонов на железнодорожном узле Белгород, нанесли удар по штабу

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т.2. – С. 175.

<sup>2</sup> Бабаджанян А.Х. Дороги победы. – М., 1975. – С. 106.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 463, л. 46.

немецкого танкового корпуса в поселке Болховец, били по колоннам фашистских танков, нацеленных на Покровку».<sup>1</sup>

Николай Семенович прав, если говорит о нескольких днях боевой работы АДД. Да, в этот период орловскому направлению было уделено большее внимание. И он не прав, если вести речь о ночи на 13 июля: боевую работу на северном фланге Курской дуги АДД не вела по метеоусловиям.

На имя командиров авиасоединений, отставленных от полетов в район наступательных действий Западного и Брянского фронтов, ушло еще одно указание командующего АДД: «Использовать время для осмотра материальной части, чтобы в ночь на 14 июля работать максимальным количеством самолетов».

Инженерные службы частей и соединений стали планировать работу на утро следующего дня, летный и технический состав получил несколько часов отдыха, а политработники пошли в подразделения со свежим «Красным соколом», организовали выпуск боевых листовок и стенных газет.

Заместитель командира 18-го гвардейского авиаполка П.И. Резонов в срочном порядке собрал политработников на короткий инструктаж.

– Товарищи, в полку масса примеров прицельных бомбометаний по различным наземным объектам. Немедленно соберите эти сведения и к утру оформите наглядную агитацию. Текстовку к конкретным фамилиям возьмите из «Красного сокола» за 9 июля. Тут все прекрасно написано. Вот, послушайте: «Честь и слава нашим экипажам, взрывающим немецкие склады с боеприпасами и горючим! Каждый взорванный склад – это десятки немецких танков, остановившихся из-за отсутствия горючего, это молчаливые немецкие гаубицы и мортиры, которые лишились снарядов, это сотни автомашин с войсками, техникой, снаряжением, которые ни на вершок не двинутся раньше того, как с дальних баз к ним не будет подвезено горючее».

Что еще нужно, чтобы оформить плакат? Только одно: экипаж, дата удачного бомбардирования склада, возможно, фотографию. А текстовка готова, она в газете. Или вот еще: «Честь и слава нашим летчикам и штурманам, которые метким попаданием авиабомб сумели вывести из строя наибольшее количество немецких танков, этой ударной силы немецкой армии. Это значит, что наутро фашисты не сумеют собрать мощный танковый кулак для прорыва нашей обороны, что нашим войскам будет неизмеримо легче отбивать атаки противника».

Здорово, не правда ли! Так вот, чтобы немцы не смогли на утро собрать мощный танковый кулак, надо метко бить по танкам, а чтобы метко бить, надо к этому призывать. Ваша задача: к утру создать мощный агитационно-пропагандистский кулак. Действуйте!

Любил Петр Иванович Резонов проводить со своими подчиненными вот такие нацеленные на конкретное дело летучки: собрал накоротке, разъяснил, дал задание – и пусть выполняют. А доброе слово о человеке, кому оно не нравится!

Заместитель командира 16-го гвардейского авиаполка по политической части майор М.И. Хренов ждал последних номеров «Красного сокола» с особым нетерпением. Уже две недели, как в полку побывал фотокорреспондент газеты Н. Соловьев, изрядно пощелкал своим фотоаппаратом, а полковых снимков все нет и нет. Поэтому как только в Монино доставили номер за 11 июля, он первым делом «пробежался» по фотографиям. Есть! Ноги в руки – и в эскадрилью.

Собрать людей после ужина, когда нет полетов – трудновато. Но когда этого требует замполит, то тут надо вертеться. Собрались, пусть не все, но большинство.

– Товарищи, в сегодняшнем номере нашей газеты помещена фотография вашего командира эскадрильи гвардии капитана Семена Антоновича Полежаева. Здесь сказано, что орденоносец-летчик совершил на дальние и ближние цели более ста пятидесяти боевых вылетов. Рассказав о боевом пути комэски, Хренов назвал по именам его боевых товарищей, которые экипажной семьей обеспечили своему командиру столь внушительное количество боевых вылетов.

Пользуясь интимной обстановкой и употребив свои права именинника в полной мере, Семен Полежаев, стараясь отвести разговор от своей персоны, обратился к замполиту по имени и отчеству:

– Михаил Иванович, что-то там происходит на белгородском направлении, есть ли какие-либо подробности?

– Особыми подробностями я не располагаю. Якобы в районе Прохоровки началось большое танковое сражение. А что там и как – пока ничего неизвестно. Вы уже знаете, что в Курском сражении участвует огромное количество танков, вот часть из них и сошлась лоб в лоб под Прохоровкой. Думаю, что наша авиация получит задание и в район Прохоровки. Мы уже и так хорошо пощипали немецкие танковые дивизии. Кстати,

---

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 301.

в этой же газете по этому поводу напечатано хорошее стихотворение автора Одегова. Вот послушайте, называется оно «Горят на поле боя «тигры»:

Стянув награбленные танки  
Со всей Европы – марок всех,  
Он снова двинулся в атаку,  
Рассчитывая на успех.

Но эти броневые звери,  
Штурмуя наши рубежи,  
Несут огромные потери,  
Приказывают долго жить.

Грохочет битва не стихая  
На поле ратном день и ночь,  
Гудит от бомб земля сухая –  
Ударов наших крепнет мощь.

Тяжелых бомб подвесив тонны,  
Орлы ложатся на маршрут –  
И скоро танки и тевтоны  
Своих костей не соберут.

Последний трюк уже проигран –  
Плохи мошенников дела.  
Горят на поле боя «тигры»  
От Белгорода до Орла!

Начальник штаба 101-го авиаполка майор А.М. Верховзин и инженер полка инженер-капитан Н.И. Милованов поздно вечером зашли в кабинет В.С. Гризодубовой согласовать план работы на материальной части. После обсуждения всех проблем, Милованов ушел, чтобы дать указания руководителям инженерно-технической службы.

– Валентиина Степановна, а нас пропечатали!

– Это где же? А ну, давай сюда!

Гризодубова, имя которой было известно всей стране, уже давно привыкла ко всевозможного рода публикациям, касающимся ее лично, относилась к ним более чем спокойно. Но когда речь шла о личном составе полка, о том, что в какой-то газете появился материал о ее подчиненном, она загоралась, как порох.

– Вот, в «Красном соколе»! Прямо в передовой.

Гризодубова взяла газету и стала вполголоса читать: «Каждая действующая часть уже имеет свои боевые традиции. Не найдешь такой части, где не произносится с гордостью имя своего героя, где нет подвигов, где бы не было эпизодов, насыщенных решительностью, напористостью, умением и военной хитростью.

Во многих частях все это запечатлено в специальных альбомах и журналах с лаконичным названием «история части». В части тов. Гризодубовой такой альбом рассказывает о всем боевом пути, пройденном личным составом. Здесь описываются наиболее выдающиеся полеты летчиков в тылы противника, подвиги пилотов, штурманов, стрелков-радистов, техников, мотористов, подводятся итоги боевой деятельности за год».

– Ну что, Александр Михайлович, это ведь твоя заслуга. Продолжай это дело так же усердно. Я уверена, все это нужно будет грядущим поколениям.

– Валентина Степановна, а здесь, вот, чуть ниже, так и написано: «Пройдут года и из рукописных историй, написанных в ходе борьбы с немецкими

захватчиками, возникнут печатные тома героических дел верных сынов Советского Союза».

– А дочерей?

– Как же без них!



В.С. Гризодубова

Как прозорливо писала газета 11 июля 1943 года! Как удачно кто-то из ее работников подметил это новшество в работе 101-го авиаполка. Прошло двадцать лет, и в истории печатных томов появилась замечательная книжечка бывшего начальника штаба «партизанского» полка АДД, которым руководила единственная женщина-командир, Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР Валентина Степановна Гризодубова. В ней Александр Михайлович Верхозин рассказал о боевых делах однополчан – верных сынов Советского Союза.

Передовую статью газеты «Красный сокол» внимательно читали и в 45-й авиадивизии. Всего лишь одна фраза из нее касалась 890-го авиаполка: «Такой же альбом создан в части тов. Пусэп». По прошествии лет представители и этого полка поставили в строй печатных томов свои труды. Сам командир полка написал прекрасную книгу «Тревожное небо». Жаль, что ее повествование завершается июнем 1942 года. Прославил однополчан на страницах своей книги «В интересах всех фронтов» и Герой Советского Союза Сергей Федорович Ушаков.

Да, рубежной оказалась передовая «Красного сокола» за 11 июля 1943 года. Она призвала командиров и политработников не забывать о славных традициях советских летчиков, создавать летопись боевых дел: «История части явится действительным документом, вызывающим у личного состава любовь к своей части, желание множить и множить ее успехи». Призыв газеты помог частям собрать, систематизировать самые яркие примеры героических дел личного состава, которые легли в основу с любовью оформленных историй частей и соединений, а после войны стали для некоторых ветеранов источником написания целого ряда книг.

Привлекла газета личный состав 45-й авиадивизии и фотоочерком того же Николая Соловьева под общим заголовком «Воздушные воины отдыхают между боями».

Командование дивизии при активной поддержке медицинского отдела штаба АДД создало в живописном месте близ Кратово для летно-технического состава оборудованный по возможностям военного времени санаторий. Здесь под наблюдением врачей отдыхали между боями летчики, штурманы, стрелки-радисты, техники. Начальник санатория капитан медицинской службы Сергей Зебрилов делал все возможное, чтобы авиаторы, отдохнув и подлечившись, с новыми силами возвращались в строй для продолжения боевой работы. Здесь было хорошее питание, сносное медицинское лечение, кое-какие культурно-массовые развлечения и бесконечный кладезь напоенного лесом и травами воздуха.

Многие прошли через уютные и чистые комнатки санатория, врачебные и процедурные кабинеты. Соловьев в фотоочерке рассказал о последнем «заезде» в это заведение. На фотоснимках узнали себя командир эскадрильи И. Лисачев, капитан А. Михайлов, старшина Н. Дудко, инженер-капитан С. Дмитриев, младший лейтенант медицинской службы В. Сквородкина.

Но хватит об отдыхе, пора переходить к боевым делам. Перед соединениями АДД, выделенными в эту ночь на белгородское направление, стояла задача уничтожить живую силу и боевую технику противника в районах Белгорода, Томаровки и Быковки, препятствуя выдвигению его резервов в северном направлении, в район Прохоровки.

За весь период Курской битвы в ее небе побывало самое малое количество бомбардировщиков АДД, направленных туда двумя авиакорпусами.

5-й совершил свой восьмой вылет в район Курской дуги и, не пропустив ни одной боевой ночи, стал лидером среди всех соединений Авиации дальнего действия.

Боевое распоряжение штаба АДД предписывало: «В ночь на 13 июля уничтожить скопления войск и танков на узле шоссейных дорог города Белгорода. Точка прицеливания: узел шоссейных дорог в городе».

Первой удар наносила 53-я авиадивизия в период с 24.00 до 00.31. Сменяя ее, в последующие тридцать минут работала 54-я.

На разведку погоды ушел экипаж командира корабля А.И. Судакова. Дошли до района Липецка, отстали на КП корпуса сведения: облачность семь-десять баллов, высота от тысячи до двух с половиной тысяч. Получив эту информацию, командиры дали разрешение на вылет.

Первыми ушли осветители и зажигальщики В.В. Сапожников, Е.Д. Иванов, М.В. Левин, В.М. Безбоков, А.И. Калентьев.



*Э.К. Пусэп*

При подходе к Белгороду они наблюдали: интенсивную артиллерийскую стрельбу наших войск по городу; пожары на железнодорожной станции Гостищево; движение автомашин по шоссе из Харькова на Белгород.

Перед вылетом в полках уже шли разговоры о том, что в районе Прохоровки идут ожесточенные бои, но как ни старались летчики просмотреть землю, она была задернута облаками. Сам же Белгород оказался во власти проходящей шестибалльной облачности.

Первые зажигальщики создали на узле шоссе дорог в центре города два очага пожаров и один взрыв. Затем, в соответствии с графиком, осветители начали подвешивать «люстры». Весь период бомбардирования над Белгородом висело огромное, в радиусе трех-пяти километров, световое поле. В результате хорошо просматривались шоссе и строения в северо-западной части города.

Условия для бомбардирования были хорошими, только вот противовоздушная оборона мешала отдельным экипажам заходить на цель так, как это продумали еще на земле при подготовке к заданию. Одна батарея ЗА среднего калибра и две МЗА, расположенные в южной и юго-западной части города, да еще порядка пяти прожекторов, старались преградить путь бомбардировщикам, но ни один снаряд свою мишень так и не нашел.

Ли-2 командира корабля А.А. Семенова еще на подходе к цели попал в поле зрения немецкого истребителя. Его атака для экипажа не оказалась неожиданной. Ушли маневром, не применив даже бортового оружия. Убедившись, что преследования нет, зашли на цель и отбомбились.

Четыре самолета по техническим причинам до цели не дошли, а экипаж командира корабля М.С. Копыткова, совершавший свой тридцать второй боевой вылет, шел к Белгороду за облаками, цель не нашел и возвратился с бомбами.

Остальные Ли-2 и ТБ-3 разгрузились над городом. Разрывы бомб в основной массе наблюдались по периметру дорог в западной и северо-западной части, среди жилых построек, часть бомб рвалась в южной и юго-западной частях Белгорода.

Всего возникло пятнадцать очагов пожаров, из них восемь больших с красным ярким пламенем, и произошло семь взрывов в западной части города, из них два сопровождались пожарами. Предположительно взрывались на перекрестке шоссе машин с горючим.

По показаниям контролеров И.М. Трусова, В.А. Михайлова, М.Т. Лановенко, П.К. Воронкова, Г.Ш. Беляева, Н.С. Фетисова в боевом донесении корпуса сделан вывод: «Живой силе и технике противника нанесен значительный урон».

На обратном маршруте, после успешной бомбардировки, штурман Н.Г. Демин потерял ориентировку, определить свое местонахождение не смог и командир корабля М.П. Сысуйев вынужден был садиться в поле. На земле определились: находятся у деревни Карпан, в пятидесяти километрах на юго-запад от Тамбова. Вот, собственно говоря, и все происшествия боевой ночи.<sup>1</sup>

6-й авиакорпус в районе Белгорода работал по двум объектам: бомбардировал войска и технику противника в пункте Быковка и наносил беспокоящие удары по войскам в Томаровке.

Из всех запланированных экипажей на задание не ушел только один – командира корабля И.П. Измалкова. Буквально перед вылетом на самолете отказал счетчик оборотов, техники пытались что-то сделать, но время ушло. Не выполнил задание тоже один – командира корабля Ф.Н. Михновича. Экипаж не справился со сложными метеоусловиями на маршруте.

В результате бомбардирования в месте расположения войск и техники противника в пунктах Быковка и Томаровка в общей сложности возникло тридцать семь очагов пожаров (один большого размера) и четырнадцать взрывов (один большой силы).

Командованию 4-го гвардейского авиаполка пришлось изрядно поволноваться в связи с тем, что после выполнения боевого задания экипаж И.М. Лабуткина, державший до этого постоянную связь, исчез из эфира, причем тогда, когда ему передали курс домой. «Квитанция» с борта самолета не поступила. Все прояснилось утром, когда самолет вернулся с аэродрома Таловая, где он сел на вынужденную.

Все предыдущие дни, возвращаясь из района Белгорода, экипаж обходил Валуйки, ориентируясь по световым вспышкам, которые возникали при бомбардировании этого города немецкой авиацией. На этот раз над Валуйками стояла невстревоженная ночь, ни бомбовых взрывов, ни нервных прожекторных лучей, ни зенитно-пулеметных очередей. Это обстоятельство притупило бдительность экипажа командира корабля И.М. Лабуткина: он вошел в зону ПВО города. Первым опомнился штурман В.П. Почкин. Летчик сделал

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 464, л. 12.

крутой разворот, покинул опасное место, затем стал на курс к своему аэродрому, но вскоре решил, что они его уже проскочили, вновь развернулся и стал на курс 340°, то есть полетел в обратную сторону. Окончательно запутав себя и штурмана, он пошел на вынужденную посадку.<sup>1</sup>

Таков, очень кратко, результат боевой работы АДД в эту ночь. Он характерен самым минимальным количеством боевых вылетов за весь период Курского сражения. Виной тому сложнейшие метеоусловия, которые сложились на аэродромах северного базирования соединений Aviации дальнего действия.

Парализованная непогодой, АДД не смогла оказать существенной помощи наземным войскам именно тогда, когда и на орловском, и на белгородском участках Курской дуги произошли события, каждое из которых стало поворотным моментом в сражении. Бои на прохоровском поле и у деревни Ржавец явились последним этапом не только немецкого наступления на белгородско-курском направлении, но и вообще в ходе всей операции «Цитадель». Прибегать к наступательным действиям гитлеровским стратегам советские войска больше не позволили. Более того, начатая Брянским и Западным фронтами операция «Кутузов» положила начало общему контрнаступлению Красной Армии в сражении под Курском. Оба события стали началом конца авантюристической задумки под броским названием «Цитадель».

Гитлер «вынужден был 13 июля объявить комадующим обеих групп армий, участвовавших в операции «Цитадель», что она должна быть остановлена».

Позже Э. Манштейн признал: «С прекращением операции «Цитадель» инициатива на Восточном театре военных действий окончательно перешла к Советской стороне. После того, как нам не удалось окружить крупные силы противника в районе Курской дуги... неизбежно начал действовать фактор превосходства в силах. Наступление противника на Орловской дуге было только началом перехода Красной армии в стратегическое наступление»<sup>2</sup>.

Таким образом, начавшаяся 5 июля операция «Цитадель», учитывая ее наступательный характер, в результате героического сопротивления советских войск окончилась уже через неделю полным провалом. Все, что делалось немецкой стороной в районе Курской дуги после 12 июля – это всего лишь стремление, направленное на более достойное ее завершение.

Мне как историку АДД немножко обидно, что два таких эпохальных события, как разгром танковой группировки противника под Прохоровкой и начало операции «Кутузов», на своих изначальных этапах оказались без помощи Aviации дальнего действия. Вины командования тут нет. Если уж кого и винить, то только ее величество погоду, которая в ночь на 13 июля 1943 года приковала к земле основную массу бомбардировщиков АДД. Единственное, что смогла сделать ограниченная группа экипажей двух авиакорпусов, так это ударить по войскам и технике противника в местах их скопления в Белгороде, Томаровке и Быковке с тем, чтобы изолировать район Прохоровки от притока свежих сил врага.

В связи с этим есть необходимость поправить коллектив авторов многотомной Истории Второй мировой войны, которые отмечали: «В ночь перед атакой 1-я и 15-я воздушные армии провели авиационную подготовку... Фронтальная авиация подавляла артиллерию и минометы врага, разрушала узлы сопротивления, уничтожала его живую силу. В это время Aviация дальнего действия наносила удары по ближайшим железнодорожным станциям и скоплениям гитлеровских войск».<sup>3</sup>

Что касается АДД, то это не так. За двое суток до начала операции «Кутузов» Aviация дальнего действия была только по узлам сопротивления врага в полосе предстоящего наступления Западного и Брянского фронтов. Ударов по железнодорожным станциям накануне контрнаступления она не наносила. Более того, по железнодорожным объектам АДД с 5 июля вообще не действовала.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 51.

<sup>2</sup> М а н ш т е й н Э. Утерянные победы. – М., 1999. – С. 544.

<sup>3</sup> История Второй мировой войны. – Т. 7. – С. 159.

*В ночь на 14 июля наша авиация подвергла ожесточенной бомбардировке железнодорожный узел Орел. Советские летчики сбросили фугасные и зажигательные бомбы на скопление эшелонов противника и склады боеприпасов. Возникло много очагов пожаров, которые потом слились в один большой пожар, охвативший всю центральную часть железнодорожного узла. Произошло несколько сильных взрывов. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.*

*«Красная звезда», 1943, 15 июля.*

### ПОД КРЫЛОМ ТАНКИ МАНШТЕЙНА

Настало время, когда помощь АДД наземным войскам оказалась в равной степени необходима как на орловском, так и на белгородском направлениях. Одним надо было помочь в начавшемся наступлении, другим – в предпринятом контрударе.

На южном участке Курской дуги обстановка оставалась обостренной. Контрудар Воронежского фронта не завершился полным разгромом врага. После дневного сражения у Прохоровки он 13 июля продолжал предпринимать отчаянные попытки наступать, а командование Воронежского фронта стремилось окружить и уничтожить немецкую группировку в районе Покровка, Яковлево, Грязное, Б. Маячки. Бои достигли наивысшего напряжения, их эпицентрами оставались районы Прохоровки и Ржавы.

Обстановка здесь была настолько тревожной, что Верховный Главнокомандующий приказал Г.К. Жукову срочно вылететь в район Прохоровки. 13 июля он прибыл на командный пункт Воронежского фронта.

«Ознакомившись с обстановкой, действиями противника и своих войск, мы пришли к выводу еще энергичнее продолжать начатый контрудар с тем, чтобы на плечах отходящего противника захватить ранее занимаемые им рубежи в районе Белгорода. После этого, произведя в сжатые сроки подготовку войск, перейти всем силами обоих фронтов в решительное контрнаступление».<sup>1</sup>

Анализируя обстановку на Воронежском фронте 13 июля, говоря о трудностях того дня, Н.С. Скрипко писал: «Не исключалась возможность прорыва врага в район ВПУ фронта, КП 2-й воздушной армии.

Тогда Василевский вызвал меня и, кратко обрисовав обстановку, сказал:

– Авиации дальнего действия надо переключиться на прохоровское направление и всей своей мощью навалиться на танки Манштейна...

Василевский вновь потребовал применить бомбы крупного калибра, заметив, что при этом важно не только физически истребить немецкие танки, но и морально подавить гитлеровцев».<sup>2</sup>

Таким образом, для поддержки сухопутных войск, осуществлявших контрудар, на второй день после крупнейшего сражения под Прохоровкой, были привлечены и бомбардировщики АДД.

Получив приказание от Василевского и тщательнейшим образом изучив вместе с командованием фронта обстановку, сложившуюся в районе Прохоровки, Н.С. Скрипко определил для Авиации дальнего действия цели, по которым нужно было ударить в первую очередь. К 15.00 его помощник в оперативной группе М.И. Таланин подготовил указание по боевой работе. Через пять минут старшая смены радистов узла связи Воронежского фронта Т. Лысенко начала передавать его в Москву. Телеграмма ушла под грифом «Особо важная».

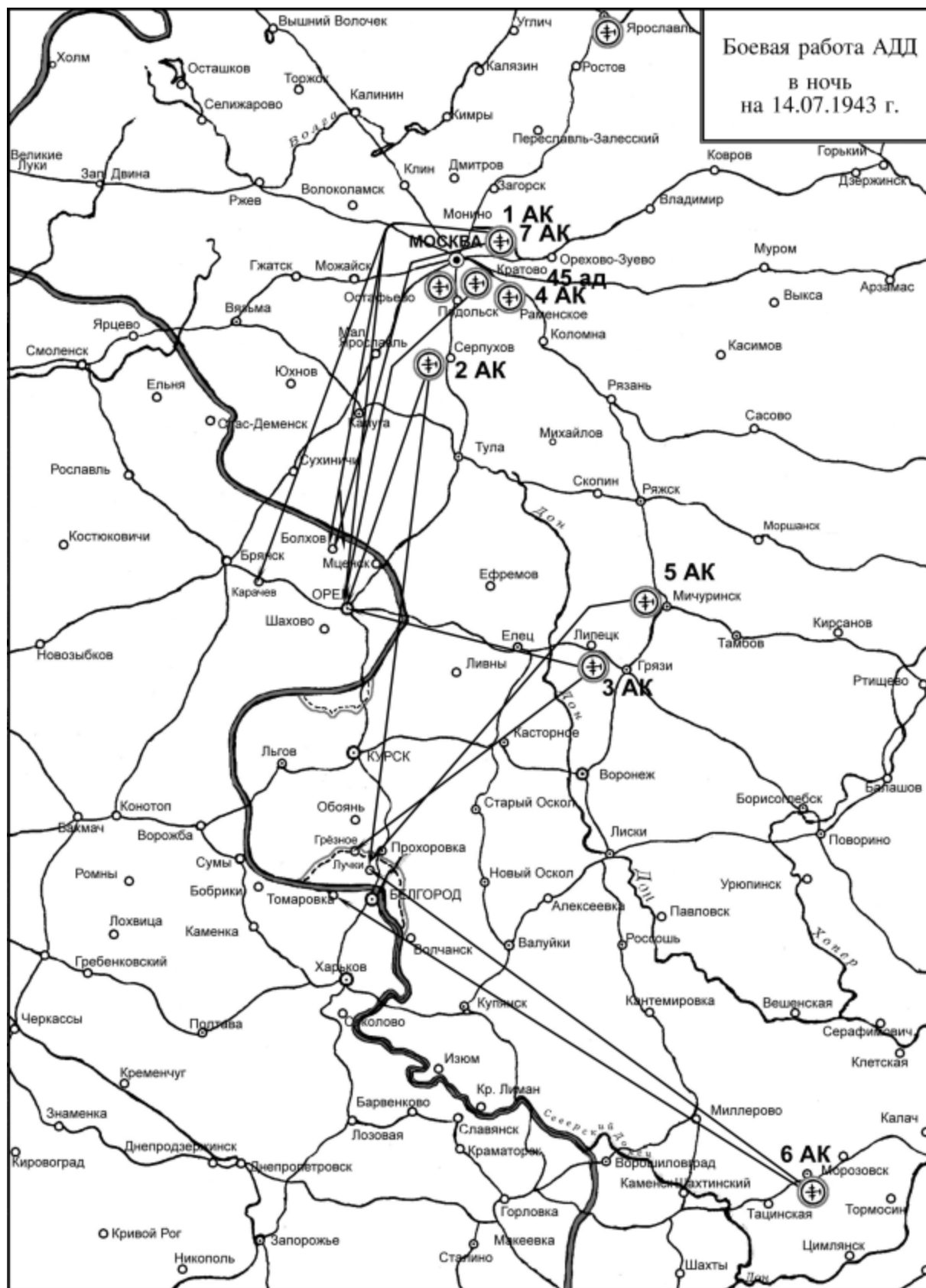
«Всеми выделенными силами на 14 июля действовать с 02.00 до 02.45 по скоплениям живой силы и техники противника. Половиной сил – М. Маячки и Грязное. Второй половиной – Лучки, отметки 247,0, 228,4 (все восемнадцать километров юго-западнее и западнее Прохоровки). Важнейшая цель – Лучки. Шестисюми кораблям ТБ-3 в течение всей ночи вести беспокоящие бомбометания всех этих целей до Б. Маячки включительно».

---

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 176

<sup>2</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 300.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 14.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч	
ж/д узел Орел	1-й авиакорпус	Ил-4	98	85	1005	112,000	218,100	
Болхов				10	74	8,400		
ст. Карачев				1	11	1,250		
<b>Итого:</b>			<b>98</b>	<b>96</b>	<b>1090</b>	<b>121,650</b>	<b>218,100</b>	
Болхов	2-й авиакорпус	Ил-4	46	44	553	68,400	285	
п. Грязное, Мал. Маячки				28	23	284	41,900	
ж/д узел Орел					3	38	5,750	
п. Мельшино (10 км северо-восточнее Болхова)					1	10	1,800	
<b>Итого:</b>			<b>74</b>	<b>71</b>	<b>885</b>	<b>117,850</b>	<b>285</b>	
Грязное	3-й авиакорпус	Ил-4	13	9	94	10,000		
Контроль работы аэроузла Орел с попутной бомбардировкой ст. Куракино				1	1	10	1,300	
Разведка погоды				2				
<b>Итого:</b>			<b>16</b>	<b>10</b>	<b>104</b>	<b>11,300</b>		
п. Лучки	5-й авиакорпус	Ли-2	43	41	964	38,343		
		ТБ-3	10	10	130	12,740		
<b>Итого:</b>			<b>53</b>	<b>51</b>	<b>1094</b>	<b>51,083</b>		
п. Лучки	6-й авиакорпус	Ли-2	35	33	1818	43,300		
		Ил-4	15	13	14	2,000		
п. Томаровка		Ли-2		1				
		Ил-4		1				
<b>Итого:</b>			<b>50</b>	<b>48</b>	<b>1832</b>	<b>45,300</b>		
г. Болхов	7-й авиакорпус	Ли-2	102	100	1084	111,293		
			102	100	1084	111,293		
ж/д узел Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	14	14	148	64,300	227	
<b>Итого:</b>			<b>14</b>	<b>14</b>	<b>148</b>	<b>64,300</b>	<b>227</b>	
<b>Всего:</b>			<b>407</b>	<b>390</b>	<b>6237</b>	<b>522,776</b>	<b>730,100</b>	

Получив ориентировку на Белгородское направление, штаб АДД начал прикидывать возможности и определять соединения для ударов по тем объектам, на которые указал Н.С. Скрипко.

Дело оказалось трудным. Во-первых, сложные метеоусловия, потребовавшие отправить на задание только сильные экипажи, в значительной степени сузили возможности частей. Во-вторых, начавшееся наступление советских войск на орловском направлении также нуждалось в поддержке со стороны АДД.

С учетом этих факторов штаб Авиации дальнего действия смог выделить в район Прохоровки всего лишь порядка ста пятидесяти бомбардировщиков, причем собраны они были из четырех авиакорпусов.

Начальник оперативного отдела 6-го авиакорпуса Василий Павлович Ушаков познакомился с боевым распоряжением штаба АДД в 18.00. «Наконец-то пехота начинает помогать со светонаведением», – подумал он, прочитав документ.

И действительно, за все время работы соединения на белгородском направлении впервые в боевом распоряжении давались конкретные целеуказания.

«Светонаведение: на южной и северо-восточной окраине села Прелестное два треугольника из костров, между треугольниками триста метров, дают створ на М. Маячки. Четыре километра юго-западнее Прохоровки «Т» из костров, дающее направление на Лучки.

Линия фронта обозначается парными кострами и стрельбой трассирующих ракет. С 02.00 до 02.30 артиллерия дает редкие разрывы снарядов. Малый прожектор на дороге полтора километра восточнее Петровка кладет луч на северо-восток по земле на отметку 268,2. Характер работы: минута работает, две – нет. Линия фронта северо-западнее окраины Кочетовка, два километра южнее Ильинский, Веселый, Михайловка, совхоз «Комсомольский», Ясная Поляна, Калинин, Собачевский.

Иметь в виду возможность работы У-2 в районе Красный Октябрь и двадцать километров южнее. Скрипко».<sup>1</sup>

На отработку боевого распоряжения офицерам оперативного отдела авиакорпуса понадобилось не более тридцати минут. В 19.00 документ подписал генерал Г.Н. Тупиков. 50-й и 62-й авиадивизиям предстояло нанести бомбардировочный удар по живой силе и танкам противника в пункте Лучки (восемь километров западнее Беленихино), а двум разведчикам погоды попутно отбомбиться и по Томаровке.

Ближе к полуночи полки начали взлет. На подходе к объекту бомбардирования экипажи наблюдали интенсивные бои наземных войск на линии Пенцево (двадцать километров юго-восточнее Белгорода) – Шебекино и в районе Белгорода, а также артиллерийско-пулеметную стрельбу в северном и южном направлениях близ Курасовки (шестьдесят километров северо-западнее Белгорода).

Двадцать один очаг пожаров (три больших, один из них породил последующие взрывы) и одиннадцать взрывов (два большой силы) – таков результат удара.

Два экипажа задание не выполнили: Г.В. Петрова из-за того, что радист перепутал радиоданные и не смог установить связь с КП, и Г.А. Адамовича по причине того, что перегорел предохранитель электросбрасывателя, а штурман Л.А. Гуляев не использовал аварийный способ сброса бомб.<sup>2</sup>

Войска противника и его технику в пунктах М. Маячки и Грязное бомбардировало двадцать три самолета Ил-4 из соединения генерала Е.Ф. Логинова. Погода на маршруте оказалась даже сложнее той, которую обещали синоптики: десять баллов с нижней кромкой облачности в шестьсот метров, местами дождь, дымка, из-за чего видимость колебалась в пределах одного-двух километров. Но на пути к цели находились сильные экипажи, никто не повернул обратно, все вышли в район бомбардирования.

Хорошо организованные светонаведение и подсвет, наряду с отсутствием противодействия, обеспечили экипажам прицельное бомбардирование с малым рассеиванием. На обоих пунктах возникло одиннадцать больших очагов пожаров, они в буквальном смысле горели, а в М. Маячках произошло три сильных взрыва.

Из-за сложных погодных условий в районе базирования 3-й гвардейский авиакорпус смог отправить на задание лишь тринадцать самолетов. Девять из них отбомбились по пункту Грязное, а один прошел на Томаровку и разгрузился там, создав на восточной окраине пункта довольно-таки приличный очаг пожара. Те же, кто бил по Грязному, породили восемь очагов пожаров, один из них большого размера. Не смогли побороть непогоду три экипажа – Г.Ф. Муравьева, Д.К. Юрина и К.А. Шацкого.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 465, л. 41.

<sup>2</sup> Там же, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 51.

В боевом донесении штаба корпуса в Москву прямо указывалось: «Малое количество самолето-вылетов из-за сложных метеоусловий». Даже Дмитрий Барашев, который должен был проконтролировать работу аэродрома Орел, возвратился, не выполнив задания.

На эти же пункты, а также на Лучки, 5-й авиакорпус направил пятьдесят шесть самолетов, из них десять ТБ-3. Выполняя указание Н.С. Скрипко, они утюжили небо в районе Прохоровки почти до рассвета. Экипажи ходили над всеми тремя пунктами с севера на юг, возвращались обратно, спокойно выбирали объект, и, в зависимости от его значимости, сбрасывали бомбы одиночно или серийно. Для такой беспоячей работы ТБ-3 был просто незаменим.

Основную же свою цель – Лучки – корпус обрабатывал самолетами Ли-2. Результаты бомбардирования оказались неплохими: десять очагов пожаров, из них три крупных образовались среди жилых построек, а один мощный взрыв, из возникших шести, с ярко-красным пламенем, перешел в пожар, охвативший большую площадь. Контролеры В.В. Сапожников, И.С. Полещук, А.С. Ржепецкий, Р.В. Андреев уже после возвращения с боевого задания, сошлись во мнении – взорван склад горючего.

Описывая боевую работу соединений по дням Курской битвы, я все время присматриваюсь к итогам работы 5-го авиакорпуса и делаю вывод: успех этого соединения прежде всего связан с четкой и слаженной работой экипажей-осветителей. Чувствуется, командование частей и соединений, а равно и само руководство корпуса, делу подсвета целей придавали первостепенное значение. На эту работу, вполне естественно, подбирались самые сильные летчики и штурманы. Но главное то, что подсвет целей стал для них основным видом боевой работы. На этой основе у экипажей появился опыт, выработались определенные навыки.

Вот и в эту ночь над объектами бомбардирования в районе Прохоровки появились специалисты подсвета – экипажи В.В. Сапожникова, В.М. Безбокова, С.С. Апухтина. Создав зону освещения в два-три километра, они обеспечили хорошие условия для бомбардирования. И это несмотря на то, что из-за низко проходящей облачности цель просматривалась недостаточно четко.

Трудное, а главное, ответственное это дело – подсвет цели. Подбирают на него что ни на есть самые сильные экипажи, особенно те, в которых смекалистый и толковый штурман. К таким в 3-м авиаполку относился экипаж С.С. Апухтина (штурман А.А. Кисиль).

Семен Апухтин пришел в дальнебомбардировочный полк из гражданского воздушного флота, а там слабый летчик – явление более чем редкое. Анатолий Кисиль штурманское образование получил в военном училище, в 3-м авиаполку появился менее года назад, быстро зарекомендовал себя высоким специалистом и весной 1943 года стал штурманом звена. К началу Курской битвы, совершив около ста пятидесяти боевых вылетов, слетались так, что понимали друг друга с полуслова. Главную экипажную связку – летчик – штурман, хорошо дополняли бортовой техник Борис Склеймов и радист Виктор Мясников. Они, кстати, тоже пришли из ГВФ. В общем, экипаж в полку считался сильным, а сильному и задание посложней.

С первого дня сражения под Курском Семен Апухтин каждую ночь поднимал свой Ли-2 с мичуринского аэродрома, а Анатолий Кисиль давал курс или в район Орла, или в район Белгорода. Не пропустив ни одной ночи, они появлялись над Томаровкой, Бутовым, Быковкой, Покровкой, Белгородом, дважды над пунктом Лески. Побывали и над Лучками, куда держали путь во второй раз и в эту ночь. Им предстояло этот пункт и подсветить и отбомбить. Ушли на это задание в паре с экипажем В.В. Сапожникова (штурман И.С. Полещук) тоже из 3-го авиаполка.

О грандиозном танковом побоище в районе Прохоровки уже знали, и поэтому шли на задание с особым интересом – хотелось и помочь и, конечно же, посмотреть. Взлетели на десять минут раньше бомбардировочного эшелона, это на тот случай, если первый сброс светящихся авиабомб окажется неудачным и придется делать второй заход. Для этого надо от четырех до пяти минут.

Лучки – неказистая деревенька с холмистой местностью и хилым пейзажем. По крайней мере такое представление сложилось у Кисиля после тщательного изучения карты крупного масштаба. Располагался пункт в восемнадцати километрах на юго-запад от железнодорожной станции Прохоровка.

Лучки оказались прикрыты некучевой облачностью порядка шести-семи баллов, а под ней, там на земле, струился какой-то подсвет, каждое облако просматривается так четко, словно на экране.

– Что же тут подсвечивать? – скорее себе, чем кому-либо задал вопрос Апухтин.

– Давай вниз!

– Может быть, сбросим САБы?

– Давай вниз!!

Надо подчиняться, тут штурман – командир.

Апухтин повел Ли-2 на снижение. Когда последние облака, облизав самолет, оказались над головой, взору всех членов экипажа открылось потрясающее зрелище. Слева по борту чистое поле, покрытое множеством костров. Одни еще ярко горели, другие, догорая, курчавились дымом. Присмотревшись, Кисиль определил, что это танки. Справа разбросались редкими домами Лучки. Они тоже горели. Очагами пожаров был охвачен и лес к северу от деревни. Отблески от этих многочисленных пожаров под воздействием слабого ветерка волнами перекатывались по полю. И везде танки, танки, танки. Одни, отгорев, беспомощно уперлись стволами в землю, другие бессильно целились в небо мертвыми пушками, третьи перемещались.

Оторвавшись от земных картин, Кисиль посмотрел на компас. Вот это номер: стрелка прибора металась по циферблату то влево, то вправо. Что за чудо?!

– Командир, компас не работает, заходи на середину поля, буду бросать САБы!

– А что с компасом?

И тут штурмана осенило:

– Вот дураки! Это же на малой высоте дает о себе знать Курская магнитная аномалия. Как мы этого не учли?!

Тем временем летчик вывел Ли-2 на центр поляны, и Кисиль сбросил связку САБв. Когда они загорелись, Анатолий Андреевич прикинул, присмотрелся и решил, что дал немного маху. На втором заходе он сбросил две ЗАБ-100тп.<sup>1</sup> На семистах метрах они взорвались, термитные шары, попав в кислородную среду, воспламенились, опустились на землю и образовали горящий круг. Он стал точкой прицеливания для бомбардировочных экипажей.

– Семен, теперь заходи на опушку леса у Лучков, там скопление танков, выдержи высоту в тысячу двести метров.

– Есть выдержать тысячу двести!

Пока Апухтин делал маневр, штурман определил направление ветра и его скорость, угол сноса и угол прицеливания. Ли-2 уже на боевом курсе. Кисиль внимательно следит за экраном отражающего дымчатого стекла. Вот на нем показалась цель и стала подходить к перекрестию. Как только они совместились, штурман нажал на кнопку сброса. Две ФАБ-250 устремились к земле.

Много на земле огня, но разрывы своих бомб экипаж все же рассмотрел. Оценив дела рук своих, легли на обратный курс. На высоте тысяча семьсот метров заработал компас.

– Это хорошо, значит, если ничего не случится, будем дома.

А домой штурману ох как хотелось. Весь полк знал, что у Кисиля была маленькая тайна и называлась она Юлией. Она работала в одном из магазинов Мичуринска. От аэродрома до него километра три. Курс на этот магазин Анатолий Андреевич держал часто. А вот с началом Курской битвы, когда полеты пошли без всякого просвета, повидаться с любимой ни разу не довелось. По накалу боевой работы чувствовалось, что сделать этого не удастся и в ближайшие дни.

Сели в Мичуринске нормально. Доложили командованию все как было. На основе этого доклада в боевом донесении полка появилась следующая запись: «Освещение цели было недостаточным ввиду неточного сброса с самолета Апухтина (северо-западнее пункта Лучки на два километра) и малой высоты сброса с корабля Сапожникова (одна тысяча метров). Это затруднило бомбардирование. Облачность была низкой, и экипажи делали по несколько заходов».

Теперь о тех, кто не сумел внести свой вклад в дело оказания помощи наземным войскам в районе Прохоровки.

Командир корабля Д.П. Петров встретив в районе Гушино (сорок километров западнее Старого Оскола) десятибалльную облачность с грозвыми явлениями, возвратился на свой аэродром и сел с бомбами. На самолете командира корабля Д.Д. Евсеенко забарахлил правый мотор. Пришлось возвращаться. Как потом оказалось, причиной тому стало разрушение шестерни редуктора, которая пробила картер. Летчик на одном моторе добрался до аэродрома Грязи и благополучно сел. Переживал Дмитрий Данилович эту, пусть и не по его вине неудачу, весьма серьезно. И этому была причина.

В 3-м авиаполку по инициативе заместителя командира по политчасти майора Иосифа Михайловича Трусова широко практиковалась отправка писем родным тех авиаторов, которые отличились при выполнении

---

<sup>1</sup> Зажигательная бомба с сорока термитными шарами.

заданий. До сих пор в боевой работе Евсеенко срывов не было. И буквально накануне такое письмо, зачитанное перед полковым строем, было отправлено его матери.

«Здравствуйте, дорогая Анна Антоновна! От имени личного состава и командования части, в которой служит и сражается с немецко-фашистскими захватчиками Ваш сын – бесстрашный сталинский сокол Дмитрий Данилович Евсеенко – передаем Вам пламенный привет.

Выражаем Вам глубокую благодарность за то, что Вы воспитали такого храброго советского воина. С первого дня Отечественной войны Ваш сын служит в нашей части, он совершил сто двадцать пять успешных ночных боевых вылетов, нанес врагу большой ущерб. В схватках с врагом, благодаря мужеству и умению воевать, он всегда выходит победителем. За боевые успехи Ваш сын Дмитрий награжден орденом Красного Знамени. В нашем боевом коллективе воздушных воинов он пользуется всеобщим уважением и любовью.

Мы громили немцев под Сталинградом и на других участках фронта. Мы уничтожаем их и сейчас на Курской дуге и будем уничтожать до тех пор, пока не останется ни одного немецкого захватчика на нашей священной земле. Мы жестоко ненавидим врага за его злодеяния. Мы мстим и будем мстить гитлеровцам беспощадно.

Желаем Вам, Анна Антоновна, и Вашему сыну наилучшего счастья и здоровья на многие годы».

Вот такое письмо ушло матери летчика, и вдруг эта осечка. И хоть вины его тут не было, но все же возврат есть возврат.

Все, кто в эту ночь побывал над прохоровским полем танковой битвы, отметили хорошую работу наземных войск по наведению наших бомбардировщиков на цели. Линия фронта обозначалась белыми ракетами и наземной артиллерийской перестрелкой. Светонаведение на юго-восточной окраине села Прелестное, состоящее из двух костровых треугольников, своим створом хорошо ориентировало экипажи на М. Маячки. В двух километрах юго-восточнее Петровки четко клал луч под углом 35° мощный прожектор, а в пункте Ямки выложенное из костров «Т» давало направление на Лучки.

Чувствовалось, что схема светонаведения была хорошо продумана, а те, кто ее осуществлял, сработали по высшему классу. Надо полагать, в этом большая заслуга и заместителя командующего АДД генерал-лейтенанта авиации Николая Семеновича Скрипко.

На его имя утром начальник штаба АДД направил результаты бомбардирования населенных пунктов в районе Прохоровки: «Бирка. Скрипко: на 14 июля 1943 года произведено сто сорок четыре самолето-вылета на бомбардирование п.п. Грязное, М. Маячки, Лучки...». О количестве сброшенных бомб, возникших пожарах и взрывах Скрипко доложил командующему Воронежским фронтом.<sup>1</sup>

Ночное бомбардирование скоплений отступавших от Прохоровки фашистских войск, танков и бронетранспортеров помогло наземным войскам продолжить утром наступательные действия в принятом контрударе.

За те сутки, в течение которых АДД не появлялась в орловском небе, на северном участке Курской дуги произошли серьезные события: там началось контрнаступление советских войск. Измотав противника в оборонительных боях на курском направлении, они 12 июля приступили к заранее спланированной наступательной операции «Кутузов». Честь начать ее выпала войскам Брянского фронта (3-я, 61-я и 63-я армии под командованием генералов А.В. Горбатова, П.А. Белова, В.Я. Колпакчи) и 11-й гвардейской армии Западного фронта, которой командовал И.Х. Баграмян.

Суть операции «Кутузов» заключалась в следующем. Войскам Западного и Брянского фронтов ставилась задача прорвать глубокоэшелонированную оборону противника в южном и западном, а войскам Центрального фронта, чуть позже, в северо-западном направлениях, и затем совместными усилиями охватить, рассечь и уничтожить по частям орловскую группировку гитлеровцев.

«Таким образом, орловская группировка врага должна была получить удары с трех сторон: с севера, востока и юга, что ставило противника в невыгодное положение, затрудняло ему маневр силами и средствами».<sup>2</sup>

Некоторые штрихи замысла наступательной операции «Кутузов» раскрывают непосредственные исполнители плана.

Заместитель командующего Брянским фронтом генерал И.И. Федюнинский: «Мы должны были нанести удар из районов Болхова и Новосиль, охватывая Орел с севера и юга. Главный удар намечался на левом

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39. Оп. 11519, д. 456, л. 41.

<sup>2</sup> К а р д а ш о в В.В. 5 июля 1943.— М., 1983.— С. 160.

крыле фронта западнее Новосиль смежными флангами 3-й и 63-й армий на участке 18 км. 61-я армия должна была наступать на Болхов, взаимодействуя с войсками 11-й гвардейской армии Западного фронта».<sup>1</sup>

Командующий этой армией генерал И.Х. Баграмян: «Встречными ударами 11-й гвардейской армии из района Козельска и 61-й армии из района северо-восточнее Болхова разгромить болховскую группировку противника, прикрывавшую орловский выступ с севера, а в последующем основными силами этих армий нанести удар на Хотынец в тыл орловской группировки противника... В ночь накануне бомбардировщики 1-й воздушной армии и Авиации дальнего действия нанесли бомбардировочные удары по войскам противника на участке прорыва в полосе наступления 11-й гвардейской армии».<sup>2</sup>

Не забыл И.Х. Баграмян о помощи Авиации дальнего действия, оказанной изготовившимся для наступления советским войскам! Ее удары по узлам сопротивления противника, наносимые две ночи подряд довольно-таки крупным составом бомбардировщиков, в значительной степени облегчили наземным войскам задачу прорыва.

Советский историк А.М. Самсонов пишет: «В первые же дни наступления оперативная глубокоэшелонированная и хорошо подготовленная в инженерном отношении оборона гитлеровцев была прорвана. Особенно успешно развивалось наступление 11-й гвардейской армии, действовавшей из района Козельска в общем направлении на Хотынец... На второй день наступления армия И.Х. Баграмяна прорвала оборону противника на глубину 25 км».<sup>3</sup>

А вот в полосе наступления войск Брянского фронта обстановка сложилась несколько иная. Первый день не принес ощутимых успехов 3-й и 63-й армиям, они смогли продвинуться вперед лишь на пять-десять километров. Главную полосу обороны войска прорвать не смогли. Эту задачу им удалось выполнить лишь к концу дня 13 июля. Что и говорить: преодолеть оборонительные сооружения, которые противник создавал более двадцати месяцев, было нелегко. К тому же, фашистское командование вынуждено было на те участки, где немецкая оборона дала трещины, бросать свои резервы.

Еще сложнее развивалось наступление в полосе 61-й армии, нацелившейся на Болхов. Понимая значимость этого важного узла обороны, противник защищал это направление с особым упорством.

Начальник штаба Брянского фронта генерал Л.М. Сандалов так оценивал положение: «Первый день наступательных боев не принес Брянскому фронту ощутимых успехов. Несмотря на мощную артиллерийскую и авиационную поддержку атакующих войск, наши ударные группировки продвинулись лишь на 5-8 км в глубину – давала себя знать почти двухгодичная подготовка противником орловского плацдарма».<sup>4</sup> Да, хорошо развитая система обороны помогала гитлеровцам сопротивляться. От переднего края до самого Орла они соорудили несколько оборонительных рубежей. Подступы к ним на основных направлениях враг заминировал. Главная полоса обороны состояла из множества опорных пунктов и узлов сопротивления, всех их соединяли траншеи и ходы сообщений. Основные города Орловщины гитлеровцы превратили в мощные узлы сопротивления. Среди них был и Болхов.

Трудное положение, в котором оказались войска Западного и Брянского фронтов в первые дни наступления, делало помощь со стороны Авиации дальнего действия не только желательной, но и необходимой.

В район Болхова командующий АДД направил сто сорок восемь бомбардировщиков. Это количество обеспечили два авиакорпуса – 2-й гвардейский и 7-й.

Для соединения генерала В.Е. Нестерцева этот объект был единственным. За два корпусных вылета над Болховым побывало сто два бомбардировщика. Шли они на цель и работали над ней в труднейших метеорологических условиях, особенно в период второго вылета, когда город стала затягивать сплошная низкая облачность. Несколько последних экипажей бомбили через «окна», а командиры кораблей П.В. Кузнецов и Д.И. Коваленко, попавшие в эти условия на исходе темного времени, вынуждены были возвращаться с бомбами на свой аэродром. По этой же причине плохо просматривались и результаты бомбардирования. По сведениям контролера С.П. Курдюкова и докладам экипажей, на объекте возникло двадцать восемь очагов пожаров, зарево от которых наблюдалось на удалении семидесяти километров.

---

<sup>1</sup> Федюнинский И.И. Подняты по тревоге. – М., 1961. – С. 150.

<sup>2</sup> Баграмян И.Х. Фланговый удар 11-й гвардейской. В сб.: «Курская битва». – Воронеж, 1973. – С. 123, 122.

<sup>3</sup> Самсонов А.М. Крах фашистской агрессии. – С. 324.

<sup>4</sup> Сандалов Л.М. Брянский фронт наступает. В сб.: «Курская битва». – С. 108.

Подсвету цели САБи, особенно во второй вылет, экипажи дали удовлетворительную оценку. Однако слабый огонь МЗА вкупе с бессистемной работой четырех прожекторов позволил побыть над целью подольше, более тщательно поискать объект и более точно прицелиться.

Наземные войска, как и летчики-дальники, не спали: севернее Болхова полыхал интенсивный огневой бой.

Для соединения генерала Е.Ф. Логинова, равно как и для 7-го авиакорпуса, выход на Болхов больших трудностей не представлял, хорошим ориентиром для экипажей служила река Нугрь. Низкая облачность вынудила штурманов бомбить ниже заданных высот. Разрывы распределились по всей территории города, среди них возникло десять очагов пожаров, два больших разгорелись в северной части. Огонь охватил целые кварталы.

На самолете летчика Д.С. Седова обрзало мотор. До Болхова оставалось километров десять. Под крылом оказалась деревня Мельщино. Штурман присмотрел артиллерийскую позицию, на которую командир корабля и завел на одном моторе свой «ил». Три экипажа по причине плохих метеоусловий на основной цели ушли на железнодорожный узел Орел и там раскрыли бомболуки своих самолетов. Не смогли преодолеть сложные метеорологические условия два экипажа – И.И. Захарова и И.И. Грудакова. Бомбы вернулись на свой аэродром.

После выполнения боевого задания в 02.37 командир корабля Я.А. Пожидаев вышел с докладом, о том, что прошел Ливны. На этом связь с экипажем прекратилась, на свой аэродром он не вернулся. Лишь через несколько часов стало известно, что сели они в Калуге, а «загнал» их туда немецкий истребитель, который при отходе от цели привязался к бомбардировщику, заставил последнего менять курс и высоту полета, а когда от него удалось оторваться, начал давать перебои левый мотор.

Ну и о самом неприятном. Выполнив успешно один полет, экипаж командира эскадрильи 19-го гвардейского авиаполка майора М.П. Пронина подготовился ко второму боевому вылету. Взлетели нормально. На кругу, в наборе высоты сдал левый мотор. Летчик оказался бессилён. Ил-4 стремительно пошел к земле, ударился и взорвался на своих бомбах. На окраине деревни Яковлево погибли Михаил Петрович Пронин и штурман эскадрильи Павел Кузьмич Потапов. Чудом остались живы радист П.В. Пашенко и стрелок И.К. Гагулин. От самолета остались только отдельные куски.

Руководил полетами в эту ночь заместитель командира 8-й гвардейской авиадивизии подполковник С.К. Горевалов. Трагедия произошла на его глазах. Сергей Константинович стал основным очевидцем случившегося. Вот его докладная:

«При заруливании на старт, при взлете и в полете до набора высоты пятьсот метров моторы работали хорошо. Не долетая до реки Ока пятьсот – тысячу метров, резко обрзал левый мотор, из патрубков стало выбивать сильное пламя, создавая впечатление, что мотор горит.

Пронин повел самолет с небольшим снижением через старт в направлении деревни Липицы. Старт был зажжен, кроме этого, я включил прожектора и начал непрерывно давать белые ракеты с таким расчетом, что если Пронин будет заходить на посадку на аэродром и примет решение садиться на бугре до деревни Липицы, чтобы хотя бы немного осветить место приземления.

Пройдя над аэродромом и деревней Липицы, Пронин начал разворачиваться вправо для захода на аэродром, но затем резко отвернул влево и пошел со снижением в сторону кирпичного завода, левый мотор давал частые резкие обрезаия и выбрасывал длинные языки пламени. Через одну минуту я услышал треск и на горизонте увидел небольшое зарево. Сообщив на командный пункт дивизии, выслал санитарную машину. Через три минуты произошел взрыв бомб. После посадки самолетов, вернувшихся после второго вылета, я поехал на место катастрофы.

Пронин посадку произвел нормально, параллельно дороге Серпухов – Тула. В момент приземления самолет наскочил на снегозаградительную изгородь и загорелся. Кабина штурмана из-за плетня была разбита, штурман и командир корабля были тяжело ранены и не смогли покинуть горящий самолет. В результате взрыва бомб погибли. Стрелок и радист спаслись».

Причину катастрофы пронинского экипажа объясняет бывший однополчанин, Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации в отставке В.В. Решетников в своей книге «Что было – то было». В 19-м гвардейском авиаполку Михаил Пронин стал инициатором повышенной бомбовой нагрузки. Тепло и сердечно пишет о нем Василий Васильевич: «Говорят, будто первым поднял две с половиной тонны не то Борисов, не то Опалев – пилоты от братского полка. Были и другие претенденты на первенство. Но независимо от них, а может быть, и раньше, не затеяв шумихи, оторвал от земли те запредельные две с половиной наш Михаил

Пронин – превосходный мастер полетов из плеяды старшего поколения, человек добрый, приветливый и удивительно скромный, но с душой, переполненной энергией боевых дерзаний».



Слева направо: Б.Е. Тихомолов, А.И. Щербаков,  
В.Г. Опалев, А.В. Вихорев

В полку у Пронина были последователи. Постепенно, как пишет Решетников, некоторые «тяжеловесы» из-за преждевременного износа моторов стали остывать. К «отступникам» Василий Васильевич относил и себя, «а Пронин, как ни в чем не бывало, продолжал таскать тот же сумасшедший вес из полета в полет».

С большим художественным мастерством описывает Решетников взлет экипажа Пронина с повышенной бомбовой нагрузкой: «...после взлета и несложного маневра оказался над центром аэродрома и уже взял курс на Болхов, где мы должны были взломать тяжелыми бомбами оборонительные сооружения немецкого укрепленного района, на его перегруженном самолете, нацарапавшем едва ли метров двести, вдруг гулко бухнул, протарахтел и ярко вспыхнул левый мотор.

Мы замерли. Взлет невольно приостановился. На наших глазах Пронин шел на встречу с гибелью. Зайти на посадку невозможно: за разворот он потерял бы всю высоту и на аэродром все равно не попал бы. Покинуть машину – и парашюты не успеют раскрыться, и упавший самолет не только сметет их взрывной волной, но и весь аэродром, если бомбы взорвутся, перепашет. Единственный выход – посадка прямо перед собой. Не меняя курса, он шел к дороге, ведущей на Тулу. Посадка на шасси? Но что пошлет ему Бог под колеса? Перевернуться на случайной канаве – это сгореть. На фюзеляж? Под ним висят три полутонки с торчащими вперед взрывателями...

Пронин сел на фюзеляж. Дорожная обочина оказалась страшно корявой, бугристой. От прямого удара, хоть и стоявшие на «невзрыв», бомбы сработали.

По ночному небу широко расплылось оранжевое зарево. За ним вырвался звук – тяжелый, жуткий своей причастностью к последнему мгновению жизни наших братьев. Воздух качнулся, дохнул в лицо. Еще минуту аэродром превозмогал оцепенение. Но кто-то уже опомнился, замигал огоньками, взревел моторами и пошел на взлет. За ним потянулись остальные. С самолетов, проходивших над трагическим костром, слетали ракеты, потрескивали короткие пулеметные очереди...».<sup>1</sup>

Хорошее само по себе было начинание в полках АДД – доставка на объекты противника повышенной бомбовой нагрузки. «Лишняя пятисотка, – как пишет Решетников, – была совсем не лишней для немцев». Но возможности техники не беспредельны, в любом деле нужен разумный предел. Пренебрег им Михаил Пронин, стал жертвой собственной «энергии боевых дерзаний».

Говоря о бомбардировании в эту ночь Болхова, следует сказать, что сюда, на огонек, зажженный летчиками Логинова и Нестерцева, «заглянули» и десять экипажей 1-го гвардейского авиакорпуса. По заданию им предстояло бомбардировать железнодорожный узел Орел, но погода над ним оказалась им не под силу. Это как бы ответ на визит на их цель, тоже по погодным условиям, трех кораблей 2-го гвардейского корпуса.

Этот факт дает мне повод перейти к описанию бомбардирования силами АДД второго объекта на орловском направлении. Им впервые за весь период Курской битвы стал железнодорожный узел Орел. Все это время, за исключением одной ночи, когда Авиация дальнего действия нанесла весьма ограниченный удар по двум аэродромам противника, она бомбардировала исключительно войска и технику врага на поле боя. В этот самый трудный период начавшегося сражения под Курском иначе и быть не могло: надо было во что бы то ни стало остановить врага, не дать ему возможности срезать Курский выступ, окружить и уничтожить советскую группировку войск в этом районе. Поэтому задача бить по наступающим немецко-фашистским

<sup>1</sup> Решетников В.В. Что было – то было. – М., 1996. – С. 158-159.



группировкам в местах их сосредоточения, а также в непосредственной близости от линии фронта, бить еженощно и как можно большими силами, – была наиважнейшей.

Возникает вопрос: а что, задача бомбардировать объекты, обеспечивающие подвоз к месту сражения резервов, была менее важной? Отвечу: да, эта задача в первые дни сражения была менее важной.

Какой смысл бить по железнодорожному узлу, куда только-только подвезли свежие войска и новую технику, которым еще надо выгрузиться и добраться до непосредственного места сражения, если как раз в данный момент враг таранит нашу оборону, отвоевывает такие дорогие километры, а советские войска несут большие людские материальные потери? Вопреки известной поговорке, следовало выбирать из двух зол большее. А большим в то время, когда враг взламывал нашу оборону, были его войска и техника непосредственно на поле боя. Сюда и надо было направлять все усилия, все военно-технические возможности, которыми располагало советское командование. Оно так и поступало. И в этом плане АДД не могла быть исключением.

Пишу об этом более или менее подробно в связи с тем, что категорически не согласен с мнением А.М. Хоробрых, изложенным в книге «Главный маршал авиации А.А. Новиков». Автор пишет:

«В начале операции командование воздушных армий и руководство группы АДД допустили серьезный просчет. Когда над болховской группировкой противника нависла угроза окружения, немецко-фашистское командование спешно перебросило сюда десять дивизий, в том числе шесть танковых и моторизованных. Военная разведка своевременно обнаружила их переброску, но командование Западного и Брянского фронтов на первых порах недооценили этот факт. Не на высоте оказалось и командование воздушной армии. Оно не проявило должной в таком случае настойчивости – не настояло на организации борьбы с подходившими резервами противника, и авиация по-прежнему в основном действовала в тактической зоне».<sup>1</sup>

Куда ни шло – обвинить в изложенном «грехе» АДД, предназначенную в основном для ударов по железнодорожным объектам и подобным крупным целям, но авиацию воздушной армии, для которой действия над полем боя – основное в боевой работе!?



Слева направо: А.А. Алехнович, Рубцов, П.Ф. Клята, Евдокимов

<sup>1</sup> Х о р о б р ы х А.М. Главный маршал авиации А.А. Новиков. – М., 1989. – С. 167.

Повторяю: надо было остановить врага, который находится в окопе, в танке, у прицела орудия, который опаснее того, кто еще на колесах, который может выстрелить только завтра, послезавтра, но никак не сегодня.

Рассуждение Хоробрых неверно не только в связи с оторванностью от реальной обстановки тех дней, оно неверно и по временным соображениям. Ведь события в районе Болхова только-только начали развиваться, угроза окружения болховской группировки для немцев еще четко не проявилась, свои дивизии они сюда перебрасывать не начали, а АДД уже в ночь на 14 июля ударила по железнодорожному узлу Орел, препятствуя переброскам резервов врага в район боевых действий.

Кстати, и в последующие дни, как покажет дальнейшее мое повествование, этот объект в боевой деятельности Aviации дальнего действия будет присутствовать почти каждую ночь, появятся названия и других железнодорожных узлов. Просто пришло время, когда непосредственно на поле боя стало немного полегче и появилась, в связи с этим, возможность переключить усилия АДД для ударов по объектам перевозки резервов противника.

Когда в штабы 1-го гвардейского авиакорпуса и 45-й авиадивизии поступили боевые распоряжения из Петровского дворца, там вздохнули с облегчением: как бы там ни было, но бомбардировать объекты врага на переднем крае его обороны, вблизи своих войск, и бить по железнодорожному узлу – это две большие разницы. Где сложнее и опаснее? Спросите у любого штурмана, прошедшего горнило войны, и он ответит: над железнодорожным объектом, там ох как бьют зенитки! Где ответственнее? Спросите у любого штурмана, который хоть раз за войну бомбардировал передний край противника, и он ответит: над полем боя, там рядом – свои, там надо дрожать над прицелом, а кому охота, если промажешь, прямо из самолета идти под суд?

Обрадовались в штабах и потому, что у летного состава в деле бомбардирования железнодорожных узлов опыта куда поболее, чем по другим объектам. А еще и потому, что понимали: если в боевом распоряжении появился железнодорожный узел, то дела у матушки-пехоты пошли на поправку.

И многим припомнился призыв газеты «Красный сокол», опубликованный на днях: «Честь и слава летчикам, наносящим меткие удары по прифронтовым коммуникациям, отсекающим немецкие резервы от фронта! Чем больше наши экипажи взорвут воинских эшелонов, чем крупнее будут разрушения на вражеских железнодорожных узлах, тем скорее мы обескровим врага, тем скорее выдохнется наступательная мощь передовых частей фашистской армии».

Честь и слава газете, ее замечательному творческому коллективу, который, кроме всего прочего, умел смотреть на несколько дней вперед!

Погодные условия для тех, кто наносил бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Орел, как равно и для тех, кто бил по городу Болхову, были одинаковыми. На разных участках маршрута облачность колебалась в пределах восьми-десяти баллов, над Орлом оказалась многослойной, высота нижнего яруса восемьсот-девятьсот, верхнего – четыре тысячи восемьсот метров с видимостью всего в один-два километра.

1-й гвардейский авиакорпус совершил два боевых вылета, подняв в воздух всего девятьно восемь самолетов. Из них одиннадцать бомбардировали запасные цели (десять, как я уже писал, сбросили бомбы на Болхов, один по станции Карачев). Так распорядилась погода. Еще один экипаж командира корабля А.К. Пастухова задание вообще не выполнил из-за отказа в работе радиооборудования.

В эту ночь отличился заместитель командира 17-го гвардейского авиаполка Павел Петрович Марков, талантливый летчик, прекрасный человек, неутомимый труженик войны. Уже после окончания Курской битвы его представили к званию Героя Советского Союза. По неизвестным причинам ходатайство командира полка осталось нереализованным. В наградном листе говорится:

«В ночь на 14 июля перед полком поставлена задача: двумя полковывлетами разрушать железнодорожный узел Орел. Марков в составе экипажа штурмана гвардии майора С.А. Гизело, радиста сержанта В.К. Ткаченко и воздушного стрелка сержанта Я.Е. Ельниковца совершил три боевых вылета. Этот пример самоотверженности в боевой работе произвел сильное воздействие на весь личный состав части и воодушевил его еще на более успешное выполнение боевых заданий командования. Полк в эту ночь отлично справился с поставленной боевой задачей, командир корпуса всем участникам налета объявил благодарность».<sup>1</sup>

Хорошее свидетельство о примерности заместителя командира полка в боевой работе оставлено в нереализованном наградном листе! И хотя это служит не очень-то большим утешением для меня, историка АДД, но когда я нашел в архиве этот документ и ознакомился с только что изложенным фактом, я подумал: далеко

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ап, оп. 11505, д. 488, л. 69.

не каждый на этой должности мог совершить три боевых вылета за ночь. Выполнив полет как разведчик погоды, Павел Петрович и штурман полка Сергей Андреевич Гизело успели еще дважды слетать с бомбами.

Еще немного позже, после представления к званию Героя Советского Союза, Маркова назначили командиром 326-го авиаполка. 1 мая 1944 года газета «Красный сокол» писала: «Боевая биография «бати» – Павла Петровича Маркова – полна примерами беззаветного служения матери-Родине... Знойный июль 1943 года. В разгаре орловско-курская битва. В короткую летнюю ночь Марков делает по три боевых вылета, увлекая за собой весь летный состав. В результате за июль часть делает рекордное количество боевых вылетов. Сам Марков за июль совершил 23 успешных вылета».

Сведениями о том, почему Павел Петрович не удостоился звания Героя я не располагаю, но могу высказать предположение: останься он в должности зама, возможно, Золотая Звезда Героя и засияла бы на его груди. Должность командира полка, когда ты отвечаешь больше за всех, чем за себя, очень часто становится препятствием для наград и дальнейшего служебного роста. Такова судьба многих командиров полкового звена.

Впрочем, это только суждение. Может быть, кто-то с ним не согласится. Спорить с думающим иначе не собираюсь.

Заслуживает добрых слов работа в эту ночь и личного состава 16-го гвардейского авиаполка. Сформированный всего полтора месяца назад, он уже к Курской битве показал себя сплоченным боевым коллективом. Каждый экипаж стремился выполнить задание как можно лучше. Уже в первых вылетах на Курскую дугу отличился экипаж майора П.Ф. Кляты. И в эту ночь его фамилия появилась в боевых донесениях. «Виной» тому немецкий летчик, который на своем Me-109 ничего не смог сделать с Ил-4, за штурвалом которого сидел мастер противоистребительного маневра Платон Федосеевич Клята. «Виной» тому и штурман самолета Семен Васильевич Сергеев, штурман эскадрильи, мастер точечного бомбометания, гвардии майор. Это он создал сильный взрыв с ярким красным пламенем на железнодорожной станции Орел.

А экипаж командира корабля А.Н. Тархова (штурман Г.А. Лысюк, стрелок-радист В.И. Смирнов, стрелок И.Е. Карпов)! Совсем молодой, только-только сколотившийся коллектив, а уже не отстает от «старичков». Дважды за ночь сходили на Орел. Пробиваясь сквозь сплошную облачность, меняя курс и высоту полета, оба раза достигли цели, создали два больших взрыва и обстреляли эшелоны из пулеметов.

Вообще результаты бомбардирования в эту ночь досконально пронаблюдать не удалось из-за многослойной облачности и малоэффективного освещения цели САБи. Большинство экипажей бомбили из-за облаков.

Основательно взвинтила нервы летчикам противовоздушная оборона Орла. Многие с ней были знакомы и до этого, но теперь она усилилась еще больше: по небу шарили, просвечивая все его клеточки, до двадцати прожекторов, а по самолетам неистово била зенитная артиллерия крупного и среднего калибра, количество стволов которой тянуло на шесть-семь батарей.

С боевого задания не вернулся экипаж командира корабля В.Е. Суркова. Причина стала известна на вторые сутки. В первом вылете предстояло бомбардировать железнодорожный узел Орел. Только пересекли линию фронта, как заклинило правый мотор. Что делать? Возвращаться? Но до цели всего ничего. Посоветовавшись со штурманом И.Я. Данилюком, летчик решил продолжить выполнение боевого задания. Сбросив в 22.50 бомбы, легли на обратный курс, надеясь дотянуть до ближайшего аэродрома в Серпухове.

Казалось, что это удастся сделать, но буквально через двадцать минут полета работающий мотор резко сбавил свою мощь, и Ил-4 стал терять три метра высоты в секунду. Понимая, что до Серпухова не добраться, Сурков приказал всем приготовиться к прыжку. Команду подал на восьмистах метрах, сообщив членам экипажа, что сам попытается спасти машину. Никто приказ летчика не выполнил, и все стали помогать подыскивать более удобное место для приземления.

Узкую площадку среди лесного массива обнаружили в двенадцати километрах от Тулы, когда до земли оставалось сто метров. Не выпуская шасси, Сурков повел самолет на посадку, но из-за слишком малой высоты и недостаточной мощности мотора он ошибся в расчете и врезался в лес. В смятой от удара о стволы деревьев кабине погиб Иван Яковлевич Данилюк. Ил-4 загорелся. Командир корабля получил ожоги лица и рук. Радист И.В. Романов и стрелок Л.А. Шоркин не пострадали. Похоронив штурмана на кладбище в Туле, вернулись в полк.

Испытала немчура на железнодорожной станции Орел и бомбы крупного калибра. Доставили их экипажи 45-й авиадивизии. Их было четырнадцать, по семь от каждого полка.

Контролировал работу группы 746-го авиаполка экипаж самолета № 42028 командира корабля Б.К. Кондратьева (штурман И.П. Гончаров). Одна ФАБ-2000, двенадцать ФАБ-1000, двенадцать ФАБ-500 и сорок четыре ФАБ-250 разорвались на путях центральной части узла (Елецкий парк).

Две ФАБ-1000, четыре ФАБ-500 и четыре ФАБ-250 разорвались на путях в южной части узла, в двухстах метрах севернее станции Семинарская. Еще четыре ФАБ-500 улеглись среди зданий города, в двухстах метрах западнее центральной части узла. Одной двухсотпятидесяткой был погашен прожектор в деревне Леженки (три километра северо-восточнее узла), и еще одна такая же бомба разорвалась с недолетом восточнее железнодорожных путей в районе лесопильного завода.

В результате бомбардирования на путях центральной части узла, на станции Семинарская и среди прилегающих к узлу построек возникло шесть очагов пожаров, один из них сопровождался сильным взрывом красного пламени.

Я повел речь о бомбах, чтобы показать, какие «гостинцы» доставили Пе-8 на железнодорожный узел Орел. Приблизительно такое же количество и такого веса бомбы привезли и экипажи 890-го авиаполка.

Удар дивизионной группы растянулся почти на час, так как определение точек прицеливания для штурманов затрудняла облачность, приходилось ждать разрывов в ее полотне. Когда же появлялись «окна», хорошо просматривались шоссе на дорогу Мценск – Орел, изгиб Оки и сам узел.<sup>1</sup>

О полете 45-й авиадивизии в эту ночь рассказал в своей книге С.Ф. Ушаков: «В ночь на 13 июля всем составом дивизии мы наносим удар по станции Орел. На каждый самолет нам подвешивали до четырех тонн бомб, преимущественно крупного калибра – от 250 до 2000 килограммов. В эту ночь была сброшена и пятитонка. В районе станции противник сосредоточил такое количество прожекторов и артиллерии, какого до этого не наблюдалось. Немцы задействовали зенитную артиллерию всех калибров. Нетрудно было догадаться, насколько выросло значение железнодорожного узла связи с начавшимся наступлением советских войск».<sup>2</sup>

Цитирую Ушакова для того, чтобы уточнить: в эту ночь ни один экипаж дивизии пятитонку не бросал.

Итак, в ночь на 14 июля, получив «разрешение» у ее величества погоды, Авиация дальнего действия пришла на помощь наземным войскам, когда они на орловском и белгородском направлениях начали осуществлять операции исторического масштаба – контрнаступление под кодовым названием «Кутузов» и контрудар у железнодорожной станции Прохоровка.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й од, оп. 1, д. 32, л. 175.

<sup>2</sup> Ушаков С.Ф. В интересах всех фронтов. – С. 137.

*В ночь на 15 июля наша авиация крупными силами бомбардировала железнодорожный узел Орел и склады боеприпасов вблизи города Болхов. На железнодорожном узле Орел в результате бомбардирования возникло много пожаров, сопровождавшихся сильными взрывами. Горели железнодорожные составы с боеприпасами и военной техникой противника. Вблизи города Болхов сильному бомбардированию были подвергнуты расположенные там склады противника. В результате прямых попаданий бомб взлетели на воздух два крупных склада боеприпасов. Один наш самолет не вернулся с боевого задания.*

*«Красный сокол», 1943, 16 июля.*

## НЕТ, ЛОГИНОВ НЕ ОШИБСЯ!

Новый день не принес каких-либо кардинальных изменений в действиях противоборствующих сторон на северном и южном фасах Курской дуги. Цели и задачи советских войск остались прежними.

На орловском направлении продолжалось контрнаступление Западного и Брянского фронтов. И хотя оборона противника была прорвана и он оказался в трудном положении, наступление наших войск развивалось медленно, его темпы оказались невысокими. Командование группы армий «Центр» стало срочно латать дыры, для чего начало снимать дивизии с южного участка орловского выступа.

В.В. Кардашов указывает: «Войска Западного и Брянского фронтов расширяли наступление на орловский плацдарм противника... гитлеровское командование любой ценой хотело удержать орловский плацдарм и приняло срочные меры по усилению 2-й танковой армии: в середине и во второй половине июля в ее состав прибыло с других участков фронта 17 дивизий. Этим в основном и объясняется то упорство, которое орловская группировка оказала наступательным действиям наших войск. И все-таки даже такие крупные подкрепления не могли решительно изменить критическое положение противника».<sup>1</sup>

Наступающим войскам Западного и Брянского фронтов требовалась авиационная помощь не только в дневных условиях, но и ночью. Надо было бить по отступающим немецко-фашистским войскам, узлам его обороны, опорным пунктам.

«Наступление советских войск на северном фланге Курской дуги, – писал Н.С. Скрипко, – протекало в сложной обстановке. Особенно напряженные бои разгорелись в районе Болхова, где оборонялась крупная немецко-фашистская группировка. Авиация дальнего действия чуть ли не каждую ночь бомбардировала войска болховской группировки врага, ее тылы и основные коммуникации. Ведь от взятия Болхова во многом зависела судьба всего орловского плацдарма».<sup>2</sup>

Помимо этого, с каждым днем нарастала потребность в ударах АДД по основным железнодорожным объектам, через которые, в связи с началом советского контрнаступления, усилился подвоз резервов для немецко-фашистских войск орловской группировки. Все это и определило задачи для Авиации дальнего действия на данном направлении Курской битвы. А.Е. Голованов приказал нанести бомбардировочные удары по двум объектам – городу Болхову и железнодорожному узлу Орел.

14 июля днем на белгородском направлении шли бои местного значения, ни одна из сторон каких-либо серьезных действий не предпринимала. Не достигнув успеха в танковом сражении под Прохоровкой, не имея каких-либо значительных дополнительных сил, противник, выдыхаясь, стал постепенно сворачивать свои наступательные действия и на различных участках фронта переходить к обороне.

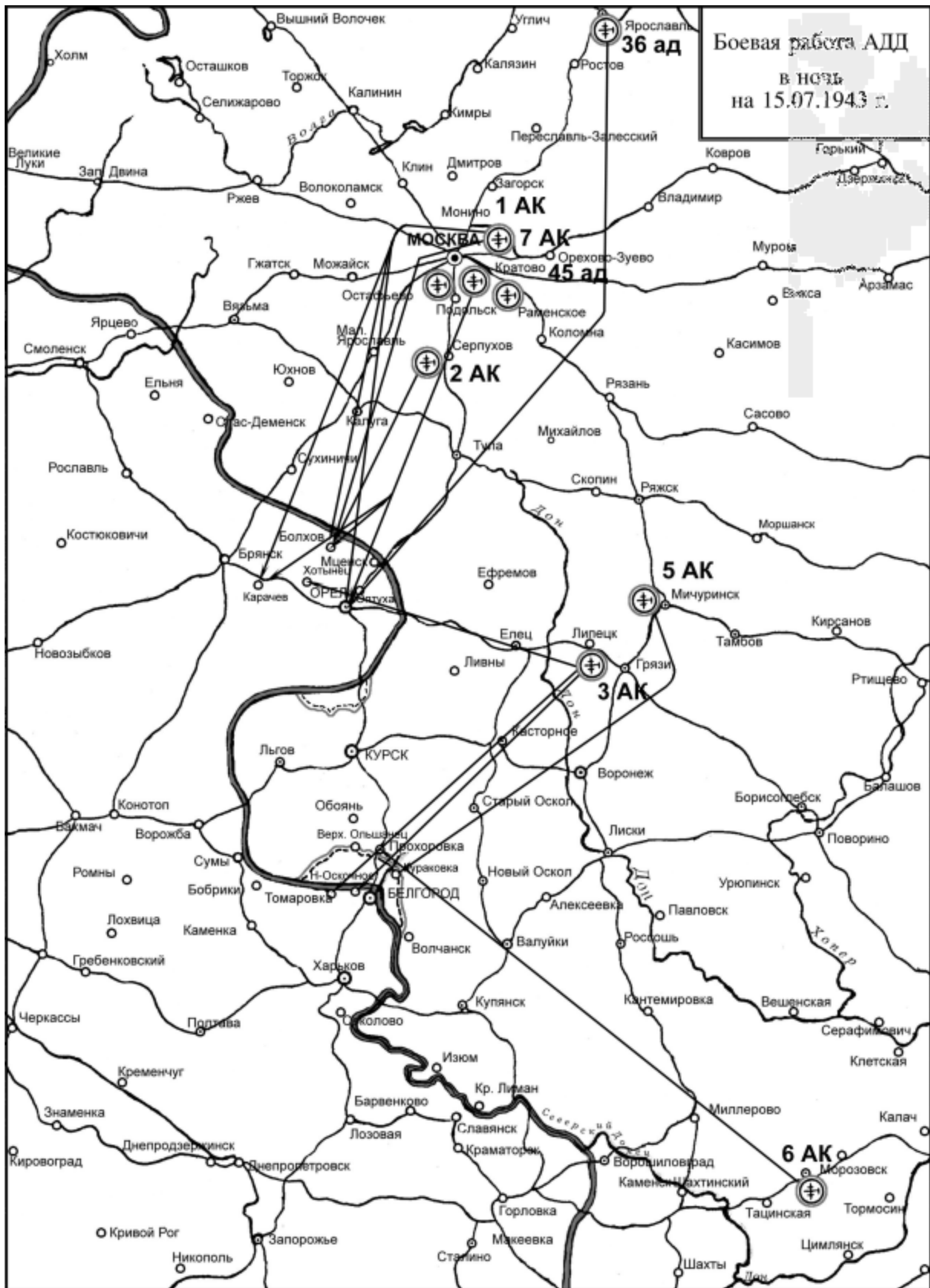
Прохоровка! Сражение в районе этого доселе неизвестного стране небольшого поселка Белгородской области воистину стало решающим событием во всей наступательной операции немецко-фашистских войск на Курск из района Белгорода.

---

<sup>1</sup> Кардашов В.В. 5 июля 1953. – С. 170.

<sup>2</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 304.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 15.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Орел	1-й авиакорпус	Ил-4	49	47	554	65,050	114
г. Болхов			40	40	463	51,900	
ст. Карачев			1	1	11	1,250	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>91</b>	<b>88</b>	<b>1028</b>	<b>118,200</b>	<b>114</b>
г. Болхов	2-й авиакорпус	Ил-4	60	58	714	89,150	
п. Казачье			23	14	178	23,170	
п. Сырцово				4	53	6,760	
п. Луханино				3	41	4,940	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>84</b>	<b>79</b>	<b>986</b>	<b>124,020</b>	
п. Ново-Оскочное	3-й авиакорпус	Ил-4	57	54	843	75,330	62
п. Томаровка				1	10	1,000	
Контроль работы аэродрома Орел с попутной бомбардировкой станции Хотынец			1	1	11	1,250	
<b>Итого:</b>			<b>58</b>	<b>56</b>	<b>864</b>	<b>77,580</b>	<b>62</b>
п. Кураковка	5-й авиакорпус	Ли-2	50	48	1453	57,970	
		ТБ-3	10	9			
Разведка погоды		Ли-2	1				
<b>Итого:</b>			<b>61</b>	<b>57</b>	<b>1453</b>	<b>57,970</b>	
п. Верхний Ольшанец	6-й авиакорпус	Ли-2	37	37	801	55,450	
		Ил-4	16	16			
<b>Итого:</b>			<b>53</b>	<b>53</b>	<b>801</b>	<b>55,450</b>	
г. Болхов	7-й авиакорпус	Ли-2	116	116	1294	126,760	
<b>Итого:</b>			<b>116</b>	<b>116</b>	<b>1294</b>	<b>126,760</b>	
ж/д узел Орел	36-я авиадивизия	Ил-4	38	35	349	36,950	247
ст. Оптуха				2	20	2,000	
<b>Итого:</b>			<b>38</b>	<b>37</b>	<b>369</b>	<b>38,950</b>	<b>247</b>
ж/д узел Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	16	8	72	41,200	100
г. Болхов				4	38	21,400	
ст. Карачев				1	10	5,000	
аэродром Карачев				1	10	5,000	
п. Григоровка				1	28	4,600	
<b>Итого:</b>			<b>16</b>	<b>15</b>	<b>158</b>	<b>77,200</b>	<b>100</b>
<b>Всего:</b>			<b>517</b>	<b>501</b>	<b>6953</b>	<b>676,130</b>	<b>523</b>

«Этот день был переломным моментом в сражениях на белгородском направлении. Обескровленные и потерявшие веру в победу, гитлеровские войска на всех основных участках переходят к обороне».<sup>1</sup>

В эти дни, в ходе контрудара Воронежского фронта под Прохоровкой, одной из важнейших задач становится изоляция района сражения от притока новых сил противника. Как известно, любая сторона старается производить перегруппировку своих сил скрытно. Наилучшим условием для этого является ночь. Уж кому-кому в это время суток, как не Авиации дальнего действия карты в руки. Поэтому, помимо ударов по войскам противника непосредственно у линии фронта, важной задачей для АДД и на белгородском направлении становится борьба с подходившими его резервами. Бить их на подходе, бить в ночных условиях в местах сосредоточения.

Изучив досконально обстановку на всех участках советско-германского фронта южного фаса Курской дуги, генерал-лейтенант авиации Н.С. Скрипко направил в Москву следующее указание:

«Шевелеву. Вручить немедленно. На 15 июля 1943 года с 02.00 до 03.00 уничтожать скопления танков и пехоты противника в пунктах Кураковка, Новооскочное, Казачье, Верхний Ольшанец. Все пункты восточнее Прохоровки. Светонавешение работает с 01.00. Линия фронта в двух километрах восточнее Авдеевки из костров (один километр южнее Новогамелево) направлением на Казачье. Светомаяк на северной окраине Бобровы Дворы, что восемнадцать километров северо-восточнее Скородное. Направление луча на северо-восток. Характер работы вчерашний, действует с 01.00. Линия фронта включительно для наших войск Гостищево, южнее Шелоково, Рындинка, Косьминка, Авдеевка, отм. № 222,1, что полтора километра восточнее Ржавец, Александровка, Мазикино, Шеино, Удаково. У-2 работают правее района Выполовка. Обозначение линии фронта на переднем крае вчерашнее».

Это боевое распоряжение пришло в Москву перед обедом, а уже через несколько часов из штаба Воронежского фронта от Скрипко поступило новое указание: «Бирка», Шевелеву. Передать по кремлевскому телефону. Иметь в виду запасную цель вчерашнюю при изменении наземной обстановки. Возможно, придется действовать основными силами в направлении Грязное. Если до 22.00 не поступит от меня указание, выполняйте поставленную задачу».<sup>2</sup>

Еще несколько раз от Скрипко поступали уточняющие документы. Они фиксировали изменения в наземной обстановке и светонавешении, ориентировали на новые объекты. Из Москвы эти сведения немедленно переправлялись в штабы соединений.

Е.Ф. Логинов, например, получил следующее указание: «Командующий приказал: в ночь на 15 июля одним соединением действовать на Воронежском фронте согласно особого боевого распоряжения и одним соединением уничтожать скопления войск противника в городе Болхов». Через час пришло дополнение: «Противник занял совхоз «Октябрьский», отметку 252,2, Сторожевое, Красное Знамя, Ново-Хмелевое, Свиридово. Изменения в светонавешении: линия костров в одном километре юго-восточнее вчерашней отметки. Возможно, по обстановке «Т» будет смещено еще на северо-восток на три километра. Предупредите экипажи о необходимости особо внимательного наблюдения за наземной обстановкой. Шевелев».

Не любил Евгений Федорович этого распыления средств, особенно, когда дается сразу два направления. Считай, для всех штабов двойная работа, и ощущение такое, как будто бьешь не кулаком, а растопыренными пальцами. То ли дело, когда на карте обозначен один объект. Но что поделать, вероятно, не от хорошей жизни Москва дает корпусу сразу две цели. Две так две!

На белгородское направление корпусу предписывалось выделить всего лишь двадцать один самолет, да еще все они распылились по трем объектам. Логинов направил на Воронежский фронт 2-ю гвардейскую авиадивизию, командир которой Алексей Иванович Щербаков убыл на двадцать суток на излечение, его заменил начальник штаба Константин Никитович Шевчук.

По скоплениям танков и живой силы в пункте Казачье ударили четырнадцать экипажей. Светонавешение и освещение цели были организованы хорошо. Эту группу самолетов контролировал командир корабля В.Г. Кочнев. Он насчитал в расположении деревни пятьдесят очагов пожаров.

Четыре самолета отбомбились по скоплениям танков и людским резервам врага, заночевавшим в Сырцово. По докладам экипажей пожары возникли по всему пункту.

Объект Луханино обработали три экипажа. Здесь возникло три очага пожаров. Все самолеты с белгородского направления, за исключением одного, вернулись на свои аэродромы. Таким скромным оказалось участие 2-й гвардейской авиадивизии в делах Воронежского фронта в эту ночь.

---

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 176.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 466, л. 43, 44.



Однако мастерство, которое проявил в этом боевом вылете командир второй эскадрильи 18-го гвардейского авиаполка Я.А. Шашлов делает итог работы этого соединения более весомым. Дело в том, что по всем авиационным канонам соединение должно было в эту ночь, как минимум, потерять боевую машину. Но этого не произошло, этого не допустил Яков Афанасьевич.

Над населенным пунктом Казачье экипаж летчика Шашлова (штурман В.П. Прокофьев, радист М.С. Хазальян, стрелок А.М. Воробьев) встретил восьмибалльную облачность и почти не встретил противодействия. Ну если не считать двух прожекторов да пулеметной стрельбы, которая велась скорее для остротки, чем для дела. Но отбомбившись и взяв курс домой, споткнулись, как говорится, на ровном месте. Нежданно-негаданно из темноты, что спокойно проплывала под крылом самолета, ударила зенитная артиллерия. Тявкнула разок-другой и замолчала. Но этого оказалось достаточно для того, чтобы пути полета самолета и снаряда пересеклись.

Шальной угодил в левую часть бомбардировщика. Поначалу казалось, что большого вреда не случилось, но вскоре левый мотор начал барахлить, а на подлете к Ельцу и совсем отказал. Что делать? Высота мала, до Ельца вряд ли удастся дотянуть. Выход один – садиться в поле. Выпустил шасси. Мать честная, а правая нога-то не пошла! Попробовал еще раз. Не вываливается. Час от часу не легче. Теперь ничего не поделаешь, теперь надо садиться на брюхо. А это почти на сто процентов самолету крышка. Нет, самолет надо спасти! Как летчик это сделал, описано в наградном листе: «Казалось, единственным выходом было посадить самолет с убранными шасси, но не желая губить машину, Шашлов выработал горючее из правой плоскости и, переместив тем самым точку равновесия, он приземлил самолет на одну ногу. Коснувшись земли левой консолью, мастерски произвел посадку».<sup>1</sup>

Казалось, что завершу я рассказ о работе 2-го гвардейского авиакорпуса все-таки на положительной ноте, но не получилось. Не позволил мне это сделать командир 18-го гвардейского авиаполка, вернее, летчик этого полка Н.П. Краснов, который вынудил А.Я. Вавилова написать на имя А.И. Щербакова рапорт. В нем говорилось о том, что летчик, старший сержант Краснов, систематически уклоняется от выполнения боевых заданий. С 18 марта 1943 года из пятнадцати вылетов не выполнил восемь. Мотивируя якобы тем, что самолет тяжелый. Далее командир полка приводит примеры: 9 июня отказался лететь из-за болезни головы, 12 июня – тоже. 9 июля летал в район Белгорода, у всех полетное время 4 часа 20 минут, Краснов же взлетел с большим опозданием, а сел первым, пробыв в воздухе 2 часа 25 минут. Вавилов ходатайствовал перед командиром дивизии о передаче дела на летчика Краснова в следственные органы.

К рапорту была приложена копия приказа № 016 командира полка месячной давности: «За необоснованный отказ от боевого вылета в ночь на 13 июня 1943 года наложить на сержанта Краснова дисциплинарное взыскание – пять суток ареста. Ограничиваюсь данной мерой вследствие того, что он осознал свой поступок и заверил весь боевой коллектив полка, что он искупит свою вину хорошей боевой работой».

Здесь я вынужден забежать вперед и довести затронутую тему до логического завершения. Командир 2-й гвардейской авиадивизии А.И. Щербаков подписал приказ о предании суду военного трибунала летчика Н.П. Краснова. Дело дошло до командира 2-го гвардейского авиакорпуса. Евгений Федорович Логинов посмотрел на «проступки» летчика по-иному. Вот этот с моей точки зрения уникальный документ.

«26 июля 1943 года. Лично разобрав вопрос о предании суду военного трибунала летчика третьей авиаэскадрильи 18-го гвардейского авиаполка гвардии сержанта Краснова, обвиненного в трусости, обмане и умышленном выводе материальной части из строя, считаю обвинение надуманным, совершенно необоснованным и по сему приказ командира 2-й гвардейской авиадивизии о предании суду Краснова отменить».

Также усматриваю со стороны руководящего состава – командира авиаэскадрильи Ткаченко, командира полка Вавилова и врача Богатырь – самое нерадивое и безразличное отношение к своему подчиненному. Невнимательное отношение создало обстановку недоверия, на жалобы молодого летчика не обращали внимания, методом частных допросов и дознаний создали затравленное положение летчика Краснова в части. Вместо того, чтобы помочь летчику советами, научить его и этим выполнить основную задачу командира эскадрильи, ввести его нормально в боевую работу.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-го гв. ап, 273692, д. 5, л. 6.

Необоснованные обвинения вытекают из следующих положений. Краснов совершил двадцать один боевой вылет, из них четырнадцать выполнил по основной цели, два произвел на запасные цели, один по городу Орша сделал в исключительно тяжелой метеообстановке, когда единицы настойчивых экипажей доходили до района цели, в их числе был Краснов.

При бомбардировании цели в сорока километрах южнее Орла штурман Бармин, ведущий неверный штурманский расчет, уверил летчика в том, что выводит его на основную цель, а оказалось, что это не так. Об этом Краснов доложил после посадки, но командир эскадрильи грубую ошибку штурмана оставил без возмездия, а летчика обвинил во лжи, что явно неверно.

Летчик Краснов имел три возврата по метеоусловиям (12 июня, 5 и 9 июля) в дни действительно плохих метеорологических условий, когда возвращались не только молодые, но и опытные экипажи. Решение о возврате правильное.

Считаю бездушным и отношение к жалобам летчика на головные боли.

В части сложилось явно ненормальное отношение к летчику Краснову, вредное для службы, так как травля летчика привела к тому, что он в полете 7 июля, при явно неудовлетворительной метеообстановке и недостаточном личном опыте, принял решение производить полет, когда возврат других экипажей был массовым. Установлен случай, когда летчик летал на цель на неисправном моторе только из-за того, что боялся возврата, так как его могут обвинить в нежелании выполнять боевое задание».<sup>1</sup>

В конце документа командир авиакорпуса сообщил о принятых им мерах и раздал «пряники» тем, кто их заслужил своим бездушным отношением к молодому летчику. Приказ командира 2-й гвардейской дивизии о предании летчика суду военного трибунала Е.Ф. Логинов отменил, а самого Краснова перевел для дальнейшей службы в 3-ю гвардейскую авиадивизию. Командиру эскадрильи и врачу полка объявил выговор, командиру полка поставил на вид, а командира дивизии предупредил о недостаточно серьезном отношении к воспитанию летного состава.

Приведенный документ – образец вдумчивого и заботливого отношения достаточно высокого ранга командира к судьбе рядового летчика. Не хочу сказать, что в отношении к боевой работе у Краснова было все гладко, вероятно, поводы для претензий к нему со стороны командиров эскадрильи и полка были. Но Логинов совершенно правильно подметил с их стороны формальное, бездушное отношение к молодому летчику, переросшее в явную травлю. Подметил, поправил отцов-командиров, спас Краснова от суда и, переведя в другой авиакорпус, оградил от возможных дальнейших нападков. Но самое главное не это. Главное то, что Евгений Федорович не ошибся. Н.П. Краснов продолжил боевую работу в 10-м гвардейском авиаполку. Как воевал в новом боевом коллективе? Об этом можно многое рассказать, но будет достаточным засвидетельствовать всего лишь один факт: 13 марта 1944 года за боевые успехи Николаю Петровичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Нет, Логинов не ошибся!

В отличие от 2-го гвардейского авиакорпуса соединение Н.А. Волкова получило населенный пункт Ново-Оскочное. Курс на него взяли пятьдесят четыре бомбардировщика Ил-4. Только два из них не дошли до цели: на самолете командира корабля Н.И. Фомина обрезал мотор, вернулся с грузом, а на машине Н.П. Жугана мотор начал давать перебои, бомбы сбросили на пассив. Все остальные задание выполнили – ударили по танкам и пехоте, которые остановились для отдыха на пути к Прохоровке.

Облачность от пяти до восьми баллов позволила найти объект и прицельно по нему отбомбиться. На линии фронта шла артиллерийская дуэль. Братцы-пехотинцы хорошо организовали братцам-летчикам светонаведение, а повисшие САБы позволили хорошо присмотреться и выбрать объекты.

Прицельное бомбометание породило множество пожаров, крупных не было, а вот один большой взрыв кто-то сотворил. Экипаж контролера А.Я. Яремчука, на глазах которого это произошло, сделал вывод: взорван склад с боеприпасами. Еще один контролер Б.Н. Маслов доложил, что лично наблюдал, как от попадания бомб взорвались три танка и две автоцистерны с горючим. Д.И. Барашев слетал для изучения обстановки на «свой» аэродром Орел, отбомбился по железнодорожной станции Хотынец. Один экипаж ударил по Томаровке.

Так завершил 3-й гвардейский корпус очередную боевую ночь в белгородском небе.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 2-го гв. ак, оп. 1, д. 27, л. 67.

Массированный удар одиночными самолетами Ли-2 и ТБ-3 по танкам и пехоте в населенном пункте Кураковка нанес 5-й авиакорпус. Разведку погоды произвел экипаж Ф.Ф. Рязанова. Без бомб дошли до линии фронта, хорошенько просмотрели обстановку и донесли ее в Мичуринск: идет активная артиллерийская стрельба с обеих сторон, особенно она активна в районе Авдеевки и Гнездиловки; сама линия фронта нашими наземными войсками обозначается ракетами зеленого цвета, со стороны противника – желтого; из района Клиновья артиллерийская стрельба направлена на юго-запад; северо-западнее поселка Пестуново выложена линия из костров, указывающая направление на цель; южнее пункта Бобровы Дворы, приблизительно в одном километре, работает прожектор наведения, луч направлен под углом 45° на северо-восток. Ну и о погоде: по маршруту облачность от пяти до десяти баллов, высотой от полутора до двух с половиной тысяч метров, временами дожди.

Получив самые свежие данные о погоде и обстановке на линии фронта, экипажи уверенно взяли курс на Кураковку.

Первыми на цель пришли осветители и поджигатели М.В. Левин, В.В. Сапожников, С.С. Апухтин, М.Т. Лановенко, В.М. Безбоков, А.А. Диденко, А.И. Калентьев. Создав вначале на земле два очага пожара и повесив первые «люстры», они на протяжении всего периода бомбардирования обеспечили хороший подсвет.

Из-за низкой облачности экипажи бомбили с малых высот. Разрывы бомб наблюдались по всей территории Кураковки и в оврагах, где разместились группы танков. Именно здесь произошел большой силы взрыв, по всей видимости был уничтожен складированный запас боеприпасов. Из двадцати созданных очагов пожаров большими размерами выделялись шесть. Фотоконтроль результатов бомбардирования выполнил экипаж А.С. Куракина (штурман А.Д. Иванов) из 3-го авиаполка. Визуальный контроль осуществляли командир 53-й авиадивизии В.И. Лабудев, штурман 325-го авиаполка П.Н. Степин, начальник разведотдела 3-го авиаполка А.П. Кварацхелия. Их вывод: живой силе и технике противника нанесен большой урон.

Экипаж А.П. Нестерова на маршруте встретил низкую облачность и сильные восходящие потоки воздуха. В болтанке командиру корабля стало плохо, продолжать полет он не смог. На свой аэродром не вернулся экипаж командира корабля П.С. Чернобая. В 01.00 его радист В.А. Шумаков донес по радио: «Прошел реку Дон». После этого на связь не выходил и о выполнении задания не донес.

В 7-м гвардейском авиаполку, а Чернобай из него, стало правилом анализировать самым тщательным образом итоги боевой работы за ночь. Вот документ такого анализа от 15 июля: «Полк произвел шестнадцать самолето-вылетов на уничтожение скопления войск и техники противника в пункте Кураковка, что двадцать три километра юго-восточнее железнодорожной станции Прохоровка. По докладу контролера врид штурмана 3-й эскадрильи старшего лейтенанта В.Г. Нестерова в период 02.10 – 02.20 все самолеты бомбардировали основную цель. Тщательной проверкой расчетных данных экипажей штурманом полка майором А.С. Ржепецким, личным опросом экипажей начальником штаба майором К.А. Грачевым и подтверждением фотоснимками установлено, что боевое задание выполнили успешно все экипажи. Над целью самолеты обстреливались огнем ЗА и КЗП. В 02.10 на высоте одной тысячи метров в районе Бобровы Дворы патрулировал истребитель с включенными бортовыми огнями, который сбросил две бомбы и обстрелял светомаяк».<sup>1</sup>

На основе анализа ПВО объекта командование полка сделало вывод о том, что, по всей видимости, самолет Чернобая сбит или зенитной артиллерией, или истребителем.

Двойственность слова «или» прояснилась с возвращением 18 июля в полк самого командира корабля. Павел Степанович поведал о случившемся. После сброса бомб по Кураковке он стал разворачивать Ли-2 для выхода из боевой зоны. Именно на этом маневре по бомбардировщику и врезал истребитель противника. Зашел он снизу справа, незамеченный стрелками. Удар пришелся по самым жизненным органам машины. Разорвавшийся снаряд перебил тросы управления элеронами и рулем глубины. И все это на развороте!

Уму непостижимо, сколько сил понадобилось летчику, чтобы удержать тяжелый «ли» от немедленного срыва в штопор. Поняв, что сил не хватает, что самолет практически неуправляем, Чернобай дал команду прыгать. По его предположению, члены экипажа покинули борт самолета на высоте тысячи пятисот метров, что все они должны были приземлиться на территории противника.

Сам же летчик еще пытался бороться за жизнь боевой машины, которая все больше и больше втягивалась в крутую спираль. Продолжалась эта борьба до высоты восьмисот метров. Убедившись, что бомбарди-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 7-го ап., оп. 213913, д. 1, л. 1.

ровщик ему неподвластен, он покинул его. Сделав небольшую затяжку, рванул кольцо парашюта. Не успел осмотреться, как под ногами оказалась белгородская земля. Приземлился в семи километрах севернее Кураковки прямо на переднем крае обороны наших войск.

Судьба остальных членов экипажа осталась неизвестной. Пропали без вести штурман Алексей Александрович Михайлов, техник бортовой Михаил Михайлович Соловьев, радист Василий Афанасьевич Шумаков, стрелок Петр Иванович Клишатов. Точное место падения самолета неизвестно, поэтому остался ли кто-либо в нем из членов экипажа, не установлено. Ясно только одно: трагедия случилась в районе населенного пункта Кураковка.

6-й авиакорпус, в отличие от других, мало применявший до этого подсвет целей и их фотографирование, в ночь на 15 июля решил наверстать упущенное, выделив на поджигание и подсвечивание объектов шесть экипажей, а для фотографирования – четыре. А бить предстояло по войскам и танкам в пункте Верхний Ольшанец (двенадцать километров восточнее Гостищево). При этом Н.С. Скрипко предупредил, что наземная обстановка настолько динамична, что может измениться в считанные часы, поэтому экипажи должны быть готовы действовать по запасному объекту – пункту Грязное.

Наземные войска обещали помочь со светонаведением. Со своим обещанием они справились превосходно. Экипажи оценили их работу самыми лестными словами. И действительно, все сигналы, отраженные в боевом распоряжении и заученные штурманами как «Отче наш», работали в высшей степени четко, особенно добрую услугу оказал прожектор наведения. Ну а саму цель хорошо подсветили специально выделенные экипажи. Двадцать САБв, сменяя друг друга, висели над пунктом Верхний Ольшанец практически весь период бомбардирования. Контроль осуществляли комэски, а на одном из самолетов находился командир 62-й авиадивизии Георгий Семенович Счетчиков. Они отметили прицельное бомбардирование, вся площадь была поражена разрывами фугасных бомб и РРАБ. Двадцать восемь очагов пожаров, в ряде мест сливаясь друг с другом, охватили почти весь В. Ольшанец. Среди этого моря огня периодически взрывались фонтаны взрывов. С помощью визуальных наблюдений и фотоконтроля их насчитали шестнадцать.

Фотоработой занимались штурманы Н.Н. Гончаров, П.Ф. Балашов, Н.Н. Гречишкин, С.Л. Гуревич, Н.Ф. Бушило и Б.П. Гушин. Снимки получились не у всех, но все же на большинстве из них можно было различить и очаги пожаров, и разрывы бомб.

Продолжила начатую накануне бомбардировку железнодорожного узла Орел 45-я авиадивизия. По объекту должны были ударить шестнадцать экипажей. Но командование предполагает, а погода располагает. Она внесла в замысел существенные коррективы. После линии фронта баллы в облачности резко пошли на прибавку, и до Орла они достигли своего максимума. Правда, временами появлялись небольшие просветы.

В этих условиях железнодорожный узел бомбардировало восемь экипажей. Из крупных фугасных бомб следует назвать четыре по 2000 кг, двенадцать по 1000 и двадцать пять по 500 кг. В южной части Елецкого парка, непосредственно на путях, возник один взрыв большой силы и один больших размеров пожар.

Все экипажи произвели бомбардирование по расчету времени, ориентируясь по заметным бликам от пожаров на земле и тусклым вспышкам от разрывов снарядов ЗА, которая вела заградительный огонь.

Хочу выделить оценку результатов бомбардирования, данную контролером майором Ф.И. Алферовым: «Бомбардирование проходило из-за облаков, было трудно установить, где падали бомбы и где возник пожар, так как облачность этому не способствовала, и сделать вывод, что все корабли бомбили цель успешно, нет никакой возможности». Прямо и честно.

Четыре экипажа, покругившись над Орлом и не дождавшись просветов, пошли на запасную цель – город Болхов. Среди них оказался и контролер от соединения начальник оперативного отдела Михаил Иванович Овчинников. Штурман по образованию, он когда-то работал в ГРУ, затем возглавлял разведотдел полка. Подошел он в экипаже 746-го авиаполка к Орлу на высоте пяти тысяч метров. Город притаился внизу, закрытый облачностью. Между ней и самолетом было приблизительно тысяча метров. Изредка это сплошное покрывало прошивали зенитные снаряды и вспухали ниже самолета.

Что в этой непроглядности можно проконтролировать? Не лучше ли заняться своим личным бомбардированием? По команде Овчинникова экипаж повернул на Болхов. Здесь пятибалльная облачность позволила просмотреть линию фронта: на северо-запад и юг от Мценска большое количество пожаров, горели

целые населенные пункты, везде с обеих сторон шла интенсивная артиллерийская и пулеметная стрельба наземных войск.

Экипаж вышел на Болхов. Город окутан пожарами, особенно большая площадь огня охватила северную его часть. Штурман экипажа нашел объект в черте города и нажал на кнопку прицела, вниз пошли пять тонн бомб. С учетом еще трех экипажей болховский немецкий гарнизон принял дополнительные двадцать тонн взрывного металла, предназначенного для железнодорожного узла Орел.

Командир корабля В.М. Обухов (штурман М.И. Кононенко) по этой же причине бомбардировал запасную цель – деревню Григоровка (четырнадцать километров юго-восточнее Болхова). Еще один экипаж отбомбился по запасной цели – станции Карачев. И еще один ушел на железнодорожный узел Карачев. Впрочем, все по порядку.

– Мы над Орлом, – вышел на связь штурман А.В. Шараев.

– Догадываюсь, но не вижу, – ответил командир корабля М.Н. Каминский.

– Ты думаешь, я что-то вижу в этой муре!

Действительно, что можно было рассмотреть, когда между самолетом и землей, которая там, где-то внизу, колыхалась, причудливо меняя очертания, многослойное нагромождение облаков. Лишь изредка эту ватную толщу пытался пробить луч вражеского прожектора. Но и его световой мощи не хватало, он терял свою силу далеко внизу, не доходя до пяти тысячной высоты полета бомбардировщика... Куда уж человеческому глазу.

«Что делать? – думал Каминский, пилотируя самолет по большому кругу над Орлом. – Можно бросить бомбы по расчету времени, но это настолько несерьезно, это для отписки. Нет, пять тонн надо употребить с толком. Надо идти на запасную. Но куда? На Болхов? Он защищен послабее, линия фронта рядом, если подобьют – не страшно, да и высоту не надо терять. А что, если на Карачев, этот узел тоже как запасной. Правда, до него еще потопать надо. Ну как, товарищ Каминский?»

– Штурман, давай курс на Карачев!

– Есть дать курс на Карачев!

– Облака будем пробивать вниз в направлении цели.

Штурвал немного от себя – и многотонная громадина послушно пошла вниз. Через несколько минут крылья Пе-8 коснулись макушек облаков. Плавно погружаясь в эти светло-серые лохмотья, самолет стал подрагивать, словно занервничал от того, что его со всех сторон облизывают и сжимают эти враждебные всему его естеству проклятые облака. Они струились, летели мимо самолетных окон нескончаемой чередой. Острые струи холода сквозь щели стали пробиваться в кабину. Мелкая дрожь самолета постепенно перешла в настоящую болтанку. Началось обледенение. От инея побелели приборы, стекла стали покрываться морозным узором, въедливый холодок сочился под одежду. Каминский увеличил угол планирования.

– Вижу в просвете землю! – раздался в наушниках радостный голос стрелка.

Каминский посмотрел на высотомер, его стрелка дрожала на отметке двух тысяч метров. Через несколько минут Пе-8 освободился от облачного панциря, и летчик перевел его в горизонтальный полет.

– Огни, слева по курсу огни! Аэродром!! – заорал штурман так, что Каминский поморщился и правой рукой потер под шлемофоном ухо.

– В воздухе самолет с бортовыми огнями! – не менее возбужденно доложил стрелок Андрей Скроботов.

Каминский посмотрел за борт. Внизу четко очерченными огнями и освещенной прожекторным лучом взлетной полосой, по которой бежал только что приземлившийся двухмоторный самолет, обозначился действующий немецкий аэродром. Над ним ходило, подавая красные и зеленые ракеты, еще несколько самолетов.

Волна радости разлилась по всему телу летчика, холод, несколько минут назад неприятно гулявший под одеждой, вмиг улетучился, сменился теплом. Если бы не штурвал, Каминский наверное от удовольствия начал бы потирать руки. Еще бы! Внизу, как на ладони, вражеский аэродром, а на борту пять тонн бомб и десять отважных парней, которые умеют делать свое дело, которые без его команды уже готовятся к атаке.

Приглушив моторы и сделав несколько доворотов, летчики вывели бомбардировщик на боевой курс.

– Левее, еще левее, еще самую малость... Так держать!

Легкий характерный толчок, это штурман открыл бомболюки.

– Справа самолет! – прокричал радист.

– Впереди на пересекающемся курсе самолет! – доложил подшассийный стрелок.

Но ни летчик, ни штурман ни на секунду не отвлеклись от своего на данный момент основного дела: первый выдерживал боевой курс, второй, склонившись над прицелом, ждал, когда взлетно-посадочная полоса совместится с перекрестием.

В эти секунды, когда командир и штурман замирают и даже перестают дышать, руки Каминского ощутили дрожь штурвала, а сквозь шлемофон прорезалось: «Та-та-та! Та-та-та!». Это бортовые пулеметы стали жевать патронные ленты. Еще не сообразив, что к чему, летчик почувствовал, как «вспух» самолет. Это Шараев сбросил бомбы. Освободившись сразу от пятитонного груза, облегченный самолет потянуло вверх, Каминский придержал его, подав штурвал вперед.

Бомбы еще не достигли цели, а стрелки уже заорали:

– Сбит, сбит!

Быстрый взгляд в окошко кабины: оставляя за собой хвост из огня и дыма, к земле стремительно неся сбитый стрелками немецкий истребитель. Через несколько секунд на месте его падения возник оранжевый шар, стал пухнуть клубками пламени.

Как раз в это время серия бомб достигла взлетно-посадочной полосы аэродрома, он озарился мощным взрывом. Теперь бомбардировщик подбросило вверх взрывной волной. Каминскому стоило немалых усилий, чтобы удержать его в горизонтальном полете. А тут доклад стрелков: самолет противника, который шел на пересекающемся курсе, стараясь уйти от бомбардировщика, шархнул в сторону и попал под огонь собственных зениток.

События за бортом Пе-8 развивались стремительно: сбитый самолет, лежащий догорающим костром на земле, удачное бомбардирование с очагами пожаров на аэродроме, еще один самолет-подранок, растворившийся в ночной мгле. И все это за пару минут. Такую нагрузку положительных эмоций выдержит не каждый. А тут еще к этому напряжению добавилось новое: поняв, что над ними вражеский самолет, противовоздушная оборона аэродрома приступила к своим обязанностям.

К самолету потянулись огненные трассы зенитных снарядов, лучи прожекторов. Они, словно клинки сабель, взяли самолет в кольцо, прошли около него все пространство. В этот критический момент самое гиблое дело – это проявить пассивность, отдать инициативу в руки противника.

– Погасить прожекторы! – приказал Каминский, эволюцией самолета создавая стрелкам удобную позицию.

Пе-8 ошестинился всеми стволами бортового оружия. Прожекторные лучи погасли. Так-то оно лучше! Теперь можно уходить. Только не с набором высоты, на это рассчитывают зенитчики, а с принижением, чтобы спутать им карты. А стрелки, войдя в азарт, поливали свинцовым кипятком рулежные дорожки и самолетные стоянки.

– Достаточно, оставьте патроны на всякий случай. Штурман, давай курс домой!

Сектора газа вперед – басовито взревели все четыре мотора, штурвал на себя – облегченная машина стала круто брать высоту.

Через несколько часов в Кратово после короткого доклада и тщательного опроса экипажа штабисты описали все, что произошло над карачевским аэродромом, несколькими лаконичными фразами. Они украсили боевое донесение дивизии:

«Запасную цель – аэродром в четырех километрах восточнее Карачева в 23.50 с высоты тысяча пятьсот метров бомбардировал экипаж 746-го авиаполка Каминский – Шараев. Сброшено: две ФАБ-1000, четыре ФАБ-500 и четыре ФАБ-250, всего 5 тонн. Экипаж из-за сплошной облачности над основной целью пошел на запасную станцию Карачев. При подходе к ней обнаружил работающий аэродром, на котором производили посадку и ходили по кругу двухмоторные однокильевые самолеты с включенными бортовыми огнями и давали красные и зеленые ракеты.

Штурман вывел бомбардировщик на аэродром и сбросил бомбы по его западной части. В результате бомбардирования на аэродроме возникло три очага пожаров, предположительно горели самолеты. Воздушные стрелки обстреляли два двухмоторных однокильевых самолета, ходивших по кругу. Один из них загорелся в воздухе, упал на землю и взорвался, второй отвернул в сторону от очередей Пе-8, попал под огонь своей зенитной артиллерии и был сбит. В районе

аэродрома обстреляли прожектора, два прекратили работу. ПВО: четыре точки МЗА и четыре прожектора».<sup>1</sup>

Политический отдел подготовил свое донесение. В нем, помимо изложенных фактов, значилось, что командир корабля № 42039 майор Каминский Михаил Николаевич является парторгом первичной партийной организации.

За инициативу, мужество и находчивость, проявленные при выполнении боевого задания, всему экипажу командир полка подполковник В.А. Абрамов объявил благодарность.

Почти готовое боевое донесение лежало на столе начальника штаба дивизии. Оно еще не было подписано командиром, в него оставалось еще внести последнюю информацию о невернувшемся экипаже командира корабля 890-го авиаполка майора Н.И. Сушина.

В полку он был одним из сильных, достаточно сказать, что в последние месяцы этот сплоченный коллектив неизменно занимал по результатам боевой работы первое место, а в соединении держал пальму первенства по максимальной бомбовой нагрузке, поднимая по необходимости по пять тысяч сто килограммов бомб. И вот этот экипаж не вернулся.

Все сходилось к тому, что самолет сбит. Это предположение вытекало из той информации, которую привезли очевидцы. В боевом донесении штабисты отразили ее в разделе «особый случай».

Экипаж Ф.А. Шатрова в 23.10 находился над Орлом на боевом курсе и наблюдал справа сзади на высоте пяти тысяч метров, как немецкий истребитель пытался атаковать четырехмоторный самолет, последний, отбиваясь, дал две очереди. Через три минуты на встречных курсах прошел Пе-8, за которым шли два одномоторных истребителя.

Экипаж Каминского, будучи над Орлом, видел взрыв в воздухе. Горение самолета в воздухе с последующим взрывом наблюдал и командир корабля В.В. Пономаренко.

Вся эта информация вкупе с тем, что Сушин не вернулся, когда все уже дома, давала право сделать вывод, что экипаж сбит. Но это могло быть только предположением, а к тому же, еще оставалась надежда, на то, что, возможно, кто-то что-то напугал, что, возможно, где-то сели на подбитом самолете, возможно, спаслись на парашютах. Возможно, возможно... Не имея достоверных данных, прождав до рассвета, командир дивизии подписал боевое донесение, в котором судьбу экипажа Сушина отразили одной фразой: «Боевых потерь нет. Самолет № 42069 с боевого задания не возвратился».

Не вернулся самолет, который по меркам военного времени не имел цены, не вернулись тринадцать молодых, здоровых парней, а среди них находился штурман полка Михаил Александрович Синицин.

Неизвестность продолжалась недолго. На вторые сутки в полк прибыл штурман полка Синицин. На третьи – командир корабля – Н.И. Сушин, бортрадист И.И. Сладкевич, стрелок В.К. Шепелев, на четвертые – летчик И.М. Дьяченко. 28 июля вернулся штурман корабля П.А. Базовкин.

Из их докладов прояснилась картина случившегося. При подходе к Орлу на высоте пять тысяч триста метров в 22.55 стрелки заметили патрулирующий истребитель, однако тот агрессивности не проявил и растворился в чернильной темноте ночи. Экипаж приступил к выполнению боевого задания. Зашли на цель, ориентируясь по световым пятнам в облачности, сбросили часть бомб. После этого Сушин и Дьяченко сделали правый разворот для повторного захода, стали на боевой курс. В это время от стрелка Шепелева последовал доклад: сзади, приблизительно на дистанции в тысячу метров, идет истребитель противника с зажженной фарой.

Командир корабля приказал всем усилить наблюдение за воздухом, отменил заход на цель и, от греха подальше, стал уводить Пе-8 к своей территории. Через четыре минуты правый подшассийный стрелок В.И. Цидилин прокричал по СПУ: «Истребитель снизу сзади!» Но было поздно, через несколько секунд из темного пространства задней полусферы, где стрелок только что заметил хищный силуэт «мессера», брызнула горячая очередь, дотянулась до тела бомбардировщика, подожгла его правую плоскость. Пламя почти тут же проникло в центральную часть фюзеляжа, в район бомболюков, в которых висели еще не сброшенные бомбы.

Сушин дал команду на покидание самолета. Все ли ее выполнили – осталось неизвестным. По крайней мере те, кто вернулся в полк, парашютом воспользовались. Горящий самолет упал в районе деревни Кашкино, в десяти километрах восточнее Болхова.

Из состава экипажа в полк не вернулись: старший бомбардир Михаил Иосифович Зобов, бортовой техник Евгений Тимофеевич Александров, помощник бортового техника Василий Максимович Воронов,

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 32, л. 177.

второй помощник Николай Иванович Гатта, воздушные стрелки Владимир Иванович Цидилин, Алексей Иванович Сергеев и Иннокентий Никитович Ефремычев. Все они до сих пор считаются пропавшими без вести.

В отношении Сушина и Сеницина архивные документы сохранили такую деталь: «Находясь в окружении, отстреливались от наседавших немцев, пробивались к своим войскам».

Случай, который произошел с экипажем Сушина, требовал анализа и выводов. Командование дивизии это сделало сразу, как только вернулся штурман полка.

«...Сопоставлением наблюдений экипажей и доклада майора Сеницина, установлено:

Ночные истребители, действуя парой, применяют следующий прием. Один из них, идя на удалении тысяча-тысяча двести метров, периодически включал фару, привлекая этим внимание экипажа на себя. В то же время другой истребитель, используя темную ночь и ослабленное внимание экипажа, подошел к кораблю и очередь пуль в правую плоскость зажег его.

Из состава экипажа возвратился пока майор Сеницин. Все произошло потому, что на корабле не было как следует организовано наблюдение за воздухом, все внимание стрелков было сосредоточено на истребителе, идущем вдали. При атаке второго истребителя из-за плохо организованного наблюдения стрелков, последние не успели сделать ни одного выстрела и позволили противнику безнаказанно подойти и зажечь корабль. В результате потерян самолет, потерян экипаж.

Командир приказал:

1. Командирам полков под личную ответственность организовать занятия по наблюдению за воздухом.

2. Научить воздушных стрелков наблюдать и разгадывать тактику ночных истребителей и применять вверенное им оружие, защищая корабль в любых условиях воздушного боя».<sup>1</sup>

Бомбардировала железнодорожный узел Орел и 36-я авиадивизия. Разведку погоды до линии фронта произвел экипаж Н.И. Калинина (штурман В.Я. Селиванов). Пересекая линию фронта в районе Мценска, экипажи наблюдали интенсивную артиллерийскую стрельбу наземных войск. Два самолета соединения также подверглись нападению истребителей, правда, их атаки оказались безрезультатными, если не считать те три пробоины, которые оказались на машине командира корабля А.А. Лапса. А летчик И.У. Петруня, как только стрелки доложили, что за кормой проскользнула тень с тупыми крыльями, приказал немедленно открыть огонь. «Мессер» огрызнулся длинной очередью из далекого темна, на этом все и кончилось.

Работали экипажи в одних и тех же погодных условиях, в одно и то же время, что и 45-я авиадивизия, а вот просмотр с воздуха результатов удара оказался у них разным. По докладам летного состава и наблюдениям контролеров, на железнодорожных путях и в центре узла возникло четырнадцать очагов пожаров, горели эшелоны. Кроме этого, отмечено пять взрывов, из них два в северной части, они сопровождались красным пламенем и густым черным дымом, предположительно взорвано бензохранилище, а в юго-западной части узла склад с боеприпасами. Некоторые экипажи наблюдали в районе цели падающий горящий самолет, который встретился с землей в двадцати пяти километрах восточнее Орла и взорвался.

Экипажи бомбили из-за облаков, за точку прицеливания брали зону обстрела зенитной артиллерии, работу прожекторов и вспышки стрельбы на земле.

Штурманы Г.В. Курчавин и Н.К. Мякота бомбить Орел по погодным условиям не решились. Их летчики Г.Ф. Кириллов и И.И. Горбунов увели самолеты на запасную цель – станцию Оптуха, что в пятнадцати километрах на северо-восток от Орла и там освободились от груза.

На самолете А.П. Рыжкова обрезал правый мотор, пришлось возвращаться. Этим обстоятельством больше всех был недоволен штурман Василий Яковлевич Селиванов, которому впервые за всю его боевую работу предстояло обеспечить сброс листовок. А так хотелось подкормить немчуру правдой, которую листовки отражали, вполне естественно, на немецком, озаглавленные «Гитлер ведет вас к тотальному поражению».

Из-за весьма скудных школьных познаний вражеского языка пришлось переводить текст листовки, как говорится, «хором» – кто какое слово знал.

В эту ночь в формируемом 108-м авиаполку состоялось боевое крещение: впервые на боевой курс вывел свой Ил-4 молодой экипаж летчика Б.М. Мережко (штурман М.А. Филиппенко, радист А.М. Борзов, стрелок П.А. Резниченко). Орел – цель трудная, а для боевого крещения тем более. Но молодые справились с заданием неплохо.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45 ад, оп. 1, д. 44, л. 220.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 4519, д. 466, л. 36.



Имел задачу бомбардировать железнодорожный узел Орел и 2-й гвардейский авиакорпус. На разведку погоды сходил командир дивизии – В.Г. Тихонов.

Работали экипажи с двух аэродромов – Монино и Чкаловский, – совершив за ночь два вылета. Никаких исключений для этого соединения погода не сделала, оценка условий работы, данная в боевом донесении, по своей объективности ближе к оценке, которую дало командование 45-й авиадивизии.

«По донесениям экипажей и контролеров цель закрыта восьми-десятибалльной облачностью с нижним ярусом две тысячи-две тысячи пятьсот метров. Часть экипажей не пробилла облачность, ушла на запасную цель – Болхов. Сорок два экипажа бомбардировали через разрывы в облачности и из-под облаков прицельно. Отдельные, встретив сильное противодействие ПВО, полностью облачность пробить не смогли. Те, кто бомбил из-за облачности, ориентировались по разрывам зенитной артиллерии и лучам прожекторов. Точная ориентировка пожаров и взрывов была затруднена плохой видимостью над целью. Объект по-прежнему прикрыт сильной группой ЗА до шести батарей и пятнадцати прожекторов. На высотах трех тысяч и четырех тысяч пятисот метров обнаружены аэростаты заграждения».

По погодным условиям на запасную цель Болхов ушло сорок экипажей. Бомбили они прицельно из-под нижней кромки и весьма эффективно, создав в черте города восемьдесят очагов пожаров и тридцать шесть взрывов. На запасную цель станцию Карачев ушел и отбомбился экипаж летчика И.В. Шевченко. Командир корабля М.А. Брусницин наблюдал над Орлом падающий горящий самолет.

Подавляющее число экипажей проявили в борьбе с непогодой настоящее упорство, делали все, чтобы пробиться к цели и выполнить поставленную задачу. Командир корабля 16-го гвардейского авиаполка Д.И. Панов, который уже отличился в период Курской битвы, проявил себя и в эту ночь.

При пробивании перед Орлом облачности штурман А.К. Соловьев доложил, что его кабина обледеневает, да и сам летчик видел, как начал покрываться льдом козырек, чувствовал, что машина затяжелела. Оценив реально обстановку, он продолжал снижать самолет. Упорство было вознаграждено: из облаков вышли как раз над железнодорожным узлом, да так удачно, что понадобилось всего несколько доворотов, чтобы обеспечить штурману приличные условия для бомбардирования. Результат – два очага пожаров.

Для 17-го гвардейского авиаполка боевой вылет в ночь на 15 июля 1943 года ознаменовался многими славными делами.

Заместитель командира по политической части Василий Яковлевич Белошицкий сразу после завтрака пошел по самолетным стоянкам. Давно уже хотелось «окунуться» в проблемы инженерно-технического состава, да все не хватало времени – то совещания, то какое-либо партийно-политическое мероприятие, то личные полеты. Накануне решил: хватит, дальше оттягивать нельзя. И вот с утра вместе с инженером полка они начали обход с первой эскадрильи. От самолета к самолету, от техника к механику, где спрос, где вопрос. А их, этих вопросов, у технарей – больше, чем заклепок на самолете. Главное – не хватает технического обмундирования, особенно сапог, подошвы горят на бетонке, как на наждаке, а головки разлагаются от бензина и масла. Ну чем беднякам помочь, хоть свою пару снимай. Объясняешь: норма есть норма. А они все свое: надо пересматривать. Попробуй прошиби эту бюрократию.

Часов в одиннадцать, когда только направились к самолету летчика Ивана Глазова, Белошицкого нашел посыльный и передал приказание срочно явиться к командиру полка. Переступив порог кабинета, Василий Яковлевич сразу же понял причину вызова – рядом с Героем Советского Союза А.Е. Матросовым за столом сидел корреспондент «Красного сокола» майор А. Хапаев.

– Это по твою душу, Василий Яковлевич. Хочет написать о наших людях. Я тут дал ему последние боевые донесения, но ты сам понимаешь, там сухота, а ему нужна живинка.

– Живинку найдем, это дело нужное, пошли ко мне.

– Ты не забыл, что летишь сегодня на задание?

– Нет, не забыл, погода, правда, дрянь, но Краснухин знает. А куда уже известно?

– Железнодорожный узел Орел!

– Добро! После обеда я подготовлюсь.

– Я пошел на постановку задачи, а ты, Василий Яковлевич, можешь остаться.

Перешли в кабинет замполита. Он находился рядом с командирским. И был по-военному прост: письменный стол с телефоном, над ним портреты Ленина и Сталина, слева солдатская койка, рядом тумбочка, на

ней круглый металлический бак с питьевой водой, на противоположной стороне стояли четыре стула, на стене висела географическая карта.

– Вода в бачке кипяченая.

– Нет, спасибо.

– Тогда с чего начнем?

– Василий Яковлевич, я побывал на командном пункте, в столовой, в общежитии, поговорил уже со многими людьми, в том числе и с командиром полка, и вот что заметил. Я везде у вас бывал и раньше, вроде у вас все по-прежнему, и все-таки что-то изменилось, заметна какая-то особая деловитость, если хотите, какой-то подъем, извините, конечно, за высокопарное слово.

– И совсем это слово не высокопарное, и подметили вы все верно. Мне только остается объяснить суть подмеченного: у людей подъем в настроении, подъем в душах. Да и как сейчас можно работать иначе, если мы каждую ночь поддерживаем наступление Красной Армии. Понимаете: на-сту-пле-ние!

Белошицкий произнес это слово в растяжку, по слогам, стараясь подчеркнуть всю его значимость. Затем продолжил:

– Мы каждую ночь «висим» над боевыми порядками фашистских войск и своими бомбами пробиваем дорогу пехоте, словно говорим: идите вперед. И они идут. Вы посмотрите, как наши люди следят за каждой газетной строчкой, за каждым словом, произнесенным по радио. Каждый километр нашего продвижения вперед вызывает бурю радости, чувство восторга и гордости. Подобное я наблюдал только в период нашего наступления под Сталинградом. Так что слово «подъем» – верное слово. И этот подъем от нашего наступления.

– Василий Яковлевич...

– погодите! Вот совсем недавно, да что там недавно, позавчера, предстояло обработать железнодорожный узел Орел. Перед вылетом пошел дождь и шел всю ночь. Это до войны полет отбили бы, а теперь такая погода считается нормальной. Все ушли на задание, почти все его выполнили. Боевой порыв летчиков был настолько высок, что многие, вернувшись на аэродром, загрузились бомбами – и снова в воздух.

– А фамилии...

– Есть и фамилии: Герой Советского Союза гвардии майор Александр Краснухин, гордость полка, кстати, я сегодня лечу на задание с ним и могу раскрыть секрет: если его боевой вылет состоится, то в полку, считай, праздник – командир эскадрильи совершит двухсотый боевой. Только пока об этом прошу не распространяться. Все знают об этом, а он тем более, но все делают вид, в том числе и он, что ничего особенного не происходит. А вот когда он задание выполнит, то машина поздравлений и чествований будет сразу запущена. А поздравлю первым его я, так как лечу с ним в качестве штурмана и буду помогать ему выполнить двухсотое боевое задание.

– А еще?

– Что еще?

– Фамилии тех, кто позавчера совершил по два вылета.

– Да их много. Капитан Иван Петрович Кондрашов, младший лейтенант Ваня Глазов. А штурман полка Сергей Ануреевич Гизело и заместитель Матросова Павел Петрович Марков совершили в ту ночь три боевых вылета! Вот о ком надо писать! С точки зрения эффективности ударов в ту ночь, то здесь двое: капитан Владимир Мезенцев, который стал «виновником» двух сильных взрывов на узле, и капитан Петр Храпов, этот прямым попаданием бомб разрушил железнодорожные пути.

Корреспондент уже не задавал вопросов, он только писал. А Белошицкий, словно цирковой фокусник, вытягивающий из зажатой ладони бесконечную ленту, сыпал и сыпал фактами:

– Могу раскрыть еще один секрет: сегодня ночью должен совершить сотый боевой вылет командир корабля Матвеев. Да что это я все о наших корифеях, у нас же прекрасная молодежь. Вот два имени: младшие лейтенанты Андрей Резниченко и Дмитрий Линенко. За плечами у них только по десятку боевых вылетов, но все выполнены успешно. Берут полную бомбовую нагрузку и взлетают без прожекторов. А вот еще более молодой летчик – старшина Виктор Сурков. На шестом вылете на самолете сдал один мотор, но он не повернул назад, дошел до цели, отбомбился, вернулся и нормально сел.

– Хорошим материалом вы меня вооружили, Василий Яковлевич, спасибо.

– Да не я, а они, те, кто каждую ночь появляется над Курской дугой и делает свое дело. Что такое экипаж над этой гигантской бойней в море тысяч самолетов и танков, в миллионной массе людей? Точка, песчинка! А дело какое делает!

– Так вы с Краснухиным летите?  
– Да. Оставайтесь, еще кое-что подсоберете, отобедаете и отужинаете по летной норме, юбиляров поздравите.

– Пожалуй, я так и сделаю.

– Тогда пошли на обед, а после я займусь подготовкой к вылету.

В классе стоял гомон – экипажи готовились к боевому заданию. Белошицкий нашел Краснухина:

– Александр Михайлович, надеюсь, ты знаешь, что мы с тобой летим на контроль?

– И знаю, Василий Яковлевич, и догадываюсь зачем.

– Ты вот что – не пыли заранее.

– Да я атеист, Василий Яковлевич!

– Я, между прочим, тоже, и не только по должности. Ну ладно, готовьтесь.

Филигранно подняв Ил-4 в дождливое небо, Краснухин опросил всех членов экипажа о самочувствии, поинтересовался работой материальной части. Пробивались через десятибалльную в основном молча, штурман давал уточненный курс, летчик принимал его к исполнению, радист держал связь с землей, а стрелок, скорее по привычке, чем по необходимости, все же поглядывал за обстановкой за бортом самолета, а там только беспроглядная мгла.

Весь путь до Орла прошли при дожде и в сплошной облачности. В положенном по расчету времени месте Белошицкий дал команду на снижение. Пробили облака и оказались над целью на высоте тысячи метров. Краснухин сделал несколько доворотов, стал на боевой курс. Зенитки лупили нещадно, но летчик вел машину спокойно, словно по ниточке. Белошицкому даже не пришлось давать команды на довороты. В нужный момент он нажал на кнопку прицела. Бомбы пошли вниз. Пока Краснухин уводил бомбардировщик из зоны обстрела, штурман, закрыв люки, пристально смотрел в окошечко в полу кабины. Есть! На станции, уже горевшей в некоторых местах, обозначилась дорожка взрывов. Что ж, задание выполнено, теперь можно поздравить юбиляра.

Белошицкий протиснулся в кабину летчика, положил ему на плечо руку:

– Поздравляю тебя, Александр Михайлович, с двухсотым боевым вылетом. Не желаю тебе сделать еще сто, пусть лучше быстрее этой сотни кончится война. Давай вот тут, над Орлом, пообещаем друг другу, что доживем до дня победы.

– Согласен, Василий Яковлевич!

Не сесть в Монино Краснухин не мог – уж очень не хотелось срывать запланированное торжественное мероприятие. И он сел. Так же мастерски, как и много раз до этого в сложную погоду.

К зарулившему на стоянку самолету подкатила командирская машина. Алексей Евлампиевич Матросов тепло поздравил Краснухина с успешно выполненным двухсотым боевым вылетом. Взяв с собой именинника и Белошицкого, поехал к самолету только что севшего Матвеева. Сто вылетов – не двести, но тоже рубеж. Поздравление было не менее теплым. Затем все вместе направились в столовую, где все было готово для чествования юбиляров. Торжественный ужин прошел на славу и запомнился на всю жизнь, потому что готовился продуманно, с душой.

Пока шло мероприятие по чествованию юбиляра, штаб 6-й гвардейской авиадивизии оформил боевое донесение, в котором отмечалось: «Все экипажи бомбили прицельно из-под нижней кромки. Разрывы бомб наблюдались по всему району города. Большинство – в центральной части. По докладу экипажа-контролера в районе цели возникло до восьми очагов пожаров, которые слились и образовали сплошной пожар. Северо-восточная часть города горит. Отмечено три крупных взрыва».

А через три дня в газете «Красный сокол» появилась статья Хапаева «Летчики штурмуют вражеские укрепления». Корреспондент поведал всей Авиации дальнего действия о славных делах личного состава полка, которым руководят Матросов и Белошицкий. Нашлось в ней место и полету на станцию Моховое, что в тридцати трех километрах на восток от Орла.

«Части приходится воевать в исключительно сложных метеоусловиях. Несмотря на это летный состав умело преодолевает трудности, самоотверженно выполняя задание.

Особенно успешной была одна из недавних ночей. На всем маршруте от аэродрома до цели была облачность высотой 150-200 метров, шел проливной дождь. Часть самолетов была вынуждена вернуться на аэродром с полпути. Другие все же прорвались к цели. Среди них был экипаж гвардии капитана Матвеева (штурман гвардии старший лейтенант Братюха) и Героя Советского Союза гвардии майора Краснухина (за штурмана летал гвардии майор Белошицкий).

Даже бывалые летчики, много выдавшие на своем веку, и те были восхищены мастерством и смелостью Матвеева, Краснухина и их боевых товарищей, которые в этом полете еще раз показали, на что способны

отважные сталинские соколы. Кстати, оба эти полета были юбилейными: у Краснухина это был 200-й боевой вылет, у Матвеева – 100-й. После полета состоялось чествование юбиляров».

А 2-й гвардейский авиаполк в эту ночь посетила первая серьезная неприятность с начала Курской битвы, там не вернулся экипаж Николая Николаевича Харитонова. По сей день он считается пропавшим без вести. Канули в неизвестность штурман Николай Ильич Старков, радист Николай Лаврентьевич Довбик и стрелок Дмитрий Дмитриевич Орлов.

Ни разу еще за период Курской битвы 7-й авиакорпус не поднимал в воздух такое количество самолетов. За два вылета в небе над Болховом побывало сто шестнадцать Ли-2. Все экипажи задание выполнили, никто не вернулся по метеусловиям или по неисправности материальной части. Это своеобразное достижение в сравнительном анализе качества выполнения боевого задания авиакорпусами АДД. Да и сам удар был эффективным. Так что у руководства соединения имелись все основания быть довольными. На узел связи представитель оперативного отдела авиакорпуса майор Н.А. Шимановский пришел в приподнятом настроении.

Миловидная радистка Капусткина с внешностью, совсем не соответствующей ее фамилии, не выдержала и спросила:

– У вас хорошее настроение, товарищ майор?

– Разве может быть плохим настроение, если очередное боевое задание выполнено отлично?!

– А других причин для хорошего настроения у вас не бывает?

– Капусткина!

– Виновата, товарищ майор!

– Передавайте: «Корпус двумя вылетами уничтожил живую силу и технику противника в опорном пункте Болхов. В результате бомбардирования на объекте возникло тридцать семь очагов пожаров и до двадцати пяти взрывов по всей площади города. Отмечено прямое попадание в крупный склад с боеприпасами. В 02.14 в северной части города возник исключительно сильный взрыв с образованием целого ряда последующих взрывов и пожаров, слившихся затем в один мощный пожар бело-красного пламени, распространившегося на площади до двух квадратных километров. Сила взрыва была настолько мощной, что взрывной волной были подброшены самолеты, летевшие на высоте три тысячи метров. Зарево от пожара в течение всего бомбардирования было видно на расстоянии до ста километров.

Указанный мощный взрыв и огромный пожар подтверждает контролер майор В.Н. Орлов. Кроме того, произошел один мощный взрыв, вызвавший пожар огромной силы в юго-западной части города. Предположительно прямым попаданием взорван склад взрывчатых веществ или боеприпасов.

Подсвет цели в оба вылета организован хорошо и обеспечил прицельное бомбардирование. ПВО: три-четыре батареи МЗА и до восьми прожекторов, расположенных на южной и восточной окраинах. Самолет летчика А.Г. Борисова в результате обстрела в момент бомбардирования получил прямое попадание в левую плоскость. Экипаж невредим. На линии фронта интенсивный артиллерийский огонь с обеих сторон, отмечено некоторое продвижение наших войск в сторону Болхова».<sup>1</sup>

Закончив передачу текста, радистка сказала:

– Вообще-то здорово! И все вернулись?

– Это главное достижение!

– И у вас только поэтому хорошее настроение?

– Капусткина!

– Виновата, товарищ майор!

Кто же обеспечил хороший подсвет цели и так удачно поразил склад с боеприпасами? Именинником стал экипаж самолета № 31/8906 командира корабля 110-го авиаполка Павла Павловича Савченко.

Сложные метеорологические условия на маршруте и в районе орловского плацдарма настоятельно требовали хорошей организации подсвета цели. Такое ответственное задание, от выполнения которого зависит качество бомбардировочного удара всего соединения, доверяют самым опытным экипажам. Таким на момент Курской битвы командир полка Владислав Николаевич Орлов считал сплоченный коллектив авиаторов под руководством талантливого летчика капитана Савченко.

Готовились к заданию тщательнейшим образом. Все до мелочей продумали, все просчитали. И на аэродром прибыли пораньше. Там вместе с техническим составом самолета бортовой техник Илья Петрович Шишкин уже закончил подготовку самолета: баки заправлены, моторы опробованы, системы управления проверены, фугасные, зажигательные и осветительные бомбы подвешены. Если уж

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 466, л. 34.

летчик свою боевую машину считает неотъемлемой частью самого себя, то техник самолета и подавно. Для Шишкина самолет, что конь для джигита.

Савченко посмотрел на небо. Там было пустынно, только удивительной белизны крутые облака клубились и медленно уходили за горизонт. Скоро монинское небо начнет принимать самолеты, а крылья их машины потревожат мерный бег этих красивых облаков первыми.

Осмотр закончен. Благодарность трудягам-техникам и – в самолет. Через несколько минут загруженный Ли-2 оторвался от взлетной полосы, потянулся в лохматое облачное небо и, провожаемый пристальным взглядом тех, кто его подготовил к полету, вскоре исчез за кромкой зубчатого леса. Счастливого тебе полета! И возвращайся!

После взлета Савченко отдает управление самолетом правому летчику Георгию Генеральскому, а сам вместе с штурманом Петром Зрожевцом обеспечивают выход на ИПМ, проверяют расчетное время прибытия на контрольный пункт, где нужно будет уточнить угол сноса.

Работают и другие члены экипажа. Радист Николай Андросов уже доложил земле о взлете, получил «квитанцию» и настроил радиоаппаратуру на прием. Турельный стрелок Гусан Таги-Заде пристально всматривается в темнеющее небо. Сюда в такое время вряд ли кто из стервятников залетит, но, как говорится, береженого бдительность бережет. Бортовой техник еще раз проанализировал работу моторов и показания приборов, ушел в фюзеляж и стал готовить осколочные и зажигательные бомбы малого калибра для сброса над целью.

При подходе к контрольному пункту Савченко сел на свое рабочее место: настало время строго выдержать режим полета и обеспечить штурману промер угла сноса. Генеральский, как наиболее свободный в это время, стал следить за наземными ориентирами.

Прошли Ливны. Здесь уже возможна встреча с неприятелем. Командир корабля дал сигнал «Усилить наблюдение». Андросов передал на землю: «Ухожу на пулемет» и направился в грузовой салон.

Теперь главная задача штурмана – тщательно следить за появлением светомаяка в пункте Белев. Через него нужно пройти точно и кое-что уточнить в расчетах, так как дальше показаниям компаса верить нельзя, он, одурманенный влиянием Курской магнитной аномалии, врет безбожно. Лишь бы облачность над Белевом не оказалась сплошной. А о том, что за светомаяком надо следить, знают все члены экипажа.

Облачность не подвела. Через маяк прошли точно по лучу прожектора, он показывал направление на цель. Зрожевец еще раз измерил угол сноса, уточнил ветер, по таблице определил угол прицеливания. Прошли линию фронта. «На пулемет» ушел правый летчик, а командир корабля и штурман принялись за поиск цели. Особого труда это не вызвало, так как наша авиация уже начала бомбить Орел и Мценск.

Сбросив пристрелочно одну из четырех светящихся бомб, Зрожевец внимательно осмотрел местность и определил, что цель осталась немного правее. Савченко тоже заметил ошибку и стал доворачивать Ли-2 без команды штурмана. Еще одна САБ озарила небо над Болховом. Цель под самолетом. Уход на пять километров в сторону для захода на боевой курс. Пока командир корабля делал этот маневр, штурман не выпускал из поля зрения цель.

Выйдя на начало боевого пути, Савченко потерял четыреста метров высоты и начал строго выдерживать режим полета. Штурман сел за прицел и способом кратности приступил к боковой наводке. За точку прицеливания он взял небольшой источник света на окраине Болхова. В момент попадания цели в перекрестие, Зрожевец сбросил пару ФАБ-250. Через небольшой промежуток времени на земле возник мощный взрыв, перешедший в крупный очаг пожара. Подлетевший во главе бомбардировочного эшелона командир полка стал свидетелем этого грандиозного зрелища.

А экипаж, воодушевленный удачей, продолжал свое дело. Полыхавший пламенем склад боеприпасов служил хорошим ориентиром. Но второй раз пробиваться к цели пришлось уже через ураганный огонь зенитной артиллерии. Бомбы бросали двое – штурман с помощью прицела и борттехник вручную. Еще раз просмотр содеянного и – курс домой.

О весьма эффективном бомбардировании экипажа П.П. Савченко рассказал в своей книге Н.Г. Богданов. Правда, Николай Григорьевич перепутал даты: «В ночь на 25 июля нашему полку было приказано нанести бомбовый удар по скоплению живой силы и большого количества танков противника на его оборонительном рубеже в Болхове, в тридцати пяти километрах севернее Орла. Нам было известно, что этот пункт прикрывался довольно сильно: пятью батареями зенитной артиллерии, двенадцатью прожекторами, крупнокалиберными пулеметами.

Найти Болхов даже ночью нетрудно, он расположен на характерном изгибе шоссе на дороге Белев – Хотынец, в излучине одного из притоков Оки. Все самолеты один за другим точно выходили на цель и, несмотря на интенсивный огонь зенитной артиллерии, с высоты 3400 метров метко бомбили. Особенно отличился экипаж командира 1-й эскадрильи гвардии капитана Павла Савченко. После первого пристрелочного захода штурман Зрожевец внес в прицел коррективы и точно отбомбился. Попадание было исключительно удачным. На земле произошел взрыв необычайной силы, самолет Савченко взрывной волной, достигшей высоты более двух километров, подбросило вверх; летчику потребовалось приложить немало усилий, чтобы удержать машину в нормальном положении. За первым взрывом произошла серия менее мощных, образовался пожар на огромной площади – яркое красное пламя. Поджар был виден на расстоянии более ста километров: видимо, бомбы, сброшенные молодым штурманом Зрожевцем, угодили в крупный склад боеприпасов».<sup>1</sup>

Я привел довольно обширную выдержку из книги лишь только потому, что в ней содержатся дополняющие архивные документы сведения об удачном бомбардировании экипажа П.П. Савченко.

Мне остается только рассказать о результатах налета на Болхов 2-го гвардейского авиакорпуса, который, как помнит читатель, один-единственный в эту ночь работал сразу на двух участках Курского сражения.

За два корпусных вылета над целью побывало пятьдесят восемь бомбардировщиков. Найти ее большого труда не составляло. Во-первых, для подавляющего числа экипажей она была уже знакомой и хорошо изученной. Во-вторых, светонаведение и освещение оказались на высшем уровне. Контролеры П.П. Радчук, В.Г. Черниченко и А.А. Смирнов зафиксировали разрывы бомб по всему северо-восточному сектору города.

Четыре экипажа задание не выполнили: П.И. Гринев, И.И. Захаров и Г.О. Куровский – по метеоусловиям на маршруте, В.В. Бойцов – в связи с отказом мотора.

С боевого задания не возвратился экипаж командира корабля Павла Васильевича Харькова (штурман Евгений Васильевич Афанасьев, радист Константин Матвеевич Любимов). Единственная информация, которую дал радист, свидетельствовала о том, что экипаж задание выполнил. Очередная боевая ночь перевела в положение безвестности еще три молодые жизни.<sup>2</sup>

Богата оказалась она на потери, все их характеризовала неопределенность – не вернулись в свои полки, то есть пропали без вести, восемнадцать человек, упали и сгорели в разных местах Курской дуги два Ил-4, один Ли-2 и один Пе-8. Эти жертвы были отданы во имя того, чтобы войска Западного и Брянского фронтов более успешно вели контрнаступления на орловском плацдарме, а Воронежского – окончательно остановили прорыв фашистской группировки войск на Курск со стороны Белгорода.

И еще вот о чем. Историк Дмитрий Борисович Хазанов поделился со мной немецкими архивными сведениями, полученными им из ФРГ. Речь идет о потерях советских самолетов в районе Орла, зафиксированных в Дневнике боевых действий 6-го воздушного флота фашистской Германии и охватывающих период Курской битвы.

Первая фиксация потерь, отраженная там, относится к ночи с 14 на 15 июля. По немецким данным, ночная истребительная авиация этого флота сбила три наших самолета. По данным Подольского архива, которые я вывел в заключение параграфа, в районе Орла мы действительно потеряли три самолета, но достоверно только один из них (Пе-8) сбит истребителем. О причинах двух потерянных Ил-4, которые выполняли задание на орловском плацдарме, конкретных сведений нет.

Таков сравнительный анализ потерь, сделанный на основе советских и немецких архивных источников.

---

<sup>1</sup> Богданов Н.Г. В небе – гвардейский Гатчинский. – С. 173.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 466, л. 37.

*На днях наши войска, расположенные севернее и восточнее города Орла, после ряда контратак перешли в наступление против немецко-фашистских войск. Наступление началось с двух направлений: из района севернее города Орла на юг и из района восточнее города Орла на запад...*

*В течение 15 июля на Белгородском направлении наши войска отбивали атаки танков и пехоты противника.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ЛЕОНИД АГЕЕВ

Главным событием Курской битвы 15 июля стал переход в наступление войск Центрального фронта на орловском плацдарме. Операция «Кутузов» вступила в свою полную фазу. Начальная, как известно, стала осуществляться 12 июля, когда в наступление перешли Западный и Брянский фронты. Штурм оборонительных рубежей противника давался им трудно, но как бы там ни было, они продвигались вперед. Заместитель командующего Брянским фронтом генерал И.И. Федюнинский писал: «В последующие два дня удалось выйти к реке Олешне и расширить фронт прорыва до 36 километров. Одновременно войска 61-й армии форсировали Оку и продвинулись вперед на 20 километров, охватив Болхов с севера и востока».<sup>1</sup>

Успешный прорыв немецкой обороны и дальнейшее, хотя и не очень энергичное, продвижение советских войск, заставило немецкое командование группы армий «Центр» окончательно приостановить наступление 9-й немецкой армии в полосе Центрального фронта. Она перешла к обороне. Более того, закрывая брешу, образовавшиеся на участках наступления Западного и Брянского фронтов, гитлеровское командование стало перебрасывать часть ее сил на помощь 2-й танковой армии, удерживающей орловский плацдарм. «Как и ожидалось, враг заметался на орловском плацдарме и стал снимать свои войска из группировки, действующей против Центрального фронта... Этим воспользовался Центральный фронт и 15 июля перешел в контрнаступление».<sup>2</sup>

Таким образом, успешные действия советских войск против орловской группировки немцев, начатые силами Западного и Брянского фронтов 12 июля на северном и восточном фасах орловского выступа, создали благоприятные условия для наступления частей и соединений Центрального фронта.

Войска К.К. Рокоссовского имели задачу наступать на Орел с юга. Им предстояло первоначально нанести удар на Кромы, а затем, продвигаясь на северо-запад, навстречу армиям Западного и Брянского фронтов, во взаимодействии с ними, окружить и разгромить орловскую группировку врага.

Обстановка, которая сложилась перед наступлением Центрального фронта, в целом оказалась благоприятная. Северная группа гитлеровских войск на Курской дуге, не добившись каких-либо значительных успехов, понесла колоссальные потери, не имела своих достаточных резервов для продолжения наступления и не могла рассчитывать на сколько-нибудь значительное пополнение за счет снятия войск с других участков советско-германского фронта.

Однако войска К.К. Рокоссовского, остановившие натиск врага, тоже были ослаблены. Позже Константин Константинович писал, что решение перейти в наступление практически без паузы, было поспешным. Возможности тщательно подготовиться к наступлению армии фронта не имели, стремительного продвижения не получилось, вместо окружения и разгрома противник лишь выталкивался из орловского плацдарма. «Мне кажется, – констатировал он, – что недостаточно было учтено и то обстоятельство, что на орловском плацдарме немецкие войска находились свыше года и успели создать здесь прочную, глубокоэшелонированную оборону».<sup>3</sup>

Тем не менее, с 15 июля орловскую группировку противника начали громить уже три фронта. Положение врага здесь еще больше осложнилось.

---

<sup>1</sup> Федюнинский И.И. Поднятые по тревоге. – С. 150.

<sup>2</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 174.

<sup>3</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 227





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 16.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ст. Моховое	1-й авиакорпус	Ил-4	10	10	132	16,050	
ст. Орел			9	2	24	2,800	
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>21</b>	<b>12</b>	<b>156</b>	<b>18,850</b>	
Дорога Орел-Мценск	2-й авиакорпус	Ил-4	9	9	109	13,600	
г. Болхов				1	13	1,600	
дорога Орел-Болхов			13	12	147	21,450	
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>24</b>	<b>22</b>	<b>269</b>	<b>36,650</b>	
п. Беленихино	3-й авиакорпус	Ил-4	30	29	361	43,070	
п. Ивановка			26	24	236	25,300	
п. Томаровка				1	10	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>56</b>	<b>54</b>	<b>607</b>	<b>69,370</b>	
п. Виноградовка	5-й авиакорпус	Ил-4	9	9	381	7,710	
<b>Итого:</b>			<b>9</b>	<b>9</b>	<b>381</b>	<b>7,710</b>	
п. Беленихино	6-й авиакорпус	Ли-2	41	41	1789	53,165	
		Ил-4	6	6			
<b>Итого:</b>			<b>47</b>	<b>47</b>	<b>1789</b>	<b>53,165</b>	
г. Болхов	7-й авиакорпус	Ли-2	61	60	984	70,405	
<b>Итого:</b>			<b>61</b>	<b>60</b>	<b>984</b>	<b>70,405</b>	
<b>Всего:</b>			<b>218</b>	<b>204</b>	<b>4186</b>	<b>256,150</b>	

Войскам К.К. Рокоссовского, как несколько дней тому назад Западному и Брянскому фронтам, буквально с первого дня пришлось преодолевать упорное сопротивление врага. Ночная помощь Aviации дальнего действия им была крайне необходима. Тем не менее, к боевым действиям в полосе начавшего свое наступление Центрального фронта в ночь на 16 июля АДД не привлекалась. Ее усилия по-прежнему направлялись на оказание авиационной помощи наступающим войскам Западного и Брянского фронтов. Болховское направление для АДД оставалось главным.

В ходе контрнаступления советских войск на этом направлении противник нес большие потери, и фашистское командование стремилось усилить свою группировку за счет частей, перебрасываемых с других участков советско-германского фронта. Поэтому борьба с подходящими резервами, изоляция их притока от основных районов боевых действий, нанесение бомбардировочных ударов по колоннам войск на дорогах, железнодорожных узлах и станциях, оставалась главной задачей Aviации дальнего действия.

На предстоящую ночь их, как и прежде, определили насущные потребности наземных войск. Н.С. Скрипко писал: «На левом фланге Западного фронта, обходившего орловскую группировку врага с севера, наиболее активную роль играла 11-я гвардейская армия генерала И.Х. Баграмяна, а на Брянском фронте – 3-я армия генерала А.В. Горбатова. Они встретили сильное противодействие гитлеровцев и нуждались в поддержке авиации. Так что, несмотря на плохую погоду, в ночь на 16 июля командование АДД все же рискнуло выпустить 222 экипажа (здесь ошибка, это общее количество самолетов АДД, включая и белгородское направление. – А.С.). Они бомбили скопления немецких войск в районе Болхова, разгрузавшиеся

эшелоны подкрепления на железнодорожной станции Моховая, расположенной в 33 километрах восточнее Орла».<sup>1</sup>

Осуществлению боевого плана в полной мере пыталась помешать непогода, она резко сократила возможности соединений, повлияла на результаты их работы, а для многих экипажей стала чуть ли не врагом номер один. Всего лишь сто два самолета от трех авиакорпусов смогли подняться в воздух, а отбомбились лишь девяносто четыре.

Синоптический прогноз, который не внушал особых надежд, командование 1-го гвардейского авиакорпуса проверило двумя разведчиками погоды. Экипажи П.Ф. Кляты и В.С. Евтуха ничего утешительного не сообщили. В бой ушли что ни на есть самые подготовленные для борьбы с кознями погоды экипажи, причем ее состояние в районе самого Монино в их отборе стало решающим, ведь чтобы там ни было на маршруте и над целью, а главные элементы полета – взлет и посадка – производятся именно здесь, на родном аэродроме.

Тех, кто мог померяться силами с грозowymi явлениями, дождем и баллами, набралось, с учетом разведчиков погоды, двадцать один. Все они держали курс на железнодорожную станцию Моховая (тридцать три километра восточнее Орла). Семь на различных этапах маршрута, признав свое поражение, взяли обратный курс. Два, Д.В. Чумаченко и С.И. Нижняковский, вынуждены были бомбить запасную цель – узел Орел. Десять доказали, что они все могут. Пробив облачность на высоте тысяча метров, они своими бомбами создали два очага пожара, один из которых разросся в большой. По всем признакам – это результат прицельного бомбардирования экипажа 6-го гвардейского авиаполка С.С. Шестопала (штурман В.И. Карпунин). С высоты бомбардирования было видно, как немцы пытались потушить пожар. Командир корабля П.И. Золотарь (2-й гвардейский авиаполк) приказал стрелку-радисту открыть огонь по мечущимся на земле людским фигуркам. Андрей Фесенко приказ выполнил незамедлительно.

К моменту возвращения экипажей домой монинский аэродром затянула сплошная облачность, ее нижнюю рваную ткань можно было, как говорится, рукой достать, – тучи нескончаемой чередой плыли на высоте пятидесяти метров. Пробриться сумели девять, они сели туда, откуда ушли на боевое задание – в Чкаловском. Экипажи Д.В. Чумаченко, В.Д. Робуля, Ф.И. Кондрашова, А.К. Пастухова, Н.Г. Богомолова и А.И. Путилина командно-диспетчерский пункт Юханова посадил в Раменском. Командиры кораблей М.Т. Писарюк и Б.Г. Пузанов приземлили свои «илы» в Серпухове, С.А. Полежаева приняло Остафьево, а С.И. Нижняковский, А.М. Краснухин и В.В. Евдокимов с большим трудом сели на родном аэродроме. Вот так низкая сплошная облачность разбросала экипажи по всему Подмосковью. И это чудо, что все завершилось благополучно, без аварий и катастроф. А вообще-то это не чудо – это мастерство.

Таких летчиков, умеющих мастерски летать, в полку было немало. Но даже среди них, словно алмаз среди драгоценных камней, выделялся Герой Советского Союза Александр Михайлович Краснухин. В предыдущем параграфе я рассказал о двухсотом боевом вылете летчика, сейчас же хочу сделать одно небольшое добавление.

На одной из послевоенных встреч ветеранов с докладом о боевом пути 17-го гвардейского авиаполка выступил его первый командир Герой Советского Союза Алексей Евлампиевич Матросов. Самые теплые слова прозвучали в адрес любимца полка:

«Александр Михайлович Краснухин! Пришел он в полк, имея громадный боевой опыт, приобретенный во 2-м гвардейском авиаполку. Отличный летчик, умелый воин, он охотно отдавал свои знания и умения молодым экипажам. Рассказать о его боевой работе – это значит рассказать волнующую повесть о бесстрашии и мужестве, о душевной красоте и беспредельной преданности своему долгу, о летном мастерстве и тактической грамотности, которыми он отличался в бою. И не случайно Герой Советского Союза, «воспитанный» в нашем полку, Иван Глазов был подчиненным Краснухина. Ему было у кого учиться искусству воевать».

Командованию 2-го гвардейского авиакорпуса предстояло организовать бомбардирование колонн войск противника на шоссе на дорогах, соединяющих Орел с Болховом и Мценском. Выслав двух разведчиков погоды и убедившись, что, по сравнению с прогнозом, она еще хуже, Е.Ф. Логинов приказал отправить на задание самые подготовленные экипажи. В полет ушло двадцать два самолета. Все они отбомбились, все возвратились к родным пенатам. Но надо сказать, что высокими результатами выполнение задания не блистало. Это видно из боевого донесения корпуса в штаб АДД.

---

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 304.

«На бомбардирование живой силы и техники в движении по дорогам Орел – Мценск, Орел – Болхов произведено двадцать два самолето-вылета. Цели отыскивались в затруднительных условиях ввиду плохих метеоусловий в районе действий – облачность десять баллов, высота тысяча-тысяча пятьсот метров с понижением местами до четырехсот метров. Дождь создавал видимость только под собой, а темный фон от него плохо демаскировал автоколонны.

Дорогу Орел – Мценск бомбардировало десять экипажей. Больших автоколонн и больших скоплений пехоты противника на дороге экипажи, ввиду слабой видимости, не обнаружили. Отмечено движение войск по шоссе на дороге у деревни Каменка по направлению на Орел, но оно себя никак не демаскировало, зажженных фар видно не было.

Колонны войск в движении на участке шоссе на дороге Орел – Болхов бомбардировало двенадцать экипажей. По их докладам и наблюдениям контролера установлено: в одном километре на север от деревни «П», что двадцать пять километров севернее Орла, возникло два очага пожаров, горели две автомашины».<sup>1</sup>

Ко всему этому надо добавить, что экипаж командира корабля К.Д. Дубицкого (штурман А.Г. Балашов) из-за отказа левого мотора сел вынужденно в сорока километрах от линии фронта.

Третью ночь подряд бил по Болхову 7-й авиакорпус. Для летчиков цель была уже знакома, да и погода оказалась здесь немного полегче: двухъярусная облачность, верхняя граница на высоте две тысячи пятьсот метров, десять баллов, нижняя – проходящая, разорванная, три-четыре балла. Относительно неплохой просмотр объекта и хороший подсвет обеспечили прицельное бомбардирование.

В истории соединения зафиксировано: «Эффективность бомбардирования подтверждается докладом контролеров Гризодубовой и Орловым. После возвращения с боевого задания в ночь на 16 июля они доложили, что в 02.44 в северной части города возник исключительной силы взрыв с образованием целого ряда последующих взрывов и пожаров, которые затем слились в один мощный пожар бело-красного пламени площадью два на два километра. Сила взрыва оказалась настолько мощной, что взрывной волной самолеты были подброшены на высоте две тысячи метров. Зарево пожаров наблюдалось более чем за сто километров».<sup>2</sup>

Из шестидесяти экипажей корпуса, побывавших над Болховом, задание не выполнил только один – молодого командира корабля Н.И. Володина. Летчик старался, это был его третий боевой вылет, однако облачность на маршруте и дожди заставили командира дивизии отдать приказ на возвращение. Всю мудрость отданного распоряжения Володин смог оценить уже через час, когда успел сесть в Монино до резкого ухудшения погоды. Те же, кто побывал над целью, на обратном маршруте в районе Тулы встретили сложные метеоусловия и садились в Монино, как и летчики 1-го гвардейского авиакорпуса, при видимости в один километр и сплошной облачности с нижней кромкой от ста до трехсот.<sup>3</sup>

Днем 15 июля продолжались бои и на белгородском плацдарме. Широкомасштабностью они не отличались. Войска Гота и группы «Кемпф» то на одном участке фронта, то на другом еще продолжали предпринимать попытки к активным действиям против частей и соединений Воронежского фронта. И.В. Тимохович отмечает, например, что: «С 13 по 15 июля войска Воронежского фронта при активной поддержке авиации вели ожесточенные бои с крупными силами противника, пытавшимися окружить 48-й стрелковый корпус, оборонявший узкий коридор между реками Липовый Донец и Северский Донец».<sup>4</sup>

Продолжались бои в районе Беленихино. В целом же добиться чего-либо существенного белгородская группировка врага уже не могла. Оборона советских войск здесь оказалась сильнее наступательных возможностей противника. А.М. Василевский писал: «В этот же день (15 июля) немцы по всей полосе Воронежского фронта перешли к обороне. Это был день окончательного кризиса немецкого наступления, день полного провала операции «Цитадель». Инициатива на фронте целиком перешла в руки советского командования».<sup>5</sup>

В сборнике статей, изданном в Нью-Йорке в 1956 году, под названием «Роковые решения» помещена статья видного немецкого генерала З. Вестфала «Между двумя решающими сражениями». В ней, в частности, автор так описывает исход сражения на белгородском плацдарме: «Группа армий «Юг» вначале добилась

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 467, л. 16.

<sup>2</sup> Там же, ф. 7-го ак, оп. 1, д. 2, л. 85.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 467, л. 29.

<sup>4</sup> Т и м о х о в и ч И.В. Советская авиация в битве под Курском. – С. 74.

<sup>5</sup> Правда. – 1968. – 4 июля.

некоторого успеха, но в середине июля все-таки пришлось отказаться от дальнейшего проведения операции. Особую тревогу вызвали потери танков в «белгородской мясорубке». Немецким бронетанковым войскам так никогда и не удалось оправиться от удара, полученного под Белгородом. Советский маршал Конев назвал эту битву «лебединой песней немецких танковых дивизий»<sup>1</sup>.

Ему вторит немецкий историк В. Герлиц: «Между десятым и пятнадцатым июля 1943 года генерал-фельдмаршалу Манштейну и его наступающим соединениям удалось достичь водораздела между Донцом, Пселом, Сеймом и Ворсклой, но затем их силы истощились. На высотах Шебекино, в лесах с. Гонки, у шоссе Белгород – Обоянь наступление остановилось. Генерал Конев позднее говорил о «лебединой песне» немецких бронетанковых сил. Последние боеспособные соединения догорали, превращаясь в шлак...»<sup>2</sup>.

Таким образом, войска Воронежского фронта своим контрударом окончательно парализовали наступательную мощь фашистской группировки в районе Прохоровки, она, истранивая свои последние силы, вынуждена была постепенно переходить к обороне. Гася здесь ее наступательный порыв, АДД в ночь на 16 июля нанесла удар по скоплениям живой силы противника в ряде пунктов в районе Беленихино.

Задачу Авиации дальнего действия на белгородское направление, как и в прежние дни, поставил Н.С. Скрипко: «Пласт», Шевелеву, особо важная, телефон кремлевка. На 16 июля 1943 года всеми силами в 00.20 – 03.00 бомбардировать Сторожевое, отметку 24,16, совхоз «Комсомолец», Ивановский выселок, разъезд Беленихино, Ивановку, Виноградку и прилегающий к ней лес. Заход с пункта Бобровы Дворы».

В этот день, выполняя просьбу Скрипко, некий Гордиенко, по всей видимости кто-то из командиров пехотного соединения донес: «Купол» для Скрипко. На 16 июля на месте прожектора будет дорога из трех кустов желтых факелов, длина дорожки километр. Направление – согласно вашей просьбе. Порядок работы: горение – четыре минуты, перерыв – две».<sup>3</sup>

Эти сведения по светонаведению тоже поступили в штаб АДД.

Пункты в районе Беленихино Шевелев распределил между тремя авиакорпусами.

Соединению генерала Н.А. Волкова предстояло бомбардировать скопления войск и танков на двух объектах – в Ивановке и в Беленихино. На Ивановку взяли курс двадцать четыре самолета. В течение семидесяти минут, сменяя друг друга, они выходили на цель и в условиях полного отсутствия противовоздушной обороны создали в Ивановке восемь пожаров и один взрыв большой силы. Экипаж летчика Ф.К. Парашенко бомбардировал скопление войск в Томаровке. Его десять ФАБ-100 разорвались в центре пункта.

По Беленихино ударили двадцать экипажей. Разрывы расположились по всей площади, но в основном в южной части объекта, где возникло двадцать семь пожаров и два взрыва. Несколько бомб поразили железнодорожные пути на станции. В результате бомбардирования уничтожено два склада с боеприпасами, две емкости с горючим, стационарные постройки.

Контрольные функции выполнили Г.А. Мазитов, В.Ф. Соляник П.Н. Тананаев, Н.Н. Хижняк, Л.А. Филин. При подходе к району бомбардирования они наблюдали артиллерийскую стрельбу в направлении цели и четкое, согласно плану, светонаведение. Над самой целью контролеры находились сорок пять минут, проследили за ее подсветом САБи и работу каждого экипажа. По их мнению, обработка объектов, особенно Беленихино, была отличной.

Задание не выполнили двое: на правом моторе самолета М.Л. Шемякова упало давление бензина, а при взлете экипажа Н.К. Кузнецова задрался капот одного из моторов.<sup>4</sup>

В эту ночь по пункту Беленихино наносил удар и 6-й авиакорпус. Неплохие результаты прошлой ночи, обеспеченные хорошо организованным подсветом и усиленным фотоконтролем, который, вполне естественно, повышал ответственность каждого авиатора, побудили командование 6-го авиакорпуса обратить на эти элементы боевой работы самое серьезное внимание. После отдыха работа экипажей осветителей и фотографов была тщательно проанализирована, отмечены положительные и отрицательные стороны их деятельности по обеспечению более высоких результатов бомбардирования. Серьезной критике, например, подвергся экипаж командира корабля А.С. Кигеля, у которого снимки не получились, так как штурман П.Ф. Балашов производил съемку в условиях низкой облачности и при дожде.

Было решено: в ночь на 16 июля на фотоконтроль уйдут те же экипажи, что и накануне. Эта установка была выполнена, единственное, что изменилось, так это то, что в экипаже Героя Советского Союза В.Н. Осипова

---

<sup>1</sup> Роковые решения. – Ростов-на-Дону, 1999. – С. 254.

<sup>2</sup> Х а з а н о в Д., Г о р б а ч В. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. – С. 173.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 467, л. 37.

<sup>4</sup> Там же, л. 18.

заменился штурман – вместо Б.П. Гущина ушел Г.А. Говязин. Что же касается осветителей и поджигателей цели, то их количество увеличили до семи экипажей.

Бомбардировочному эшелону авиакорпуса предстояло ударить по войскам противника в пункте Беленихино. Боевое распоряжение обращало внимание командиров дивизий и полков на обеспечение безопасности полета, особенно при возвращении, когда после выполнения задания одолевает усталость и притупляется бдительность. Экипажам рекомендовалось полет над своей территорией производить, обходя крупные населенные пункты и железнодорожные узлы, на высоте пятисот метров.

План бомбардировочного удара, сконцентрированный в боевом распоряжении, удалось выполнить полностью. Не подвела и пехота. В юго-западной части станции Прохоровка войска выложили линию из костров направлением на Сторожевое, а «Т», тоже из костров, горело у южной окраины села Красное (пять километров юго-западнее Прохоровки) и в одном километре на юг от развилки дорог. В Бобровых Дворах работал прожектор. Направление на цель указывала и линия в один километр, составленная из факелов желтого цвета.

Хорошо сработали осветители и поджигатели цели. Семь экипажей, в строгом соответствии с временным графиком, заходили на Беленихино, подвешивали «люстры», отыскивали более или менее подходящий объект и сбрасывали на него зажигательные бомбы. Цель была освещена на протяжении всего периода бомбардирования. Таким образом, для прицельного сбрасывания бомб были созданы все условия.

Более эффективную работу экипажей обеспечивал и всесторонний контроль. Помимо фотографов его осуществляли еще начальники разведывательных отделов дивизий, командиры эскадрилий. Фотографы сработали гораздо лучше, чем в предыдущую ночь: на участке бомбардирования, отснятом П.Ф. Балашовым, четко просматривалось до десяти разрывов; на пленке Н.Ф. Бушило зафиксировано десять воронок и места горения зажигательных бомб; на снимках С.Л. Гуревича виднелись пятнадцать воронок. Лучше всех получились снимки у штурмана Н.Н. Гончарова, отразившие до семидесяти свежих воронок от разрывов бомб, несколько разрушенных жилых домов и более десяти очагов пожаров. Не привез снимки только штурман Н.Н. Гречишкин – в воздухе отказал фотоаппарат.

Визуально контролеры зафиксировали тридцать очагов пожаров и девять взрывов, из них один большой силы с последующими более мелкими взрывами. По предположению, это кто-то угодил своей бомбой в склад с боеприпасами.

Интересное задание в эту ночь выполнил экипаж Героя Советского Союза П.А. Тарана: в районе Николаева сбросил группу партизан, а затем на обратном маршруте серией из десяти ФАБ-100 перекрыли железнодорожные пути на станции Снегиревка.<sup>1</sup> В эту ночь все экипажи корпуса задание выполнили.

Боевое распоряжение 5-го авиакорпуса, отданное в подчиненные соединения, предписывало бить по пехоте и танкам противника, сосредоточенным в деревне Виноградовка и прилегающем к ней лесу с восточной и юго-восточной стороны (девять километров юго-западнее станции Прохоровка). По приказу генерала М.И. Шевелева нужно было поднять в воздух все, на что был способен корпус, однако днем в районе Мичуринска разыгралось ненастье, небо затянуло тучами, они принесли с собой порывистый ветер и дождь. Синоптики доказывали, что это нашествие кратковременное, все полки корпуса замерли в ожидании, надеясь на улучшение погодных условий, но это не тот случай, когда время лечит. Непогоду оно к исходу контрольного времени так и не излечило. Осталось одно: пока выпустить на задание самые сильные экипажи и еще немного подождать. Но десятибалльная облачность с дождем плотно оккупировала небо над Мичуринском. По этой причине над Виноградовкой появилось всего лишь девять Ли-2 корпуса – самое минимальное количество за весь период Курской битвы.

Сплошная облачность сопровождала их до Дона, затем пошла на убыль и уже над Виноградовкой не превышала двух баллов. Приплюсовав к этому фактору четкое светонаведение и хорошее освещение цели, а таким его сделали экипажи В.М. Безбокова и А.А. Диденко, можно представить, в каких идеальных условиях работала девятка Ли-2. Контур Виноградовки просматривались четко, в прилегающих рощах различались скопления танков. Правда, из пункта Пахово (восемь километров юго-восточнее цели) прицельному бомбардированию пыталась помешать своим огнем МЗА. Но стрельба была боковой и опасности не представляла. Два сильных взрыва, два больших очага пожаров – таков резуль-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 53.



*Л.Н. Агеев*

тат бомбардирования. Об этом донесли экипажи, это подтвердил контролер от 7-го гвардейского авиаполка штурман отряда Герой Советского Союза Л.Н. Агеев.<sup>1</sup>

Золотую Звезду Леонид Николаевич прикрепил к гимнастерке совсем недавно, менее четырех месяцев назад – 25 марта. Он стал вторым Героем в полку. А первым с 31 декабря 1942 года был Николай Алексеевич Бобин. И вот что удивительно: оба они из одного экипажа. Написал я это слово и подумал: а что тут, собственно говоря, удивительного, скорее всего это закономерное явление, когда командир корабля и штурман за общее боевое дело, в котором их роль приблизительно одинакова, получают одну и ту же оценку. Тем более, что они оба в одном экипаже с того дня, когда выпускник Краснодарского училища штурманов младший лейтенант Леонид Агеев переступил порог полкового дома.

19 августа 1986 года редакция газеты «Мичуринская правда» поместила статью Агеева «Мой командир». Леонид Николаевич пишет: «Судьба свела меня с ним сразу же после моего прибытия в 7-й тяжелобомбардировочный полк в ноябре 1940 года – я был включен в боевой расчет его экипажа в качестве штурмана корабля. Мы вместе с Николаем вступили в 1941 году в

бой с врагом, вместе совершили около двухсот боевых вылетов ночью. И умер он у меня на руках в полете в ночь с 15 на 16 мая 1943 года».

Летали Бобин и Агеев на бомбардировщике ТБ-3. В свое время он был уникальным самолетом, на нем летчики сделали удивительно много для защиты Родины, но к периоду Сталинградской битвы эта машина уже устарела.

День рождения у Агеева почти совпал с днем рождения Красной Армии. 24 февраля 1981 года ему исполнилось шестьдесят лет. Дата рубежная, были многочисленные поздравления, приветственные адреса. Одно из них озвучил генерал-полковник авиации С.Ф. Ушаков, с которым Агеев работал в одном из конструкторских бюро. Тогда Сергей Федорович сказал:

«Для всех товарищей, слушающих мое к вам послание, будет понятно, почему я из периода военных лет назову только одну цифру – 185. Они знают, что это количество боевых вылетов, выполненных вами днем и ночью на самом тихоходном по тому времени бомбардировщике ТБ-3 при полном господстве истребителей противника. Товарищи живо представляют, что пришлось пережить вам в каждом из этих вылетов. Подчеркнем только одно – в боевом полете, каким бы опасным он ни был, вы руководствовались всегда одним – любой ценой выполнить поставленную боевую задачу и во имя этой цели забывали об опасности. Мы гордимся вами!»

Сто восемьдесят пять боевых вылетов на ТБ-3 – это подвиг. 19 июня 1977 года я оказался на квартире у Леонида Николаевича. Это была наша вторая встреча. Он и по сей день живет в Люберцах. Часов пять беседы с этим удивительно скромным человеком пролетели, как пять минут. Много интересного я тогда узнал о тех, совсем не комфортабельных условиях, в которых приходилось летать экипажам на боевые задания на бомбардировщике ТБ-3.

– Представь себе, – говорил Агеев, – этаким гигант, у которого размах крыльев под пятьдесят метров. Это половина стометровки! В этих крыльях не пригибаясь мог ходить человек. И хотя у гиганта было четыре мотора, его скорость за сто пятьдесят не выходила, а высоту он, при полной бомбовой нагрузке, мог нацарапать не более двух с половиной километров. Стрелковое вооружение – слабое. Одним словом, лучшей мишени для всяких там «мессеров» не найти.

Леонид Николаевич отвлекся от разговора, критическим взглядом осмотрел стол, наполнил коньяком рюмки, и после того как мы выпили, продолжил:

– Это, как говорится, его технические возможности. А вот внутренние условия для работы, особенно для летчиков, были ужасные, они сидели на своих рабочих местах, словно на мотоцикле: их защищало спереди только ветровое стекло, все остальное вокруг – прямой контакт с атмосферой. А в ней и дожди, и снег, и морозы. Но хуже всего дело обстояло с переговорным устройством, которого как такового не было. А ведь на борту восемь членов экипажа, а на самолете четыре мотора. Поэтому «разговор» шел на языке жестов и мимики, переговаривались между собой знаками. Командир, например, если ему нужно было что-то у меня спросить, барабанит ногой в дверь штурманской кабины. А если, опять же к примеру, в воздухе появлялся

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 467, л. 20.

истребитель, то мы использовали божий дар правого летчика Алексея Васильева, который своим свистом перекрывал рев моторов. Как он свистел? Обычным способом, через два пальца.

Чего только не придумывал летный состав, летавший на ТБ-3, чтобы как можно лучше выполнить боевое задание, выполнить во что бы то ни стало – это была установка командира корабля. Все подчинялось этому. Бобин, к примеру, считал, что в боевой работе экипажа половина успеха – в слетанности, в достаточно высоком взаимопонимании всех его членов. И чтобы эта слетанность была реальной, он буквально дрался с начальством за то, чтобы в экипаже было постоянство его членов, по крайней мере таких фигур, как командир корабля, штурман, бортовой техник и радист.

Бобин обучал штурмана управлению самолетом, говоря, что это может пригодиться, ибо война есть война. Обычно доверял Агееву штурвал после выполнения боевого задания. Он спускался в «Моссельпром», – так называли штурманскую кабину из-за того, что в ней складировалось все не только необходимое для полета, но и многое, без чего можно было обойтись, – затевал со штурманом борьбу, а размявшись после многочасового сидения, предлагал ему «порулить». Сам же от усталости валялся на чехлы и часок, а то и больше, спал. Что и говорить: ведь такая махина как ТБ-3, не имея автопилота, фактически висела на руках у летчиков, и они страшно уставали. А Агеев, то на правом, то на левом сиденье, познавал искусство пилотирования. И надо сказать, Бобин как в воду глядел – умение штурмана водить самолет пригодилось. Пригодилось в том трагическом полете в ночь на 16 мая 1943 года.

Молодому летчику Юрию Волкову нужен был контрольный полет. Повез его на железнодорожный узел Брянск заместитель командира эскадрильи Николай Бобин.

Кто из летчиков АДД не побывал в 1943 году в ночном небе Брянска, тот не видел войны. Ночь на 16 мая не была исключением. Как в этом аду удалось выполнить задание и невредимыми унести ноги, мог объяснить только Бобин, который, забыв, что он дает контрольный полет, на боевом курсе взял инициативу в свои руки, вывел после сброса бомб ТБ-3 из опасной зоны и только после этого отдал бразды управления Волкову.

Успокоившись и придя в себя, пошли домой. На подлете к Ельцу Бобин встал со своего места, размялся, сходил к Агееву, вернулся, стал лицом к хвосту самолета, постоял, а потом, собираясь что-то сказать Волкову, наклонился к его уху. Но сказать не успел. Резкий звук, стон Бобина и звон стекла разбитых пилотских приборов слились воедино. Командир осел, ухватившись правой рукой за свой штурвал.

Вначале Волков подумал, что это бьют зенитки и немедленно включил АНО, засек время. Было 00.50. Затем крикнул штурману:

– Давай ракеты!

Но, когда Елец ошетинился прожекторами, понял, что им врезал истребитель. Мгновенно ударив по лапкам переключателей, погасил АНО. Но поздно: вторая очередь Ме-110, который кометой пронесся впереди ТБ-3, пришлось по второму мотору. Он остановился.

Волков посмотрел на пол кабины. Борттехник Марков лежал на животе, спина его – сплошное месиво. Над ним хлопотал его помощник. Агеев прибежал из штурманской, посмотрел в раскрытые глаза Бобина, подхватил его и потащил к себе, снял парашют, положил под голову, стащил комбинезон. Помчался к радисту за аптечкой, вернулся. Глаза у командира по-прежнему были открыты, струя крови сочилась из приоткрытого рта, стекала по лицу, но жизнь уже ушла из его тела. Комок подступил к горлу. Закрыв Бобину глаза, застегнул гимнастерку, поправил звездочку Героя. В кабине замигали лампочки – это Волков звал на помощь.

– Леня, помогай, сдыхает первый, наверняка пробит водорадиатор, машину разворачивает!

Штурман сел на левое сиденье, взял в руки штурвал, уперся ногами в педали. Так и дотянули до Мичуринска. И стали производить посадку. Тут уж было не до классических разворотов и расчетов, скорей бы дотронуться до земли. Приземлились почти поперек старта. Левый крайний мотор моментально заглох, самолет стало разворачивать в левую сторону, его понесло на стоянки. Невероятными усилиями Волкова и Агеева ТБ-3 удалось остановить. Подъехала санитарная машина. Кто-то занес в самолет носилки. На них уложили бездыханное тело Маркова, опустили на землю. В свете машинных фар было видно, как через брезент носилок каплями просачивалась кровь. Борттехника отвезли в морг, но там оказалось, что труп... дышит. Выжил Александр Иванович Марков, поправился и встал в строй.

А Героя Советского Союза Николая Алексеевича Бобина похоронили в городском парке Мичуринска, у кинотеатра «Октябрь». Пуля попала в подбородок и вышла в затылок.

В письме ко мне правый летчик Юрий Евгеньевич Волков писал: «В дальнейшем свои штурманские обязанности Леше Агееву пришлось совмещать и с обязанностями летчика. На левой плоскости один мотор

стоял, другой еле тянул. Поэтому давление на ногу было такое, что одному летчику не справиться. Помогая мне пилотировать, Леша умудрялся уточнять ориентировку и давал поправки в курс с таким расчетом, чтобы выйти на свой аэродром по кратчайшему пути. Ошибись штурман в своих расчетах хотя на несколько минут или километров, и кто знает, как бы завершился наш злосчастный полет. Сыграли свою роль его самообладание и безукоризненное штурманское искусство».

После гибели Н.А. Бобина Агеев освоил бомбардировщик Ли-2, летал на задания с различными командирами кораблей. Контрольный полет в ночь на 16 июля стал восьмым боевым вылетом в Курской битве. Выполнил он его в экипаже командира корабля А.П. Сороки.

Итак, к исходу 15 июля командование фашистской группировки войск на белгородском направлении окончательно отказалось от наступления на Курск.

«16 июля они прекратили атаки и начали отвод своих тылов на Белгород, а 17 июля обнаружен отход войск... Чтобы спасти войска от полного разгрома, оно (немецко-фашистское командование. – А.С.) решило отвести войска генерал-фельдмаршала Манштейна обратно на оборонительные рубежи, с которых они начали наступление».<sup>1</sup>

«Мечтая за четыре дня дойти до Курска, немцы за 11 дней не смогли прорвать по глубине и половину наших оборонительных рубежей. Противнику нигде не удалось прорвать нашу оборону, они лишь потеснили наши войска на узком фронте».<sup>2</sup>

Так оценивали представители Ставки маршалы Советского Союза Г.К. Жуков и А.М. Василевский ситуацию, сложившуюся на белгородском направлении на середину июля.

Таким образом, в результате совместных усилий сухопутных войск и Авиации, в том числе и АДД, главные силы немецко-фашистских войск, наступавшие с белгородского плацдарма на Курск, понесли значительный урон и вынуждены были окончательно отказаться от своего замысла. Цель обороны под Курском была достигнута совместными усилиями наземных войск и авиации, в том числе и АДД.

Оказывая помощь советским частям и соединениям на этом участке Курской битвы, авиация дальнего действия, все дни, начиная с 5 и вплоть до 16 июля, содействовала оборонительным задачам и в достижение целей обороны внесла свой существенный вклад. Она оказала большую помощь нашим войскам в боях за удержание оборонительных позиций, сделала все возможное, чтобы продвижение немецко-фашистской группировки в глубину нашей территории было как можно меньшее, а в районе Прохоровки, когда советские войска нанесли по противнику контрудар, оказала им максимальное содействие.

Ударной силой немцев в их наступлении из Белгорода на Курск являлись танковые группировки, сосредоточенные, как правило, на узких участках фронта. Поэтому основная задача, выполнявшаяся АДД в интересах Воронежского фронта, состояла в том, чтобы бомбовыми ударами с воздуха нанести максимальные потери танковым дивизиям противника путем уничтожения техники и живой силы, а также сконцентрированных на разного рода складах запасных частей, горюче-смазочных и взрывчатых материалов.

Высокую эффективность ударов советской авиации, в том числе и АДД, по танкам вынуждены были признать и немецкие генералы. Один из них, бывший начальник штаба 48-го танкового корпуса, действовавшего на белгородско-курском направлении, Ф. Меллентин писал: «Многие танки стали жертвой советской авиации – в ходе этого сражения русские летчики... проявляли исключительную смелость».<sup>3</sup>

В ночь на 16 июля Авиация дальнего действия приостановила свои боевые действия по поддержке войск генерала Н.Ф. Ватутина с воздуха в ночных условиях. К работе в интересах Воронежского фронта она еще вернется, но это будет позже.

Боевая работа АДД в ночь на 16 июля прошла без потерь людей и материальной части. А вот в Дневнике боевых действий 6-го воздушного флота Германии зафиксировано, что в районе Орла асы Геринга сбили четыре советских самолета. Что можно сказать по этому поводу? Слухи о наших потерях слишком преувеличены.

---

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 176, 178.

<sup>2</sup> Правда. – 1968. – 4 июля.

<sup>3</sup> Меллентин Ф. Танковые сражения 1939-1945 гг. Боевое применение танков во второй мировой войне. – М., 1957. – С. 192.



*Наши войска на орловском участке фронта продолжали наступление, продвинувшись на десять – пятнадцать километров. За день отбито 11 контратак немецких войск с большими для них потерями.*

*На орловско-курском направлении наши войска продолжали успешные атаки против обороняющегося противника и несколько продвинулись вперед.*

*На белгородском направлении усиленные поиски разведчиков.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## **НЕПРИЯТНО, КОГДА ТЕБЯ СБИВАЮТ, НО ВДВОЙНЕ НЕПРИЯТНО, КОГДА ЭТО ДЕЛАЮТ СВОИ**

Итак, движение немецко-фашистских войск на белгородском направлении пошло вспять. Не коснувшись своими ударными клиньями даже границ Курской области, они, под натиском частей и соединений Воронежского фронта, начали отход в сторону Белгорода.

Возникает закономерный вопрос: почему же в этот не менее важный период боев для Воронежского фронта АДД покинула ночное небо к северу от Белгорода? Авиация дальнего действия с белгородского направления не ушла, она только переместила свои удары на объекты, которые располагались южнее Белгорода и Харькова, а именно: на юг Украины и в район Донбасса. Это перемещение объяснялось тем, что: «...войска Юго-Западного фронта под командованием генерала Р.Я. Малиновского 17 июля должны были перейти в наступление в районе Изюма, а войска Южного фронта, которыми командовал генерал Ф.И. Толбухин, – на реке Миус».<sup>1</sup>

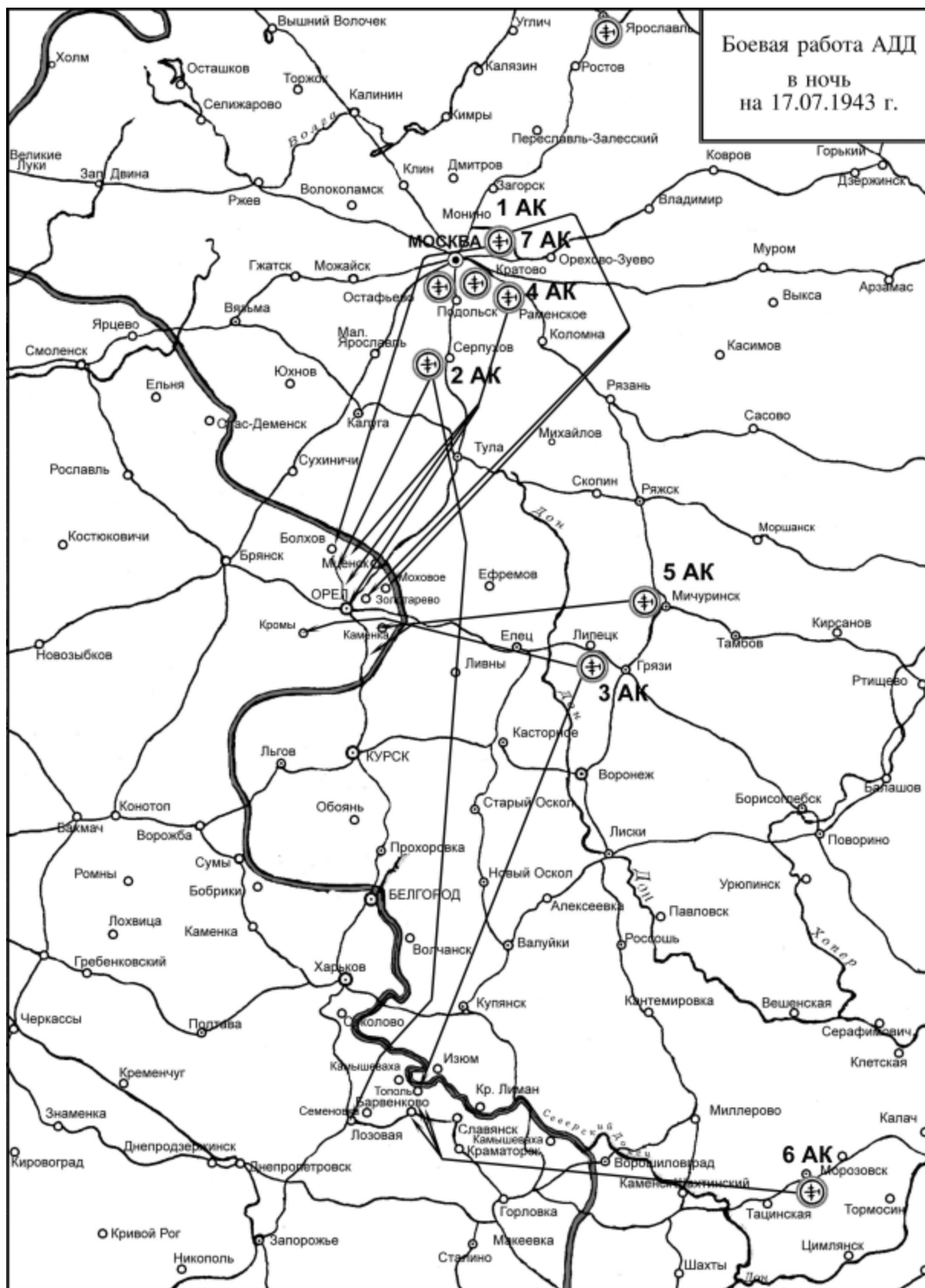
В стратегических планах гитлеровского командования одно из решающих мест отводилось захвату Донбасса. Однако полностью овладеть этим важным военным и экономическим районом Советского Союза оно так и не смогло. С октября 1942 года немецко-фашистские войска перешли здесь к обороне. С 29 января по 3 марта 1943 года армии Юго-Западного и Южного фронтов в результате наступательных действий освободили от противника часть территории Донбасса, но на дальнейшее продвижение вперед сил не хватило, и войска, отражая контрнаступление крупной танковой группировки врага, перешли к обороне. Таким образом, к началу Курской битвы наступательная операция Красной Армии в Донбассе оказалась незавершенной, а участок фронта от Харькова до Азовского моря в течение трех месяцев оставался стабильным. Не имея возможности организовать наступление на широком фронте, гитлеровское командование сосредоточило свои главные усилия на одном курском направлении, полагая при этом, что, в случае необходимости, оно сможет перебросить в район Курска дополнительные силы из других участков. Донбасский плацдарм, по сути дела являвшийся продолжением белгородско-харьковского плацдарма, в этом плане был на первом месте.

Начавшееся наступление немецко-фашистских группировок из районов Орла и Белгорода к середине июля захлебнулось, более того, отразив натиск врага, советские войска стали переходить к решительным наступательным действиям. В этих условиях, вполне естественно, командование вермахта должно было прибегнуть к маневру силами. Для того, чтобы не допустить, а вернее, чтобы ограничить возможности противника маневрировать своими резервами и перебрасывать их на курское направление с других участков советско-германского фронта, Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение силами Юго-Западного и Южного фронтов начать в Донбассе новое наступление.

---

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 305.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 17.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ст. Моховое	1-й авиакорпус	Ил-4	22	21	235	26,990	120
п. Федоровка			6	6	37	7,700	
п. Аржанов			6	6	67	7,750	
ст. Золотарево				1	12	1,500	
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>36</b>	<b>34</b>	<b>351</b>	<b>43,940</b>	<b>120</b>
п. Семеновка	2-й авиакорпус	Ил-4	31	27	335	41,950	
отм. 1851			8	8	92	11,400	
дорога Орел–Болхов			26	24	314	36,970	
Разведка погоды и бомбардировка Камышеваха				1	10	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>60</b>	<b>751</b>	<b>91,320</b>	
п. Топальский	3-й авиакорпус	Ил-4	31	29	365	40,860	124
Высота 197,2 и 186,2			21	21	247	29,395	
Высота 185,1			13	13	149	16,730	
Контроль работы аэродрома Орел и бомбардировка Кромы и ст. Сомороково			1	1	12	1,500	
<b>Итого:</b>			<b>66</b>	<b>64</b>	<b>773</b>	<b>88,495</b>	<b>124</b>
Дорога Орел–Болхов	4-й авиакорпус	Б-25	15	15	106	18,680	260
п. Биофабрика			17	17	138	24,180	
ж/д узел Орел			21	20	163	28,300	
<b>Итого:</b>			<b>53</b>	<b>52</b>	<b>407</b>	<b>71,160</b>	<b>260</b>
Артпозиции в районе п. Каменка	5-й авиакорпус	Ли-2	29	27	1118	34,128	280
		ТБ-3	7	7			
Артпозиции в районе п. Шевченко		Ли-2	21	21	164	22,047	
Артпозиции в районе п. Колесово		ТБ-3	4	4			
<b>Итого:</b>			<b>61</b>	<b>59</b>	<b>1282</b>	<b>56,175</b>	<b>280</b>
п. Сухая Каменка	6-й авиакорпус	Ил-4	16	15	1638	61,016	
п. Сеничено (юго-запад Изюма)		Ли-2	42	41	89	2,950	
		Ли-2		1			
ст. Барвенково		Ил-4		1			
<b>Итого:</b>			<b>58</b>	<b>58</b>	<b>1727</b>	<b>63,966</b>	
г. Болхов	7-й авиакорпус	Ли-2	60	58	794	64,785	
<b>Итого:</b>			<b>60</b>	<b>58</b>	<b>794</b>	<b>64,785</b>	
<b>Всего:</b>			<b>399</b>	<b>385</b>	<b>6085</b>	<b>479,841</b>	

Оно должно было сковать значительные силы врага в этом районе и ограничить его возможности по подпитке свежими резервами группировки Манштейна. Более того, гитлеровское командование, как оказалось позже, вынуждено было перебрасывать сюда подкрепление из-под Белгорода и тем самым отвлекать часть сил противника с направления главного удара Красной Армии, который она наносила в районе Курской дуги.

«Чтобы обеспечить успех главных сил Красной Армии, действовавших на Курской дуге, нужно было сковать противника в Донбассе и отвлечь часть его дивизий с направления главного удара. С этой целью Ставка в соответствии со стратегическим планом на летнюю кампанию создала на донбасском направлении значительную группировку войск... По указанию Ставки войска Юго-Западного и Южного фронтов 7 июля, через два дня после начала наступления гитлеровцев на Курской дуге, приступили к подготовке наступательной операции. Им предстояло нанести концентрированный удар из Изюма на Красноармейские силами Юго-Западного фронта и от Куйбышева на Сталино силами Южного фронта с целью разгромить вражескую группировку и освободить Донбасс».<sup>1</sup>

К этому времени враг имел в Донбассе глубокоэшелонированную оборону, состоящую из двух-трех полос, ее передний край проходил главным образом по правому берегу Миуса и Северского Донца. Особенно сильно был укреплен Миусский рубеж, его даже назвали «Миус-фронт». Здесь были оборудованы многочисленные опорные пункты и узлы сопротивления. Их предстояло взломать артиллерии и авиации. Без бомб крупного калибра тут было не обойтись.

Таким образом, помощь АДД войскам Юго-Западного и Южного фронтов была крайне необходима. Ей предстояло громить узлы сопротивления врага, его артиллерийские позиции, железнодорожные узлы и станции, а также аэродромы.

В ночь на 17 июля, помогая войскам Юго-Западного фронта в предстоящем прорыве немецкой обороны в районе Изюма, Авиация дальнего действия нанесла удары по узлам сопротивления и артиллерийским позициям противника в пунктах Семеновка, Топальский, Каменка, Сеничено, Сухая Каменка, Шевченко и Колесово. Ударный кулак получился солидный – бомбовый заряд обрушили двести сорок бомбардировщиков. Самолеты в район Изюма направили четыре авиакорпуса – 2-й и 3-й гвардейские, 5-й и 6-й. Для соединения генерала Г.Н. Тупикова расстояние к объектам работы сократилось, для других, наоборот, увеличилось.

Между прочим, анализ предварительных боевых распоряжений, отданных командиром 5-го авиакорпуса, показывает, что еще утром 16 июля соединению ставилась задача бомбить скопления танков и войск противника в тех же районах, что и накануне, то есть предстояло работать в интересах Воронежского фронта. В 17.00 поступило распоряжение подготовиться к действиям по переднему краю противника в районе Изюма без конкретизации целей. И лишь в 21.30 задание прояснилось окончательно: бомбардировать с 02.30 до 03.00 артиллерийские позиции в балке южнее пункта Каменка, а также между поселками Шевченко и Колесово (все пункты в четырнадцать километрах южнее Изюма).

Опять передний край! Что и говорить: для экипажей, особенно для штурманов, подобное задание – что кость в горле. Уж так неуютно чувствовал себя каждый, находясь над этим передним краем, где бьешь по противнику, боясь попасть по своим. Уже при подходе к линии фронта взвинчиваются нервы, при определении точки прицеливания в голову закрадываются сомнения в отношении того, правильно ли все просчитал и определил, и лишь только тогда, когда своими глазами увидишь место разрыва сброшенных тобой бомб, только тогда начинаешь успокаиваться, вытираешь о комбинезон вспотевшие руки, снимаешь шлемофон, чтобы почесать взмокшие на голове волосы.

Вообще-то, когда соединение бомбардирует передний край противника, тут все себя чувствуют неуютно, от командира корпуса до штабиста. В такие ночи переживают и в штабе Авиации дальнего действия, начиная от командующего до всех, кто причастен к подготовке данного боевого вылета. Вот и идут поэтому в предварительных распоряжениях, боевых приказах неизменные предупреждения о внимательном наблюдении за обстановкой на земле.

Не обошлось без них и в эту ночь: «Предупредите экипажи при полете по маршруту над своей территорией обходить запретные зоны (железнодорожный мост и станцию Лиски). Особо предупредите о близости наших войск к цели. Бомбить РРАБи только артпозиции у пункта Каменка».

---

<sup>1</sup> Е р ш о в А.Г. Освобождение Донбасса. – М., 1973. – С. 102.

Предупредить, предупредить, а на подготовку времени-то не осталось. Ведь это не шутка – найти огневые позиции артиллерии в овраге! Ладно, не в первой! Была б только та погода, которую колдуют синоптики да хороший подсвет.

Но напрасно волновались штурманы, все, кто обеспечивал этот вылет, сработали превосходно, а те, кто ему должен был противодействовать, оказались или не на высоте, или вообще мер по пресечению бомбардирования цели нашими экипажами не предприняли.

На пути на Изюм в районе Нового Оскола патрулирующие Me-110 остались сторонними наблюдателями. В районе железнодорожной станции Савинцы на самолет В.В. Сапожникова дважды напал немецкий истребитель, но Владимир Васильевич, умело маневрируя по направлению и высоте, сумел уклониться от его атак.

При подходе к цели с высоты отчетливо просматривалась сильная артиллерийская перестрелка на участке фронта Червонный Шахтер – Сеничено, особенно интенсивно палили наши артиллеристы, стараясь обозначить направление на объект. Разукрасила себя разноцветными огнями и сама линия фронта. А выложенная в четырех километрах северо-западнее Изюма стрела из шести костров в направлении на цель вообще оставила штурманов можно сказать без работы. И как в таких идеальных условиях экипаж командира корабля В.Ф. Шеметова не смог найти объект – уму непостижимо. И это на 189-м боевом вылете! Но что было, то было.

В спокойной обстановке первые экипажи из эшелона обеспечения (С.С. Апухтин, В.М. Безбоков, А.А. Диденко, А.И. Калентьев, М.Т. Лановенко, М.В. Левин) отыскивали цель, зажгли ее и начали подсвет. В этих условиях оставалось только одно: отбомбиться не только хорошо, но и отлично, что многие штурманы и сделали.

На артиллерийские огневые позиции обрушили свои бомбы двадцать один Ли-2 и семь ТБ-3. Центральная часть пункта и овраги наполнились бурными клубами дыма, из которых вырывались оранжевые языки пламени, на воздух взлетели склад боеприпасов и несколько цистерн с горючим.

По артиллерийским позициям между пунктами Шевченко и Колесово сбросили бомбы двадцать один Ли-2 и четыре ТБ-3. Здесь прямым попаданием были уничтожены два склада с боеприпасами, несколько цистерн и подавлено около десятка артиллерийских точек.

Чувствуется, что немцы этого ночного визита нашей авиации не ожидали. Контролеры докладывали: подсвечивание цели эффективное, отчетливо просматривались овраги и дороги, бомбардирование прицельное, объект горит.

На обратном маршруте над нашей территорией вновь наблюдались патрулирующие истребители, некоторые из них пытались атаковать, но безуспешно: или их срывали наши летчики, или стреляли немцы не слишком метко. Что-то у них в эту ночь не ладилось.

А вот противовоздушная оборона цели, не ахти какая, а успеха добилась. Командир корабля 1-го гвардейского авиаполка Г.Д. Власевский вывел свой Ли-2 на боевой курс. Секунды оставались до того момента, когда перекрестие прицела совместится с хорошо просматриваемой артиллерийской позицией, но, по всей видимости, еще меньше секунд оставалось до совмещения силуэта бомбардировщика с перекрестием прицела, может быть, единственного орудия зенитной артиллерии. Его наводчик опередил штурмана И.М. Косогина. Именно тех секунд, которые понадобились зенитным снарядам, чтобы покрыть расстояние в две с половиной тысячи метров и встретиться с самолетом и не хватило Ивану Михайловичу для того, чтобы прицельно отбомбиться.

Бомбы он сбросил, но впопыхах, когда всем телом почувствовал неожиданный толчок. Мотор, словно охнув, начал захлебываться, а самолет резко пошел вниз. Один снаряд угодил в правую часть кабины летчика, прямо под сиденье, у ножных педалей рулей поворота, второй – между фюзеляжем и правым мотором в бензобак.

В мгновение ока загорелась правая плоскость, стала быстро наполняться огнем и кабина. Власевский стал руками сигнальщик штурману, из его движений последний понял, что летчик ранен и просит его взять управление самолетом. Косогин протиснулся к правому креслу и крикнул командиру:

– Беги прыгай, я поддержу!

Власевский выбежал в грузовой салон, а штурман, схватившись за штурвал, потянул на себя, но он бездействовал. Машина продолжала круто идти вниз. Осознавая, что ничего сделать уже невозможно, Косогин бросился к выходной двери, поднимаясь, в полном смысле слова, к ней по полу. С трудом преодолев инерцию падающего самолета, он поймал руками болтающуюся дверь и бросился вниз.

Затормозившись раскрывшимся куполом парашюта, перевел дух и осмотрелся. Высота метров восьмисот, на земле, при ярком свете САБв, хорошо была видна линия фронта, очаги пожаров, белое пятно расплас-

тавшего парашюта, человека возле него уже не было. Вдруг чуть правее Северского Донца возникла вспышка, а через секунду донеслось эхо взрыва. Это родной самолет встретился с землей.

Приземлился в роще западнее Каменки. Затаился, прислушался. Но что можно было расслышать в атмосфере периодических взрывов. Вроде поблизости никого не было. Подавать сигнал голосом не решился, боясь привлечь внимание немцев. Определил, что линия фронта северо-западнее Каменки, и, соблюдая меры предосторожности, направился в ту сторону. Перейти линию фронта до рассвета так и не удалось.

Весь день, затаившись как зверь, провел в роще, изучая местность и прикидывая как действовать дальше. Невдалеке протекала река, она разрезала Каменку пополам и уходя мимо рощи, впадала в Северский Донец. Косогин это запомнил, еще когда по карте готовился к полету. Часов в пять вечера, осторожно пробираясь по береговому кустарнику, стал выбирать место для переправы.

В 21.00 Косогин, озираясь по сторонам, осторожно погрузился в теплую воду реки. Плыл тихо, как бобер, изредка поворачивая голову и осматривая берега. И на том, который приближался, и на том, который удалялся, было спокойно. На середине реки вдруг в сердце вошла тревога: вот если сейчас его обнаружат, то пиши — все, каюк; что с той, что с другой стороны будут бить на поражение, и назад не вернешься, и вперед не доплывешь. Течение усилилось, и Косогин дал возможность рукам отдохнуть. Как ни странно, но берега реки были безмолвны, словно тут и не было линии фронта и двух противоборствующих сторон по обе ее стороны.

Так и доплыл штурман до противоположного берега без помех. Не выходя из воды, вжался животом в упругий песок, затаился. Лежал долго, переводя дух и всматриваясь в сумрачный кустарник. Передохнув, рывком встал и бросился вперед на полусогнутых. Остановился, когда ветки стали сечь лицо. Замер. Тихо. Отжал одежду, натянул ее снова, по телу пошел озноб, да такой, что зубы стали выбивать дробь, которой можно было себя и демаскировать. Это нервное напряжение искало выход наружу. Пришлось прижать нижнюю челюсть рукой.

Успокоившись, пошел вперед. А в голове только одно: кто впереди, свои или немцы? Этот мучительный вопрос разрешился окриком на чистом русском языке:

- Стой, кто идет?!
- Свой я, свой!! – выдохнул Косогин, не выполнив команду.
- Стой, стрелять буду!
- Уже стою! Свой я...

После проверки документов и выяснения обстоятельств проголодавшегося штурмана бойцы 44-й гвардейской стрелковой дивизии накормили кашей, сдобренной пахучим куском свинины. Затем направили в штаб Юго-Западного фронта, а уже оттуда в полк. 23 июля Иван Михайлович Косогин написал рапорт о том, что случилось с ним и самолетом.

На основе этого документа командир корпуса сделал заключение о причинах боевой потери в ночь на 17 июля. В нем есть одна короткая фраза: «Судьба остальных членов экипажа неизвестна». Она оставалась верной до возвращения в полк борттехника Ковалева.

Судьба еще одного члена экипажа прояснилась. Остальных же осталась неизвестной по сей день. Вот их имена: командир корабля Георгий Дмитриевич Власевский, радист Николай Михайлович Лошаков, стрелок Николай Яковлевич Сагай. Эта фраза осталась верной и по сей день.<sup>1</sup>

Пропали без вести! Три сухих слова. От них и сейчас, через много лет после случившегося сердце сжимается от тоски и безысходности. Куда ни шло, когда люди пропадают без вести, когда теряется боевая машина от меткого выстрела врага. Он-то, по сути дела, для этого и нажимал на гашетку. Но когда сбивают самолет свои зенитчики, когда от их не менее меткого выстрела гибнет машина, а экипаж чудом остается жив, тогда сердце сжимается от других чувств, и хочется крикнуть в прошлое, через толщу прошедших лет: «Ну и разгильдяи же вы!».

Это мое гневное рассуждение относится уже к другому экипажу 5-го авиакорпуса. Имя его командира я уже упоминал, когда рассказывал о Героях Советского Союза Л.Н. Агееве и Н.А. Бобине, тогда он был правым летчиком и вывозился на командира корабля. Вскоре после этого получил экипаж, активно включился в боевую работу, девять раз слетал в район Орла и Белгорода. И вот десятый полет на бомбардирование артпозиций в районе Каменки. Полет, после которого экипаж 325-го авиаполка Ю.Е. Волкова оказался в центре внимания командования полка, дивизии, корпуса и самого командующего АДД.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 50, л. 16.

При полете на цель стало очевидно, что маршрут выбран крайне неудачно, он лежал параллельно линии фронта. Пока шли вдоль нее, бомбардировщику поддали жару. Огонь был неприцельным, вреда не принес, но нервы потрепал изрядно.

Уже на обратном маршруте Юрий Евгеньевич мучил себя вопросом: почему никому из членов экипажа, и прежде всего ему, не пришла в голову самая, что ни на есть простая мысль – изменить этот маршрут, отойти в сторону. Нет же, перлись вдоль той линии фронта, как замороженные. Не думал командир корабля, что не пройдет и часу, как судьба подбросит ему новое испытание, заставит задавать себе новые вопросы.

Вот официальный документ: «После выполнения задания шел заданным маршрутом на высоте шестисот метров. О наличии запретных зон экипаж был предупрежден. По линии ПВО страны полет по данному маршруту был обеспечен. В 03.35 в районе двадцати километров юго-западнее города Острогжск неожиданно был обстрелян огнем МЗА и ЗП частями 3-го кавалерийского корпуса, принявших самолет ТБ-3 за самолет противника. В результате прямого попадания в бензобак левой плоскости бомбардировщик быстро загорелся».

Что такое на ТБ-3 плоскость? Это сплошные баки. Крыло полыхнуло, как пакля. Волков послал борттехника выяснить, можно ли потушить пожар. Куда там! Бедняга вернулся без бровей и ресниц. Дело – дрянь. Надо поближе к земле. А плоскость уже превратилась в сплошной факел. И машина уже кренится. Нет, не успеть ее посадить. Дал команду прыгать. Восемь человек, как горох, высыпались с обреченного бомбардировщика, да так одновременно, что через несколько минут все скучковались возле командира.

– Я всегда говорил, что немцы – стрелки никудышные, то ли дело – наши...

– Это мы никудышные летчики, что позволяем своим себя сбивать, – прервал штурмана Евгения Петрова командир корабля. – Почему мы не знали, что в этом районе опасная зона?

Волков, спокойный и выдержанный даже в критических ситуациях, был явно обескуражен случившимся.

– Братцы, воздух!

К началу Курской битвы командир корабля 7-го гвардейского авиаполка Владимир Михайлович Безбоков был уже опытным летчиком. Командование поручало ему самые ответственные задания. Среди них – обеспечение подсвета целей. Внимательный читатель, вероятно, уже запомнил эту фамилию, неизменно упоминавшуюся, когда речь шла о боевой работе 5-го авиакорпуса.

Вот и в эту ночь за несколько минут до старта основной группы бомбардировщиков Безбоков поднял свою машину, загруженную светящимися бомбами, и взял курс на Изюм. Выполнив задание, легли на обратный курс.

Когда подсвечиваешь, когда бомбишь, то так насмотришься на всякие там вспышки, что потом, отойдя от цели на довольно приличное расстояние, они продолжают еще долго гореть в глазах оранжевыми бликами. И вот сейчас, когда слева по курсу вспыхнул огонек, Безбоков не мог сразу определить, что это – реальность или еще не стертое пятно зрительной памяти. Всмотрелся повнимательнее и определил, что горит ТБ-3. Бросил взгляд на высотомер, там тысяча двести метров. Тем временем огонь с плоскости крыла горящего бомбардировщика стал смещаться к фюзеляжу и кабине. В свете пламени промелькнуло несколько человеческих фигурок. Охваченный огнем самолет круто пошел к земле, достиг ее и взорвался. А в небе вновь стало темно. Только в глазах продолжало стоять яркое рыжее пятно.

О том, как поступить, Безбоков не думал – ведь там восемь членов экипажа. Руки сами отдали штурвал, Ли-2 стал терять высоту. Снизившись, летчик осветил фарами местность, выбрал ровное поле. Сделав круг, убрал газ, выпустил щитки, закрылки, шасси. Пробежав несколько десятков метров, машина остановилась. В кабине запахло кукурузой. Через несколько минут к самолету подошли все члены экипажа ТБ-3. Не теряя времени Безбоков дал газ, отпустил тормоза. Натужно ревя моторами, Ли-2 побежал по примятой в кукурузном поле дорожке, грузно оторвался от земли, взял курс на Мичуринск. За спасение экипажа В.М. Безбоков приказом командующего АДД был награжден орденом Красного Знамени.

Штаб АДД определил 3-му гвардейскому авиакорпусу бомбардирование опорных пунктов и войск противника в пункте Топальский, а также в районах трех высот, прилегающих к нему.

Подготовка к боевому вылету была уже в разгаре, когда в подчиненные дивизии поступило дополнение к боевому распоряжению, подписанное начальником штаба соединения полковником Л.А. Дьяченко: «Коман-



*В.М. Безбоков*

дир корпуса приказал: выделить по семь снайперских экипажей от каждой авиадивизии, которым уничтожать опорные пункты противника на юго-восточных и юго-западных склонах высоты с отметкой 185,1, что три километра северо-восточнее вашей цели, непосредственно у линии фронта, она будет обозначаться ракетами в сторону противника. Кроме этого, наши цели будут обозначаться разрывами снарядов нашей артиллерии». Командиры полков срочно стали определять экипажи, способные выполнить это ответственное задание.

Четыре объекта потребовали увеличения числа контролеров. К этой работе привлекались И.К. Бровко, Г.А. Мазитов, И.В. Евдокимов, Е.Ф. Чернов, В.И. Морозов, Н.И. Бжиленко, А.И. Доморацкий. Все они сошлись во мнении, что светонаведение наземные войска обеспечили отличным образом, линия фронта на протяжении всего периода бомбардирования обозначалась ракетами и артиллерийской стрельбой, хороший подсвет всех точек организовали и экипажи-осветители. Штурманы бомбили прицельно.

В пункте Топальский отмечено до семидесяти очагов пожаров, четыре взрыва, из которых особо большой силы два. На высоте с отметкой 186,2 взорван склад с боеприпасами. В общем, неплохо потрепали экипажи корпуса противника за пару часов до перехода наших войск в наступление.

Не выполнил задание только один экипаж командира корабля В.С. Епифанцева. В моторе прогорели клапана, его выключили и возвратились с маршрута. На одном добирался до своего аэродрома и летчик В.И. Емельянов. Задание он выполнил, а вот при отходе от цели с левого мотора слетели винт и редуктор. Чтобы не жечь бензин, его выключили.

А Дмитрий Барашев, пока корпус работал на юге, бороздил орловское небо. В 23.00 он потревожил покой аэродрома Кромы, через полтора часа, сделав два захода, отбомбился по железнодорожным эшелонам, что притаились в тридцати километрах на северо-запад от станции Шахово. При первом – бомбы взорвались в центре летного поля, во втором – эшелон оказался разорванным на три части, в каждой из которых начались пожары.

На свой аэродром не вернулся экипаж командира эскадрильи 20-го гвардейского авиаполка майора Г.Е. Подоба (штурман С.С. Резун, радист Л.А. Хамов). О своем бомбардировании узла сопротивления противника на высоте с отметкой 185,1 (двенадцать километров южнее Изюма) Григорий Ефимович доложил, затем связь с экипажем прекратилась. 18 июля все трое вернулись. Летчик получил незначительное ранение, самолет сгорел. Что же произошло при возвращении с боевого задания?

Повода для плохого настроения у экипажа не было – по высотке ударили точненько. Чтобы обезопасить себя от истребителей, шли на высоте, как и требовал боевой приказ, пятисот метров. Очередь крупнокалиберного пулемета потянулась к самолету в то время, когда он находился в одном километре на север от пункта Шаталовка (тридцать пять километров юго-восточнее Старого Оскола). По докладу членов экипажа Ил-4 был обстрелян истребителем-перехватчиком. Командир же дивизии Иван Карпович Бровко, докладывая о случившемся в штаб корпуса, сделал и такую оговорку: «Не исключена возможность, что самолет был подбит МЗА своих частей».

Как бы там ни было, но очередь, приблизительно в тридцать патронов, достигла самого уязвимого на бомбардировщике места – бензобака. Самолет загорелся. Летчик пытался сбить пламя, но сделать этого не удалось. Набрал двести метров высоты, он дал команду на покидание.

В район Изюма половину своих возможных сил бросил и 2-й гвардейский авиакорпус. Работа экипажей выражена несколькими строчками боевого донесения:

«Основную цель – артпозиции противника в районе Семеновки – бомбардировали тридцать пять самолетов. Погода в районе цели малооблачная, высота тысяча семьсот – три тысячи метров, видимость четыре-пять километров, освещена хорошо, характерно выделялись река, лесной массив, а также населенные пункты. Разрывы бомб расположились по всему району бомбардирования, возникли крупные пожары и взрывы большой силы. Вся Семеновка охвачена сплошным пожаром. Горел лес, что севернее и западнее пункта. В 02.32 в западной части отмечен сильный взрыв и два пожара в районе колхозного двора. На восточном склоне высоты с отметкой 185,1 возник один огромный пожар, сопровождавшийся взрывом. Контролировали – экипажи А.А. Смирнова и И.И. Грудакова. Не вернулся Е.П. Кириленко, в 01.35 донес: «Отказал мотор, задание выполнил».<sup>1</sup>

Как оказалось, экипаж по причине отказа правого мотора сел вынужденно в районе деревни Толстово. К обеду, подремонтировавшись, перелетели в свой 3-й гвардейский авиаполк.

Перенес по приказанию Н.С. Скрипка в район Изюма свою бомбардировочную деятельность и 6-й авиакорпус. Его экипажам нужно было, помогая наземным войскам, ударить по немецким артиллерийским

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 468, л. 24.



позициям, размещенным в оврагах на северо-восточной окраине пункта Сухая Каменка (двенадцать километров юго-восточнее Изюма). Кроме этого, надо было проверить на прочность опорные пункты врага по южному берегу Северского Донца в районе деревни Сеничино.

Н.С. Скрипко проинформировал командира корпуса о положении сторон на линии фронта: наши войска расположены в пунктах Донецкий, Каменка, далее на восток по северному берегу Северского Донца, а войска противника – на южном берегу. Николай Семенович довел и план светонаведения: линию фронта в районе Изюма пехота обозначит ракетами, стрельба будет производиться в сторону противника. Кроме этого, цели обозначит разрывами снарядов и наша артиллерия.

Летный состав 62-й авиадивизии ушел на задание, прикрепив к своим гимнастеркам медали «За оборону Сталинграда». Двести пятьдесят человек удостоились этой награды.

В отличие от предыдущей ночи боевую задачу выполнили не все. Первую неприятность принес командир корабля 5-го гвардейского авиаполка Д.М. Ковалев. Взлетал он с аэродрома Морозовский. Разгоняя самолет по взлетной полосе, летчик уклонился влево, выправить положение не смог, взлет не прекратил и врезался в капонир. От удара самолет загорелся, начали рваться бомбы, но экипаж, за исключением легко раненого штурмана А.П. Семенова, из огня, дыма и взрывов вышел практически без особых потерь. Затем неприятности продолжил экипаж П.С. Подузова, радист которого из-за неточного приема радиogramмы увел Ли-2 на запасную цель – станцию Барвенково, где штурман С.П. Фомченко и отбомбился. Здесь же сбросил свои бомбы и штурман П.М. Мазунов (командир корабля С.С. Маркин), так как не был уверен в том, что правильно вышел на цель.

В остальном все прошло без особых отклонений. Двадцать один очаг пожаров и двадцать взрывов, из них семь большой силы, – таков итог бомбардирования. Из района Изюма экипажи привезли разведсведения.

В Москву ушла информация: по линии фронта от Изюма на Лисичанск через Северский Донец идет интенсивная артиллерийско-пулеметная стрельба с обеих сторон; в пункте Банное (пятнадцать километров северо-западнее Красного Лимана) сильные пожары, сопровождаются взрывами большой силы и пламенем синего цвета.<sup>1</sup>

А что там, на орловском плацдарме? Второй день совместными усилиями войска трех фронтов, имея общее направление на Орел, продолжали продвигаться навстречу друг другу. Оно давалось трудно. А.Е. Голованов писал: «Немецкие войска оборонялись отчаянно, применяя подвижную оборону, организованно отходили с одного рубежа на другой, бросая все время в контратаки свои танковые части и широко применяя маневр как силами, так и средствами».<sup>2</sup>

16 июля противник продолжал оказывать войскам фронтов упорное сопротивление, а на отдельных участках даже переходил в контратаки. К.К. Рокоссовский писал: «Войска Центрального фронта продвигались медленно, преодолевая упорное сопротивление гитлеровцев, умело использовавших свои хорошо оборудованные рубежи. Нам в буквальном смысле слова приходилось прогрызать одну позицию за другой...».<sup>3</sup>

И все же Центральный фронт продолжал отеснять противостоящие ему гитлеровские войска на позиции, которые они занимали до начала битвы.

Что касается Западного фронта, то здесь наиболее успешно наступала 11-я гвардейская армия И.Х. Баграмяна, которая за пять дней боев продвинулась на пятьдесят километров.

Более упорное сопротивление оказывал враг войскам Брянского фронта. Исключительно тяжелые бои шли в полосе наступления 61-й, 3-й и 63-й армий. Враг беспрерывно контратаковал, по этой причине некоторые населенные пункты переходили из рук в руки по несколько раз. К 16 июля войска фронта вклинились в оборону противника на двадцать километров, вышли к ее промежуточному рубежу по реке Олешня, но прорвать его с ходу не смогли.

В ходе советского контрнаступления советских войск на орловском плацдарме боевые действия АДД принимали все больший и больший размах. Она продолжала активно подавлять узлы сопротивления противника на направлениях главных ударов наших фронтов, препятствовала подходу его операционных резервов, для чего все чаще и чаще появлялась в ночном небе над железнодорожными узлами и станциями, над колоннами войск и техники на отдыхе и в движении по шоссе дорогам.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 54.

<sup>2</sup> Голованов А.Е. Записки командующего. – С. 215.

<sup>3</sup> Рокоссовский К.К. Солдатский долг. – С. 227.

В ночь на 17 июля командование АДД подбросило экипажам четырех корпусов много сложной боевой работы.

Соединение генерала Е.Ф. Логинова, параллельно с действиями в интересах Юго-Западного фронта, частью сил приняло участие в боевых делах и на орловском направлении.

В связи с тем, что распоряжение штаба АДД задерживалось, разведчик погоды взял курс в сторону Орла еще до получения задачи. Ушел он с бомбами и с разрешением бомбардировать цель по выбору. Выполнив задачу по разведке, облюбовал себе населенный пункт с красивым названием Камышеваха (двадцать четыре километра юго-западнее Орла) и удачным бомбардированием создал два больших пожара.

Остальным экипажам боевое распоряжение предписывало ударить по мотомехчастям в движении на дороге Орел-Болхов. Что-то, как никогда, в эту ночь произошло много отказов в работе моторов. Они по разным причинам вышли из строя на самолетах летчиков К.Д. Дубицкого, И.С. Инешина, В.П. Смирнова, В.К. Кузьминича и В.Г. Панферова. Двое сели в Туле, трое вернулись домой.

Остальные экипажи вышли на шоссе и приступили к поиску объектов для бомбардирования. Отсутствии ПВО позволило летчикам вести себя раскованно. Однако больших колонн в движении они не обнаружили. По хорошо просматриваемой дороге, при свете фар, ползли, преимущественно в сторону Болхова, отдельные автомашины. При появлении бомбардировщика они гасили свет и старались сойти с демаскирующего полотна. Но экипажи опускались до тысячи метров, высматривали притаившихся и пытались их поразить прицельным бомбардированием. Сделать это трудно, все-таки машина – точечная цель, однако два приличных взрыва на шоссе произошло, вероятно, были подорваны машины с боеприпасами. А еще в деревне Синец, что в семнадцати километрах на юг от Орла, возникло два пожара.

Таков общий результат работы. Скажем так: не слишком-то густо на двадцать четыре экипажа.

Но было и удачное бомбардирование. Его произвел и фотоснимками подтвердил экипаж летчика Т.Н. Ползикова (штурман А.Н. Мозолев). Фотодокумент оказался настолько красноречивым, что начальник штаба А.Ф. Стоколяс немедленно направил его Шевелеву, сопроводив таким текстом:

«По данным фотосъемки, которую произвел экипаж Ползикова, у деревни Каменка скопление автомашин. Разрывы бомб, сброшенные экипажем-фотографом, отмечены на самой дороге и по ее обочине в непосредственной близости от автомашин. Снимок получился отличный, заметны скопления автомашин и разрывы бомб. Снимок высылаю Вам».

Боевая работа корпуса в ночь на 17 июля ознаменовалась двумя рубежными событиями: командир эскадрильи подполковник П.П. Радчук и его штурман П.П. Хрусталева, летавшие вместе с первого для войны, отбомбились на дороге Орел – Болхов в двести пятидесятый раз. А Герой Советского Союза И.П. Курятник над этой же дорогой закружил вторую сотню боевых вылетов.

К этому событию готовились и в 8-м гвардейском полку, и в 8-й гвардейской дивизии, и в самом корпусе. Поздравления и пожелания, как говорится, сыпались со всех сторон. В связи с тем, что у дальников-ночников свободный вечер от полетов – редкость, его может подарить только непогода, а она пошла на поправку, то торжественное мероприятие провели утром, сразу после возвращения с боевого задания. «Утренник» получился на славу. Начальство расщедрилось на спиртное, повара проявили все свое искусство на пищеблоке, а когда грянул доморощенный полковой оркестр, официантки позволили пилотам положить на талии чувственные мужские руки. Потом оркестрантов сменил патефон, начальство, озабоченное делами, ретировалось на английский манер, а остальные продолжали разминку застоявшихся в полете костей и суставов в огненных фокстротах и томных танго.

Рассказ о Павле Петровиче и Павле Павловиче (Радчуке и Хрусталева), двух «Пэ-э», как их называли в полку, еще впереди. Повод для этого будет и совсем скоро.

Колонны танков и автомашин на дороге Орел – Болхов бомбардировал и 4-й гвардейский авиакорпус. Его экипажи в небе Курской дуги не появлялись шесть ночей, летчики явно засиделись и ждали этого вылета с нетерпением, ведь там идет наступление.



*И.П. Курятник*

Пятнадцать Б-25 поднялись в воздух с аэродромов Кратово и Остафьево. Штурманы нашли колонну немецкой подвижной техники без особого труда. Она оказалась довольно-таки приличной. Обработать ее начали с головы, которая находилась километрах в двадцати от Болхова. Небо над колонной немцы не прикрыли, поэтому летчики снижали машины до девятисот метров и методом свободной охоты подыскивали себе объект для бомбардирования.

– Дорога через минуту, – докладывает командиру корабля штурман Сергей Мозолин.

Алексей Прилепко снижает машину, выводит ее на шоссе под углом тридцать градусов. Под самолетом смутно просматриваются вражеские танки и машины. Штурман прицелиться не успел.

– Еще один заход, — просит он командира.

Летчик безропотно выполняет команду Мозолина. Вот вниз пошли первые бомбы, и земля озабилась пламенем взрывов. Шесть раз заводил Прилепко бомбардировщик на цель, шесть раз тянулись к земле то одна, то две бомбы. И с каждым заходом число взрывов и пожаров на дороге увеличилось. Также действовали и другие экипажи. Около сотни бомб разорвалось непосредственно на дороге, были прямые попадания по танкам и машинам. Это подтвердили снимки экипажа-фотографа командира корабля Ф.Н. Рябчука.

15-й гвардейский авиаполк получил самостоятельную цель. Нужно было ударить по офицерским общежитиям, расположенным на территории Биофабрики в пунктах Воробьевка и Киреевка. Для подсвета объекта командир полка назначил экипаж Л.Н. Юдина, сфотографировать результаты бомбардирования поручил П.А. Деткову, а визуальный контроль И.И. Старжинскому.

Над Орлом стояла лунная ночь, проплывали редкие облака, видимость доходила до десяти километров. В связи с этим подсвет особого эффекта не дал. Штурманы и так все отлично видели. Создав среди строений семь очагов пожаров и два взрыва, экипажи вернулись домой для подготовки ко второму вылету.

Повторно, теперь уже для удара по железнодорожному узлу Орел, взлетело одиннадцать Б-25. Четыре батареи ЗА среднего и крупного калибра поставили бомбардировщикам такой заградительный огонь, через который в буквальном смысле слова пришлось прорываться. Снаряды рвались на высоте бомбардирования и выше. До двадцати прожекторов прощупывали небосвод, стараясь поймать жертву. Контролирующий штурман майор М.С. Петровский, зафиксировав в центральной части узла два взрыва и два очага пожаров, еле вырвался из паутины, сотканной прожекторными лучами и разрывами зенитных снарядов.<sup>1</sup>

С боевого задания не вернулся экипаж 13-го гвардейского авиаполка командира корабля Пилипенко. Немного позже из штаба 1-й воздушной армии пришло сообщение: у деревни Толпово (девять километров юго-западнее Калуги) произошла катастрофа, сам Пилипенко и летчик Бондаренко спасались на парашютах, штурман же Василий Степанович Воложенко, радист Алексей Степанович Серкин и стрелок Гавриил Павлович Редько погибли.

Расследованием причин катастрофы было установлено, что через сорок семь минут полета по маршруту бомбардировщик с высоты тринадцать тысяч восемьсот футов сорвался в плоский штопор. Вывести машину из этого состояния летчики не смогли. Оба покинули самолет и приземлились у деревни Никольское (пятнадцать километров юго-восточнее Калуги), в одном километре от места падения Б-25.

Вот что о катастрофе записал в своем дневнике заместитель командира 5-й гвардейской авиадивизии П.И. Кондратьев: «О Пилипенко. Узнал, что у него произошел случай самовключения автопилота, самолет пошел в штопор. Сам Пилипенко и правый летчик выскочили, остальной экипаж погиб. Что-то мне это не совсем ясно. Если автопилот работал нормально, его включение не могло привести к чему-либо неприятному. По всей видимости, сам летчик что-то напутал».

Через два дня Кондратьев записал свои новые рассуждения о Пилипенко: «По всей вероятности вел самолет на малой скорости, когда всякая асимметрия сказывается и чувствуется на управлении. Триммер же пришлось выкручивать до отказа, вследствие уже малой эффективности элеронов на малой сравнительно скорости. Когда же с набора высоты перешел на планирование, то с нарастанием скорости эффективность действий триммера и элеронов возросла и затянула самолет в спираль, а затем и в штопор. Возможно, также не был включен обогрев трубки Пито и показатель скорости подвирал».

В этом же дневнике отражены некоторые детали в работе 5-й гвардейской авиадивизии в эту ночь:

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 468, л. 33.

«Вчера получилась кутерьма. Приказали лететь заряжаться в Кратово, затем это отменили, потом снова приказали туда лететь. Народ задергали. Первый вылет улетевших на зарядку самолетов не удался. Летали бомбить железнодорожный узел Орел. Экипажи доложили о том, что над целью столкнулись и взорвались два самолета. Наши все вернулись. А ходим мы на помощь нашим наступающим войскам. Здорово!»

После этого вылета прошло пять дней, они были наполнены новыми боевыми делами. И вдруг 21 июля газета «Красный сокол» поместила статью своего корреспондента М. Лебединского «По танковым колоннам противника».

«В одну из ночей боевой приказ гласил: бомбардировать колонны танков, автомашин, бензоцистерн на дороге между двумя пунктами. Это были немецкие резервы, спешившие на выручку своим войскам, теснимым нашими частями. Нужно не дать им дойти до линии фронта.

В эту ночь погода была на редкость замечательная. Особенно радовались штурманы. Действительно, на небе ни одного облачка, светила луна, видимость достигала десяти километров. Но на пути стояла другая трудность: нашим экипажам нужно было бомбить движущуюся узкую и длинную до семидесяти километров цель, освещение которой представляло большие трудности. Каждому штурману корабля нужно было самостоятельно выбирать цель. И это тоже не было просто, так как окраска движущихся средств сливалась с общим фоном местности. Не менее сложным был и выбор точки прицеливания. В данном случае приходилось учитывать не только скорость своего самолета, но также и скорость и направление движущихся колонн. Наконец, третьим, но основным фактором, влияющим на качество бомбового удара, был выбор захода и сам заход на цель. Тут каждому кораблю предоставлялось действовать самостоятельно. До десятка пожаров пылало на дороге по которой двигались немецкие колонны. Немало немецких танков и автомашин нашло себе могилу на пути к линии фронта».

Самолеты Ли-2 генерала В.Е. Нестерцева четвертую ночь подряд, не отвлекаясь больше ни на какие объекты, довольно-таки приличными силами продолжали бить по войскам противника в городе Болхове. В боевом приказе командир корпуса обращал внимание: «Особо предупредить экипажи внимательно наблюдать за линией фронта по артпулеметной перестрелке. Для экипажей, которые не разберутся в линии фронта и не обнаружат свои цели, бомбардировать запасную».

Но все в линии фронта разобрались, отбомбились прицельно, создав в Болхове двадцать один пожар и восемь взрывов. Эти результаты зафиксировал С.С. Запыленов. До цели не дошли два экипажа – подвела материальная часть. Смазал в общем-то неплохую картину результатов боевого вылета соединения последний штрих, его нанес экипаж командира корабля А.М. Гришина (101-й авиаполк).

При бомбардировании по каким-то причинам не сбросилась одна ФАБ-250. С ней и вернулись в Монино. Круг над родным аэродромом, разрешение на посадку, планирование, выравнивание. До земли восемь метров. И вдруг под задней частью фюзеляжа взрыв. Лишившись хвоста, Ли-2 клюнул носом в бетонку, разломился и возгорелся.

При катастрофе погибли: бортовой техник Иван Никитович Леонтьев, летчик Иван Лукич Жук и радист Александр Захарович Полканов. Легкими ранениями отделались командир корабля А.М. Гришин, штурман А.М. Емельянов и стрелок Н.П. Крылов.<sup>1</sup>

Трудно сказать, как вообще завершилось это дело, если б не воздушный стрелок 17-го гвардейского авиаполка Михаил Георгиевич Быков, который в эти трагические для экипажа минуты находился в стартовом наряде.

Слово документу: «В ночь на 17 июля самолет Ли-2 полка Гризодубовой при возвращении с боевого задания шел на посадку. От взорвавшейся несброшенной бомбы самолет загорелся и, охваченный пламенем, упал на посадочную полосу. Начали рваться патроны. Экипаж находился в безвыходном положении. Быков, будучи в стартовом наряде, пренебрег опасностью, проявил мужество и отвагу в спасении членов экипажа, находящихся в горящем самолете. Лично им были спасены три раненых командира из состава экипажа».<sup>2</sup>

Три объекта в районе Орла получил 1-й гвардейский авиакорпус. Ряд организационных недоработок, не зависящих от командования соединения, создали определенные трудности в выполнении задания. Они, а также итоги работы экипажей, отражены в боевом донесении:

«Разведку погоды выполнили В.Г. Тихонов и А.В. Материкин. Экипаж В.А. Матвеева бомбардировал запасную цель – железнодорожную станцию Золотарево (двадцать два километра восточнее Орла) на перегоне Орел – Моховое вследствие временного закрытия основной цели облачностью.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 468, л. 41.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 1-го ак, оп. 2, д. 17, л. 161.

Несмотря на резко меняющуюся тяжелую метеорообстановку в районе аэродрома Монино и на участке маршрута до ИПМ, соединением было запланировано максимальное количество самолето-вылетов, за исключением молодых и слабых экипажей. Первый вылет задержался на один час из-за позднего получения задания, что сократило возможности подготовки и выполнения повторного удара. Кроме того, из двадцати двух самолетов, подготовленных для второго вылета, двадцать со взлетом задержались из-за массовой посадки самолетов Нестерцева и катастрофой Ли-2, вызвавшей перенос старта. Три экипажа (П.И. Золотарь, А.И. Соколов, Н.Я. Агафонов) сели в Раменском.

Основную цель – железнодорожную станцию Моховое в 23.05 – 01.40 и 02.02 – 03.26 с двух заходов бомбардировал двадцать один самолет. По докладам экипажей и контролеров цель освещена хорошо, все бомбили прицельно, создано шестнадцать очагов пожаров и пять сильных взрывов. Разрывы бомб из района целей не выходили. В 00.31 в центре станции наблюдался взрыв большой силы с образованием мощного очага пожара. Находящиеся на станции эшелоны горели. ПВО отсутствовало. Прилегающие к целям деревни горят.

Шесть экипажей с высоты девятьсот-двести метров бомбардировали узел сопротивления и скопления войск противника в пункте Федоровка. Экипаж А.И. Молодчий – С.И. Нижниковский обстрелял цель с пулеметов. Все бомбили прицельно, создав два очага пожаров. ПВО отсутствовало.

Шесть экипажей с двух заходов бомбардировали узел сопротивления и скопления войск в пункте Аржанов (тридцать километров восточнее Орла). В центре деревни создан один крупный очаг пожара и два на окраине. ПВО отсутствовало».<sup>1</sup>

Из донесения контролера А.А. Алехновича удалось установить более конкретные факты. Так, особо успешно осветили цель экипажи А.И. Путилина, П.М. Сятчихина и И.М. Глазова. Огромной силы взрыв с образованием большого очага пламени в центре станции «организовал» экипаж В.И. Мезенцева.

Дорогой читатель, перед вами только что промелькнуло имя Александра Игнатьевича Молодчего. Кому из старшего поколения нашей страны не известно имя этого легендарного человека! Прославленный летчик Авиации дальнего действия, первый ее дважды Герой Советского Союза!

Мне повезло: несколько лет я служил в авиационном соединении, которым уже после войны командовал Молодчий. Не скрою: это вызывало гордость, а сейчас, по прошествии лет, какое-то чувство историчности. Не предполагал я в те годы, что мне придется встретиться с ним в семейной обстановке, лично поздравить с 50-летием.

В делегацию от 8-го Смоленского авиакорпуса на юбилей к бывшему командиру соединения вошли три человека – начальник политического отдела авиакорпуса генерал-майор авиации Михаил Владимирович Бжезовский, его супруга Любовь Владимировна и я, лектор политического отдела. Вылетели мы из Иркутска с таким расчетом, чтобы к 27 июня 1970 года быть в Чернигове. На месте к нам присоединилась делегация, прилетевшая из Москвы. В нее входили Герой Советского Союза Серафим Кириллович Бирюков, Герой Советского Союза Иван Федорович Андреев и еще несколько человек. Молодчего в Чернигове не оказалось, москвичи улетели, а мы, набравшись терпения, юбиляра все же дождались.



*А.И. Молодчий*

Александр Игнатьевич все тот же – прост в общении, охотлив к острому слову, откровенен в суждениях. Прошло несколько минут, и мы окунулись в те далекие, опаленные войной годы.

...Первый боевой вылет Александра Молодчего, который мог сделать его причастным к одной из значительных операций начального периода войны, оказался неудачным. Речь идет о налете дивизии М.В. Водопьянова 10 августа 1941 года на Берлин. Было все: готовность экипажа, полностью загруженный самолет Ер-2, разбег по взлетной полосе аэродрома Пушкин. Но у моторов не хватило мощности, чтобы создать самолету достаточную скорость. Летчик разбег прекратил, машина попала колесами в канаву дренажной системы. В книге «Самолеты уходят в ночь» Молодчий написал: «Сколько бы ни прошло лет с того времени, а я во всех деталях буду помнить этот полет». Много раз я задумывался над этой фразой, пытаюсь понять, почему так запомнился летчику этот неудавшийся взлет?

<sup>1</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 468, л. 20.

Думаю лишь только потому, что в то трагичное для страны время, когда сводки Совинформбюро сочились кровью, ему, еще совсем молодому человеку (двадцать один год!), еще не понюхавшему пороху, очень хотелось оказаться над Берлином в числе первых. И тут осечка. Такое не забывается.

В военной биографии Молодчего много удивительных фактов. Ну взять хотя бы такой. Первый боевой вылет он совершил 18 сентября 1941 года. Через 36 дней он стал Героем Советского Союза (Указ от 22 октября 1941 года). Наградного листа в Подольском архиве нет, вероятно, его вообще не было, поэтому установить за какое количество боевых вылетов летчик был представлен к этому высокому званию нет возможности. Надо иметь в виду, что именно этот фактор – количество боевых вылетов – был в АДД определяющим при представлении того или иного авиатора к награде, в том числе и к званию Героя Советского Союза.

Но из этого правила были и исключения. Александр Молодчий стал в АДД седьмым Героем. Шестеро до него получили это звание как раз в рамках исключения из этого правила: Н.Ф. Гастелло за свой легендарный подвиг и пятерка (В.Г. Тихонов, Н.В. Крюков, В.И. Щелкунов, В.И. Малыгин и В.И. Лахонин) за беспримерные полеты на Берлин в августе 1941 года. Этот анализ дает нам право сказать, что первым Героем Советского Союза в Авиации дальнего действия, получившем это звание за определенное количество боевых вылетов, стал Александр Игнатьевич Молодчий.

Не менее удивительным является и тот факт, в какой обстановке Молодчий узнал о том, что ему присвоили звание Героя. Меня всегда это интересовало, поэтому при встречах, в переписке я старался об этом спросить. Кто-то узнавал об этом из газет, как это получилось у Б.Е. Тихомолова, кто-то перед строем, кто-то получал известие на борт самолета. У Молодчего это случилось более оригинально, чем у кого-либо другого.

Получив над целью порцию осколков от зенитной артиллерии, а затем еще ряд повреждений от атак двух «мессеров», летчик перетянул через линию фронта, дал экипажу команду прыгать, а сам, спасая горящий бомбардировщик, который в октябре 1941 года был на вес золота, посадил его на берегу незнакомой речушки.

Рискуя жизнью, машину Молодчий посадил, а вот от пожара ее не спас. К месту аварии прилетел сам командир полка Н.И. Новодранов и строго потребовал официального доклада, молча выслушал, а затем снял «стружку» за неправильные действия, за то, что летчик неразумно рисковал. «После этих слов, – пишет Молодчий, – мы окончательно сникли. Прав командир, машину-то не спасти. А погибнуть мне проще просто. Живым остался, считай, случайно. Но тут Николай Иванович неожиданно улыбнулся, подошел ко мне и крепко обнял.

– Поздравляю, дорогой, – сказал просто, совсем по-домашнему. А потом уже официально, настолько позволяла обстановка, сообщил: – Сегодня опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР. За образцовое выполнение боевых заданий командования вам, товарищ лейтенант, присвоено звание Героя Советского Союза...».

И далее: «После об этом Александр Евгеньевич Голованов в своих воспоминаниях напишет так: «Первым звание Героя Советского Союза в дивизии получил двадцатилетний паренек Александр Игнатьевич Молодчий». Очень точно употреблено слово «паренек». Не командир, не летчик или воздушный боец, а паренек. И все тут. Как воздушному бойцу еще надо расти и расти. Я понимал, что стать первым среди сослуживцев Героем Советского Союза – это счастье, но еще больше – ответственность».<sup>1</sup>

С чувством ответственности Александр Молодчий выполнял каждый свой боевой вылет, каждый из трехсот одиннадцати.

11 июля 1942 года 2-му гвардейскому авиаполку командование поставило задачу – нанести бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Брянск. Чтобы добиться наибольшего эффекта, нужно было зажечь цель точным бомбардированием. На роль поджигателя определили лучший полковой экипаж Молодчего. Выполнение этого ответственного задания в боевом донесении охарактеризовано одним словом – отлично. Но что за ним стояло! Прорываться пришлось через сплошной огонь зенитного огня, лавируя между световыми «палками» тринадцати прожекторов. Вернулись на аэродром, помеченные шестьюдесятью пробоинами – пробиты бензобаки, фюзеляж, колесо, плоскости, дутик. Но зато узел подожгли так, что остальным экипажам ничего не оставалось, как тоже прорваться через огневую преграду и прицельно отбомбиться.

Удар получился на славу. По достоверным данным в эту ночь на железнодорожном узле Брянск экипажи разбили девять танков, было убито и ранено около четырехсот немцев, разрушен вокзал, взорваны эшелоны со

---

<sup>1</sup> М о л о д ч и й А.И. Самолет уходит в ночь. – М., 1986. – С. 83-84.

снарядами, минами, с бензином в бочках, разбито более пятисот вагонов, около двухсот машин, выведено из строя семь паровозов, тридцать дальнобойных пушек, разбиты склады с продовольствием и патронами. Пожары продолжались сутки, а сам узел полностью не работал 48 часов.

А над Берлином экипаж Молодчего все же побывал. И не один раз. Всем известно содержание телеграммы, которую «отстучал» радист Александр Панфилов, когда их Ил-4 отбомбился по Берлину: «Москва. Кремль. Товарищу Сталину. Находимся над Берлином. Задание выполнили». Этот полет Молодчий подробно описал в своей книге.

В октябре 1942 года возникла настоятельная необходимость выключить из работы хоть на несколько суток железнодорожную станцию Нарва. Ее мы крепенько бомбили, но немцы через несколько часов восстанавливали разрушенное и станция оживала. Зародилась идея ударить по мосту, который находился совсем недалеко от станции. Разбомбить мост – дело ювелирное. Сделать это ночью – почти невозможно. Если только днем. А это – огромнейший риск. Но как на войне без риска! Молодчий и Куликов все продумали, пошли с докладом к начальству. Дневной вариант был зарублен на корню. А комиссар дивизии С.Я. Федоров сказал, что «смертников в нашей армии не было и не будет». И все же убедить удалось. Расчет был таков: выйти на объект под облаками буквально на рассвете и отбомбиться с самой что ни на есть минимальной высоты. Вот некоторые выдержки из воспоминаний летчика: «Чтобы выйти точно на цель, держимся железной дороги, да так низко, что временами, кажется, и телеграфные столбы выше нашего полета... Я пилотирую самолет с особой точностью, выдерживаю скорость, высоту, делаю повороты, понимая команды штурманы с полуслова... Мы сбросили бомбы точно в цель. Я уже не говорю, что творилось в эти секунды в небе! По нашему самолету выпущены тысячи пуль и сотни снарядов... Мы шли напролом... И вдруг перед глазами – смерть! Прямо по курсу – строение. (Водонапорная башня. – А.С.). Никто из членов экипажа не успел и слова сказать, я и после не мог осмыслить, что произошло, а бомбардировщик в глубоком крене с резким набором высоты уже перепрыгнул через неминуемую смерть».<sup>1</sup>

А вот что донес командир дивизии Д.П. Юханов в штаб АДД: «В ночь на 9 октября произведен один самолето-вылет по разрушению железнодорожного моста через Нарву. Капитан Молодчий с десяти – пятнадцати метров сбросил три МАБ-250 (мостовые авиабомбы. – А.С.). По докладу экипажа парашюты бомб раскрылись над мостом и должны накрыть мост. Но разрушения не было видно ввиду замедления и ухода на бреющем от МЗА и ЗП. Бомбардирование производилось в утренние сумерки, и поэтому бомбы сброшены прицельно».<sup>2</sup>

В новогоднюю ночь 31 декабря экипаж выполнил очередное боевое задание. Утром легли спать. Только уснули, как прогремела команда «Подъ-ем!» Это была команда не на очередное боевое задание, а... по случаю присвоения Александру Молодчему звания дважды Героя Советского Союза. Высокую награду получил и его штурман – Сергей Иванович Куликов.

А.Е. Голованов позже вспоминал: «Под утро 1 января 1943 года мне позвонил Сталин и сообщил, что указы на представленную к награждению группу личного состава АДД подписаны и что он поздравляет первого в АДД дважды Героя Советского Союза А.И. Молодчего и других летчиков, которым в первый раз присвоено это высокое звание, а также весь личный состав АДД с Новым годом и желает всем дальнейших успехов в боевой работе».

Интересный вывод можно сделать и на основе анализа второй Золотой Звезды летчика. Первым дважды Героем Советского Союза в годы Великой Отечественной войны стал С.П. Супрун, но первую Звезду Героя он получил до ее начала. Вторым дважды Героем Советского Союза стал Сафронов, но вторую Звезду он получил посмертно. А вот Александр Игнатьевич Молодчий стал в годы Великой Отечественной войны первым дважды Героем Советского Союза, получившим это звание при жизни.

И еще об одном в этом плане. За годы Великой Отечественной войны в АДД воспитано шесть дважды Героев Советского Союза. И только один из них – Александр Игнатьевич Молодчий был представлен к званию трижды Героя Советского Союза. Наградной лист подписал командир 2-го гвардейского авиаполка С.И. Швец 13 мая 1944 года. Копия этого наградного листа передо мной. Из него не видно, кто опустил шлагбаум, но сейчас дело не в этом. Главное в том, что летчик представлялся к этому званию, значит, был достоин. И очень жаль, что кто-то тормознул этот процесс. А так бы было хорошо, если б АДД имела своего трижды Героя Советского Союза!

<sup>1</sup> Молодчий А.И. Самолет уходит в ночь. – С. 142-143.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 163, л. 20.

Тепло, с душой пишет в своей книге Александр Игнатьевич о политработниках, о корреспондентах газет, которые часто с ним летали. «Катал» экипаж и скульпторов, и художников, в том числе и Кукрыниксов. Хочу немножко поправить Молодчего. Он пишет, что это было в дни битвы под Москвой. Нет, это было уже после того, как Александр Игнатьевич стал дважды Героем Советского Союза. Уже в апреле 1943 года картина демонстрировалась в Центральном доме Красной Армии имени Фрунзе. Как известно Кукрыниксы – это творческий союз троих художников – М.В. Куприянова, П.Н. Крылова и Н.А. Соколова. У одного из них на квартире я был, уточнял детали, лицезрея картину в оригинале. На ней Молодчий с двумя Золотыми Звездами.



*Дважды Герой Советского  
Союза А.И. Молодчий*

И еще одно уточнение. «Катал» Молодчий художников над аэродромом Монино на свой страх и риск, за что и получил взыскание. Строгие были командиры, не пощадили даже прославленного летчика.

А как гордился Александр Молодчий тем, что стал коммунистом!

«А не так давно все поздравили меня еще с одним большим событием в моей жизни: я стал кандидатом в члены партии. После боя, в землянке, принимали меня коммунисты в свои ряды. Казалось бы, все свои ребята. Вот Куликов – подчиненный мой, даже дважды подчиненный: и в экипаже, и в эскадрилье. Вместе летаем с ним. И горим. И падаем. А еще больше – врагу даем огня. Но тут, перед собранием, я совсем оробел. Ведь каждый сидящий здесь не просто сослуживец или подчиненный. Каждый – коммунист. А я – комсомолец. Держу перед партией ответ – боями, поведением своим, поступками, отношением к людям, всей своей жизнью».<sup>1</sup>

Позже, получая партийный билет, Молодчий сказал: «Звание коммуниста я оправдаю боевой работой, буду летать до тех пор, пока мои глаза будут видеть землю, а руки держать штурвал».

Имя Александра Молодчего было известно не только в нашей стране. Его хорошо знал и враг. В годы войны немцы написали краткую историю АДД. Мне довелось читать ее перевод. В ней была такая фраза: «Известный летчик

АДД Александр Молодчий в настоящее время испытывает новый бомбардировщик Ил-6».

Его имя знали и наши союзники. Сошлюсь на свидетельство одного архивного документа.

8 июня 1943 года по линии отдела внешних сношений НКО в 1-й гвардейский авиакорпус нагрянула делегация британской военной миссии в СССР для знакомства с организацией боевой работы его частей. В состав делегации входили глава авиационного отдела миссии полковник Чешер, его заместитель подполковник Эллисон, специалист по радио старший лейтенант Рулл, переводчик капитан Моэсс, начальник импортного управления ВВС Красной Армии генерал-майор авиации С.Д. Левандович и старший помощник начальника отдела внешних сношений НКО майор В.М. Студенов. Сопровождал делегацию заместитель главного штурмана АДД полковник В.И. Соколов.

Гостей встретили командир авиакорпуса Д.П. Юханов и его заместитель по политической части С.Я. Федоров.

После знакомства все поднялись на вышку командного пункта. Вскоре начался взлет экипажей на боевое задание. На все вопросы, которые интересовали Чешера, отвечал командир корпуса. Беседа была продолжена в кабинете Юханова. После этого все поехали на аэродром, где ознакомились с самолетом Ил-4. За всеми этими делами подошло время возвращения экипажей с боевого задания. Большой интерес у английских офицеров вызвали доклады летчиков и штурманов о результатах работы. Надо было видеть их любопытство, когда на командном пункте появились Александр Молодчий и Сергей Куликов. А Чешер, пожав им руки, сказал:

– Мы знаем о ваших героических делах.

За время войны отважному летчику дважды приходилось летать на именных самолетах.

1 ноября 1941 года четвертый пленум Хабаровского крайкома ВЛКСМ принял решение начать сбор средств на постройку звена самолетов-бомбардировщиков «Хабаровский комсомол». Комсомольские организации края горячо откликнулись на призыв, в результате средств было собрано значительно больше, их хватило на целую эскадрилью бомбардировщиков. В середине декабря 1941 года строительство было завершено. 23 декабря боевые машины в торжественной обстановке были пере-

<sup>1</sup> Молодчий А.И. Самолет уходит в ночь. – С. 124.



даны в боевые полки. Стальные птицы попали в надежные руки. На одном из именных самолетов «Хабаровский комсомол» летал и Александр Молодчий.

7 апреля 1944 года командир 1-го гвардейского авиакорпуса генерал Д.П. Юханов получил от руководства АДД телеграмму следующего содержания: «В числе полученных вашим соединением пяти самолетов Б-25 вам передан самолет «Олег Кошевой», купленный на средства из личных сбережений учащихся и их матерей средней школы № 14 ст. Сентяновка Северо-Донецкой железной дороги. Внеся средства на постройку данного самолета, учащиеся в своем письме товарищу Сталину писали: «Просим Вас, товарищ Сталин, на эти деньги построить самолет имени Олега Кошевого и передать его славному сталинскому соколу, дважды Герою Советского Союза, нашему земляку Александру Молодчому, чтобы он еще крепче бомбил подлых захватчиков».

В ответной телеграмме учащимся средней школы № 14 и их матерям товарищ Сталин сообщил, что «желание учащихся и их матерей будет исполнено». Поэтому полученный самолет Б-25 «Олег Кошевой» передайте дважды Герою Советского Союза Молодчому и сообщите ему, чтобы он в личном письме через директора школы тов. Наконечного, секретаря комсомольской организации тов. Быковскую и начальника пионерской дружины тов. Чихачева поблагодарил учащихся средней школы № 14 и их матерей за заботу о Красной Армии, и расскажите о своей боевой работе. Голованов, Гурьянов».

Мать Олега Кошевого писала летчику: «Я полна чувства гордости, что самолет «Олег Кошевой» вручен тебе. Я знаю, что это оружие находится в надежных и крепких руках».

Не могу не привести проникновенные слова Александра Молодчего, отражающие его реакцию на подарок и о том, что он подумал, совершив на именованном самолете первый боевой вылет. «Здравствуй, юный земляк! Здравствуй, Олег Кошевой!» – мысленно повторял я про себя, подходя к бомбардировщику, чтобы в первый раз отправиться на выполнение боевого задания.

И уже там, над целью, в глубоком тылу врага, когда сбросили бомбы, передо мной явственно встало искалеченное злобой и страхом лицо врага. Не ты ли был палачом Олега Кошевого и его товарищей? Ты жестоко пытал их, закапывал живыми в землю, сбрасывал в шурф шахты. Ты был уверен, что расплата минует тебя. Ты надеялся, что уйдешь от смерти. Нет! Мы нашли, настигли тебя. И никогда тебе не спастись от возмездия. Не один фашист, а десятки, сотни уничтожены экипажем грозной боевой машины – «Олег Кошевой».<sup>1</sup>

Что же касается Курской битвы, то и в этом сражении Александр Игнатьевич принимал самое активное участие. Полет в ночь на 17 июля для командира эскадрильи 2-го гвардейского авиаполка был очередным. О своей работе на Огненной дуге он писал так.

«На Курской дуге мы наблюдали нарастание артиллерийской дуэли, днем и ночью над войсками висели десятки, а порою и сотни самолетов... Авиация дальнего действия подходила к полю битвы в сумерках, когда наступала темнота на земле, но на высоте было светло. Всю ночь мы сыпали бомбы по важным крупным объектам и по опорным пунктам противника в районах Белгорода, Сенькова, Озерков, Хмелевой, Дудина, Федоровки, Наумовки».<sup>2</sup>

Дважды Герой Советского Союза Александр Игнатьевич Молодчий и сейчас живет в своем родном Чернигове. Тогда, в далеком семидесятом, когда мы прощались с ним, он сказал: «Тридцать лет я имел крылья. Авиация стала моей жизнью. Поэтому вы понимаете, как мне сейчас тяжело. Единственное утешение – летает сын, да вот и внука хочу заразить небом. Выступаю перед молодежью. В стороне не стою».

С момента нашей встречи минуло еще тридцать лет. В этом году легендарному летчику АДД исполнится восемьдесят. Он без крыльев уже тридцать лет. Думаю, ему от этого так же тяжело, как и прежде.

Пока шел процесс превращения рукописи в книгу, эти последние фразы о А.И. Молодчем требуют одного добавления – в июне 2002 года его не стало.

Так завершилась очередная боевая ночь. Она характерна тем, что АДД, продолжая активно помогать наземным войскам трех фронтов на орловском плацдарме, переместила свои действия с белгородского направления в район Донбасса, для поддержки готовящегося наступления войск Юго-Западного и Южного фронтов.

<sup>1</sup> Молодчий А.И. Самолет уходит в ночь. – С. 197-198.

<sup>2</sup> Там же. – С. 208.



*Экипаж А.И. Молодчего, единственного из летчиков,  
удостоенного звания Героя Советского Союза  
22 октября 1941 года за боевую работу на Ер-2.  
Слева направо: А.И. Молодчий, штурман Куликов, техник Барчук, механик Овсенко*

И о потерях самолетов. В эту ночь не вернулись на свои аэродромы шесть бомбардировщиков (два Ил-4, два Ли-2 и по одному Б-25 и ТБ-3). Из них один самолет потерян на орловском направлении. А что немецкий архив? Молчит, не зафиксировав наших потерь.

*В ночь на 18 июля наша авиация произвела налеты на железнодорожный узел Орел, станции Навля, Карачев и аэродромы противника.*

*На железнодорожный узел Орел сброшено много фугасных и зажигательных бомб. В результате бомбардирования возникли десятки пожаров, горели эшелоны и склады противника. Пожары сопровождалась сильными взрывами. На железнодорожных станциях Навля и Карачев прямым попаданием бомб разбито несколько воинских эшелонов противника.*

*Наши самолеты бомбили также аэродромы, на которых было обнаружено большое скопление немецких самолетов. Уничтожено и повреждено значительное число самолетов противника.*

*«Красная звезда», 1943, 20 июля.*

## **ЗНАТЬ РОДИЛСЯ ТЫ, ПАРЕНЬ, В РУБАШКЕ!**

17 июля войска Западного, Брянского и Центрального фронтов продолжали решать свои наступательные задачи. Медленно, но неуклонно они теснили немецко-фашистскую группировку на этом участке Курской дуги с севера, востока и юга в общем направлении на Орел. Враг оказывал упорное сопротивление советским войскам, переходил местами в контратаки, не сдавал без боя ни одного километра территории, нес колоссальные потери и стремился их восполнить за счет переброски частей и соединений с других участков советско-германского фронта. Именно здесь в эти дни гитлеровцы стали применять так называемую подвижную оборону. О ней упоминает К.К. Рокоссовский.

«Войскам приходилось прогрызать одну позицию за другой, выталкивая гитлеровцев, применявших подвижную оборону. Выражалось это в том, что, пока одна часть его сил оборонялась, другая в тылу против оборонявшихся занимала новую позицию, удаленную от первой на 5-8 км. При этом противник широко применял контрнаступление танковыми войсками, а также маневр силами и средствами по внутренним линиям».<sup>1</sup>

И все же, несмотря на яростное сопротивление, враг отступал, пусть медленно, пусть не так, как хотелось, но отступал. К 17 июля войска Центрального фронта оттеснили гитлеровцев на те позиции, которые они занимали на 5 июля. Но после этого дальнейшее наступление еще больше осложнилось. В.И. Кардашов отмечает: «Наступать стало еще труднее, так как теперь приходилось прорывать заранее подготовленную долговременную полосу обороны противника».<sup>2</sup>

В плане советского командования по ликвидации орловского выступа врага Болховская наступательная операция продолжала оставаться главной. Именно сюда, боясь угрозы окружения, гитлеровское командование перебрасывало все новые и новые части и соединения, добиваясь относительного равновесия в соотношении сил.

Нуждались в поддержке резервами и другие советские фронты, особенно Брянский. В воспоминаниях генерала армии С.М. Штеменко мы находим: «Наступление Брянского фронта развивалось относительно медленно, а через пять дней, 17 июля, на глубине в 22 километра у тылового рубежа на реке Олешня совсем затормозилось... Создалась угроза нарушения плана разгрома противника под Орлом. Чтобы преодолеть кризисное положение, Брянскому фронту нужна была помощь».<sup>3</sup>

И она была оказана. Верховный Главнокомандующий, заслушав по телефону доклад командующего фронтом генерала М.М. Попова, принял решение о передаче Брянскому фронту 3-й гвардейской танковой армии под командованием П.С. Рыбалко.

Одновременно с наступлением на Болхов Западный фронт частью своих сил предпринял вспомогательный удар в направлении на Карачев, стремясь перерезать железнодорожные и шоссейные дороги, связывающие между собой два крупных узла коммуникаций – Орел и Брянск.

---

<sup>1</sup> Рокоссовский К.К. На Центральном фронте зимой и летом 1943 года. – «Курская битва». – С. 94.

<sup>2</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 174.

<sup>3</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – М., 1989. – С. 135.



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 18.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Орел	1-й авиакорпус	Ил-4	48	45	527	61,700	204
ст. Карачев			17	13	142	16,100	
аэродром Карачев			20	14	157	16,950	
аэродром Олсуфьево				1	11	1,250	
г. Болхов				2	22	2,600	
г. Мценск				1	11	1,350	
ст. Отрада				2	16	1,600	
ст. Дятьково				1	10	1,000	
Разведка погоды					2		
<b>Итого:</b>			<b>87</b>	<b>79</b>	<b>896</b>	<b>102,550</b>	<b>204</b>
ст. Барвенково	2-й авиакорпус	Ил-4	36	35	427	52,740	
ст. Орел			21	19	225	27,300	
аэродром Олсуфьево			9	7	132	14,130	
аэродром Карачев			9	9	107	12,100	
п. Голая				1	9	1,700	
п. Оптуха				1	13	1,300	
ст. Феликсово				1	12	1,200	
<b>Итого:</b>					<b>75</b>	<b>73</b>	<b>925</b>
ст. Иловайская	3-й авиакорпус	Ил-4	30	28	329	34,275	200
ст. Языково			24	22	261	36,500	
ст. Харцызск			10	9	108	13,720	
ст. Дебальцево				1	13	1,550	
ст. Барвенково				1	11	1,250	
Высота 186,2				1			
Контроль работы аэродрома Орел с попутной бомбардировкой ст. Хотынец, аэродрома Ольшанец				1	1	12	1,200
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>63</b>	<b>734</b>	<b>88,495</b>	<b>200</b>
ж/д узел Орел	4-й авиакорпус	Б-25	56	56	345	83,210	438
аэродром Олсуфьево			43	43	326	55,610	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>100</b>	<b>99</b>	<b>671</b>	<b>138,820</b>	<b>438</b>
ст. Барвенково	5-й авиакорпус	Ли-2	47	47	1321	46,308	
аэродром Карачев		ТБ-3	10	7	82	8,200	
<b>Итого:</b>			<b>57</b>	<b>54</b>	<b>1403</b>	<b>54,508</b>	
аэродром Сталино	6-й авиакорпус	Ил-4	29	29	296	38,010	
п. Ново-Донбасс		Ли-2	30	30	408	30,973	
ст. Мочалинский		Ли-2	13	11	264	10,656	
п. Сафьино-Бродское		Ли-2	14	14	289	9,024	
п. Снежное		Ли-2	25	25	733	22,347	
<b>Итого:</b>			<b>111</b>	<b>109</b>	<b>1990</b>	<b>111,010</b>	
ст. Навля	7-й авиакорпус	Ли-2	58	55	803	57,676	
г. Орел			6	6	59	8,750	
ст. Карачев				1	4	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>62</b>	<b>866</b>	<b>67,426</b>	
ж/д узел Орел	36-я авиадивизия	Ил-4	40	38	389	39,300	144
ст. Красный Октябрь				1	11	1,250	
Разведка погоды				1			
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>39</b>	<b>400</b>	<b>40,550</b>	<b>144</b>
ж/д узел Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	15	14	124	55,700	
ст. Отрада				1	10	5,000	
<b>Итого:</b>			<b>15</b>	<b>15</b>	<b>134</b>	<b>60,700</b>	
<b>Всего:</b>			<b>615</b>	<b>593</b>	<b>8019</b>	<b>774,529</b>	<b>986</b>

Везде, буквально на каждом километре фронта, враг сопротивлялся с отчаянностью обреченного. Его удары были крепкими, он еще обладал достаточной силой. Участник боев В.А. Белявский так, например, описывал действия авиации противника в районе Новосила: «В это время на горизонте опять показались немецкие бомбардировщики – в ту неделю авиация противника совершала по 600 и более вылетов в день. Сбросив бомбы, вражеские самолеты разворачивались и уходили назад, а на их месте появлялась следующая группа – обычно из 9-12 самолетов. На этот раз гитлеровцы бомбили боевые порядки 1-го танкового корпуса и подходившие к Новосилу части 3-й гвардейской танковой армии... Бомбардировка была жестокой».<sup>1</sup>

Наступательные действия Западного и Брянского фронтов в направлении на Болхов и Карачев нуждались в авиационной поддержке не только днем, но и ночью. Надо было бомбить железнодорожные узлы, аэродромы, скопления войск и техники в движении по дорогам и в опорных пунктах.

На южном фланге Курской дуги Воронежский фронт своим левым крылом совместно с армиями Степного фронта под командованием генерала И.С. Конева, начали выдавливать группировку Манштейна, вклинившуюся в нашу оборону за две недели боев, на прежние позиции.



*И.С. Конев*

После сражения под Прохоровкой немцы закрепились на высотах и в опорных пунктах по обе стороны железной дороги. Бои за высотки к юго-западу от Прохоровки отличались наибольшим упорством. Исход сражения решил прорыв наших танков. Враг с большими потерями стал откатываться на юг, к Белгороду.

17 июля перешли в наступление в Донбассе войска Юго-Западного и Южного фронтов. К июлю 1943 года Юго-Западный фронт в составе 57-й, 6-й, 12-й и 1-й, 8-й, 3-й гвардейских армий занимал оборону по левому берегу Северского Донца. Войскам фронта предстояло форсировать эту реку, захватить плацдармы и повести дальнейшее наступление на Донбасс. Рано утром 17 июля Юго-Западный фронт перешел в наступление. Предстояло прорвать оборону в районе Червоный Шахтер, Семеновка, Каменка, Сенчено. Успешно форсировав Северский Донец, части и соединения устремились вперед. Враг оказывал упорное сопротивление. С воздуха советские войска поддерживала 17-я воздушная армия.

В составе 5-й ударной, 2-й гвардейской, 51-й, 28-й и 44-й армий перешел в наступление и Южный фронт. Его поддерживали летчики 8-й воздушной армии. Войскам предстояло прорвать мощную оборонительную полосу врага на реке Миус. Противник встретил наши атакующие части сильным огнем. Завязались жестокие бои.

И Юго-Западный и Южный фронты нуждались в поддержке с воздуха в ночных условиях.

По общему замыслу Ставки Верховного Главнокомандования начавшееся наступление войск Юго-Западного и Южного фронтов, помимо основной цели – освобождения Донбасса – должно было еще и привлечь резервы противника с курского направления.

В ночь на 18 июля, впервые за весь период Курской битвы, в воздух подняли свои самолеты все соединения АДД. Шестьсот одиннадцать бомбардировщиков, загруженные бомбами, взяли курс на различные объекты, расположенные в полосе боевых действий Западного, Брянского и Юго-Западного фронтов. Триста пятьдесят три из них ушли в общем направлении на Орел. Здесь им предстояло бить по многим различного характера целям, причем их четкого распределения между соединениями не было.

По нескольким объектам северного направления действовал 1-й гвардейский авиакорпус. По нескольким объектам не по заданию, а по обстоятельствам. Сотворила эти обстоятельства погода: в районе Серпухова десять баллов с нижней границей до восьмисот метров, линия фронта и цель – восемь баллов с увеличением к концу бомбардирования до десяти.

Информацию о погоде на маршруте и в районе цели еще до начала ее бомбардирования передали на КП корпуса экипажи В.С. Евтуха и П.Ф. Кляты.

Первый вылет на железнодорожный узел Орел прошел нормально, при относительно хороших метеоусловиях в этом районе, бомбили штурманы прицельно. А вот во втором, когда Орел неожиданно скрылся за завесой сплошной облачности, началось метание тех, кто уже был в районе объекта. Командир корпуса приказал перенацеливать экипажи, которые были на подходе к станции Карачев.

В результате всего этого получилось вот что. Два экипажа по метеоусловиям задание не выполнили. А.В. Никоноров из-за помех в радиоаппаратуре сигнал о перенацеливании не принял и отбомбился по олсу-

<sup>1</sup> Б е л я в с к и й В.А. Стрелы скрестились на Шпрее. – С. 103.

фьевскому аэродрому, ориентируясь по прожекторам. Экипаж А.Н. Федоткина непогода заставила познакомиться с аэродромом Плавск. И.К. Кацюк и Н.В. Ковтунов отбомбились по Болхову, И.М. Глазов – по Мценску, а И.В. Шевченко сбросил бомбы по станции Дятьково, еще два экипажа бомбардировали станцию Отрада (тридцать километров северо-восточнее Орла).

По железнодорожному узлу Орел отбомбились прицельно при хорошем подсвете, но и при хорошем противодействии целой армии прожекторов (до двадцати) и свирепой активности семи батарей среднего калибра и шести орудий МЗА. К тому же, подход к цели прикрывали истребители, с одним из них экипаж С.З. Маркина померился в ловкости маневра и силе бортового оружия. Выиграв дуэль, продолжили полет и отбомбились по заданному объекту. Из девятнадцати пожаров на железнодорожном узле один перерос в большой.

Из тех, кто успешно выполнил боевое задание, хотелось бы отметить экипаж 6-го гвардейского авиаполка под руководством летчика И.К. Кацюка. Его штурман Иван Емельянович Головенко вывел бомбардировщик на железнодорожный узел Орел точно. Не отвернув, как говорится, ни на сантиметр с боевого курса, командир корабля создал ему все необходимые условия для прицельного бомбардирования. И штурман не промахнулся: от сброшенных бомб на узле возникло два сильных взрыва, а возникший на их мете огонь перерос в большой очаг пожара.

Отлично выполнил боевое задание экипаж 16-го гвардейского авиаполка А.И. Соколова, особенно инициативно действовал стрелок-радист Николай Иванович Савин. Чтобы прорваться к центру железнодорожного узла Орел, нужно было пробиться через зону заградительного огня зенитной артиллерии. Наблюдая за воздухом, Савин одновременно следил и за взрывами снарядов, информируя об этом летчика. Маневрируя по направлению и высоте, Соколов успешно провел Ил-4 через опасную зону и создал штурману А.И. Червякову необходимые условия для бомбардирования.

Прицельно отбомбились экипажи по станции и аэродрому Карачев.

Если учесть, что два командира корабля по неисправности самолетов прекратили выполнение боевого задания и вернулись, то, надо признать, корпус не показал в эту ночь результативной работы. Еще ниже оценочную планку опустили два невозврата – в Монино не вернулись экипажи Д.И. Панова и И.С. Михирева.

Грамотно, инициативно и с большим желанием выполнял задания в районе Курска экипаж 16-го гвардейского авиаполка Даниила Ивановича Панова. Дважды я рассказывал о его самоотверженной работе. Пришло время поведать о трагедии.

С задачей бомбардировать железнодорожный узел Орел ушли в прежнем составе: штурман А.К. Соловьев, радист К.Н. Медсалинд, стрелок А.П. Новиков. Проверенный, надежный, испытанный на крутых поворотах военного лихолетья экипаж. Возникшие на станции пожары, а также непрерывно горящие над ней САБы, создали условия для бомбардирования с ходу. Стали на боевой курс.

До десятка прожекторов вычерчивали своими лучами на орловском небе различные правильной и неправильной формы геометрические фигуры. Справа по курсу остервенело била, ведя заградительный огонь, зенитка, разноцветные нити пуль крупнокалиберных пулеметов густо прошивали воздух. От всего этого сосало под ложечкой, а в кабине самолета было как-то неуютно, почему-то хотелось отвернуть в сторону, выйти из зоны света и огня. Но штурман уже колдует над прицелом, сворачивать нельзя. И Даниил Панов, втянув голову в плечи, продолжает вести машину вперед. Вот, наконец, характерное «вспухание», это Соловьев сбросил бомбы.

Теперь можно уходить. Только влево, чтобы не попасть под огонь вон той гавкающей зенитки. Но тут в кабину ворвался яркий свет, ослепил, заставил смежить веки. Еще не раскрывая глаз, инстинктивно, летчик дал левую ногу вперед. Машина пошла в разворот. Открыл глаза. Прожекторный луч цепко держал самолет в своих объятиях. Чутье подсказывало: еще несколько секунд и по бомбардировщику начнут прицельно бить зенитки, надо вырваться потерей высоты.

Чутье Панова не подвело, то, что не успел выполнить он, сделал зенитный снаряд: какая-то сила перевела самолет в отвесное пики.

– Командир, что с самолетом!?! – тревожным голосом спросил стрелок Новиков.

Не отвечая на вопрос, летчик правой рукой начал тянуть штурвал на себя, а левой нащупал валик триммера и сделал один виток, «ил» не отреагировал. Еще виток. Машина продолжала стремительный, почти наклонный бег к земле. Крутанул валик сразу на несколько оборотов. Самолет задрожал, какая-то сила стала ломать траекторию его полета. Вот он почти принял горизонтальное положение, но эта же сила поволокла его дальше, загнала в петлю и поставила вверх колесами, а летчика подвесила вниз головой на привязных ремнях. В таком положении он и дал команду на покидание. Ответа не получил.

Соображая, где левая сторона, где правая, Панов нащупал ручку открытия колпака, толкнул ее вперед, отстегнул ремни и вывалился из кабины. Уже, опускаясь под куполом парашюта, обругал себя самыми недобрými словами, так как посчитал, что беднягу «ила» в петлю, а затем в плоский штопор загнал он сам, надо было или не давать полный триммер, или в свое время открутить валик на несколько оборотов назад. Хорошо думается под куполом парашюта на свежем воздухе, а каково было несколько минут назад!

Прикинул высоту. Приблизительно тысяча метров. Осмотрелся. На северо-западе, километрах в пяти, клубился дымом и заревом от пожаров орловский железнодорожный узел, над ним висело огромное светлое пятно, созданное горящими светящимися бомбами, его распарывали сотни разноцветных нитей от прожекторных лучей, зенитных снарядов и трассирующих пуль. Внизу просматривалось что-то белесое. После приземления это «белесое» превратилось в рожь. В ней, пахучей и почти спелой, летчик позволил себе полежать пяток минут.

Осмыслив случившееся и успокоившись, припрятал парашют, прикопал китель с документами и двинулся на восток. До утра, отмахав километров десять, достиг деревни Прогалово. В густом лесочке, что примыкал к ней, уснул тревожным сном. Проснулся от чувства голода и жажды. Сбросив дремоту, принялся изучать обстановку. Беглый осмотр деревни показал: там немцы. С наступлением сумерек решил уходить. Ближе к вечеру заметил мальчонку со стариком, которые пришли за пасущейся на опушке коровой. Подкрался ближе, тихонько окликнул. Выяснил, что в деревне действительно немцы, следят за каждым шагом. Попросил еды.

– Жди на этом месте темна, пришло своих внучек.

Стал ждать. Ночь наступала медленно, нехотя. Наконец в сгущающихся сумерках прорезались две фигурки в светлых платьицах и направились к опушке. Притаившись за стволом сосны, Панов пытался рассмотреть, есть ли еще с ними кто. Через минуту необходимость в этом отпала – в деревне раздались выстрелы, а в промежутках между ними донеслись обрывки немецких окриков. Взяв ноги в руки, Панов пустился наутек. Еще одни сутки провел он в голоде, напряжении и переходах от леса к лесу, от села к селу. В ночь на 20 июля оказался у своих, так и не ощутив, что такое линия фронта.<sup>1</sup>

В полк командир корабля вернулся 23 июля. В этот же день прибыл и радист Константин Николаевич Медсалинд. То, что он остался жив, – чудо. Так и хочется употребить поговорку: «Знать родился ты, парень, в рубашке!» При переходе самолета на петлю его и стрелка забросило в бомболюк. Так они и падали вместе с самолетом до самой земли. При ударе их выбросило наружу. Очнулся Константин от нестерпимой боли, которую причинял ему огонь. Отполз от горящего самолета, окончательно пришел в себя, осмотрелся, прислушался. Вокруг тихо. Дождался рассвета. При осмотре места падения «ила» обнаружил труп стрелка. Опасаясь прихода немцев, ушел к линии фронта. Таким образом, смерть стрелка Александра Петровича Новикова оказалась засвидетельствованной. Судьба же штурмана Алексея Константиновича Соловьева осталась невыясненной, пропал без вести.

Слова «пропал без вести» появились и в отчетных документах о потерях 6-го гвардейского полка. Они относились к членам экипажа командира корабля Ивана Сергеевича Михирева. Не вернулись после бомбардирования Карачева штурман Иван Тимофеевич Цимбал, радист Сергей Ефимович Мартынов и стрелок Сергей Семенович Зудин.

Наступление советских войск на разных направлениях Курского сражения, причастность к нему у личного состава Авиации дальнего действия вызывало чувство гордости, стремление как можно лучше, эффективнее выполнять боевые задания, наносить по врагу более мощные удары. Ярким проявлением этого стремления стало движение экипажей-«тяжеловесов». В каждом полку, в каждой дивизии находились зачинатели этого дела. Командиры, политработники, партийные и комсомольские организации всячески поддерживали это стремление, пропагандировали достижения тех, кто являлся пионером благородного дела.

Полеты с увеличенной нагрузкой не стали порождением Курской битвы, некоторые экипажи в отдельных вылетах и раньше брали бомб больше, чем положено. Но то были единицы. Теперь же, в разгар сражения на Курской дуге, это движение в отдельных соединениях стало массовым. К ним относился и 1-й гвардейский авиакорпус. Эта массовость была характерна прежде всего для личного состава 6-го гвардейского авиаполка. Здесь первым «тяжеловесом» стал экипаж, в котором и летчик и штурман были Героями Советского Союза. Речь идет о Анатолии Петровиче Рубцове и Михаиле Тимофеевиче Рябове. Они положили начало, они зажгли искру. Почин подхватили экипажи А.М. Богомолова, А.А. Алехновича, И.К. Кацюка и других.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11499, д. 56, л. 1.



Полеты с увеличенной бомбовой нагрузкой в полку стали обычными, вошли в систему, их стали вершить не только сильные экипажи, но и молодые, причем все стремились не просто отвезти и сбросить бомб больше, чем обычно, а уложить их метко, прицельно.

Без всякого сомнения полет с повышенной бомбовой нагрузкой связан с риском. Но какая война без него? Вся она – сплошной риск. Надо, чтобы этот риск сочетался с трезвым расчетом, чтобы смелость и отвага были помножены на мастерство и умение.

К чести командования полка, хорошее дело не было пущено на самотек, здесь не погнались за парадной шумихой, движению придали организованный характер. За расчеты сели заместитель командира полка по летной подготовке, инженер, командиры эскадрилий, наиболее опытные летчики. Затем организовали, постепенно увеличивая нагрузку, несколько экспериментальных полетов. Трудяга «илушка» эти испытания выдержал с честью.

После этого встал вопрос: за счет чего можно снизить общий полетный вес бомбардировщика, чтобы не ограничивать радиуса его действия? Вполне понятно, за счет горючего. Само по себе не слишком удаленное от аэродрома расположение объектов в районе Орла и Белгорода позволяло это сделать. Но этого мало, нужны какие-то дополнительные резервы. И тут заговорили о так называемом штурманском НЗ.

Что это такое? Это запас горючего на всякие непредвиденные случаи, главным из них являлась потеря ориентировки. Такое бывало. Чтобы выйти из «блуда», нужно время, а в воздухе время – больше, чем деньги, там оно – горючее. Если есть его запас, то это гарантия, что экипаж утерянную ориентировку восстановит, и все завершится благополучно.

Так вот, анализ этого неприкосновенного штурманского запаса, а главное – тщательный анализ штурманской работы показал, что к неприкосновенному можно и прикоснуться. Взвесив все за и против, в конце концов движению дали зеленый свет, к нему подключилось большинство экипажей, а третья рубцовская эскадрилья вся стала «тяжеловесной».

Частью сил по трем объектам орловского направления действовал 2-й гвардейский авиакорпус. К бомбардированию железнодорожного узла Орел он подключился девятнадцатью экипажами. Их работу проконтролировали П.П. Радчук, И.П. Курятник, А.А. Смирнов.

Скопления эшелонов и войск противника на узле экипажи бомбардировали с 22.20 до 22.44. Лунная ночь и хороший подсвет способствовали точному выходу на боевой курс и прицельному бомбометанию. На цель заходили с севера и северо-востока. В этой части узла и депо, а также на пассажирской станции возникло пять очагов пожаров, из них один большой, в южной части – один большой пожар, а в кварталах города, примыкающих к узлу, – шесть очагов пожаров.

Во втором вылете экипажи били по аэродрому Карачев и Олсуфьево. Бомбы рвались на летном поле. В 02.52 на карачевском аэроузле произошел сильнейший взрыв, вероятно, бомба угодила в склад, а на олсуфьевском один из двух больших пожаров сопровождался периодическими взрывами.

Два экипажа по неисправности материальной части бомбили запасные цели: М.А. Логвинов нашел у деревни Оптуха (пятнадцать километров севернее Орла) скопление автомашин, а Я.А. Пожидаев обнаружил эшелон близ станции Феликсово. На обратном маршруте на самолете Е.П. Кириленко отказал мотор, летчик сел вынужденно у деревни Бутырки (десять километров восточнее Ельца).<sup>1</sup>

С боевого задания не возвратился экипаж 3-го гвардейского авиаполка командира корабля Г.Е. Куровского. О судьбе его членов не было известно пять суток. Вернувшийся 23 июля в полк Григорий Евстафьевич поведал о случившемся.

Шли на железнодорожный узел Орел на высоте трех тысяч метров. В то время, когда под крылом уже обозначилась линия фронта, на бомбардировщик напал Ме-109. При первой атаке его пулеметная очередь пришлась на левую плоскость. Радист и стрелок дружным огнем отогнали нападавшего. Летчик продолжил полет к цели. После второй атаки Илья Пахарев и Александр Коноплев стрельбу прекратили, внутренняя связь с ними прервалась.

Оценив ситуацию, командир корабля и штурман решили сбросить бомбы и возвращаться домой. Во время разворота на обратный маршрут последовала еще одна атака истребителя. Бомбардировщик загорелся, управление оказалось перебитым, самолет резко пошел на петлю. Куровский дал команду на покидание и продублировал ее световым сигналом. Сам же с верхней точки петли, открыв фонарь, вывалится за борт, пролетел через пламя горящей плоскости, выдержал несколько секунд и дернул за кольцо.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 115159, д. 469, л. 27.

Приземлился благополучно вблизи деревни Королевка (двадцать три километра юго-восточнее Мценска). Самолет упал недалеко, в двух километрах. К рассвету командир корабля был на месте падения. В еще тлеющих обломках бомбардировщика он нашел и опознал трупы своих боевых товарищей – штурмана Леонида Ивановича Перемячкина, радиста Илью Ивановича Пахарева и стрелка Александра Лукича Коноплева. Похоронил их с помощью местных жителей между деревнями Сонин Луг и Чернышковская, на восточной окраине леса. Часть хвостового оперения оказалась на расстоянии одного километра от места падения самолета, винты обоих моторов имели только по две лопасти, в броне кабины стрелков зияла пушечная пробоина, все остальное сгорело.

На железнодорожный узел Орел 4-й гвардейский авиакорпус отправил пятьдесят самолетов. Экипажи бомбардировали его и в первый вылет, и во второй. Контролеры от корпуса С.А. Соболев и В.В. Погожев отметили неинтенсивный огонь ЗА и слабую работу прожекторов. Они и несколько экипажей наблюдали в безоблачном над Орлом небе резко снижающийся горящий самолет. Достигнув земли, он взорвался.

Хотя контролеры и отметили слабую работу зенитной артиллерии, но именно она нанесла серьезные повреждения бомбардировщику командира корабля Н.Ф. Самолетова. От Орла до Остафьево летчики вели свой Б-25 на одном моторе, сели благополучно.

При повторном бомбардировании контролер С.А. Соболев стал свидетелем огромного взрыва на аэродроме, по всем признакам чья-то бомба угодила в складированные боеприпасы, от этого взрыва загорелось несколько немецких самолетов. Всего по узлу штурманы сделали сто семьдесят шесть попаданий, взорвали склад с горючим, подожгли в эшелонах отдельные вагоны. Экипаж П.А. Деткова подтвердил эти факты фотоснимками.

Досталось от немцев и некоторым нашим бомбардировщикам. Если экипажу командира корабля А.Г. Котлярова удалось с Ме-110 разойтись более или менее мирно, хотя его атаки мирными не назовешь, то экипажу Л.И. Мельникова этого сделать не удалось, дырок в самолете немецкий истребитель наковырял предостаточно. Пять прямых попаданий в левый винт и нижнюю башню. А кроме этого получил серьезное ранение левой руки штурман Н.М. Матвеев. До аэродрома дотянули, сели нормально, штурмана прямо с аэродрома отвезла в госпиталь санитарная машина.

Архивный документ передал только факт случившегося, а вот газета «Красный сокол» за 30 июля в статье «Умело отражать атаки вражеских истребителей» дала ему оценку: «Там же, где пренебрегают требованиям бдительности в воздухе на протяжении всего маршрута, враг имеет успех. Корабль командира гвардии младшего лейтенанта Мельникова после сбрасывания бомб был атакован несколько раз немецким истребителем. Враг нанес серьезные повреждения материальной части, был ранен штурман. Ценой больших усилий экипаж отразил атаку врага. Нельзя никак простить стрелку Куконову и всему экипажу, что они допустили внезапную атаку противника. Кивать на плохую погоду, как это пытаются делать некоторые, оправдывая подобные случаи, неправильно, так как экипаж на этот раз подвергался неоднократным атакам».<sup>1</sup>

И вновь за некоторыми деталями полета в эту ночь обратимся к дневнику П.И. Кондратьева: «Сегодня снова пошли на Орел. Что-то нет связи с Александром Баленко. Экипажи видели над целью (передали сейчас по радио) два горящих самолета. Истребители противника барражируют по обычному маршруту наших полетов, по этому же маршруту расставлены кусты прожекторов. По радио сейчас передали о переходе в наступление наших на белгородском направлении и в Донбассе. Наши взяли Мценск».

Сорок три бомбардировщика корпуса работали по аэродрому Олсуфьево. Задание, оставив после себя более десяти очагов пожаров, выполнили все.

Вскоре по линии разведки в штабы авиакорпусов поступили по этому аэродрому от заместителя начальника разведотдела Западного штаба партизанского движения майора Щекотихина такие сведения: «Находясь в тылу противника в районе севернее Брянска и наблюдая за работой олсуфьевского аэродрома, установил: на 20 июля 1943 года на нем находилось от тридцати до восьмидесяти двухмоторных бомбардировщиков, летающих по курсу Гришина Слобода – Дятьково и далее на восток».

Летают бомбардировщики партиями в двадцать-тридцать самолетов. В ночное время возвращаются с задания в 2.00 – 3.00. Это время является наиболее благоприятным для бомбардирования, так как большинство самолетов возвращается без боеприпасов и летный состав уходит на отдых. Для более точного бомбардирования необходимо ставить задачу агентуре или партизанам производить

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 469, л. 39.

подсвечивание ракетами места аэродрома и места сосредоточения самолетов. Более благоприятное место выхода на аэродром является лес севернее аэродрома.

Одним из недостатков наших летчиков при бомбардировании аэродрома Олсуфьево является преждевременная разгрузка от бомбового груза в районе леса в четырех-пяти километрах севернее аэродрома».<sup>1</sup>

Сама по себе информация была весьма ценной, но, к сожалению, Авиация дальнего действия воспользоваться ею в ближайшие дни не смогла. Ей для бомбардирования давали другие объекты. Что же касается критического замечания, то оно, несомненно, не делает чести тем, кто бомбардировал указанный аэродром. Возможно, это относится и к экипажам 4-го гвардейского авиакорпуса, но вряд ли, так как за весь период Курской битвы по аэродрому Олсуфьево это был первый удар.

Свой вклад, правда, совсем маленький, в бомбардирование железнодорожного узла Орел внес и 7-й авиакорпус. До этого несколько ночей подряд он громил войска и технику болховской фашистской группировки. В истории соединения зафиксировано: «Боевые действия по уничтожению болховской группировки производились в течение 14-17 июля 1943 года. Корпус произвел триста сорок самолетов-вылетов. Бомбардировочные удары нанесли громадные потери в технике и живой силе противника, который в течение каждой ночи изнурялся непрерывными бомбардировками. В районе Болхова удачным попаданием бомб было взорвано много складов боеприпасов и горючего».<sup>2</sup>

И вот теперь командование АДД перенацелило авиакорпус с болховского направления на железнодорожные объекты. Шесть экипажей сумели создать на узле Орел двадцать четыре пожара, в одном из очагов произошел взрыв с красным пламенем и клубами черного дыма. Все это устроили молодые штурманы. Эту шестерку экипажей, идущую в корпусном бомбардировочном эшелоне на Орел, перенацеливать на станцию Навля командование соединения не решилось. Она спокойно вышла на уже горевший объект и удачно отбомбилась.

Остальные пятьдесят пять экипажей, получив в воздухе команду, повернули на Навлю, где им предстояло ударить по железнодорожным эшелонам и разгружающимся танкам. На подходе к объекту они обнаружили три состава, просматривались они четко. В результате прицельных бомбометаний два из них были разбиты и загорелись, пожары наблюдались при отходе на расстоянии до семи-десяти километров.

Молодому экипажу летчика М.И. Бокача командир дивизии разрешил бомбардировать станцию Карачев. Задание не выполнил один-единственный экипаж командира корабля В.А. Казенова. Подвела его матчасть.

На Ли-2 командира корабля Н.И. Володина напали сразу два «мессера». Пираты пытались сбить экипажи с толку, а попросту – перехитрить. К этому времени такой тактический трюк немецких истребителей был уже хорошо изучен во всех частях АДД. Один истребитель обозначил себя зажженной фарой, заходя якобы для атаки сзади сверху. И стрельбу он открыл с дальней дистанции. Следя за ним внимательно, стрелки и пришедший к ним на помощь штурман искали второго охотника. Он вскоре обозначился сзади снизу. Его-то меткой очередью стрелки, предположительно, как сказано в боевом донесении, и сбили. А вот тот, что пугал фарами, вероятно, в отместку, все-таки тридцать пулевых пробоин в фюзеляже Ли-2 наделал. Воздушный бой наблюдал и подтвердил его результат летчик К.К. Абрамов.

Этот воздушный бой стал достоянием газеты «Красный сокол». 23 июля в ней была напечатана заметка «Фашистский истребитель – «наводчик». В ней, в частности, приводятся некоторые дополнительные сведения:

«Однако, благодаря бдительности экипажа, эта хитроумная уловка противнику не удалась. Правда, наш бомбардировщик получил несколько пулевых пробоин, но зато стрелку Глушаку, выпустившему несколько пулеметных очередей, удалось вызвать на одном из истребителей пламя. Если немецкий самолет не сгорел, что точно установить не удалось, то он, без сомнения, был серьезно поврежден».

По всей видимости, надо верить газете, ибо заметка появилась на четыре дня позже и в ней, конечно же, отражены более реальные сведения. Так что будем считать, что Михаил Ефимович Глушак немецкий истребитель не сбил, а повредил.

На базу не вернулся экипаж командира корабля В.Ф. Ковалева. После взлета с Монино установил связь, доложил о проходе Серпухова и исчез из эфира.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11598, д. 79, л. 2.

<sup>2</sup> Там же, ф. 7-го ак, оп. 1, д. 1, л. 85.

Через два дня в родной 101-й авиаполк возвратились все, кроме правого летчика Александра Михайловича Французова и стрелка Ивана Ивановича Глаголева. Они упали за линией фронта вместе с подбитым зенитной артиллерией самолетом и погибли.

Свой вклад в дело бомбардирования железнодорожного узла Орел внесли и авиадивизии – 36-я и 45-я. Он для них в эту ночь был единственной целью.

Накануне вышел очередной номер газеты «Красный сокол». Особый интерес она вызвала у личного состава 36-й авиадивизии. Фотография, сделанная корреспондентом Николаем Соловьевым, запечатлела бравых молодцев экипажа летчика И.В. Родионова. Сидят вокруг ящика за составлением боевого донесения сам командир корабля, штурман Н.С. Ижutow, радист И. Антипов и стрелок С. Искра. Все они – в пилотках, на ящике – ворох бумаг. И хотя по поводу этой фотографии полковые острословы сочинили несколько баек, типа того, что на ящике, мол, не хватает одной существенной детали, при этом рассказчик ловко изображал геометрическую фигуру, сконструированную из большого пальца и мизинца, несмотря на это, членам экипажа было приятно лицезреть себя на первой странице газеты.

Но главное, чем привлек «Красный сокол» за 16 июля, так это статьей капитана Ф.С. Неводнического «Глазами контролера». В ней Федор Спиридонович поделился своим опытом, высказал несколько полезных советов и предложений. В частности, он рассказал, что за поражением цели наблюдает не только он, а все члены экипажа, которые передают результаты своих наблюдений для фиксации этих данных на плане ему, контролеру.

Из советов следует отметить такой: «Во время полетов на контролирование нам особенно бросилась в глаза активность немецких прожекторов-«искателей», спаренных со звукоуловителями. Хорошо бы выделить из состава эшелона бомбардировщиков один-два самолета, которые бы имели своей целью подавление этих прожекторов».

И еще: «Часто обязанности контролера выполняет кто-либо из командиров штаба... Стоит лишь пожелать, чтобы в качестве контролера посылали компетентного в авиационном деле командира, могущего самостоятельно проанализировать результаты вылета».

Не в бровь, а в глаз. Чего греха таить, бывало, что контролером посылали какого-либо штабиста скорее не для пользы дела, а для галочки. Положено начальнику контролировать, вот и лети. Статья Федора Неводничева вызвала большой интерес среди летного состава Авиации дальнего действия.

Теперь о самом вылете дивизии на железнодорожный узел Орел. Малооблачная погода на маршруте и ясная над целью не чинила препятствий экипажам при выполнении задания. Удивляет только своеобразная «прогулка» метеоразведчика (командир корабля Н.В. Новожилов, штурман М.Г. Владимиров), ушел без бомб и разведку погоды произвел до линии фронта.

Задание не выполнил один экипаж летчика Ф.А. Завалинича. Как выяснилось после возвращения бортовая динамо-машина давала повышенное напряжение, что вызвало кипение в аккумуляторах.

Из-за падения давления масла в правом моторе экипаж командира корабля И.У. Петруни вышел на запасную цель – станцию Красный Октябрь (тридцать четыре километра севернее Орла), по которой штурман В.А. Харьков и произвел бомбардирование.

Остальные прицельным бомбардированием создали на объекте восемь крупных очагов пожаров из шестнадцати и четыре взрыва большой силы из шести. Контролер А.И. Баукин и его штурман А.П. Коновалов наблюдали горение эшелонов, которое сопровождалось периодическими взрывами.

Зенитная артиллерия узла вела беспорядочный заградительный огонь, вреда самолетам и летчикам он не принес. А вот от истребителей пришлось отбиваться трем экипажам. На самолет В.А. Трехина Ме-110 напал на подходе к цели в районе Мценска. Маневром по курсу и высоте летчик ушел от нападающего. Точно так же поступил и командир корабля А.Д. Штанько. Как только бдительный стрелок И.С. Беда обнаружил врага и доложил об этом, летчик немедленно применил противоистребительный маневр и ушел от преследования. Бомбардировщик командира звена В.И. Кондракова Ме-110 атаковал прямо над Орлом. Его заблаговременно обнаружил стрелок М.Р. Манаков и упреждающей пулеметной очередью сорвал атаку немецкого летчика.



*Н.В. Новожилов*

Докладывая командиру 42-го авиаполка подполковнику А.Д. Бабенко о результатах контроля, Алексей Иванович Баукин особо отметил работу над целью командира эскадрильи Н.Е. Калягина и его штурмана Н.Ю. Шполянского. Невзирая на прожекторы и зенитный огонь, они спокойно стали на боевой курс, прошли его без каких-либо отклонений и уложили серию бомб прямо в эшелон.

Командир 45-й авиадивизии направил на железнодорожный узел Орел пятнадцать кораблей Пе-8. В боевом распоряжении он указывал: «Особо тщательно следить за воздухом как на маршруте, так и в районе цели, при появлении истребителей отражать их атаки огнем бортового оружия». Контроль результатов бомбардирования В.И. Лебедев поручил штурману соединения Герою Советского Союза С.М. Романову.

Вернувшись, он написал донесение, в котором отметил: «Над целью находился в период 22.20 – 23.03. Во время наблюдения результатов бомбардирования бомбы рвались в районе узла. Пожаров и взрывов не было. Работало пятнадцать прожекторов и двенадцать орудий крупного и среднего калибра, а также две точки МЗА, которые вели огонь по САБм.

Условия бомбометания хорошие, цель освещалась большим количеством САБв. При полете к цели над линией фронта был атакован истребителем противника, после того, как стрелок открыл огонь, он ушел. В 21.55 наблюдал бомбардирование города Белев, зенитный огонь и пожары. Болхов горит. К северу от Орла интенсивная стрельба на линии фронта. По маршруту семь-восемь баллов, в районе цели – безоблачно. Задание выполнено успешно».

Контроль за работой экипажей 746-го авиаполка его командир В.А. Абрамов доверил своему заместителю по политической части майору В.В. Николаеву, который в своем донесении зафиксировал следующие факты: «При подходе к цели видел сбитый самолет, горящим пошел к земле. Два больших взрыва в районе цели. На станции Красный Октябрь большой пожар. В 22.39 в западной части Елецкого парка большой взрыв с красным пламенем. Линия фронта ярко выражена пожарами, севернее Орла интенсивная артиллерийская стрельба. Прицельному бомбардированию помогла луна. Горизонтальная и вертикальная видимость отличная. В 23.05 на линии фронта в районе Новосиль интенсивная стрельба из всех видов оружия».

Помимо нападения на самолет контролера С.М. Романова еще один корабль № 42088 на боевом курсе был атакован одномоторным истребителем. Держался Ме-110 на дистанции приблизительно шестисот метров. Кроме огневой атаки он предпринял еще и психологическую – усиленно мигал фарами. Когда же стрелки врезали по его «глазам» из бортового оружия, нападающий отвалил.

Заданную цель не бомбардировал один Пе-8. На середине маршрута на самолете командира корабля В.В. Пономаренко вышел из строя первый мотор. Посоветовавшись со штурманом М.Е. Легкоступом, решили полет продолжать и отбомбиться по запасной цели, так как она ближе и менее защищена ПВО. На станцию Отрада (двадцать пять километров северо-восточнее Орла) сбросили все свои пять тонн, образовав два отдельных очага пожаров и один большой взрыв.

От 3-го гвардейского авиакорпуса в районе Орла бороздил небо только один экипаж. Конечно же, это был Дмитрий Барашев. Бороздил не только небо.

Серией бомб он проложил борозду на станции Хотынец и подорвал стоящий под парами паровоз. Затем в пятнадцати километрах северо-западнее станции Шахово обнаружили притаившийся в тупике эшелон, снизились до восьмисот метров, сбросили по нему четыре сотни, не попали, зашли снова и проложили борозду пулеметным огнем. Несколько вагонов загорелось. После этого вышли на аэродром Ольшанец (двенадцать километров южнее Орла) и по центру летного поля уложили оставшиеся шесть ФАБ-100.

Привез экипаж и важные разведданные: «Заслуживает особого внимания интенсивное движение железнодорожных эшелонов между Карачевом и Орлом. Аэродром Орел-военный в течение всей ночи не работал, над аэродромом Кромы ходило два самолета с зажженными АНО, на аэродроме Ольшанец садились два самолета.

На линии фронта в районе Малоархангельска и севернее Карачева сильная артиллерийско-пулеметная перестрелка наземных войск. В десяти километрах восточнее станции Хотынец обнаружено движение эшелонов с открытыми платформами на Карачев. Сигнал противника «Я свой»: красная ракета «тройник». В районе Кромы всю ночь работал светомаяк. Аэродром Орел-военный не работал из-за бомбардирования нашей авиацией железнодорожного узла Орел. Обращает внимание ослабление средств и сил ПВО над Орлом».<sup>1</sup>

Эти сведения командование авиакорпуса немедленно отправило в Москву.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 469, л. 36.

Отработал на орловском направлении и 5-й авиакорпус, правда, только небольшим количеством самолетов ТБ-3. За день соединение получило одно предварительное и два боевых распоряжения. В 06.00 предварительное ориентировало на работу всеми боеготовыми Ли-2 в интересах Юго-Западного фронта, а ТБ-3 быть в готовности действовать на Брянском фронте. Боевым распоряжением в 18.40 последние получили уже конкретную задачу – уничтожить самолеты противника на аэродроме Карачев. В 20.00 пришло распоряжение для Ли-2: бомбить эшелоны и склады около элеватора, расположенные вдоль железной дороги на станции Барвенково (тридцать пять километров юго-западнее Изюма).

Предупреждение экипажам: обходить Лиски, усилить осмотренность в воздухе, так как есть сведения, что на аэродроме Барвенково базируются истребители противника.

Таким образом, экипажи на ТБ-3 получили северное направление, а на Ли-2 – южное.

Как только над Мичуринском зажглась вечерняя заря, в тускнеющее небо один за другим потянулась десятка ТБ-3 и, растянувшись на маршруте, пошла на Карачев.

Чуть позже на Ли-2, имеющем большую скорость, тем же курсом ушел контролер – штурман полка П.Н. Степеин. Вскоре из каравана бомбардировщиков выпало одно звено – на самолете командира корабля А.С. Пошишолоина оторвался перекрывной клапан маслобака, залитое маслом магнето вышло из строя. Развернулись, нашли у деревни Карандаково укромное местечко и пристроили туда все свои бомбы.

Затем из цепочки выпало еще одно звено. В 00.25 бортовой радист из экипажа командира корабля В.К. Пирушвили Н.С. Шемет (325-й авиаполк) донес о прохождении линии фронта. В дальнейшем связи с землей больше не имел.

Вернувшиеся после выполнения боевого задания экипажи стали прояснять картину. Приблизительно в двадцати двух километрах северо-восточнее Карачева на высоте двух тысяч двухсот метров произошел воздушный бой двух самолетов, в результате которого один из них загорелся в воздухе, упал на землю и взорвался. Было видно, что из сбитого выпрыгнули и раскрыли парашюты пять человек.

Основываясь на этих данных и сопоставляя расчетное время с временем случившегося, командование сделало предположительный вывод о том, что самолет сбит истребителем противника. Его подтвердил вернувшийся в полк стрелок М.И. Гринев. О судьбе остальных своих боевых товарищей он ничего не знал. Вернулся и бортовой техник С.Г. Попов. Произошло это 5 февраля 1944 года. Таким образом, пропали без вести: командир корабля Вахтанг Кулаевич Пирушвили, летчик Владимир Васильевич Милославский, штурман Роман Яковлевич Маркович, радист Николай Степанович Шемет, стрелок Тарас Силыч Курченков, бортовой механик Владимир Дмитриевич Соколов.

Еще один экипаж этого же полка командира корабля А.И. Калентьева донес о прохождении линии фронта, и его радист тоже в эфир больше не выходил. Предположение о том, что самолет сбит истребителем, подтвердилось 24 июля, когда в полк вернулся командир корабля.

На подходе к Карачеву на высоте двух тысяч пятисот метров на ТБ-3, словно коршун, обрушился неустановленного типа истребитель. Удар был метким и пришелся по местам, где располагались бензобаки. Бомбардировщик вспыхнул. Оценив обстановку, Калентьев приказал экипажу покинуть самолет. Убедившись, что его команда выполнена, направил горящий ТБ-3 на железнодорожную станцию Карачев, а сам, прорвавшись через бушующее пламя, вывалился за борт.

Первое, что сделал, когда повис на стропах парашюта, начал искать глазами падающий бомбардировщик. Бедняга ТБ-3, оставляя огненно-дымный след, грузно шел на станцию. Калентьев, еще ощущая в своих руках его штурвал и запахи кабины, вспомнил, что он задумал сам себе, не доверяя эту идею даже экипажу, довести количество своих личных боевых вылетов до цифры бортового номера самолета – 98. Но не получилось, а ведь оставалось всего одиннадцать. И от всего этого защемило сердце, на глаза набегала слеза.

А тем временем ТБ-3 завершал свой последний полет. Его многотонное горящее тело, начиненное бомбами и бензином, вонзилось в станцию. Колоссальный взрыв потряс округу, его эхо дошло до Калентьева. Летчик еще успел увидеть, как на месте падения бомбардировщика начал разгораться пожар, потом набегаящая земля окончательно сузила вертикальный обзор, вслед за самолетом приняла тело его хозяина.

Приземлился А.И. Калентьев на территории, занятой противником, через шесть дней вернулся в полк, а еще через два дня из-за линии фронта вернулись летчик В.В. Блинников, радист М.И. Жиряков и штурман М.И. Кишкинев. Судьба остальных не прояснилась. Вот их имена: стрелки Арыш Бмбаевич Джапов и Иван Устинович Рожков, борттехник Иван Иосифович Малин и бортмеханик Иван Степанович Дьяков.

Контролер П.Н. Степин пришел на объект раньше. Карачевский аэродром работал: только что взлетел один самолет и еще пять машин производили руление. Через несколько минут стали подходить наши бомбардировщики. Семерка ТБ-3 ударила по аэродрому Карачев, создав в центре летного поля и его окраинах девять очагов пожаров средней величины и столько же взрывов. Горели самолеты, часть летного поля вышла из строя.

Тем временем экипажи сорока семи Ли-2 работали над станцией Барвенково. Трудились они неплохо. На железнодорожных путях, среди станционных построек и непосредственно у самой станции возникло бесчисленное количество очагов пожаров и десять взрывов, два из них, у пересечения железной и шоссейной дорог, больших, перешедших в пожар с последующими мелкими взрывами. Все признаки говорили о том, что взорван эшелон с боеприпасами. Все это наблюдали, фиксировали и анализировали контролеры В.И. Налязик, Н.В. Семенов, А.П. Сорока. Как и в прежние полеты подсвет станции Барвенково обеспечили экипажи С.С. Апухтина, В.М. Безбокова, А.А. Диденко.

Вернувшиеся экипажи привезли некоторую информацию о том, что происходит в районе боевых действий: на линии фронта южнее Изюма слабая артперестрелка; бомбардирование нашего переднего края в пункте Каменка; юго-восточнее Барвенково замечены линия костров и взлетающие самолеты; в районе пункта Ясная Горка (шесть километров юго-западнее Славянска) действующий ночной старт.<sup>1</sup>

Прилетевших в столовой ожидали не только вкусный завтрак и законные сто граммов, но и неказистый небольшой стенд. Заголовок крупными буквами призывал равняться на передовиков в боевой работе, а под ними, рядышком друг к другу, красовалась вырезанная из нескольких номеров «Красного сокола» одна и та же небольшая статья «Все экипажи бомбили прицельно». Фамилии в корреспонденциях были подчеркнуты красным карандашом.

Вряд ли кто-либо прошел мимо, не остановился и не прочитал: «Последние ночи боевая работа велась в сложных метеословиях. Но командиры кораблей и штурманы точно выводили бомбардировщики на цель. Первыми над нею появились самолеты наведения, пилотируемые капитаном Якушкиным и лейтенантом Апухтиным. Штурманы старший лейтенант Волков и лейтенант Кисиль сбросили САБы и ЗАБы... Отлично выполнили боевое задание командиры кораблей Куракин, Сапожников, Курбатов, Иванов, Бирюков, Мосюк».

После завтрака те, кого «пропечатала» газета, подогреваемые «наркомовскими», задерживались у стенда чуть-чуть подольше. Ушли летчики спать с хорошим настроением.

Отработали по целям южного направления, кроме 5-го авиакорпуса, еще несколько авиакорпусов.

На ту же станцию Барвенково соединение Е.Ф. Логинова отправило тридцать пять бомбардировщиков, из них только один экипаж – командира корабля Г.Ф. Баженова – из-за неисправности на самолете бомбардировал артиллерийские позиции врага в районе деревни Голая (восемнадцать километров северо-западнее Славянска). Цель отыскалась, благодаря лунной ночи и хорошему подсвету, легко, штурманы отбомбились прицельно, бомбы рвались по всей территории объекта.

3-й гвардейский авиакорпус обработал три объекта. Над железнодорожной станцией Иловайск побывало двадцать восемь самолетов. Световая стрела, выложенная войсками, просматривалась нечетко, но хорошая погода и отличный подсвет помогли экипажам в отыскании цели и ее метком поражении. Наземных средств противовоздушной обороны оказалось много, но все они вели вялый огонь. В результате прицельного бомбардирования удалось поджечь три эшелона и подорвать три емкости с горючим. Информацию экипажей подтвердил контролирующий подполковник Н.Т. Яскин.

Над станцией Харцызск разгрузили свои бомболуки девять Ил-4. Контролеры А.П. Митянин и А.П. Емец зафиксировали три больших очага пожаров и подорванный эшелон с горючим. На станцию Языково прибыло двадцать два бомбардировщика. За их работой следили контролеры Г.А. Глушенко и Герой Советского Союза И.М. Зайкин. Экипажи работали при полном отсутствии противодействия и хорошем освещении. Кому-то удалось взорвать эшелон с боеприпасами. По причине перебоев в левом моторе Б.А. Консулаки бомбардировал опорный пункт на высоте с отметкой 186,2. Не выполнили задание по причине неполадок на самолетах двое – В.Г. Коровичин и А.В. Хохлов.



П.Н. Степин

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 469, л. 42.

В эту ночь Н.С. Скрипко перенес боевую работу 6-го авиакорпуса еще дальше на юг, в интересах Южного фронта. Задача дивизии отражена в боевом распоряжении генерала Г.Н. Тупикова: «В ночь на 18 июля бомбардировать войска и технику противника в пунктах Новый Донбасс, Софьино-Бродское, Снежное, уничтожать железнодорожные эшелоны на станции Мочалинский и материальную часть самолетов, а также разрушать летное поле на центральном аэродроме Сталино. Напряжение: два вылета на самолет. 62-я авиадивизия выходит на цель со стороны Ровеньки, на его западной окраине в направлении Снежное и Софьино-Бродское будет выложена стрела».

Все так и было, наземные войска свое обещание выполнили полностью, не подвели. Не подвели, за исключением двух, и летчики. На Ли-2 командира корабля В.П. Плотникова на маршруте к цели начались перебои в работе левого мотора, пришлось его выключать и добираться на свой аэродром на одном. На самолете Ли-2 командира корабля Ф.Н. Михновича упало давление масла. Возврат стал неизбежен.

По аэродрому Сталино нанесли удар двадцать девять самолетов Ил-4 50-й авиадивизии. Одиннадцать очагов пожаров и двадцать взрывов создали экипажи на летном поле, стоянках и рулежных дорожках. Контролеры зафиксировали: взорваны склад с горючим и два самолета. Экипажи 62-й авиадивизии тоже породили много пожаров и взрывов: на станции Мочалинский соответственно пять и четыре, в пункте Софьино-Бродское – десять и один, в пункте Снежное – пятнадцать и один.<sup>1</sup>

За успешно выполненное боевое задание всем экипажам, участвовавшим в нанесении бомбардировочных ударов, заместитель командующего АДД генерал-лейтенант авиации Н.С. Скрипко объявил благодарность.

Боевая работа АДД в ночь на 18 июля характера тем, что почти все ее усилия были направлены на нанесение бомбардировочных ударов по объектам транспортного значения – аэродромам, железнодорожным узлам и станциям. Этому есть объяснение: к ранее перешедшим в наступление советским войскам на орловском направлении подключились Воронежский, Степной, Юго-Западный и Южный фронты. Это заставило врага маневрировать резервами, усилить те участки фронта, на которых создавалась критическая обстановка. При решении этих задач основная нагрузка ложилась на железнодорожный транспорт. Противодействие этим перевозкам в ночных условиях становится основной задачей Авиации дальнего действия.

Бомбардируя в эту ночь транспортные объекты врага, АДД подняла в воздух, впервые за весь период Курской битвы, все свои соединения. Выполняя поставленные задачи, она потеряла двадцать три человека из числа летного состава и шесть боевых самолетов (три Ил-4, два ТБ-3 и один Ли-2). И вновь сведения советских потерь, отраженных в Дневнике боевых действий 6-го воздушного флота фашистской Германии, отличаются от тех, которые я вывел на основе боевых документов Авиации дальнего действия. Отличаются буквально по всем параметрам. Во-первых, по количеству. Немецкие сведения фиксируют восемь наших потерь, что на две больше фактических. Во-вторых, все восемь они относят к орловскому направлению. Если не учитывать разницу в количестве, то здесь они правы: все, по нашим сведениям, шесть потерь произошли на орловском направлении. В-третьих, немецкие сведения свидетельствуют, что их ночная истребительная авиация сбила семь наших бомбардировщиков. Нет, не семь, а только три. Но возможно, и четыре, так как причина одной нашей потери не установлена. И последнее. Немцы считают, что один наш самолет сбили зенитной артиллерией. Поскромничали: не один, а два.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 55.



*Наступление наших войск продолжается. Преодолевая сопротивление и контратаки противника, доблестные воины Красной Армии продвигаются вперед.*

*Летчики Aviации дальнего действия! Сокрушительными бомбовыми ударами по укреплениям живой силы и техники врага расчищайте путь нашим наземным войскам, помогайте им очищать родную Советскую землю от немецко-фашистских захватчиков.*

*«Красный Сокол», 1943, 18 июля.*

## НА БОЕВОМ КУРСЕ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО БОМБАРДИРОВЩИКОВ

Дорогой читатель! В своем повествовании я подвел Вас ко дню Курской битвы, а вернее, к ее ночи, в которую Aviация дальнего действия подняла в воздух за весь период сражения максимальное количество своих боевых самолетов. На разные объекты взял курс шестьсот сорок один бомбардировщик. В бой ушли, как и в прошлую ночь, все соединения АДД, их командиры стремились отправить максимальное количество экипажей. Им предстояло отработать в районе Орла и Изюма, побывать над аэродромами, железнодорожными узлами и станциями противника. Потребность в ночных бомбардировщиках у войск была великая, в их помощи нуждались все, но более всего наземные части и соединения, которые повсюду вели нелегкие наступательные бои.

Н.С. Скрипко писал: «В связи с тем, что 19 июля возобновилось наступление наших войск на орловском направлении, 420 самолетов бомбардировали опорные пункты и узлы сопротивления гитлеровцев в 32 километрах восточнее и северо-восточнее Орла, а также железнодорожную станцию Моховая. Одновременно 131 экипаж действовал на юго-западном направлении, нанося удары по скоплениям войск противника в районе Изюма, по железнодорожными эшелонам на станции Чистяковка, по фашистским самолетам на аэродроме Сталино».<sup>1</sup>

Следует отметить, что АДД вновь, выполняя своеобразную роль тарана, наносила удары по опорным пунктам и узлам сопротивления буквально накануне, за несколько часов до наступления наших войск. Ее ночное дело тут же, почти без паузы, продолжали артиллеристы, дневная авиация, а уже затем танки и пехота. Это как бы эстафета, в которой старт брала Aviация дальнего действия.

На орловском направлении продолжали наступление войска 3-й и 63-й армий Брянского фронта. Преодолевая сильное сопротивление противника, они за пять дней боев продвинулись на двадцать пять километров, форсировали реку Олешня, захватили плацдарм на ее левом берегу. Более успешно развивала свое наступление 11-я гвардейская армия Западного фронта. К 19 июля она продвинулась на семьдесят километров. На помощь этим армиям в очередной раз пришла Aviация дальнего действия.

Так, командующий войсками Брянского фронта генерал-полковник М.М. Попов в боевом приказе в этот день ставил задачу: «В ночь на 19 июля 1943 года 15-я в ночной бомбардировкой во взаимодействии АДД генерал-полковника Голованова А.Е. бомбить районы скопления войск и артиллерии противника на участке наступления 3-й и 63-й армий».<sup>2</sup>

Начальник штаба Брянского фронта генерал Л.М. Сандалов свидетельствовал: «В ночь на 19 июля Дальняя авиация нанесла удар по обнаруженным танковым дивизиям противника в районе наступления 3-й гвардейской танковой армии. Утром 19 июля при мощной поддержке артиллерии и воздушной армии войска 3-й и 63-й армий двинулись в атаку и прорвали тыловую оборонительную линию по реке Олешня.... Они расширили прорыв до 10 км по фронту и дали возможность к середине дня ввести в него на своем участке 3-ю гвардейскую танковую армию. Танковые корпуса, уничтожая очаги вражеской обороны, подошли к Протасово. Отсюда генерал Рыбалко повернул на юго-запад на Становой Колодезь».<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 305.

<sup>2</sup> Великая Отечественная. Курская битва. Документы и материалы. – С. 129.

<sup>3</sup> С а н д а л о в Л.М. Брянский фронт наступает. В кн.: «Курская битва». – Воронеж, 1973. – С. 113.



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 19.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
пп . Прилепы, Березовец	1-й авиакорпус	Ил-4	55	55	614	70,630	11
пп. Заря, Наумово			34	34	388	41,950	
п. Гусево			7	7	78	7,800	
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>98</b>	<b>96</b>	<b>1080</b>	<b>120,380</b>	<b>11</b>
п. Сычи	2-й авиакорпус	Ил-4	34	34	426	49,205	116
п. Топальский			30	29	349	43,490	
п. Брагино				1	10	1,300	
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>64</b>	<b>785</b>	<b>93,995</b>	<b>116</b>
п. Каменка	3-й авиакорпус	Ил-4	30	29	327	36,250	
ст. Орджоникидзе			29	26	334	39,090	
ст. Камышеваха				1	10	1,000	
Контроль работы аэроузла Орел с попутным бомбардированием аэродрома Ольшанец и ст. Хотынец			1	1	12	1,500	
ст. Дебальцево				1	8	950	
<b>Итого:</b>			<b>60</b>	<b>58</b>	<b>691</b>	<b>1027,840</b>	
пп. Бортное, Садовое	4-й авиакорпус	Б-25	96	96	672	135,465	214
пп. Титово, Горное, Покровка			13	13	100	16,340	
п. Сычи			2				
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>112</b>	<b>109</b>	<b>772</b>	<b>151,805</b>	<b>214</b>
п. Каменка	5-й авиакорпус	Ли-2	50	50	1886	49,180	220
п. Сычи		ТБ-3	10	10	258	22,450	
		Ли-2	4	4			
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>64</b>	<b>2144</b>	<b>71,630</b>	<b>220</b>
аэродром Сталино	6-й авиакорпус	Ил-4	31	31	356	44,160	
ст. Чистяково		Ли-2	43	42	723	36,781	
<b>Итого:</b>			<b>74</b>	<b>73</b>	<b>1079</b>	<b>80,941</b>	
ст. Моховое	7-й авиакорпус		110	107	1646	198,898	
<b>Итого:</b>			<b>110</b>	<b>107</b>	<b>1646</b>	<b>198,898</b>	
пп. Гусево, Голубок	36-я авиадивизия	Ил-4	45	40	428	43,175	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>46</b>	<b>40</b>	<b>428</b>	<b>43,175</b>	
ж/д узел и г. Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	12	10	75	44,300	292
отм. 136,9, овраг и сад (1 км юго-запада Каменка)			3	3	6	12,000	
<b>Итого:</b>					<b>15</b>	<b>13</b>	<b>81</b>
<b>Всего:</b>			<b>643</b>	<b>624</b>	<b>8706</b>	<b>1844,964</b>	<b>853</b>

Тем временем Воронежский и Степной фронты продолжали теснить на юг войска Манштейна. Ударные группировки этих фронтов, оттолкнувшись от прохоровского трамплина, вошли в прорыв и заставили противника, боявшегося окружения, отступить в направлении Белгорода. Бесспорно, наземные войска здесь нуждались в ночной авиационной поддержке, но представители Ставки и АДД на этом направлении считали, что в данный момент помощь Авиации дальнего действия войскам Юго-Западного фронта более необходима.

В.В. Кардашов пишет: «Обороняться ему на этом выступе было рискованно: советские войска имели благоприятные условия для нанесения контрударов. Поэтому вражеское командование решило вывести главные силы из возникшего «мешка». И 18 июля отход начался».<sup>1</sup>

Части и соединения Юго-Западного фронта, форсировав Северский Донец и захватив плацдарм, завязали упорные бои с врагом. Осуществляя замысел командующего фронтом генерала армии Р.Я. Малиновского, 1-я и 8-я гвардейские армии под командованием генералов В.И. Кузнецова и В.И. Чуйкова, продолжали продвигаться вперед на главном направлении – на Барвенково и Красноармейское. Упорные бои развернулись на подступах к пунктам Топольский и Каменка. Наши войска здесь нуждались в авиационной помощи. Кроме того, важной необходимостью стали удары по железнодорожным станциям этого района боев, через которые гитлеровцы производили перегруппировку своих сил.

Таким образом, в помощи АДД продолжали нуждаться все наступающие фронты. И она, как и в прежние ночи, пришла.

Основными объектами для бомбардирования на орловском направлении стали опорные пункты и узлы сопротивления врага в полосе наступательных действий Брянского и Западного фронтов. Более трехсот бомбардировщиков должны были обеспечить прорыв 3-й гвардейской танковой армии генерала П.С. Рыбалко.

2-й гвардейский авиакорпус действовал на этом направлении частью своих сил и нанес удар по узлу сопротивления в деревне Сычи (двадцать два километра южнее Мценска), совершив сюда два вылета. В Сычах находилась артиллерийская позиция и скопилось большое количество пехоты.

Шестибалльная облачность с видимостью в пять километров не позволила плохо бомбить, да и наши артиллеристы своим интенсивным огнем хорошо обозначали линию фронта. Кроме того, в воздухе все время висело от семи до десяти САБв. Штурманам жаловаться ни на кого и ни на что не пришлось. Бомбили они прицельно и кучно. К концу бомбардирования Сычи полностью были охвачены пожаром. Контроль осуществили П.И. Бурлуцкий, Г.И. Читайшвили, А.С. Петушков, Т.Н. Ползиков.

По причине неисправности правого мотора при возвращении на свой аэродром командир корабля 19-го гвардейского авиаполка Г.Ф. Баженов сел вынужденно на запасном аэродроме. Устранив неисправность, утром взяли курс на Липицы. На пробеге у посадочного «Т» Ил-4 наскочил на косилку с лошадьё. В результате аварии штурман П.Ф. Сиволапенко получил незначительные ушибы, а техник самолета С.М. Гребцов поимел дополнительную работу, ему предстояло заменить сломанные винты и серьезно повозиться с замком шасси верхнего узла подкоса.

Для 4-го гвардейского авиакорпуса Сычи стали только одним из объектов. Девяносто шесть самолетов Б-25 этого соединения перепархивали бомбами узлы сопротивления еще в пяти деревнях северо-восточнее Орла – в Бортном, Садовом, Титово, Горном и Покровке. В первом вылете контролирующие отметили двести пятьдесят два попадания по целям, в результате возникло семнадцать пожаров и четыре взрыва, два из которых большой силы. Видевший их контролер С.Н. Славников, заместитель командира 15-го гвардейского авиаполка по политической части, пришел к выводу, что это взорван склад с боеприпасами, что этот фейерверк учинил штурман эскадрильи М.Н. Шекунский.

Отбомбившись по Покровке, командир корабля А.Г. Котляров повел Б-25 в набор высоты, на высоте еще не было и двух тысяч метров, как стрелок В.Б. Тиробян доложил о появлении немецкого истребителя. Все члены экипажа немедленно привели себя в полную боевую готовность. Но противник исчез, конечно, поговорка «как в воду канул» здесь неуместна, небо не вода, однако то, что его не стало – это факт. Стрелок даже засомневался: а не почудилось ли ему, как-никак, а уже вторая половина ночи. Однако Котляров предупредил:

– Следите, хитрит!

И он оказался прав. Не прошло и двух минут, как перед носом бомбардировщика метнулась хищная тень «мессера» и стегнула короткой очередью. Торопился немецкий летчик, не попал, да и позиция у него была неудобной.

---

<sup>1</sup> Кардашов В.В. 5 июля 1943. – С. 169-170.

– Зайдет сзади! – снова предупредил командир корабля.

И на этот раз он оказался прав. Но стрелки были в готовности и отбросили его дружным залпом из пушек и пулеметов. Третью атаку Ме-109 начал, но не завершил, длинной прицельной очередью Тиробян скошил истребитель под корень. Его горящее тело развалилось в воздухе и упало на землю южнее Мценска.

30 июля газета «Красный сокол» поместила статью «Умело отражать атаки вражеских истребителей». В ней отражен и подвиг Тиробяна: «Согласованность действий всего экипажа, взаимодействие огневых точек, бдительность приносят победу. Благодаря этому воздушный стрелок гвардии сержант Тиробян с корабля командира гвардии старшего лейтенанта Котлярова в последние дни сбил Ме-110».

Во втором вылете экипажи корпуса создали двенадцать очагов пожаров и шесть взрывов, постепенно пожары слились в один большой, охвативший практически все населенные пункты.

С боевого задания не вернулся экипаж 22-го гвардейского авиаполка летчика К.Г. Черноморца. Ему предстояло бомбардировать войска противника в пункте Бортное. В дневнике у Кондратьева появилась такая запись: «Вчера не вернулся Черноморец. Последняя его передача – прошел КПП. Экипажи над целью видели в оба вылета горящие самолеты, тянувшие к своей территории. Сегодня летали на поиск Черноморца. Не нашли. Соседний полк «Дугласов» (102-й) потерял в эту ночь два самолета».

Прояснить судьбу экипажа Черноморца так и не удалось. Пропали без вести командир корабля Константин Григорьевич Черноморец, штурман Андрей Александрович Чернов, летчик Иван Васильевич Чиенков, радист Александр Трофимович Мельник, стрелок Василий Петрович Маренин. Командование полка предположило, что самолет был сбит истребителем противника в районе Мценска.

Известие о том, что Константин Черноморец не вернулся с боевого задания больше всех затронуло штурмана Михаила Михайловича Кириллова.

20 сентября 1976 года мы встретились с ним в московской квартире. Скромная обстановка, абсолютно никаких излишеств. Через несколько минут нашего разговора я понял, что под стать этой внешней скромности и сам хозяин. Он был немногословен, говорил медленно, словно взвешивал каждое свое слово. Было видно, что он нездоров. Михаил Михайлович подарил мне один экземпляр списка всех типов самолетов, на которых летал. Я обратил внимание на годы его первого и последнего полетов: 1930 и 1969. Это, считай, сорок лет в самолете. Нет, в самолетах! А их за всю его летную практику набралось около двадцати. Начинать с иностранных марок – «Дорнье», «Фоккер», «Юнкерс-21». Но больше нравился итальянский гидросамолет «Савойя-62 бис». За особый звук мотора авиаторы называли его «гитарой». А первое сближение с авиацией произошло в 1930 году, когда девятнадцатилетний юноша устроился работать техником на завод № 1 имени Осовиахима в Москве. Затем поступил учиться на курсы при спецшколе ВВС РККА и после их окончания стал штурманом – аэрофотосъемщиком. С этого момента и пошли полеты. Средняя Азия, Дальний Восток, Сибирь. Правда, был небольшой перерыв, когда с летающей лодки пересел на подводную. Отслужив на Тихоокеанском флоте, вернулся к аэроизысканиям и совместно с другими авиаторами начал делать первую карту БАМа.

Может быть, эта дорога была бы построена еще в сороковые годы, если бы не война. У всех бамовцев имела броня, но многие из них рвались на фронт, в том числе и Кириллов. В марте 1942 года прибыли в холодную и голодную Москву. До лета бегали по военкоматам, писали рапорты, «организовывали» характеристики и запросы в многочисленные инстанции.

1 июня начальник авиагруппы БАМпроекта Кармановский направил на имя командующего АДД генерала А.Е. Голованова запрос и характеристику: «Ввиду сокращения плана работ по авиагруппе БАМпроекта летно-подъемный состав, занятый ранее на работах по аэросъемке, в настоящее время полностью не загружен. В частности, рекомендую вам для использования в вашей части нашего штурмана товарища Кириллова М.М. В авиации БАМпроекта с 1938 года по изысканию новых железнодорожных трасс методом высотной и крупномасштабной аэрофотосъемки. Параллельно производил с воздуха снабжение продовольствием и техническим снаряжением наземных партий изыскателей. За время работы Кириллов заснял площадь около 280 тысяч квадратных километров. Летал в тяжелых внетрассовых условиях дальневосточной тайги, показал образцы стахановской работы. Им впервые освоено большинство воздушных трасс в районе изыскания Байкало-Амурской магистрали, обследовано и открыто несколько десятков гидро- и сухопутных посадочных площадок, в горных районах произведена высотная аэрофотосъемка. В 1941 году Кириллов произвел аэрофотосъемку за Заполярным кругом в районе Большеземельной тундры. Подготовил трех опытных аэрофотосъемщиков и трех операторов. В 1940 году Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден медалью «За трудовую доблесть».<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11505, д. 27, л. 48.

Выждав три недели после докладной начальника и не дождавшись ответа, 25 июня Михаил Кириллов пишет А.Е. Голованову личный рапорт: «Прошу принять меня в ваше хозяйство. Сейчас работаю в бюро аэросъемочных работ БАМпроекта Главного управления лагерей железнодорожного строительства в качестве старшего штурмана-аэрофотосъемщика. Мой летный стаж с 1930 года. Все годы летной работы прошли в экспедиции на ДВК, в Забайкалье, Якутии, Заполярье, за исключением двух лет, которые работал в средней части Союза. В 1942 году я буду выполнять работу, взятую бюро аэросъемкой по договору от Главного управления геодезии и картографии непервостепенного значения. Такая работа ни морально, ни идейно меня не удовлетворяет. Учитывая военное положение моей Родины, я хочу быть максимально полезным в деле защиты ее от врагов, выполнять задания, безотлагательно связанные с обороной СССР. Прошу не отказать в моей просьбе и дать возможность быть участником в борьбе с врагом».

Рапорт попал к начальнику штаба АДД генерал-майору авиации М.И. Шевелеву, известному до войны полярному летчику, знавшему цену таким кадрам. Марк Иванович наложил резолюцию: «Тов. Синельникову. Ходатайствовать перед военкоматом и направить в 747-й авиаполк».

Он стоял рядом, в Кратово, поэтому уже в конце августа М.М. Кириллов был на месте. Попал в экипаж к Константину Черноморцу и летал с ним до июня 1943 года. Хорошо летали. Понимали друг друга с полуслова. Перед Курской битвой Кириллов пошел на повышение и пришлось с Черноморцем расстаться. Правда, вместе еще успели перегнать из Красноярска несколько самолетов Б-25. «Жить теперь будем!» – говорил летчик, оценивая новую машину. Но не повезло ему. В то, что Черноморец вернется, Кириллов почему-то не верил. Объяснить, почему он так думал, Михаил Михайлович не мог. А экипаж Черноморца в действительности так и не вернулся.

А теперь о небольшом недоразумении, которое возникло при работе над книгой. Передо мной боевое донесение штаба АДД на имя И.В. Сталина о работе в ночь на 19 июля. В нем перечислены все цели, по которым работала Авиация дальнего действия в эту ночь. Аэродром Сеща, как объект бомбардирования, не упоминается. Не говорится о нем и в оперативной сводке штаба АДД.

Передо мной боевое донесение 4-го гвардейского авиакорпуса на имя Голованова. На его основе я только что перечислил все объекты, по которым работали его экипажи. Сещи там нет. А вот в наградном листе на штурмана эскадрильи 14-го гвардейского авиаполка Н.В. Орлова сказано: «В ночь на 19 июля 1943 года бомбардировал аэродром Сеща. При подходе к цели атакован Ме-110, которому удалось нанести самолету пробоины, с выходом из строя запасного бензобака. На второй атаке истребитель был сбит. В результате бомбардирования три самолета подожжены. Задание выполнил отлично».

Еще раз просмотрел все вышеперечисленные документы. Никакой Сещи там нет. Подумал-подумал и решил: приукрасили, поднаврали отцы-командиры, представляя штурмана к награде.

Ан нет, не наврали! В этом я убедился, листая дневник Кондратьева. «Вчера ходили на Сещу. Между нами и Сещей грозовой фронт. Около 56 % самолетов вернулись из-за погоды. Остальные пробились и отбомбились по самолетам, которые в значительном количестве стояли на аэродроме (до пятидесяти штук). Радист летчика (фамилия написана неразборчиво. – А.С.) сбил истребителя».

Эти сведения Кондратьева один к одному совпадают с теми фактами, которые отражены в наградном листе на Орлова.

Более того, в наградном листе на штурмана самолета 42-го авиаполка Кубаткина из 36-й авиадивизии, которая в эту ночь, как и все остальные, на Сещу не летала, записано: «Наиболее успешным был вылет в ночь на 19 июля 1943 года на аэродром Сеща, где несмотря на сопротивление ЗА противника до шести батарей и противодействия шести прожекторов, от удачного бомбардирования возникло два взрыва и два пожара, в отблесках которых четко виднелись силуэты самолетов. При возвращении с боевого задания экипаж попал в тяжелые метеоусловия – низкую облачность и туман. Вне видимости земли Кубаткин обеспечил прилет самолета в район базирования и, получив распоряжение по радио, повел самолет на запасной аэродром».

Упоминается о бомбардировании Сещи и в наградном листе на летчика этого же полка Н.Ф. Плюща и его штурмана Н.А. Сапотницкого.

Значит, и 36-я авиадивизия летала на эту цель, значит, Сеща все-таки была! Почему же она не отражена в боевых документах штаба АДД? Ответа на этот вопрос я не нашел.

Раз уж мы повели речь о 36-й авиадивизии, то будет логично, как раз здесь рассказать о том, как она работала в описываемую ночь. Действовали ее экипажи на этом же орловском направлении, бомбардируя узлы сопротивления в пунктах Гусево и Голубок (тридцать два километра северо-восточнее Орла).

После анализа метеобстановки до линии фронта, который сделали летчики Н.В. Новожилов и штурман М.Г. Владимиров, командир дивизии дал группе бомбардировщиков разрешение на вылет. На контроль ушел экипаж В.А. Трехина. Только в деревне Гусево он и его штурман В.П. Каплюк насчитали двенадцать очагов пожаров, половина из которых слилась в один пожар крупного размера. Наземные средства защиты практически себя не проявили, а вот истребители оказались чрезмерно активными. Несколько раз для освещения наших бомбардировщиков они сбрасывали с больших высот светящиеся авиабомбы, а белыми и красными ракетами освещали воздушное пространство почти непрерывно. Однако своей чрезмерной активностью они лишь повысили бдительность наших экипажей. Когда над целью с темной стороны в сторону освещенного САБи пространства Ме-110 стал заходить в атаку на бомбардировщик летчика И.В. Родионова, экипаж встретил его во всеоружии и бортовым огнем не подпустил даже на близкое расстояние. Меняя курс и высоту, летчик ушел в сторону, а через некоторое время вновь зашел на цель и обеспечил штурману А.И. Усольцеву прицельное бомбардирование.

Многие экипажи в районе Мценска наблюдали горящий в воздухе самолет, при падении он стал разрушаться, а летчик В.Е. Кибардин даже проследил спуск трех парашютистов и их приземление на нашей территории недалеко от линии фронта.

1-й гвардейский авиакорпус основательно обработал узлы сопротивления в пунктах Прилепы, Березовка, Заря, Наумово и Гусево. Все экипажи Ил-4 задание выполнили успешно, создав по всей площади объектов пятнадцать очагов пожаров и два сильных взрыва, предположительно прямым попаданием бомб были подорваны складированные боеприпасы.

Данные результаты бомбардирования зафиксировали экипажи-контролеры В.А. Матвеев – С.Я. Федоров, А.Е. Матросов – С.А. Гизело, С.А. Степченко – М.А. Лобачев.

В эту ночь авиакорпус потерял еще одну боевую машину. Выполнив задание, экипаж 6-го гвардейского авиаполка возвращался в Монино. Над территорией Тульской области попали в грозовую облачность, самолет обледенел, свалился на правое крыло и перешел в беспорядочное падение. Всем членам экипажа удалось спастись. У деревни Хаванская Алексинского района благополучно приземлились летчик Г.А. Нефедов, штурман И.М. Шестаковский, радист К.Н. Кудряшов и стрелок М.Е. Семенихин.

В ходе бомбардирования самолеты трех летчиков – Н.Я. Агафонова, В.Д. Робуля и П.И. Лобанова – подверглись атакам немецких истребителей. В результате умелого применения маневра и огня бортового оружия они оказались безрезультатными.<sup>1</sup>

На бомбардирование узла сопротивления в деревне Сычи 5-й авиакорпус направил десять ТБ-3 и четыре Ли-2. Их работу проконтролировал экипаж А.А. Бобрышева, отметивший на объекте несколько пожаров и взрывов. Подсветили бомбардировщикам Б.А. Ермаков и Г.Ф. Сидоркин.

Трудился летный состав над Сычами в приподнятом настроении. С утра в 3-м авиаполку начались торжества по случаю вручения личному составу медалей «За оборону Сталинграда». В парадной форме, начищенные, подстриженные и выбритые защитники волжской твердыни застыли в строю на летном поле аэродрома. Гремит медь оркестра, над строем парами проносятся истребители, приветствуя своих братьев по оружию покачиванием крыльев. Перед строем несколько столов, покрытых красной скатертью, рядом командир полка гвардии майор Г.А. Шамраев, его заместитель по политической части майор И.М. Трусов. Чуть поодаль от них стоит член Военного Совета АДД генерал-майор авиации Г.Г. Гурьянов.

Смолк оркестр, отзвенели в небе моторы «яков». Сквозь тяжелые запахи бензина и масла, доносимые от стоянок легким ветерком, пробиваются от распаренной солнцем земли неистребимые ароматы трав. Гурьянов сделал шаг вперед:

– Дорогие товарищи сталинградцы! Советское правительство, Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин удостоили вас почетной награды – медали «За оборону Сталинграда». Вы заслужили ее своими боевыми делами. То была великая битва, медаль на вашей груди теперь будет говорить о том, что каждый из вас к этому великому имел отношение. Сегодня, продолжая дело, начатое под Сталинградом, Красная Армия вершит еще одну великую битву, вы в ней принимаете самое активное участие. Совершенствуйте свое мастерство, усиливайте удары по врагу, приближайте час долгожданной Победы и оставайтесь, сынки, живыми.

Последние слова Григорий Григорьевич произнес дрогнувшим голосом, по-отцовски, их эмоциональное воздействие слегка всколыхнуло строй.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 470, л. 20.

Потом началось вручение. К генералу один за другим подходили те, кто в сталинградском небе сделал ни один десяток боевых вылетов: С.А. Якушкин, Н.С. Куракин, В.В. Сапожников, А.М. Халанский, С.А. Лукьянов, Д.П. Волков, И.С. Полещук, А.А. Кисиль, А.Н. Боднар, И.С. Калмыков. После вручения медалей состоялся митинг. Выступившие награжденные летчики А.И. Мосолов, А.М. Халанский и стрелок-радист И.С. Иванов говорили, что награда обязывает громить врага на Курской дуге еще лучше, чем под Сталинградом.

Теперь своеобразное послесловие к описанным торжествам по случаю вручения медалей. Присматривая приказы командующего АДД по личному составу, я познакомился с таким фактом. Командир корабля 1-го гвардейского авиаполка В.Ф. Шеметов 18 июля 1943 года явился за получением боевого задания... в нетрезвом виде. Заместитель командира эскадрильи сделал ему замечание и... нарвался на слова, которые относятся к разряду нецензурных. Василий Филиппович предстал перед судом офицерской чести, а А.Е. Голованов понизил его воинское звание до лейтенанта.

Если помнит читатель, то несколько дней назад экипаж Шеметова не нашел цель и задание не выполнил. Увязывая эти два факта, я подумал: не с горя ли? Теперь же, сопоставив даты употребления горячительного и вручения медалей, я пришел к выводу: не с горя, а с радости. Все-таки полученные медали, да еще такой высокой значимости как «За оборону Сталинграда», — это событие.

На орловский плацдарм командир авиакорпуса направил от соединения В.А. Щелкина десять ТБ-3 и четыре Ли-2. Им предстояло ударить по узлу сопротивления врага в пункте Сычи.

Командир корпуса предупреждал: наши войска находятся в непосредственном соприкосновении с войсками противника, потребуйте от экипажей, чтобы тщательно изучили прохождение линии фронта и способы обхода запретных зон при полете по маршруту над своей территорией, чтобы учли, что в районе действий ТБ-3 справа и слева будут работать другие части ВВС Красной Армии и соединения АДД.

Уже во время контроля подготовки к заданию в полки пришла информация по светонаведению, а времени до вылета оставалось совсем ничего. С этой информацией штурманы знакомились, как говорится на ходу:

«1. Обозначение линии фронта в районе действий ТБ-3: вдоль линии фронта на участке цели будут выложены костры от нашего переднего края удалением на пятьсот метров в нашу сторону. Расстояние между кострами один километр. Кроме того, наш передний край будут обозначаться ракетами в сторону противника.

2. Светонаведение: «Т» из костров направлением на Сычи, сторона из пяти костров от северо-восточной окраины Головинка до юго-восточной окраины Бородинка, перпендикулярно линия из четырех костров, расстояние между ними пятьсот метров; большие ворота из костров, расстояние между кострами один километр, направление строго с востока на запад: северная линия костров на северной окраине Бортное и южная линия костров — на южной окраине Титово. Каждая линия из шести костров».

Записав все эти данные в бортовой журнал, штурманы усваивали их уже на маршруте к цели.

Группа самолетов 5-го авиакорпуса по сути дела завершала бомбардировку Сычей. К приходу ТБ-3 пункт уже горел. Определить какие-либо конкретные результаты своей работы летчики не смогли.

Не обошлось без происшествий. При возвращении в Мичуринск потерял ориентировку экипаж командира корабля М.И. Колунова (325-й авиаполк). Пришлось приземлять ТБ-3 на аэродроме Грязи.

В эту ночь 45-я авиадивизия расплыла свои корабли по двум направлениям. На железнодорожный узел Орел ушло десять Пе-8. Второй раз за Курскую битву соединению предстояло отвезти и сбросить сверхмощные бомбы ФАБ-5000. В боевом распоряжении дивизии по этому вопросу все было предельно конкретизировано.

Доставить «Марию Ивановну» предстояло командирам кораблей 746-го авиаполка Ф.А. Шатрову и Герою Советского Союза А.С. Додонову.



Д.П. Волков



В.А. Щелкин



Каждому из них В.И. Лебедев определил время удара и точку прицеливания: Александру Додонову в 22.40 сбросить ФАБ-5000 по железнодорожному узлу Орел, взяв за точку прицеливания Елецкий парк; Федору Шатрову сбросить бомбу по центру города в 22.45. На этом же корабле предстояло уйти и контролеру Б.К. Кондратьеву.

Задание не выполнили два экипажа, по одному из каждого полка. После взлета в Кратово и набора высоты на самолете командира корабля А.П. Чурилина стал барахлить один мотор. Надеюсь на то, что все пройдет, пошли дальше, но не прошло, «большого» пришлось из общей упряжки выключать и разворачивать машину на обратный курс. Садись с бомбами. Как только Пе-8 побежал по бетонке кратовского аэродрома, Чурилин легонько нажал на тормоза, они не взяли, надавил сильнее – педали ушли до отказа, словно провалились. Несколько нервных качков – тщетно. Самолет огромной массой, среди которой пять тонн бомб, мчался по посадочной полосе с большой скоростью, а погасить ее нечем: в тормозной системе воздуха нет. Закрылками не поможешь, они выпущены до отказа, газы моторам убраны. Единственное, что можно было сделать, так это уйти с бетонки на грунт, но там стоянки. Так и катились по инерции целых полторы тысячи метров, вышли за границу летного поля в районе тира, нашли правой плоскостью одиноко стоявший Ли-2, и, наконец, остановились. Себе повредили консоль, помяли тоннель радиатора третьего мотора и хорошенько намяли бока безвинному Ли-2.

В братском полку через тридцать минут после взлета на самолете М.Ф. Откидача открылась сильная течь воды из-под верхнего капота четвертого мотора, температуру зашкалило за сто градусов. Командир корабля выключил мотор, развернул Пе-8 на обратный курс, приказал штурману В.И. Аккуратову подобрать ненаселенное место и сбросить бомбы. Что и было сделано. Боевое задание сорвали старший бортмеханик И.И. Петров и авиамеханик А.М. Скрыпников, которые перед вылетом не совсем аккуратно замотали изоляционной лентой усовую трубку расширительного бачка правого блока четвертого мотора.

Кто бы там ни был виновен в срыве боевого задания, но неудачу переживали все, особенно В.И. Аккуратов. Свою боевую биографию как штурман корабля Авиации дальнего действия Валентин Иванович начал «писать» не так уж давно, всего полгода тому назад. Но пришел он в 890-й авиаполк, имея за плечами богатый штурманский опыт, который приобрел в полярной авиации.

В штурманском деле Аккуратов – самоучка. Да и в Арктику попал случайно. Занимался он проектированием воздушных линий, делом далеко не штурманским.

Как-то понадобилось произвести аэрофотосъемку одного из арктических районов. Полетал с известными полярными летчиками, кто-то из них подметил у Аккуратова штурманские способности, доложил о них М.В. Водопьянову, а тот через некоторое время послал ему телеграмму с предложением стать флагманским штурманом авиазвена, вылетающего из Москвы на Землю Франца-Иосифа. Удивился Валентин Иванович этому предложению и... согласился. И потом об этом никогда не жалел.

Быстро проявив себя в штурманском деле, он стал причастен ко многим славным арктическим делам, познакомился и работал вместе с людьми, имена которых знала вся страна. Полет с И.П. Мазуруком в экспедицию на Северный полюс, ледовая разведка с И.И. Черевичным, разведка погоды для В.П. Чкалова, М.М. Громова и С.А. Леваневского, обеспечение дрейфа И.Д. Папанина.



*Как гостям не показывать ФАБ-5000!  
Справа А.С. Додонов, рядом с ним С.Я. Лемешев*

Эту интересную работу пришлось прерывать дважды – в финскую кампанию и после 22 июня 1941 года. В годы Великой Отечественной войны, как штурман полярной авиации Главсевморпути, он возил боеприпасы, забрасывал в глубокий тыл десантников, сопровождал морские караваны союзников, вывозил из заблокированного Ленинграда работников Арктического института, детей, больных, совершив туда восемьдесят шесть дневных и двадцать ночных вылетов.

В 890-м авиаполку Аккуратова сразу привлекли к самым сложным и ответственным полетам – лидирование полковых групп бомбардировщиков, подсвет целей, контроль результатов бомбардирования. До 18 июля не было ни одного невыполненного боевого задания. И вот осечка. И хотя вины летного экипажа в этом не было, но возврат есть возврат.

Остальные десять кораблей Пе-8 многотонный груз доставили по назначению. Штурман В.Г. Рогозин из экипажа Ф.А. Шатрова нажал на кнопку прицела ровно в 22.44. Разорвалась «толстуха» среди зданий города в трехстах пятидесяти метрах южнее слияния рек Ока и Орлик. На месте взрыва возник очаг пожара.

На борту этого самолета находился, как я уже упоминал, контролирующий летчик-инспектор дивизии подполковник Б.К. Кондратьев. Вот его донесение: «Цель бомбардировали с ходу, прицельно, в 22.44. С высоты пяти тысяч трехсот метров сбросили ФАБ-5000. На боевом курсе самолет попадал в лучи прожекторов, которые работали неэффективно. После сброса обстреляны ЗА крупного калибра до двадцати орудий. После

ухода от цели на втором моторе стало выбрасывать масло, мною было принято решение контроль прекратить и возвращаться.

После отхода с юга на цель стала надвигаться облачность, мы ушли под нее и, продолжая наблюдение, стали уходить домой. В 23.04 на высоте четырех тысяч метров над целью появился красный шар, который стал быстро падать и взорвался на земле красным пламенем. На линии фронта пожары, перестрелка».<sup>1</sup>

Вторую «толстуху» штурман К.П. Иконников тоже сбросил в строго отведенное время. В двухстах метрах южнее станции Семинарская, прямо на путях, произошел мощнейший взрыв.

Остальные экипажи бомбардировали менее удачно, так как прицеливанию сильно мешала дымка и быстро набежавшая семибалльная облачность. Штурманы вынуждены были выбирать точки прицеливания по вспомогательным ориентирам. При бомбардировании на самолете В.Т. Лавровского (штурман Л.М. Рубинштейн) не сбросилась одна ФАБ-500. Пришлось везти ее домой. Довезли почти до Тулы. Здесь по каким-то причинам ей надоело кататься и она без всякого предупреждения покинула замок бом-



К.П. Иконников

бодержателя, пошла вниз и взорвалась в районе населенного пункта Уваровка.

Этот же экипаж привез свои наблюдения с места боев: «В 23.05 наблюдали сбитый зенитной артиллерией самолет, тип не установлен, упал на землю и взорвался, до земли его сопровождали лучи прожекторов. На линии фронта бомбардирование, в районе Белева интенсивная наземная стрельба и многочисленные пожа-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 32, л. 182.

ры, южнее Мценска интенсивная стрельба МЗА и наших войск, большое количество пожаров в населенных пунктах».

Соединение генерала В.Е. Нестерцева на орловском направлении получило один объект – станцию Моховое. Какое это благо, когда не приходится расплывать силы и средства по разным целям, и тем более по направлениям! Результат не мог не сказаться: сто десять самолето-вылетов Ли-2 за ночь. Это для соединения своеобразный рекорд. Да и само бомбардирование по своим результатам заслуживает высокой оценки.

Вот несколько фраз из боевого донесения корпуса в штаб АДД: «Первый вылет в 22.00 – 22.45. Бомбардирование с высоты тысяча семьсот – три тысячи пятьсот метров. Образовалось двадцать четыре очага пожаров и двенадцать взрывов, один из них большой силы в центре с переходом в площадный пожар – горел состав с боеприпасами. Пожары и взрывы наблюдались в период всего времени бомбардирования и на расстоянии пятидесяти – семидесяти километров».

Но старались не только бомбардировщики, старались и те, кто защищал железнодорожную станцию. Наземные огневые средства были незначительными, всего две точки МЗА и одна батарея КЗП, но били они остервенело, с какой-то яростью. Однако особую активность в эту ночь проявили истребители. Контролирующий зафиксировал до пяти Ме-110, он же наблюдал над целью два горящих самолета, один, тоже горящий, обозначился южнее Орла, и еще два падали на землю в районе Мценска.

Эти наблюдения пригодились после того, как контролирующий вернулся в Монино, там уже проявились тревожные симптомы: четыре экипажа в разное время ушли из эфира и несколько часов не обозначают себя. Особую тревогу вызывал экипаж командира корабля 101-го авиаполка Н.М. Ускова, который к этому времени донес о двух чрезвычайных обстоятельствах. При подходе к линии фронта на Ли-2 напал истребитель, однако стрелок В.Д. Зайцев подцепил его на первой же атаке и двумя прицельными очередями отправил на землю. Случилось это в двадцати километрах до нашей передней линии.

И второе, что успел передать экипаж. В момент бомбардирования по самолету ударила бомба. Кто-то, находясь повыше, отбомбился, бомба не слишком большого калибра шла к земле, а тут под нее как раз и подлетел Ли-2 Ускова. Самолет получил повреждение, но экипаж, судя по докладу, возвращался домой, потом связь с ним прекратилась. Тревожная информация Душина подводила к неприятным выводам, но вскорости экипаж Ускова благополучно сел в Монино. А вот самолеты командиров кораблей М.И. Бокача и И.И. Лизункова по истечении расчетного времени на базу не вернулись. Пришлось ждать и гадать.

Через несколько часов пришло сообщение о том, что самолет Лизункова приземлился на запасном аэродроме, имеет повреждения и требует ремонта. Экипаж жив и здоров. Командир 110-го авиаполка В.Н. Орлов немедленно отправил к месту посадки экипажа техническую ремонтную бригаду.

Лизунков и его подчиненные прибыли в Монино к завтраку. Посетив столовую, предстали перед начальством. То, что рассказали члены экипажа руководству полка, а затем каждый своим начальникам по службе, никак не укладывалось в голове. Ли-2 с жидким оборонительным вооружением, относительно грузный и неповоротливый, вышел победителем из драки, затеянной Ме-110! Уму непостижимо, но экипаж не только защитил себя и бомбардировщик, но отбил три настойчивые атаки и обратил неудачника в позорное бегство. То, что сделала шестерка авиаторов можно было определить одним словом – мужество. Командир полка так и поступил, издав приказ «О мужестве и боевой слаженности экипажа товарища Лизункова».

«В ночь на 19 июля 1943 года на обратном маршруте в районе Мценска самолет Лизункова был атакован Ме-110. Первым атаку заметил стрелок Бобков И.И. Дав немедленно сигнал командиру корабля, он обрушил на истребителя всю огневую мощь своего турельного пулемета.

Летчик проявил настоящее хладнокровие и мастерство в технике пилотирования самолета при уходе от истребителя. Он проделал ряд смелых и грамотных маневров (потеря высоты, изменение курса) и тем самым помешал истребителю при повторных атаках зайти сзади и снизу под хвост самолета, то есть помешал ему занять выгодную уязвимую позицию для обстрела и одновременно с этим дал возможность стрелкам вести прицельный огонь.

Остальные члены экипажа с начала и до конца воздушного боя находились на своих местах: бортрадист и пилот помогали стрелку отражать атаки истребителя, вели обстрел из хвостового пулемета, бортмеханик следил за работой моторов, штурман вел наблюдение за воздухом и изменением курса.

Все три атаки вражеского истребителя были успешно отбиты, на высоте шестисот метров, обстрелянный прицельным огнем воздушных стрелков, он отвалил в сторону и скрылся в темноте. Немецкому истребителю удалось из пушек и пулеметов повредить стабилизатор, правую плоскость и пробить маслобак, но командир корабля благополучно довел самолет до ближайшего аэродрома и произвел посадку. Все члены экипажа невредимы».<sup>1</sup>

За мужество и спасение боевой машины командир полка объявил благодарность командиру корабля И.И. Лизункову, штурману С.А. Соловей, пилоту И.И. Ковалеву (летал в качестве бортового радиста), механику М.Г. Пивень, стрелкам И.И. Бобкову и Н.А. Олейнику.

Что же касается экипажа М.И. Бокача, то никаких сообщений от него и никаких сведений о нем не поступило. Пропали без вести командир корабля Михаил Игнатович Бокач, штурман Семен Романович Трофименко, штурман Борис Григорьевич Туевский, радист Юрий Иванович Ораевский, борттехник Дмитрий Афанасьевич Яковлев и стрелок Иван Николаевич Миловидов.

В 1990 году вышла хорошая книга Н.М. Горностаева. Она называется «Мы воевали на Ли-2». Уникальность ее в том, что она посвящена инженерно-техническому составу 102-го авиаполка и написана одним из представителей этой службы. Вполне естественно, что Николай Михеевич не мог обойти стороной летный состав родного полка. Рассказывая о гибели экипажа М.И. Бокача, он писал: «А ведь Миша Бокач в свою смерть не верил. Весельчак и балагур, он был рожден для жизни. Прощел через такие огни и воды, что нам и впрямь порой казалось, что он заколдован. Оказалось, нет».<sup>2</sup>

Вновь провел боевую ночь в районе Орла экипаж Дмитрия Барашева. Его работа отражена в боевом донесении: «В районе станции Хотынец сильный огонь нашей артиллерии. Самолеты над аэродромом Ольшанец дают красные ракеты, производили посадку, старт работал. По нему сбросил две ФАБ-250. При последующем подходе с аэродрома давали красные ракеты и пулеметные очереди в зенит. С высоты одной тысячи метров с двух заходов бомбардировал станцию Хотынец. Бомбы разорвались в пятнадцати метрах от эшелонов. Со станции стал уходить эшелон, по нему в движении с восьмисот метров нанес удар бортовым оружием».<sup>3</sup>

Теперь перенесемся на юг, куда в эту ночь ушла тоже значительная группа бомбардировщиков АДД. Сюда, в район Изюма, пришли даже три корабля Пе-8 из 890-го авиаполка. В течение дня в соединения, направляемые штабом АДД для ударов по войскам и артиллерийским позициям в населенных пунктах Каменка и Топальский (восемь километров южнее Изюма), поступила целая серия указаний, уточнений и предупреждений.

«При действиях по Каменке необходимо разъяснить экипажам, что сегодня в 14.00 наблюдалось скопление противника в ее южной части и в овраге, что один-полтора километров юго-западнее. Огневые позиции артиллерии наблюдались в центре Каменки, на ее южной окраине, а также на северной окраине сада, что в одном километре юго-западнее ее. В западной части Каменки прилегающая к ней роща наземным наблюдением не просматривается, хорошо укрыта высотами и служит местом скопления противника.

ФАБ-5000 наиболее целесообразно положить на высоту 136,9 (двести метров севернее ее). Районы сосредоточения и узлы обороны противника вам известны: четыреста метров юго-восточнее от окраины Топальский. ВВС действуют в районе Малая Камышеваха и Великая Камышеваха. Скрипко».

Через некоторое время пришло указание от Н.Г. Хмелевского: «Линия фронта будет обозначена ракетами в сторону противника и кострами. В момент сбрасывания САБв с наших самолетов наша артиллерия будет давать разрывы по северной окраине Топальский, центру Каменки и саду, что один километр юго-западнее Каменки».

Затем последовало указание от М.И. Шевелева: «Уточняя задачу: в пункте Малая Камышеваха бомбардировать западную, юго-западную, южную и юго-восточную окраину, центр. Светонаведение: стрела севернее Гниаховки, направлением на Малую Камышеваху. Высота 185,1 взята нашими войсками».

Еще одно уточнение последовало из Москвы за подписью И.Н. Ракши: «Наши части подходят к пункту Малая Камышеваха, по пункту Камышеваха бомбардирование не производить. Вылетевшие три самолета на южную цель перенацелить по радио на южную окраину пункта. Если этот пункт экипажи не опознают, дей-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 568708, д.1 л. 13.

<sup>2</sup> Горностаев Н.М. Мы воевали на Ли-2. – М., 1990. – С. 86.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 470, л. 43.

ствовать по железнодорожной станции Барвенково. Предупредить экипажи: действовать в этом районе внимательно, следить за наземной обстановкой».

Все эти указания говорят о том, как стремительно менялась наземная обстановка в районе Изюма и в каких сложных условиях предстояло действовать нашим экипажам.

Основываясь на этих указаниях, командир 45-й авиадивизии уже от себя лично в боевом распоряжении предупредил: «Командирам и штурманам кораблей бомбардировать цели только прицельно, в заданное время. Цели в районе Каменки при наличии облачности бомбардировать только из-под облаков, учесть, что свои войска расположены близко, поэтому требуется особая точность бомбометания и внимательное наблюдение за наземной обстановкой».

Надо сказать, что в этой непростой ситуации экипажи 890-го авиаполка разобрались превосходно, ошибок не допустили. Появились они над объектами в 03.00. Над ним уже горели САБы и работали другие бомбардировщики. Со стороны наших наземных войск в направлении Каменки велась интенсивная артиллерийская стрельба. Все это помогло сориентироваться и прицельно отбомбиться. Двенадцать тонн бомб обрушилось на артиллерийские позиции врага.<sup>1</sup>

Большей частью своих сил в районе Каменки действовал и 5-й авиакорпус. На объект экипажи выходили по стреле из костров, которые наземные войска выложили на северной окраине Изюма в направлении на пункт Топальский. Кроме этого в пяти километрах на северо-восток от Изюма они соорудили два костровых треугольника, острие которых направили на Каменку. Ну и как всегда, главную помощь в точном выходе на цель и в прицельном бомбардировании оказали постоянные осветители В.М. Безбоков, С.С. Апухтин, М.В. Левин, они делали по два захода и, сменяя друг друга, держали объект в освещенном состоянии весь период работы корпуса. САБы рвались на высоте девяти сот метров, а радиус освещенного пятна над Каменкой достигал трех километров.

Контролировали бомбардирование Герой Советского Союза В.М. Чистяков, С.А. Якушкин, Д.П. Волков, А.С. Ржепецкий, Г.А. Сбытов. Они отметили отличную работу осветителей и подключение к обстрелу Каменки, после возгорания САБв, наших артиллеристов. Разрывы бомб пришлось по центру и южной части объекта, где произошло семь сильных взрывов и большое количество пожаров различной величины.<sup>2</sup>

Для 3-го гвардейского авиакорпуса командование АДД определило тоже южное направление. Одна группа самолетов Ил-4 должна была нанести удар по артпозициям в Каменке, вторая – по станции Орджоникидзе.

По войскам и артиллерийским позициям в оврагах близ Каменки, отбомбились двадцать девять экипажей, особенно удачно накрыли бомбы скопление техники в саду в одном километре на юго-запад от небольшой деревеньки Камрика. Интенсивное и прицельное бомбардирование подтвердил контролирующий И.Д. Рыбас.

По станции Орджоникидзе нанесли удар двадцать шесть экипажей. Разрывы пришлось по эшелонам и путям. Контролирующие работу этой группы бомбардировщиков зафиксировали семь очагов пожаров и двенадцать взрывов.

Работали экипажи в лунную ночь, при отличном светонаведении, качественном подсвете, и поэтому возвращались домой в хорошем настроении, а по прилету их еще встретили свежие номера «Красного сокола», в которых говорилось о некоторых людях соединения. В заметке, в частности, отмечалось: «Наша партийная организация – крепкий сплоченный коллектив. Как правило, коммунисты показывают пример в боевой работе и дисциплине. Командир эскадрильи гвардии капитан Тананаев – лучший осветитель части. Он умело сочетает боевую работу с всесторонним воспитанием своих подчиненных. Отлично выполняют боевые задания командования коммунисты Дегтяренко, Зинченко и др.».

А теперь о тех, кто не доставил свои бомбы по назначению. Таких оказалось двое: по различным техническим неполадкам вернулись с маршрута экипажи Е.В. Андреева и В.Д. Супрунчика. Еще двое (А.П. Сидоршин и К.Н. Михалочкин) по той же причине бомбардировали запасные цели – станции Камышеваха и Дебальцево.

В ночь на 19 июля экипажи 50-й авиадивизии 6-го авиакорпуса продолжили бомбардирование аэродрома Сталино-центральный, а 62-я авиадивизия ударила по скоплениям танков и войск противника в поселке и станции Чистяково. Экипажи совершили по два вылета. Тридцать один Ил-4, отбомбившись по аэродрому, создал более десятка очагов пожаров, три из них крупных, и три сильных взрыва в районе самолетных стоянок.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 90, л. 90.

<sup>2</sup> Там же, оп. 11519, д. 470, л. 35.

На станции Чистяково в результате бомбардирования сорока двух Ли-2 возникло пятнадцать очагов пожаров и шесть сильных взрывов, кто-то из штурманов угодил своими бомбами в железнодорожный эшелон с боеприпасами. Из-за отказа мотора задание не выполнил всего лишь один экипаж — командира корабля Ли-2 В.М. Буторина.<sup>1</sup>

Группу бомбардировщиков Ил-4 на южное направление отправил и 2-й гвардейский авиакорпус. Прогноз погоды в районе базирования говорил о возможном тумане ближе к полуночи. Е.Ф. Логинов вышел на связь с М.И. Шевелевым и попросил разрешения перенести первый вылет на час раньше. Начальник штаба АДД дал согласие. На имя Н.С. Скрипко ушла телеграмма:

«Особо важная, «Верфь», Скрипко. Ввиду угрозы закрытия туманом одной точки Логинова часть его экипажей взлетает раньше расчетного времени и появится над целью также на час раньше, чем основная масса самолетов. Экипажи Логинова предупреждены, что одновременно с нами будет работать фронтальная авиация. Шевелев».

По опорному пункту Топальский, где гитлеровцы сосредоточили пехоту и артиллерию, отбомбились все, кроме одного, направленные сюда двадцать девять экипажей. Хорошее светонаведение, характерный изгиб реки и ясная погода обеспечили штурманам прицельное бомбардирование. На самолете летчика В.П. Тяпченко отказал мотор, экипаж обнаружил в деревне Брагино (два километра юго-восточнее Болхова) скопление войск. По ним и отбомбились. Контролировали работу группы Я.А. Шашлов, Ю.П. Юдин, А.Я. Ткаченко, В.П. Смирнов. Особых замечаний и претензий к работе экипажей у них не было.

Командир корабля 19-го гвардейского авиаполка И.Е. Фатеев о выполнении задания донес, но на свою базу не вернулся.<sup>2</sup>

25 июля в часть возвратились штурман и радист. Они доложили, что их самолет сбил Ме-110. Судьба летчика Игоря Ефимовича Фатеева осталась невыясненной.

В полночь на аэродром Липицы, сорвав повторный вылет, опустился туман. Он клубился до самого утра, растопили его лишь первые лучи солнца. Небо над аэродромом просинило. Прогноз синоптиков оправдался.

Завершилась боевая ночь, когда АДД подняла в воздух рекордное количество бомбардировщиков. Они били по опорным пунктам и узлам сопротивления немецких войск, по железнодорожным объектам, а также по аэродромам. Сюда экипажи обрушили восемь тысяч шестьсот семьдесят одну бомбу разного калибра, общий бомбардировочный залп составил немногим более семисот девяноста пяти тонн. Не обошлось без потерь: на свои аэродромы не вернулось четыре самолета (два Ил-4, один Б-25 и один Ли-2).

Это количество совпадает с немецкими данными, но с оговоркой. Статисты противника определили, что все они сбиты в районе Орла истребителями. Наши данные говорят, что в районе Орла ИА сбит лишь один наш самолет.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 56.

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 470, л. 23.

*В ночь на 20 июля наша авиация крупными силами произвела налеты на железнодорожный узел Орел и аэродром противника. Наши самолеты бомбили немецкие эшелоны на железнодорожном узле Орел и склады противника, находившиеся в этом же районе. В результате бомбардирования возникло много пожаров, сопровождавшихся сильными взрывами. Большое число бомб было сброшено также на скопление немецких войск в районе юго-западнее Орла.*

*Наша авиация подвергла эффективному бомбардированию несколько аэродромов противника. Уничтожено и повреждено значительно число находившихся на этих аэродромах немецких самолетов.*

*Три наших самолета не вернулись с боевого задания.*

*«Красный сокол», 1943, 21 июля.*

## И ОДИН В ПОЛЕ ВОИН

Третью ночь подряд Авиация дальнего действия поднимала в ночное небо Курского сражения все свои соединения, стараясь отправить на помощь наземным войскам максимальное количество боевых самолетов. В мощных бомбовых ударах нуждались все наступающие фронты Красной Армии.

19 июля в боевых действиях Центрального фронта обозначился ощутимый успех: его войска прорвали основной оборонительный рубеж немецко-фашистских войск южнее Кром. Стараясь не допустить развития прорыва, враг ввел в бой свои последние резервы.

Брянский фронт, продолжая Орловскую операцию, продвигался вперед с большим трудом. Серьезным препятствием на пути стал промежуточный рубеж немецко-фашистских войск, куда гитлеровцы срочно подтягивали свои резервы.

Чтобы не допустить окружения своей группировки в районе Болхова, противник продолжал перебрасывать сюда с других участков фронта дополнительные силы. С их помощью он нанес ряд сильных контрударов. К 19 июля соотношение сил здесь стало меняться в пользу врага. Темпы наступления наших войск, и без того не слишком высокие, еще больше снизились. Обстановка требовала ввода свежих сил. Стало очевидным, что Брянскому фронту нужна помощь.

Чтобы ускорить прорыв промежуточного рубежа обороны противника, Ставка 19 июля усилила левое крыло Западного фронта. Сюда прибыли для подкрепления 11-я армия генерала И.И. Федюнинского, 4-я танковая армия генерала В.М. Баданова и 2-й гвардейский кавалерийский корпус генерала В.В. Крюкова. Усиленные резервами, фронты повели более решительное наступление на орловскую группировку врага с севера и северо-востока.

Наиболее ощутимую помощь войскам Брянского фронта с утра 19 июля оказала 3-я гвардейская танковая армия генерала П.С. Рыбалко, успешно завершившая марш-бросок. Она «...четырьмя колоннами пошла вперед. По оборудованным саперами бродом танки преодолели реку Олешня и атаковали врага; к исходу дня они продвинулись на глубину в 10-12 километров, прорвав тем самым тыловой оборонительный рубеж противника. Это немедленно привело к перелому в обстановке. В ночь на 20 июля наши войска освободили Мценск».<sup>1</sup>

Для поддержки боевых действий войск Западного и Брянского фронтов командование АДД продолжало выделять достаточно большую часть своих сил. Н.С. Скрипко писал: «В ночь на 20, на 21 июля, когда выдалась хорошая погода, мы опять подняли по 600 самолетов. Свыше 600 экипажей бомбардировали цель на орловском направлении, поддерживая наступающие войска, в том числе танковые армии».<sup>2</sup>

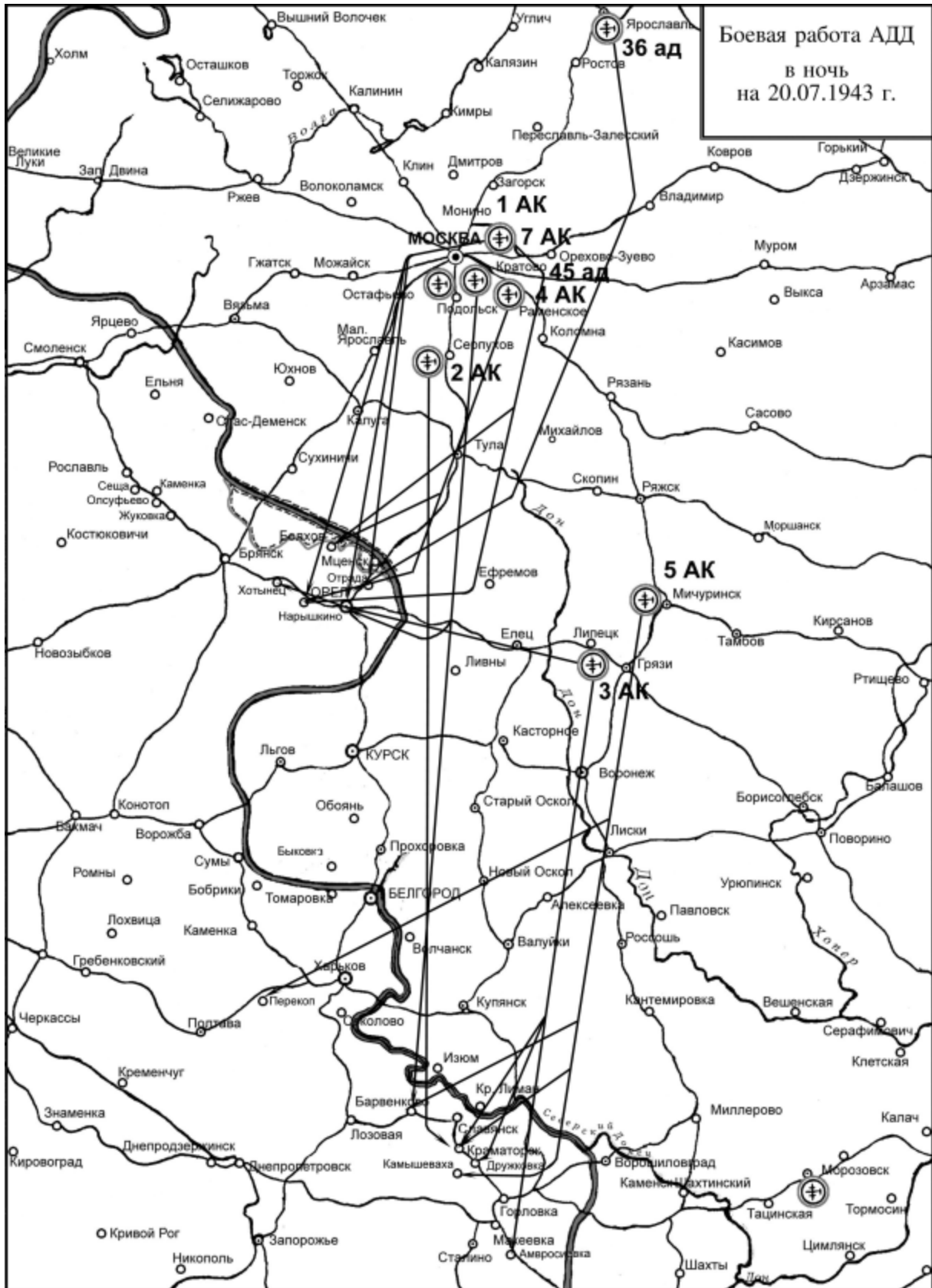
В ночь на 20 июля частично или полностью здесь действовало шесть соединений Авиации дальнего действия, главным объектом бомбардирования для которых стал сам город Орел и прилегающие к нему районы.

---

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 178.

<sup>2</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 305.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 20.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч	
ж/д узел Орел	1-й авиакорпус	Ил-4	36	29	347	38,400	122	
аэродром Орел			31	26	292	34,700		
ст. Оптуха			9	9	94	9,700		
ст. Отрада				1	11	1,250		
ст. Нарышкино				1	11	1,250		
п. Наумово				1	11	1,250		
п. Карандаково				1	11	1,250		
п. Сенец				1	11	1,350		
Разведка погоды				1				
<b>Итого:</b>					<b>77</b>	<b>69</b>	<b>788</b>	<b>89,150</b>
аэрод. Краматорская	2-й авиакорпус	Ил-4	33	28	339	41,080		
ст. Семинарская			39	34	475	54,700		
п. Протасово				1	13	1,300		
ст. Стальной Конь				1	12	1,500		
п. Макеево				1	12	1,200		
<b>Итого:</b>			<b>72</b>	<b>65</b>	<b>851</b>	<b>99,780</b>		
ст. Донецко-Амвросиевка	3-й авиакорпус	Ил-4	31	31	350	39,500	200	
аэрод. Краматорская			26	25	268	31,350		
ст. Дружковка				1	11	1,100		
Контроль работы аэрод. Орел с бомбардировкой ст. Хотынец и аэрод. Карачев			1	1	10	1,450		
<b>Итого:</b>			<b>58</b>	<b>58</b>	<b>639</b>	<b>73,400</b>	<b>200</b>	
ж/д узел Орел	4-й авиакорпус	Б-25	43	43	277	62,700		
аэродром Орел			58	58	364	74,000		
Разведка погоды			1					
<b>Итого:</b>			<b>102</b>	<b>101</b>	<b>641</b>	<b>136,700</b>		
аэрод. Краматорская	5-й авиакорпус	Ли-2	43	38	1430	38,472		
п. Перекоп		Ли-2	4	4	256	4,000		
п. М. Камышеваха		Ли-2	3	3	119	3,410		
		ТБ-3	1	1				
ст. Барвенково		ТБ-3	7	7	71	7,100		
аэродром Барвенково		Ли-2	3	3	192	3,450		
ст. Краматорская		Ли-2		1	64	1,150		
<b>Итого:</b>			<b>61</b>	<b>57</b>	<b>2132</b>	<b>57,582</b>		
г. Орел	7-й авиакорпус	Ли-2	67	62	774	58,135		
дорога Орел-Болхов			12	12	99	13,790		
<b>Итого:</b>			<b>79</b>	<b>74</b>	<b>873</b>	<b>71,925</b>		
ст. Семинарская	36-я авиадивизия	Ил-4	36	30	335	35,125	126	
ст. Оптуха				2	18	1,800		
<b>Итого:</b>			<b>36</b>	<b>32</b>	<b>353</b>	<b>36,925</b>	<b>126</b>	
ж/д узел Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	6	6	54	26,500		
воен. городок Орел			7	7	86	35,800		
п. Каменка			2	2	10	10,200		
ст. Барвенково			1	1	4	4,000		
<b>Итого:</b>			<b>16</b>	<b>16</b>	<b>154</b>	<b>76,500</b>		
<b>Всего:</b>			<b>501</b>	<b>472</b>	<b>6431</b>	<b>641,962</b>	<b>448</b>	

1-й гвардейский авиакорпус получил задание бомбардировать три цели – железнодорожный узел и аэродром Орел, а также станцию Оптуха. Утверждение Н.С. Скрипко, что в ночь на 20 июля «выдалась хорошая погода» несколько неверно. Дело в том, что между относительно хорошей погодой в районе Монино и над целью – в пределах четырех-пяти баллов, оказалась полоса не то, что с плохими, а просто скверными метеоусловиями: десятибалльная, мощно-кучевая облачность с нижней границей в восемьсот и верхней в пятьсот тысяч метров, местами гуляли грозы.

Пять экипажей корпуса не смогли преодолеть это препятствие в районе линии фронта и бомбили незаданные цели, а четыре вообще вернулись с маршрута. Если учесть, что на двух самолетах произошли отказы в работе техники и командиры кораблей М.А. Брусницин и В.П. Иванов вынуждены были прекращать полет к цели, то можно сказать, что процент невыполненных боевых заданий оказался большим. Но в погоде есть и непогода, и ничего тут не поделаешь. Все эти сведения о метеообстановке на маршруте и в районе цели добывал экипаж П.Ф. Кляты.

На железнодорожном узле, помимо множества мелких пожаров в северо-восточной части, образовался один весьма крупный. Через некоторое время в его эпицентре произошел взрыв большой силы. Из средств ПВО здесь было все: артиллерия разных калибров, прожектора, барражирующие истребители и даже аэростаты. Так же, кроме аэростатов, был защищен и аэродром Орел, но экипажи все же прорвались и, используя хороший подсвет, прицельно отбомбились.

Над станцией Оптуха, где ПВО отсутствовало, обкатку получили молодые летчики, о взрывах и пожарах они не доложили, зафиксировав лишь разрывы своих бомб в различных местах станции. Те объекты, которые бомбардировались как случайные цели, вынесены в таблицу, я же здесь лишь называю экипажи: А.М. Резниченко, Д.И. Линенко, А.П. Маркин, А.А. Алехнович, А.И. Путилин.

О силе противодействия средств противовоздушной обороны над железнодорожным узлом Орел говорят два таких факта. Один из них отражен в наградном листе на летчика 2-го гвардейского авиаполка В.М. Слабухи. Его экипаж в составе штурмана Н.Д. Переяслова, радиста П.И. Филоненко и стрелка А.П. Маркова шел бомбить узел Орел. Как только вышли из полосы десятибалльной облачности, истребитель тут как тут. Такое впечатление, что он поджидал наш бомбардировщик. Но так это или нет – дело второстепенное, главное то, что надо было предпринимать срочные меры. Экипаж это сделал: противоистребительным маневром летчик дважды срывал атаки Ме-110, а стрелки все время держали его на почтительном расстоянии, попугивая короткими очередями.

В наградном листе сказано: «Умелым маневром прорвался через зону барражирования истребителей и заградительного огня ПВО. Прицельным бомбардированием взорвал эшелон с боеприпасами, образовав большой взрыв с очагами пожаров». Мне остается только добавить, что Василий Максимович Слабуха был представлен к ордену Красного Знамени и эту награду он получил.

Второй факт, свидетельствующий о силе ПВО над Орлом, связан с экипажем командира звена 17-го гвардейского авиаполка Б.Г. Пузанова. Он активно участвовал в боевой работе, летая в район Курской дуги, не пропустил практически ни одного вылета, бомбил эффективно. Вот и в ту ночь, побывав над аэродромом Орел, пошел туда во второй раз. Прорвались через заградительный огонь зенитной артиллерии, сбросили свой десяток ФАБ-100, вышли из зоны огня и легли курсом на Монино, полагая, что все позади. Но немецкий ас Ме-110 думал несколько иначе.

Атаковал он под углом девяносто градусов на той же высоте, на которой Ил-4 шел домой. Ударил он изо всего, что у него стреляло. Пулеметно-пушечные очереди были настолько длинными, что создалось впечатление, будто фашист разрядил весь свой боезапас. Сноп металла и огня пришелся в то место бомбардировщика, которое разделяет кабины штурмана и летчика. Самолет получил серьезные увечья: разбита приборная доска, перебиты тросы управления рулей глубины и поворота, пробиты бензобаки, вышел из строя мотор. Горящую машину оставляли, когда она уже перешла в пикирование. Последним на высоте две тысячи пятьсот метров простился с самолетом Борис Пузанов. Дело это оказалось далеко не простым, так как летчик прыгал с крутого пикирования, когда самолет набрал скорость приблизительно четыреста километров в час.

Приземлился он в четырех километрах от линии фронта, около деревни Гусево (шесть километров севернее станции Моховое), совсем недалеко от орудия, которое обслуживал немецкий расчет в составе четырех человек. Как они не заметили спускающийся белый купол парашюта – уму непостижимо. Приготовился к бою, но артиллеристы никаких действий не предпринимали. Успокоившись, Борис Георгиевич решил не возникать, дожидаться рассвета, осмотреться, а уже потом принимать решение.

Чертовски хотелось спать, но как только смыкались веки, чувство опасности брало верх и прогоняло сон прочь. Эта борьба продолжалась до тех пор, пока на первых мазках рассвета не грянула канонада. Это наша артиллерия открыла огонь по переднему краю противника. Немецкий расчет стал огрызаться, послы-

шались лающие команды и окрики на немецком языке. Пузанов перебрался ближе к артиллеристам, укрылся в кустарнике, изготовил оружие. А когда просветы между макушками деревьев стали розоветь, стрельба вдруг погасла и по ложине покатилось родное «ура». Немецкая прислуга стала собирать вещи. Вот тут-то, улучшив момент, Пузанов и вступил в бой. Опешившие от того, что у них за спиной оказался русский, немцы даже не успели схватиться за оружие. Убив двоих и ранив третьего, летчик было рванулся навстречу накатывающейся волне советской пехоты, но сообразив, что его вмиг скосят разгоряченные боем свои же бойцы, укрылся в том же кустарнике, в котором боролся со сном. Пропустив первых пехотинцев, он фактически «перешел» линию фронта.

Пузанова доставили на командный пункт воздушной армии, где находился генерал А.Е. Голованов. Внимательно выслушав рассказ летчика, Александр Евгеньевич похвалил его за инициативу и смелость, заметив, что своими действиями на земле он на деле подтвердил русскую пословицу о том, что и один в поле воин. Затем командующий организовал доставку Пузанова в полк, куда он и прибыл 23 июля. Долго потом думал Борис Георгиевич о словах Голованова и все никак не мог понять, что это — похвала или намек на неумение воевать в небе. «Мол, в поле-то ты воин, а вот там... Ведь сбил же меня какой-то гад».

Вполне естественно, командование полка интересовала судьба остальных членов экипажа. Но сказать что-либо конкретное о своих товарищах Пузанов не мог. Команду на покидание он давал, а вот выполнили ее подчиненные или нет, летчик, в связи с невероятно трудными условиями, в которых ему самому пришлось покинуть подбитую машину, не знал. Список пропавших без вести пополнили новые имена: штурман Сергей Дмитриевич Кузнецов, радист Фома Данилович Лысый и стрелок Иван Дмитриевич Головкин.

Но это не все. Понес потерю и 6-й гвардейский авиаполк. С боевого задания не вернулся экипаж командира звена Александра Ивановича Путилина. Единственное, что известно из последней радиограммы, так это то, что он прошел, имея задачу бомбардировать железнодорожный узел Орел, линию фронта. И это все. Кроме летчика пропали без вести: штурман Василий Яковлевич Ченцов, радист Иван Петрович Жданов, стрелок Григорий Николаевич Гордиенко.

В эту ночь на монинском аэродроме произошло небольшое столкновение в сфере межкорпусных взаимоотношений. Как известно, здесь базировались все самолеты 1-го гвардейского и часть 7-го авиакорпусов. В период организации боевой работы эта скученность иногда приводила к разного рода неприятностям. Одна из них произошла в эту ночь. Полетами руководил заместитель командира 101-го авиаполка 7-го авиакорпуса майор С.С. Запыленов. Во второй половине ночи экипажи 1-й гвардейской авиадивизии стали уходить на повторный боевой вылет. И как раз в это время, возвращаясь с боевого задания, к аэродрому стали подходить самолеты Ли-2 7-го авиакорпуса. Руководитель полетов, действуя по принципу «своя рубашка ближе к телу», стал их сажать, создал на старте пробку и сорвал вылет нескольких самолетов Ил-4 на повторное задание.

Словесная перебранка по телефону между командирами 1-й гвардейской авиадивизии и руководителем полетов по вопросу, что важнее посадить самолет, вернувшийся с боевого задания, или обеспечить взлет тому, кому его еще предстоит выполнить, к взаимопониманию не привела. Свое возмущение неправильными действиями руководителя полетов полковник С.С. Лебедев выразил в рапорте на имя генерала Д.П. Юханова.

Раз уж я коснулся темы взаимоотношений на монинском аэродроме 1-го гвардейского и 7-го авиакорпусов, то будет вполне логичным перейти к освещению боевой работы соединения генерала В.Е. Нестерцева.

Согласно боевому распоряжению, корпус готовился бомбардировать войска противника, сосредоточенные на юго-западной окраине Орла. Буквально перед контролем от генерала М.И. Шевелева поступило дополнительное боевое распоряжение: «На 20 июля в течение всей ночи двенадцатью самолето-вылетами действовать по колоннам противника на шоссе Орел – Болхов. Боевая зарядка, время удара, высота бомбардирования – вашим решением. Экипажам внимательно наблюдать за наземной обстановкой. Бомбить наиболее крупные колонны».

Для этого дела пришлось срочно отбирать наилучшие экипажи, однако больших колонн они не нашли, а вот по некоторым скоплениям техники на шоссе ударили крепенько. Группа самолетов, бомбардирующая войска в самом городе, создала там двадцать пожаров и один огромный взрыв на юго-западной окраине.

Над Орлом на самолет командира корабля О.Н. Севастьянова напал Ме-109 с устрашилкой – зажженной фарой, но у него ничего не получилось, противоистребительным маневром Осип Никитович атаку сорвал. Больше в поле зрения экипажа истребитель не появился.



*Управление 7-го авиакорпуса. В центре В.Е. Нестерцев*

После выполнения боевого задания на КП корпуса вышел радист экипажа В.Т. Осадчиева и пытался передать какую-то тревожную радиограмму, но его не поняли, попросили повторить, однако в эфире он больше не появился и в свой полк не возвратился.

Положенный месячный срок ожидания ничего не прояснил. После этого всех членов экипажа командование 102-го авиаполка перевело в разряд пропавших без вести. Вот их имена: командир корабля Владимир Тимофеевич Осадчий, штурман Александр Евдокимович Луговской, радист Сергей Николаевич Соловьев, борттехник Михаил Терентьевич Новиков, стрелок Петр Афанасьевич Домостроев.<sup>1</sup>

Н.М. Горностаев посвятил командиру корабля несколько строк: «Навсегда вместе с ним (речь идет о М.И. Бокаче. – А.С.) ушел в небо летчик-инструктор Владимир Тимофеевич Осадчий (правильно: Осадчиев. – А.С.). В полку он летал с первых дней его создания, совершил 278 боевых вылетов. Скромный, неспешный в движениях, он был любимцем у молодых летчиков, которых вводил в строй».<sup>2</sup>

Станцию Семинарскую для бомбардирования командование АДД поручило 36-й авиадивизии. Тридцать самолетов Ил-4 соединения держали ее под напряжением ровно час, то есть через каждые две минуты над станцией проходил один Ил-4, освобождался от бомб и уступал место следующему самолету.

Контролирующий экипаж командира корабля А.Д. Штанько (штурман Ноздрачев) зафиксировал до десяти очагов пожаров и два сильных взрыва с пламенем ярко-красного цвета. Пять экипажей, встретив на маршруте грозу, обошли ее, на цель опоздали и в заданное время бомбардирования не уложились. Их работу контролер не фиксировал. Два экипажа отбомбились по железнодорожной станции Оптуха. Для одного из них полет сюда стал трагическим.

Как только штурман Н.И. Смирнов закрыл после бомбометания створки бомболока, командир корабля Н.П. Сидоров стал выводить Ил-4 из простреливаемой зенитной артиллерией зоны. Но не успел. Из темной задней полусферы к бомбардировщику потянулась огненная дорожка и прошла его металлическое тело. Мгновенно воспламенившись, машина вышла из повиновения летчику и перешла в беспорядочное падение. В пылу борьбы с теми силами, которые завладели бомбардировщиком, Сидоров и не

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 471, л. 45.

<sup>2</sup> Горностаев Н.М. Мы воевали на Ли-2. – С. 86.

заметил, что ранен в ногу осколками снаряда. А самолет падал медленно, словно нехотя, вращаясь вокруг своей продольной оси. Сил вывести его в горизонтальный полет явно не хватало, помочь летчику никто не мог, так как штурман был убит прицельной очередью истребителя. И Сидоров дал стрелкам команду – покинуть самолет.

Открыв с большим трудом колпак, Николай Павлович подождал того момента, когда бомбардировщик в очередной раз окажется вверх колесами, и свободно вывалился из кабины. Парашют раскрыл на высоте пятисот метров. Стараясь обезопасить раненую ногу, приземлился неудачно, потерял сознание, а очнувшись, понял, что пленен.

После первого допроса Сидорова отправили в орловскую тюрьму. 30 июля, не без помощи тюремного врача (из бывших пленных), его направили в больницу для заразных детей. Здесь он и дождался прихода частей Красной Армии. 9 августа летчика доставили в тульский госпиталь на долгих два месяца. Позже командованию полка через местных жителей удалось установить, что радист Валентин Ефимович Порубаев и стрелок Мустафа Султан-Ахметович Манбетов погибли.<sup>1</sup>

По этим же целям – железнодорожному узлу Орел – работал 4-й гвардейский авиакорпус.

Помощник штурмана 15-го гвардейского авиаполка по земному обеспечению самолетовождения капитан Ф.С. Яловой с начала Курской битвы не пропустил ни одного боевого вылета. В небе над Белгородом и Орлом он уже побывал с экипажами В.А. Лачина, Л.И. Мельникова и др. В ночь на 20 июля вместе с штурманом полка А.А. Горбачевым они решили, что Федор Степанович пойдет на задание в экипаже В.Т. Маркизова. Предупредив об этом командира корабля на постановке задачи, Яловой, занятый полковыми делами весь день, встретился с экипажем практически на самолетной стоянке перед самым вылетом. Весь экипаж, за исключением штурмана Н.И. Яшина, был у самолета.

– Кто не был над Орлом? – выждав несколько секунд и не получив ответа, Яловой добавил: – Значит все знают, что это за штука?

– Знаем, товарищ капитан, – за всех ответил правый летчик Иван Кокин.

Нравился Яловому этот молодой и ладный правый летчик. Уже несколько раз пришлось с ним слетать за линию фронта, вот только вчера ходили на узел сопротивления под Орел. В полете спокоен, осмотрителен, настойчив и целеустремлен. Прямо не верится, что ему только двадцать один год. И присказка у него такая же четкая, как все его действия: «Вперед и прямо!» Как о толковом летчике о Кокине заговорили, когда он хорошо подсветил Минск. Это было в ночь на 2 мая.

Зеленая ракета позвала в самолет. Маркизов и Кокин, исполняя все команды штурмана, вывели самолет Б-25 на орловский аэродром точненько. Стрелок Владимир Ковтуновский доложил о патрулирующем истребителе. Приказав смотреть за ним в оба, Маркизов вывел машину на боевой курс. Бомбил Яловой в прожекторных лучах и разрывах зенитных снарядов. Как только штурман закрыл створки бомболюка, летчики начали противозенитный маневр и быстро вывели Б-25 из зоны обстрела и света.

– Кого-то сбили! – проинформировал радист Иван Приходько.

И действительно, в воздухе горел и шел в крутом снижении чей-то самолет. Молча проводили его взглядами до самой земли. Там, где он упал, взметнулся и расплылся в стороны оранжевый клубок огня. Угасая и отдаляясь, он еще долго светился на темном фоне земли. Возвращались домой молча.

За два вылета над железнодорожным узлом и аэродромом Орел от авиакорпуса, с учетом разведчика погоды, побывало сто два самолета Б-25. Оба раза контроль осуществляли командир 22-го гвардейского авиаполка подполковник И.Ф. Галинский и начальник разведки 13-го гвардейского авиаполка капитан И.Л. Мазанов. Во время первого вылета они наблюдали столкновение двух самолетов в воздухе прямо над железнодорожным узлом. Метким бомбардированием кому-то удалось поджечь эшелон, судя по последующим частым взрывам, в нем оказались вагоны с боеприпасами. Группа, бомбардировавшая аэродром, покрыла всю его площадь сплошными разрывами, на стоянках горели



Ф.С. Яловой

и взрывались фашистские самолеты.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 36-й ад, оп. 1, д. 74, л. 37 «А».

На высотах бомбардирования патрулировали немецкие истребители. Один из них предпринял атаку на самолет командира корабля Ф.Р. Забелина, однако, встретив дружный огонь стрелков бомбардировщика, вынужден был отвалить. Еще один Ме-110 вступил в контакт с Б-25 командира корабля Ф.Ф. Иванова. Уж так ему хотелось сбить наш самолет, что он в пылу трех последовательных атак потерял осторожность. Расплата наступила неминуемо. Нарвавшись на короткую, но прицельную очередь пулемета стрелка И.М. Солодова, истребитель воспламенился, свалился на бок и, кувыряясь, пошел к земле. Вероятно, летчик был убит. Этот факт подтвердили экипажи Ф.Н. Рябчука и А.Н. Миронова.

Из-за того, что натекла облачность и экипажи вынуждены были бомбить в окна, второй удар по этим же объектам оказался менее эффективным.<sup>1</sup>

На орловском направлении 2-му гвардейскому авиакорпусу предстояло нанести бомбардировочный удар по железнодорожной станции Семинарская. Генерал Е.Ф. Логинов решил выполнение этой задачи поручить командованию 8-й гвардейской дивизии. Сама станция расположена в предместьях Орла, по этому объекту ни дивизия, ни корпус еще не работали. Новая цель всегда порождает повышенное внимание со стороны руководящего состава, да и сами экипажи уделяют подготовке максимум времени. Летчики и штурманы засели за карты крупного масштаба, пристально изучали фотосхемы объекта, руководство полков разрабатывало боевую документацию, подобрало экипажи для освещения и поджога цели, на аэродромах инженеры, техники и механики подготовили самолеты к полету. На контроль готовности в полки ушли все командиры штаба дивизии.

Сценарий бомбардировочного удара был продуман основательно, до мелочей, но одну из них не учли. Первые самолеты бомбардировочного эшелона прибыли на станцию, когда еще не совсем сгустились сумерки, поэтому достаточного эффекта от зажженных САБв не получилось. Но дело быстро поправили два экипажа, штурманы которых метким бомбометанием подожгли два эшелона. Эту филигранную работу выполнили штурман В.Ф. Рощенко из экипажа Героя Советского Союза И.П. Курятника и штурман Н.В. Найденов (командир корабля В.Ф. Романов). Пожары, возникшие среди вагонов этих эшелонов, послужили для остальных хорошим ориентиром. Через каждые три минуты над станцией появлялся бомбардировщик. Его встречали десятки прожекторов, разноцветные нити трасс снарядов МЗА, то там, то здесь вспухали огненно-дымчатые шары от взрывов снарядов средней и крупной зенитной артиллерии. Все это светящееся и рвущееся имело одну-единственную цель – не пустить, преградить, заставить свернуть с боевого курса, уничтожить. Но никто, лавируя в море света и огня, не свернул, каждый экипаж, презрев опасность, достигал цели и прицельно сбрасывал привезенный бомбовый груз.

С первого вылета вернулись все. Передав меченые осколками самолеты техникам и механикам, экипажи, разгоряченные боем, приходили на командные пункты полков, докладывали о выполнении задания, собирались группами и обменивались впечатлениями.

Экипажам 19-го гвардейского авиаполка пришлось докладывать самому командиру дивизии. Герой Советского Союза полковник В.Г. Тихонов в эту ночь изучал процесс подготовки и руководство боевым вылетом со стороны командира и штаба полка. Он внимательно выслушивал доклады, вникал в каждую деталь и по-отцовски давал советы.

Группа летчиков и штурманов собралась вокруг уже авторитетных не только в полку, но и в соединении П.П. Радчука и П.П. Хрусталева. Они, еще не остывшие от впечатлений, рассказывали о том, как прожектористы схватили их самолет еще в начале боевого курса и, чтобы не получить под брюхо, Радчук стремительно бросил бомбардировщик вниз, выскочил из смертельных объятий, энергично вывел «ила» в горизонтальный полет и оказался над станцией. Хрусталеву оставалось только нажать на кнопку прицела. Что он и сделал. Мгновенно на эту совершенно неожиданную эволюцию самолета, которую предпринял летчик, среагировал стрелок-радист Василий Шереметьев. Меткой очередью из УБТ он ударил по «глазам» один прожектор, а затем второй.

По мере готовности самолетов экипажи вновь занимали свои рабочие места и поднимали загруженные новой порцией бомб свои машины в ночное июльское небо. Во втором вылете освещение цели было отличным, в отдельные периоды над станцией висело до двадцати САБв. ПВО сникла. Весь район города и обе железнодорожные станции изрешетили разрывы бомб, образовав до семидесяти очагов пожаров.

После возвращения с задания путем опроса экипажей, контролеров, а ими были А.Я. Ткаченко, А.А. Смирнов и И.П. Курятник, а также на основе анализа фотоснимков, командование полка уста-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 471. Л. 38.

новило, что на станции Семинарская подожжено четыре эшелона, уничтожен склад горючего, разрушена часть станционных сооружений. Еще один контролер, командир эскадрильи С.У. Балалов, из-за отказа мотора сел вынужденно на аэродроме Волово.

Дивизия оказала в эту ночь наземным войскам большую помощь, противник не смог своевременно ввести в бой свои резервы, потеряв часть их на станции сосредоточения.

Задание не выполнили три экипажа, все по различным неисправностям техники, и еще два сели на других аэродромах. Имел корпус и потери. Над целью самолет командира корабля Е.Н. Яковлева (19-й гвардейский авиаполк) получил несколько прямых попаданий снарядов зенитной артиллерии. Через несколько минут бомбардировщик загорелся. Летчик перетянул линию фронта и дал команду выбраться. Весь экипаж приземлился на своей территории и через два дня вернулся в полк. Самолет упал в районе деревни Синявино (пять километров южнее Плавска).

С боевого задания не вернулся экипаж 3-го гвардейского авиаполка Ф.П. Петрова. Его судьба прояснилась лишь 9 августа. В этот день командир корпуса в боевом донесении в штаб АДД сообщил, что самолет в районе железнодорожной станции Семинарская был сбит зенитной артиллерией противника. Петров, раненный в ногу и обгоревший, сумел покинуть горящую машину и приземлился на оккупированной территории. Местные жители оказали ему помощь и переправили через линию фронта, а наземные части организовали его доставку в тульский госпиталь. Отсюда он и дал знать о себе. По предположению командира корабля, остальные члены экипажа – штурман Иван Иванович Курьяков, радист Борис Васильевич Ерошкин и стрелок Николай Петрович Федоров – погибли.

С хорошим настроением в эту ночь работал в районе Орла экипаж Д.И. Барашева. Вездесущий радист Николай Подчуфаров раздобыл где-то целых четыре газеты «Красный сокол» за 18 июля и раздал их всем членам экипажа. В газете за подписью их командира красовалась заметка «Как мы сбили Ю-88». Очертив карандашом в статье одно место, радист прикрепил газету к изголовью своей кровати для всеобщего обзора. А пометил он в заметке те пару абзацев, в которых рассказывалось о его умелых действиях.

«Тут мой стрелок Подчуфаров начал его «крестить» длинными очередями. Одну за другой немец стал выпускать серии ракет, обозначавших: «Я свой самолет». Противник пытался отвалить вправо и только теперь догадался выключить огни. Подчуфаров продолжал посылать в него очередь за очередью. Трассы пуль прошли фюзеляж, правую плоскость. Из правого мотора показался огонь. Вот немец резко взмыл вверх и свалился на правое крыло. Оставляя за собой полосу красного пламени из мотора, он штопором пошел к земле. Сильный взрыв и красный огонь завершили существование немецкого бомбардировщика.

Вскоре нам подвернулся еще один самолет противника. Обстреляли и его. Из левого мотора у него пошли искры, видно, наши пули попали в цель. Подбитый самолет ушел от нас на малой высоте».

Хорошее настроение всегда полезно, в том числе и в делах боевых. Экипаж обследовал работу аэродромов орловского аэроузла и донес, что они бездействуют. Затем пошли на железнодорожную станцию Хотынец и с двух заходов отбомбились по эшелонам, а в пятидесяти метрах от станции взорвали склад с горючим, он горел тридцать минут.

Пошли дальше, на аэродром Карачев, и застали там работающий старт, один самолет рулил с зажженными АНО по рулежной дорожке, один заходил на посадку, а еще шесть ходили по кругу. Сбросили остатки бомб по летному полю, особого вреда не принесли, но нервы немецким асам потрепали. Затем с борта самолета передали: «На линии фронта в районе Глазуновки и Малоархангельска артиллерийская и пулеметная стрельба наземных войск. Ильинское горит, в районе станции Хотынец сильная артперестрелка».<sup>1</sup>

Аэродром Кратово. На стоянках стоят, отдыхая после боевой ночи, бомбардировщики Пе-8 – гордость и ударная сила Aviации дальнего действия. Самолеты в полном распоряжении техников, механиков и инженеров. Они врачуют «приболевших», проверяют, заправляют.

А в полковых классах, тоже отдохнув после боевой ночи, летный состав готовится к новому рейду за линию фронта. Сегодня снова на орловское направление, правда, нескольким экипажам предстоит лететь в район Изюма и нанести там удар по артиллерийским позициям, которые расположены в овраге на юго-восточной окраине пункта Петрополье, а также ударить по войскам в пункте Вел. Камышевах.



Е.Н. Яковлев

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 471, л. 34.

Командиры полков довели боевое распоряжение полковника В.И. Лебедева: «В ночь на 20 июля 45-я авиадивизия совместно с другими соединениями АДД наносит массированный удар по железнодорожному узлу и военному городку в Орле, разрушает узел сопротивления в пункте Малая Камышеваха. Контролирует боевую работу полковник Иващенко. Экипажам, действующим по узлу сопротивления М. Камышеваха, ввиду близости своих войск, внимательно следить за наземной обстановкой, бомбардировать только прицельно».

Затем конкретные задачи поставили начальники служб, после чего экипажи приступили к подготовке. И хотя цели практически новые, но надо все тщательно продумать, особенно по вопросам противодействия истребителям в районе Орла, которые все больше и больше звереют.

После окончания подготовки в 746-м авиаполку слово взял комиссар, как его продолжали величать, В.В. Николаев. Он и командир полка В.А. Абрамов среди личного состава имели непререкаемый авторитет, пользовались всеобщим уважением. Один из боевых летчиков полка Владимир Васильевич Пономаренко дает им такую характеристику:

«В. Абрамов был отличный летчик, неутомимый тактик, прекрасный воспитатель. Под стать ему был и заместитель В. Николаев. Удачное сочетание командира и замполита. Они не только призывали нас действовать дерзко, напористо, но и сами показывали пример, как это делать. Они часто летали на боевые задания. Помню, мою технику пилотирования Абрамов проверял в боевом вылете, так как он считал своим долгом слетать на боевое задание с каждым командиром корабля.

Часто в нашем экипаже летал и Николаев. После выполнения боевой работы и отдыха, идя на разбор полета или получать боевое задание, мы всегда при входе в штаб видели боевые листки, из которых узнавали, кто и как выполнил полет. Это уже было соревнование на лучшее выполнение задания. Организатором, да и не только этого, был Николаев, «комиссар», как мы его все звали. Худой, высокий – и откуда он черпал силы? Ведь он меньше нас отдыхал, да и здоровьем был послабее».

– Товарищи! – начал говорить Николаев. – Вот уже больше недели мы еженощно висим над Орлом. Два года назад, многие это помнят, мы работали с орловского и мценского аэродромов, сдерживая наступление гитлеровцев на Москву. Сегодня совсем иная обстановка, сегодня Красная Армия сражается за то, чтобы вернуть нашей стране, нашему народу этот прекрасный город с гордым названием Орел. Могу доложить вам, что Мценск сегодня ночью взят нашими войсками.

Переждав легкий гул одобрения, прокатившийся по классу, Николаев продолжил:

– Наша родная Орловщина постепенно освобождается от фашистской нечисти. Красная Армия уже вернула нам бывшее имение Ивана Сергеевича Тургенева. Немцы разрушили этот знаменитый памятник русской культуры, от домика, где Тургенев писал всем нам знакомые «Записки охотника», остался один фундамент да печные трубы. Недавно там побывал корреспондент «Красной звезды» Тихомиров, вот что он пишет.

Николаев достал из планшета газету, развернул ее и продолжил:

– Заметка называется «На освобожденной орловской земле». Вот, что здесь написано: «Нам рассказали следующее. Когда сюда ворвались немцы, один из них заорал, показывая рукой на бюст писателя: «Энгельс! Энгельс!» Выхватив из кобуры пистолет, он начал было стрелять. Кто-то из оставшихся жителей объяснил бандиту, что это не Энгельс, а русский писатель Тургенев. Немец с трудом понял, что ему говорят и тогда отбил рукояткой пистолета нос у скульптуры и столкнул ее с пьедестала. Бюст Ивана Сергеевича так и валялся в кустах, пока имение не было отбито Красной Армией».

Николаев свернул газету, посмотрел на притихших людей и завершил свое выступление:

– Вот так постепенно мы вернем Родине все временно потерянное, восстановим на место сброшенные бюсты великих людей, а свободные немцы у себя на родине сбросят все изваяния мракобеса Гитлера, а вместо них поставят памятники истинным сынам Германии, Марксу и Энгельсу, которых фашисты так боятся. И чтобы это время скорее пришло, нам нужно летать каждую ночь, выполнять каждое задание только успешно.

После завершения подготовки В.А. Абрамов провел контрольную проверку командиров кораблей. Очередь дошла до С.С. Сугака. Командир поинтересовался знанием основных ориентиров на маршруте. Сергей Савельевич четко ответил. Абрамов спросил, с какой стороны лучше зайти на цель. Сугак подробно рассказал о противовоздушной обороне Орла, ее слабых сторонах и доложил свое мнение о наиболее безопасном направлении при заходе на военный городок. Были еще вопросы. Летчик дал на них исчерпывающие ответы. В конце беседы Абрамов то ли спросил, то ли подвел итог:

– Да вам, товарищ майор, и штурман не нужен!





С.С. Сугак у Пе-8, 1943 г.

– Как же я без штурмана?! А этот Орел и его оборону против нас я знаю, как пять пальцев, сколько уж туда отвезли тонн – не счесть!

– И все же будьте повнимательнее! Тот случай не забыли?

– Такое не забывается, товарищ подполковник!

...Как можно забыть, когда тебя сбивают и ты теряешь боевых товарищей! Одна треть экипажа не вернулась тогда, в ночь на 28 июня 1943 года с этой проклятой Орши. Зенитный снаряд достал их на высоте три тысячи девятьсот метров, когда Сугак вел Пе-8 по ниточке боевого курса. Угодил он в правую плоскость, где в баках скопище бензина. Начался пожар. Сергей Савельевич дал команду: «Бомбы сбросить, подготовиться к прыжку!»

Штурман Тимофей Васильченко, не впадая в панику, отбомбился прицельно, после этого командир корабля приказал покинуть Пе-8. По спускающимся парашютистам с земли открыли огонь, а штурмана вдобавок ко всему обстрелял еще и истребитель. После приземления, убегая от преследования, получил сквозное ранение в правую руку бортрадист Андрей Щербов.

Получилось так, что восемь человек экипажа приземлились недалеко друг от друга, соединились и во главе с Васильченко стали выходить на свою территорию, а Сугак, покидавший бомбардировщик последним, переходил линию фронта один. 2 июля он вернулся в полк, а накануне Курской битвы прибыла и группа под руководством штурмана.

Они побывали на месте падения самолета в двух километрах юго-западнее города Ново-Борисов, опросили местных жителей. Трупов возле сгоревшего самолета не было. Четыре человека в полк так и не вернулись: помощник борттехника В.Т. Обельченко, стрелки Н.М. Ищенко и А.Н. Крылов, летчик А.А. Долгополов.

После того трагического полета прошло всего три недели и надежда на то, что они вернуться, или на то, что хоть что-либо в их судьбе прояснится, не угасала...

Недавно замененные моторы относительно легко оторвали тяжелый бомбардировщик Пе-8 с пятитонным бомбовым грузом от бетонки кратовского аэродрома и потянули в безоблачную вечернюю высь. Уже в районе Серпухова Пе-8 вошел в двухслойную сплошную облачность.

– Будем пробиваться вверх, – объявил Сугак и перевел машину в набор высоты.

Из облаков вышли на четырех тысячах метров. Над этим плотным покрывалось шло около часа, затем в нем начали появляться разрывы, а перед самым Орлом облачность почти исчезла, однако земля из-за густой дымки просматривалась плохо. Но то, что надо было увидеть, рассмотрели без особого труда: линию фронта, хорошо выраженную пожарами, два немецких светомаяка, дававших непрерывно сигнал «тире», прожектор-

ные лучи и разрывы снарядов зенитной артиллерии над военным городком аэродрома. А вот загорелись и САБы.

Главное – не спешить, главное – осмотреться и принять правильное решение. А прожектора, что тебе гребенка, прочесывают все пространство над объектом, лезть туда ух как не хочется, такое состояние, как перед прыжком в воду, когда знаешь, что она уж очень холодная. Может быть, взять южнее?

В это время над северо-восточной частью военного городка аэродрома в лучах прожектора металлом блеснул самолет и тут же к нему метнулись еще несколько пучков света, обняли, облизали и, приклеившись, пошли за ним. А через несколько секунд к бедолаге потянулись огненные нити зенитных снарядов.

– Экипаж, смотреть воздух! Штурман, приготовиться!

Сугак решительно начал разворачивать бомбардировщик на цель с одновременной потерей высоты. Несколько команд штурмана по доводке самолета – и вот он уже на боевом курсе. Высота пять тысяч шестьсот метров. ПВО пока занята своей жертвой. Еще несколько секунд. Пора! Тимофей Абрамович Васильченко нажал на кнопку, бомбы снялись с замков бомбодержателей и пошли к земле.

Что же они натворили, эти десять крупнокалиберных бомб? Каков результат бомбардирования? Он отражен в двух документах. В боевом донесении полка: «В центральной части военного городка возникло семь очагов пожаров и десять взрывов, из них пять пожаров слились в один большой с красным пламенем и клубами черного дыма, пожар сопровождался периодическими взрывами, по их характеру можно предположить, что горел склад с горючим. Пожар и взрывы возникли в результате бомбардирования экипажа Сугака (штурман Васильченко), бомбившего цель в 22.37».

Второй документ – это история полка: «Особо удачный налет провел экипаж майора Сугака в ночь на 20 июля 1943 года на военный городок Орла. Несмотря на сильное противодействие ПВО противника майор Сугак не свернул с боевого курса, штурман Васильченко точно уложил бомбы в цель, возник громадный взрыв красного пламени, после чего образовался большой очаг пожара. Командир полка объявил экипажу благодарность».

О чем еще рассказало боевое донесение полка? Один экипаж, из восьми ушедших на задание, бомбардировал железнодорожный узел Орел. Три ФАБ-1000 разорвались в юго-восточной части города с перелетом, а четвертая, такого же калибра, над целью зависла и самостоятельно покинула самолет вне города на втором заходе. Воздушные стрелки из экипажа М.В. Симонова обстреляли прожекторные установки.

Экипажи М.Н. Каминского и Ф.А. Шатрова наблюдали над целью сбитый огнем ЗА самолет. Из него выпрыгнуло несколько парашютистов, а сгоревший бомбардировщик к земле сопровождали прожектора. Еще одно наблюдение, возвращаясь домой, привез экипаж Симонова: в районе Тулы на земле произошел большой взрыв, после чего возник пожар красного цвета с черным дымом, все признаки говорили о том, что это горел самолет. Контролировали работу полковой группы В.В. Николаев и экипаж Героя Советского Союза А.С. Додонова (штурман К.П. Иконников).

Успешно выполнил боевую задачу и 890-й авиаполк. Пять Пе-8 бомбардировали железнодорожный узел Орел, разрушая там пути, уничтожая в эшелонах живую силу и технику врага.

Всего в эту ночь на орловском направлении Курского сражения побывало триста сорок пять бомбардировщиков АДД, своими бомбовыми ударами экипажи оказали наземным войскам существенную помощь.

В этой помощи нуждались и советские фронты, действующие на южном направлении. Войска Юго-Западного фронта, начав наступление с изюмского плацдарма, вот уже третьи сутки вели трудные сражения с противником. А.Г. Ершов отмечает: «В последующие дни бои носили по-прежнему ожесточенный характер. Личный состав 1-й гвардейской армии с огромным напряжением сил отвоевывал у врага буквально каждый метр родной земли».<sup>1</sup> Также трудно продвигались вперед и другие армии фронта.

Захватив плацдарм на правом берегу Миуса, не менее тяжелые бои вели и войска Южного фронта. Немецко-фашистское командование стало вводить в сражение оперативные резервы. А.Г. Ершов указывает, что в бой была брошена 16-я моторизованная дивизия, которую готовили к отправке в район Харькова. Препятствуя прорыву советских войск, сюда перебросили 336-ю пехотную, 23-ю танковую дивизии, которые вернули с пути следования в район Харькова.<sup>2</sup>

Более того, гитлеровское командование вынуждено было не только возвращать части и соединения, намеченные к отправке на южный участок Курской дуги, но и перебрасывать в район Донбасса подкрепления

---

<sup>1</sup> Ершов А.Г. Освобождение Донбасса. – С. 106.

<sup>2</sup> Там же. – С. 114-115.

из-под Белгорода. Это отмечает Н.С. Скрипко: «...это наступление заставило гитлеровцев перебросить с южного фаса Курской дуги в Донбасс несколько фашистских танковых и пехотных дивизий, что облегчило действия войск Воронежского и Степного фронтов».<sup>1</sup>

Таким образом, расчет Ставки на то, что наступательные действия Юго-Западного и Южного фронтов в Донбассе отвлекут часть сил немецкой группировки на южном участке Курской дуги, оказался верным. Помогая войскам этих фронтов, АДД фактически продолжала работать в интересах Курского сражения.

В район Изюма ушло три самолета Пе-8 45-й авиадивизии. На середине их маршрута в полк пришла команда: «Кораблям, вылетевшим на южную цель, бомбить не артпозиции в овраге на юго-восточной окраине пункта Петрополье, а населенный пункт Вел. Камышевахы. Точка прицеливания — центр поселка».

Приказ на перенацеливание немедленно передали на борт самолетов. Радисты команду приняли, штурманы сориентировались и обеспечили выход на новый объект. При подходе к нему экипажи наблюдали интенсивную артиллерийскую стрельбу наших войск в направлении населенного пункта Каменка и сплошные пожары в поселках Перекоп и Топальский. Самолет командира корабля А.С. Угрюмова в районе цели подвергся атаке Ме-110, стрелки отогнали его огнем бортового оружия.<sup>2</sup>

Частью сил на южном направлении работал 2-й гвардейский авиакорпус. Предстояло нанести удар по аэродрому Краматорская. Эту задачу Е.Ф. Логинов возложил на руководство 2-й гвардейской авиадивизии. Штаб АДД помог информацией, сообщив некоторые сведения об объекте: «Аэродром расположен в пяти километрах восточнее и юго-восточнее железнодорожной станции с таким же названием. На аэродроме имеется взлетно-посадочная полоса с востока на запад. Скопление Ме-110 на северо-восточной и северо-западной окраине. До двухсот самолетов. Хмелевский».

Приличные метеоусловия, хорошо организованный подсвет помогли легко найти цель, а тем, кто пришел в числе первых, посодействовали и сами немцы – на аэродроме работал ночной старт, над ним периодически вспыхивали огоньки зеленых ракет. В таких условиях штурманы показали все, на что они были способны: бомбы рвались на летном поле среди самолетных стоянок и аэродромных сооружений.

Без потерь и повреждений все экипажи вернулись на свои аэродромы. Одного из них ожидал приказ командира дивизии полковника А.И. Щербакова: «В ночь на 20 июля 1943 года командир 1-й авиаэскадрильи А.С. Петушков и штурман 2-й авиаэскадрильи капитан И.Ш. Шахшаев 3-го гвардейского авиаполка совершили по двести боевых вылетов. Поздравляю со смелой и энергичной боевой деятельностью, объявляю благодарность. Уверен, что так же решительно и героически они будут громить фашистские орды до полного их уничтожения, и желаю им боевых удач».<sup>3</sup>

Непогода в районе Липецка чуть не сорвала работу 3-го гвардейского авиакорпуса, но ее частичное улучшение все-таки позволило «вытолкнуть» все запланированные самолеты. К тому же, хорошую погоду в районе цели сообщил разведчик Ф.К. Парашенко. В Москву ушла информация: «Вылет на боевое задание задержан по причине плохих метеоусловий в районе точки базирования: облачность десять баллов, нижняя граница триста метров, дождь, грозное положение».

Основная цель для бомбардирования – аэродром Краматорская. Как и соединение Логинова, корпус совершил сюда один вылет, оба они по времени были разнесены таким образом, чтобы пауза между ними составила два часа. И сделано это было намеренно. Тактическая уловка удалась. Полагая, что на головы в эту ночь уже больше ничего не упадет, аэродромная прислуга начала чистить перышки, наспех привела в порядок старт и стала принимать возвращающиеся самолеты. В разгар этой работы и нагрянули наши бомбардировщики.

Подсветив себе САБ-ми, экипажи стали прицельно поражать объект. Бомбы рвались на стоянках и ВПП. По докладам контролеров (А.П. Митянин, А.П. Емец, П.Н. Тананаев) на аэродроме было уничтожено до десяти самолетов.

В эту ночь корпус бомбардировал еще и войска противника на станции Донецко-Амвросиевка.

Из доклада контролера В.Т. Митрошина: «Бомбардирование прицельное, станции нанесен разрушительный удар, уничтожено не менее двух емкостей с горючим, горело до восьми отдельных вагонов, одно складское помещение, на путях центральной и южной части станции возникло до двадцати отдельных взрывов – рвались боеприпасы в эшелонах».

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 305.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 44, л. 250.

<sup>3</sup> Там же, ф. 3-го гв. ап, оп. 539342, д. 1, л. 92.



*И.В. Георгиев*

Летчик В.С. Епифанцев донес, что задачу выполнил, обходит грозу. В конце концов, израсходовав горючее, сел вынужденно в Балашове.<sup>1</sup>

Боевое распоряжение штаба АДД предписывало 5-му авиакорпусу бомбардировать два объекта – аэродром Краматорская и узел сопротивления в пункте Мал. Камышеваха. Генерал И.В. Георгиев первую цель отдал 53-й авиадивизии, а вторую – 54-й.

Спокойно, без нервотрепки отработала группа самолетов, наносившая удар по аэродрому. Обстановка способствовала прицельному бомбардированию. Из четырнадцати очагов пожаров один выделялся своими размерами и черным дымом, который закрыл всю северо-восточную окраину аэродрома. Несколько бомб взорвались на бетонной полосе. Контролеры Г.Е. Зорин и И.М. Трусов зафиксировали горящие самолеты.

Инициативно и грамотно действовал экипаж командира корабля В.И. Кривоноса (3-й тбап). Минуты за три до цели Василий Иосифович дал команду усилить наблюдение за воздухом и землей. Не успела она отзвучать по СПУ, как штурман А.Д. Иванов доложил, что впереди по курсу самолет с включенными аэронавигационными огнями. Вероятно, наш бомбардировщик тоже был замечен, так как с борта неизвестного дали ракету, которая,

видимо, обозначала сигнал «Я свой самолет». Присмотревшись, Кривонос решил, что впереди не истребитель, а вероятнее всего, бомбардировщик.

– Приготовиться к бою, иду на сближение!

Но сближение не состоялось, немецкий экипаж погасил бортовые огни и исчез в темноте ночи.

А аэродром Краматорская уже в поле зрения. Штурман на авось дал ракету такого же цвета, которой пользовался удравший неизвестный. Уловка удалась, наш самолет получил разрешение на посадку. Воспользовавшись «приглашением», Кривонос вывел Ли-2 на боевой курс, а Иванов положил бомбы вдоль старта. На аэродроме сразу вспыхнул пожар с характерным красным пламенем. По предположению всех членов экипажа, это рвались бензобаки загоревшегося на земле самолета.

В своей книге «Эхо войны» Герой Советского Союза Марк Трофимович Лановенко, участник боевого вылета в эту ночь, пишет: «...В районе цели вели воздушные бои с истребителями противника экипажи Героя Советского Союза Пляшечника, Мельниченко и Москаленко. Все они первыми успели открыть огонь по воздушному противнику и действовали профессионально, уверенно. Этим объяснялся удачный исход боев. Ни один наш самолет в этом вылете не был сбит. Налет на врага провели успешно. Совсем небольшая группа наших бомбардировщиков уничтожила множество самолетов врага на его аэродроме».<sup>2</sup>

Да, в этом вылете ни один наш самолет не был сбит, это верно. Что же касается воздушных боев и «множества» уничтоженных на аэродроме самолетов врага, то могу сказать совершенно точно: боевое донесение корпуса эти факты не отразило. А они относятся к разряду таких, которые при составлении подобного рода документов не могут быть «опущены». О воздушном бое командир просто обязан донести. Это, во-первых. И, во-вторых. Вряд ли можно было найти в годы войны командира, который замолчал бы факт «множества» уничтоженных самолетов.

Группа самолетов 54-й авиадивизии оказалась в трудном положении. Буквально перед вылетом М.И. Шевелев сообщил: «Северная окраина пункта М. Камышеваха занята нашими войсками. Действовать только по центру и южной окраине. Линия фронта обозначается кострами и ракетами в сторону противника. В момент сбрасывания САБв наша артиллерия будет давать разрывы по центру вашей цели, по саду, что один километр юго-западнее».

В 23.00 поступила команда на перенацеливание. Вероятно, обстановка в районе Мал. Камышевахи изменилась так, что возникла угроза ударить по своим войскам. В это время часть самолетов находилась уже в



*М.Т. Лановенко*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 471, л. 40.

<sup>2</sup> Лановенко М. Эхо войны. – М., 1999. – С. 140.

воздухе, а часть только готовилась к вылету. Все Ли-2 получили команду следовать на аэродром Краматорская, а ТБ-3 – на станцию Барвенково. Но команду на перенацеливание приняли не все. В результате силы группы оказались распыленными между пятью объектами. Концентрированного удара не получилось.

Два экипажа задание не выполнили по причине неисправности материальной части, два вынуждены были производить посадку в поле. Экипаж 3-го авиаполка командира корабля А.П. Олейника после выполнения боевого задания на обратном маршруте потерял ориентировку. Пошли на аэродром по расчету времени, но настроиться на свою приводную радиостанцию не смогли, приводную Липецка не использовали, запросить курс с радиопеленгатора радист не смог. В беспорядочном хождении с общим курсом на восток выработали горючее и сели вынужденно в районе деревни Оржевка (пятнадцать километров северо-восточнее Кирсанова).

Тщательного анализа причин происшествия не понадобилось, так как они лежали на поверхности: основные члены экипажа, от которых зависело самолетовождение, по сути дела, не имели опыта самостоятельной боевой работы. Командир корабля и штурман С.Н. Перелай произвели по одному боевому вылету, а радист А.Н. Степанович – два.

Второй экипаж из 325-го авиаполка командира корабля ТБ-3 М.П. Сысуева задание выполнил, на обратном маршруте, встретив мощную грозовую облачность, стал обходить ее на восток, но так как она сама смещалась в том же направлении, преодолеть ее не смог и на рассвете произвел посадку в районе деревни Гусевка (сорок километров восточнее Балашова).

В полдень над бомбардировщиком на высоте тысячи метров появилась пара Ут-2. Приняв их за истребителей Ме-110, стрелок Иван Гончаренко бросился в кабину ТБ-3 и стал лихорадочно готовить пулемет к бою, но в спешке уронил заряженную ракетницу и она выстрелила. В кабине начался пожар. Экипаж самостоятельно с огнем не справился, его ликвидировала деревенская пожарная команда. Сгорела штурманская кабина, обгорели приборные доски, пулемет ШКАС, установка РПК-2, три парашюта и три комбинезона.

Третью ночь подряд 50-я авиадивизия бомбардировала аэродром Сталино, уничтожая самолеты и летное поле. Сюда прибыло двадцать шесть Ил-4 и оставили после себя семь очагов пожаров и шесть взрывов, один из которых большой силы. Задание не выполнил один экипаж. Имея на борту тысячу двести килограммов фугасных бомб, Ил-4 уверенно набрал высоту и взял курс на Сталино. Командир корабля А.А. Чекушкин спокойно сидел на своем рабочем месте и, контролируя полет, периодически посматривал на приборы. Скорость, высота, обороты, температура. Все в норме. В 20.30 летчик ощутил еле заметное подрагивание штурвала, затем какая-то сила легонько качнула машину с крыла на крыло. Подумав, что это реакция самолета на облачность, Чекушкин посмотрел за борт. Там чистый простор. Что за чертовщина? В следующую секунду самолет, словно пушинку, бросило вверх, летчика вдавило в сиденье, в наушниках раздался возмущенный голос штурмана Ф.Н. Добаркина:

– Ты что творишь!?

Лихорадочно работая руками и ногами, Чекушкин с ужасом заметил, что машина совершенно не слушается рулей, ею управляют какие-то неподвластные ему силы. Они-то в следующее мгновение и наклонили нос «ила» вниз и он, набирая скорость, понесся к земле. Летчик оказался под потолком кабины и ему стоило огромных усилий, чтобы вновь втиснуться в пилотское кресло. Упираясь ногами в педали, одной рукой в приборную доску, он второй поймал болтающуюся баранку штурвала и потянул на себя. Никакой реакции. Но что это так воет? Ах да, это же моторы! Дотянулся до секторов газа, рванул на себя.

А машина продолжала с огромной скоростью, почти в отвесном пикировании, нестись к земле. Сколько до нее? Все стрелки приборов – в бешеной пляске, там ничего не понять. Тело, сползая с сиденья вперед, не дает возможности работать штурвалом. Бросив его, летчик уперся руками в приборную доску, отжался назад, затем поставил на нее ноги и, согнувшись в три погибели, поймал штурвал. Потянул и почувствовал, что рули глубины ему подвластны. Еще потянул. Нервная дрожь прошла по всему телу самолета. Еще на себя. Тело стало оседать в кресле, а машина, ломая траекторию полета, медленно выходила из пикирования.

– Штурман, ты живой? Немедленно освободиться от бомб!

Ответа не последовало, но потому как облегчился самолет, летчик понял, что его команда выполнена, что Добаркин на месте и живой. Посмотрел на высотомер, там было двести пятьдесят метров. Мать честная! Выбрав штурвал до предела и прижав его к груди, Чекушкин замер в томительном ожидании: или оставшейся высоты хватит, чтобы Ил-4 окончательно вышел в горизонтальный полет, или ее не хватит и встреча с землей станет неизбежной. Высоты хватило! Даже еще осталось в запасе пятнадцать метров!

Братская дивизия в эту ночь работала по скоплениям войск и танков неприятеля в пунктах Снежное, Ремовские Рудники, Первомайск, Ремовка. Работу бомбардировочного эшелона в шестьдесят два корабля подсветом обеспечили шесть экипажей, сработали они отлично. Здорово помогли и наземные части: линию фронта обозначили огнями и ракетами, направление на цели – треугольником из фонарей, расположив их на западной окраине Дмитриевки, а артиллерия засыпала немецкие позиции трассирующими снарядами. К контрольным функциям был привлечен практически весь руководящий состав дивизии – заместитель командира, главный инженер, начальник штаба и инспектор по технике пилотирования. В полках контроль осуществляли командиры эскадрилий. Сорок очагов пожаров и девять взрывов создали экипажи своим прицельным бомбардированием.

В трудное положение попал экипаж майора Е.М. Шишкина. Через восемь минут после взлета на высоте трехсот метров на левом моторе началась сильная тряска, из глушителя стало пробиваться пламя. В конце концов его заклинило. Освободились от бомб, но начал перегреваться второй мотор. Пошли на вынужденную. Сели в шести километрах западнее В. Обливская с убранными шасси.

Как бы в отместку за бомбардирование в течение трех ночей аэродрома Сталино, вражеская авиация наведальась на аэродром Морозовский. Блокировку Ю-88 начали в то время, когда 4-й гвардейский авиаполк производил посадку после первого боевого вылета. Немецкие самолеты сбросили на летное поле до двадцати пяти зажигательных и фугасных бомб. Материального ущерба они не принесли, а вот время второго вылета полка затянули. Заблокировали Ю-88 на целых три с половиной часа и аэродром Суховский. Сюда они сбросили тридцать пять бомб. Никакого вреда они не принесли.<sup>1</sup>

Отзвучали под утро моторы пятисот девяноста бомбардировщиков Aviации дальнего действия, доставлявшие бомбовый груз на различные объекты великой битвы. Не все в эту ночь выполнили задание, не все смогли прицельно отбомбиться. Но вне всякого сомнения одно: наземным войскам была оказана солидная поддержка. Кто-то во имя этой поддержки сгорел в ночном небе Курского сражения. А их ох как немало! Пятнадцать молодых жизней! На свои базовые аэродромы не вернулось шесть бомбардировщиков (пять Ил-4 и один Ли-2).

Сравним эти данные с немецкими. Они вновь разнятся. Дневник боевой деятельности 6-го воздушного флота зафиксировал шесть сбитых советских бомбардировщиков над Орлом. Нет, пять. Немецкие сведения не зафиксировали, какие средства сбили наши самолеты, поэтому и спорить не приходится. Но вот то, что Aviация дальнего действия потеряла в эту ночь три Пе-8 – это, мягко говоря, ошибочка. Но не слишком большая: эти сведения преждевременны ровно на сутки.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 57.

*Наши войска на орловском участке фронта, преодолевая упорное сопротивление противника, продолжали разворачивать наступление на прежних направлениях...*

*На белгородском направлении наши войска контратаковали противника и, сломив его сопротивление, продвинулись вперед от 10 до 12 километров.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ВАРФОЛОМЕЕВСКАЯ НОЧЬ

Боевые действия всех советских фронтов как непосредственно на Курской дуге, так и в районе Донбасса, продолжали успешно развиваться. Конечно же, далеко не так, как планировалось, не так как хотелось, но все же войска продвигались вперед.

Части и соединения Воронежского фронта каждый день отвоевывали новые и новые километры нашей территории, совсем недавно потерянные под натиском группировки Манштейна.

Все отчетливее обозначались результаты наступления советских войск и на орловском направлении. Ввод в прорыв 3-й гвардейской танковой армии П.С. Рыбалко оказал свое позитивное воздействие на ход боевых действий Брянского и Западного фронтов. В результате стремительных атак танкистов в тяжелом положении оказалась мценская группировка противника. Потеряв Мценск и боясь окружения, гитлеровское командование начало ее отвод за Оку, но поправить положение оно уже не смогло. «В ночь на 21 июля танкисты Рыбалко вышли на восточный берег Оки. Части 3-й общевойсковой армии генерала А.В. Горбатова, пользуясь успехом танкистов, сумели в нескольких местах форсировать реку, но сделать это на широком фронте им не удалось. Борьба на берегах реки приобрела ожесточенный характер. Гитлеровские войска всемерно стремились задержаться на последнем рубеже перед Орлом».<sup>1</sup>

На кромском направлении, в полосе действий Центрального фронта, под ударами его соединений и частей, противник продолжал отход на запад и северо-запад.

Каждый день боев приносил хоть и не слишком значительный, но все же успех наступательным действиям Юго-Западного фронта в районе Изюма. Но вместе с этим с каждым днем усиливалось и сопротивление врага. «Он вводил в бой новые и новые части из своих резервов, перебрасывал сюда подкрепления даже с белгородско-харьковского плацдарма».<sup>2</sup>

Встретив упорное сопротивление врага, вынужден был производить перегруппировку своих сил и Южной фронт.

В этот самый напряженный период Курского сражения в помощи Aviации дальнего действия нуждались все советские фронты. Ее активность в эти дни – яркое тому подтверждение: четвертую ночь подряд командование АДД направляло в район сражения все соединения, стремясь поднять в воздух максимальное количество самолетов. Все получали свои объекты, никто не оказался обделенным. Основные усилия АДД в это время были направлены на содействие войскам всех фронтов в их наступлении и разгроме отходивших немецко-фашистских частей и соединений.

Рассказ о боевой работе Aviации дальнего действия в эту ночь начну с той большой неприятности, своеобразной «Варфоломеевской ночи», которую «преподнесла» себе и всей АДД 45-я авиадивизия, потеряв над железнодорожным узлом Орел сразу три корабля Пе-8. Подобного в истории соединения не случилось ни до, ни после этого.

В этот день в дивизии и частях все шло, как всегда: штабы отработывали боевые документы, на аэродроме инженерно-технический состав готовил технику, а экипажи, после отдыха и обеда, собрались на постановку задачи. Командиры полков довели боевое распоряжение штаба соединения:

---

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 178.

<sup>2</sup> Ершов А.Г. Освобождение Донбасса. – С. 110.





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 21.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Орел	1-й авиакорпус	Ил-4	20	20	228	27,250	48
аэродром Орел			18	16			
ст. Карачев			26	25	193	20,650	
ст. Оптуха			11	11	281	30,200	
Разведка погоды			1		118	12,550	
<b>Итого:</b>			<b>76</b>	<b>72</b>	<b>820</b>	<b>90,650</b>	<b>48</b>
ст. Семинарская	2-й авиакорпус	Ил-4	21	21	263	30,790	
ж/д узел Лозовая			30	26	348	40,725	
ст. Карачев			10	9	109	12,850	
ст. Отрада				1	13	1,700	
п. Макеево			1	1	12	1,500	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>63</b>	<b>58</b>	<b>745</b>	<b>87,565</b>	
п. Вел. Камышеваха	3-й авиакорпус	Ил-4	32	31	346	38,500	136
ж/д узел Харцизск			28	27	301	36,460	
ст. Ясиноватая				1	10	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>60</b>	<b>59</b>	<b>657</b>	<b>75,960</b>	<b>136</b>
ж/д узел Орел	4-й авиакорпус	Б-25	50	49	372	69,960	
аэродром Орел			58	57	424	86,650	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>109</b>	<b>106</b>	<b>796</b>	<b>156,610</b>	
п. Барабашевка	5-й авиакорпус	Ли-2	41	40			
аэродром Краматорс-кая		ТБ-3	10	9			
		Ли-2		1			
<b>Итого:</b>			<b>51</b>	<b>50</b>	<b>1393</b>	<b>46,617</b>	
аэродром Сталино	6-й авиакорпус	Ил-4	24	23	1849	88,106	
п. Штеровка п. Парижской Коммуны		Ли-2	64	60			
				1	29	1,175	
				1	34	1,030	
<b>Итого:</b>			<b>88</b>	<b>85</b>	<b>1912</b>	<b>90,311</b>	
ст. Карачев	7-й авиакорпус	Ли-2	90	84	948	96,283	
<b>Итого:</b>			<b>90</b>	<b>84</b>	<b>948</b>	<b>96,283</b>	
г. Орел	36-я авиадивизия	Ил-4	34	32	374	36,090	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>35</b>	<b>32</b>	<b>374</b>	<b>36,090</b>	
ж/д узел Орел	45-я авиадивизия	Пе-8	7	7	80	32,100	
г. Орел			6	6	71	32,100	
п. Вел. Камышеваха			1	1	4	5,000	
<b>Итого:</b>			<b>14</b>	<b>14</b>	<b>155</b>	<b>69,200</b>	
<b>Всего:</b>			<b>621</b>	<b>592</b>	<b>7800</b>	<b>749,286</b>	<b>184</b>

«В ночь на 21 июля 45-я авиадивизия уничтожает эшелоны и разрушает пути на железнодорожном узле Орел, разрушает военный городок, что юго-западнее Орла, уничтожает артиллерию противника в овраге на юго-восточной окраине населенного пункта Петрополье (шестнадцать километров юго-западнее Изюма).

Командир дивизии приказал: «В ночь на 21 июля 1943 года 746-й авиаполк семью кораблями разрушает военный городок юго-западнее Орла. Точка прицеливания – военный городок. 890-й авиаполк семью кораблями Пе-8 уничтожает эшелон и разрушает пути на железнодорожном узле. Точка прицеливания – Елецкий парк. Одним кораблем с бомбовой нагрузкой две ФАБ-2000 уничтожает артиллерию противника в овраге на юго-восточной окраине населенного пункта Петрополье. Для этого корабля взлет в 24.00, удар в 02.40 до рассвета.

В голове боевых порядков полков выслать осветителей из числа самых опытных экипажей. Бомбометание контролирует майор Кондратьев. В полках назначить контролерами бомбометания командиров полков. Учитывая противодействие истребителей противника на больших высотах, экипажам внимательно наблюдать за воздухом. Экипажу 890-го авиаполка, действующему по оврагу Петрополье, внимательно наблюдать за наземной обстановкой, точно определить линию фронта и только после этого бомбить цель прицельно. Иващенко».<sup>1</sup>

После этого командиры полков довели до летного состава полковые боевые распоряжения, и экипажи приступили к подготовке. Так же, как всегда, контроль, небольшой отдых, ужин, последние указания и взлет на боевое задание. Так же, как всегда, работа экипажей над целью, прожектора, разрывы снарядов и бомб, пожары, отход, возвращение, посадка, доклад, боевые донесения. Только не такими как всегда оказались в них итоги боевой работы. А они, эти итоги, складываются из разных компонентов, и главный из них – все ли вернулись. Если в них иногда не слишком много прямых попаданий, пожаров и взрывов, то, как говорится, бог с ним, главное, чтобы все вернулись, чтобы все самолеты стали на свои стоянки, чтобы в общежитиях не было пустующих кроватей. Как раз вот с этим главным компонентом итогов в ночь на 21 июля дело обстояло из рук вон плохо.

О чем рассказало донесение контролера-инспектора по технике пилотирования дивизии? Вот что видел, вот о чем донес Борис Кириллович Кондратьев:

«В 22.42 над целью с курсом 200° зенитной артиллерией подожжен самолет, стал уходить с курсом на восток, после двадцати-тридцати секунд горения взорвался и упал восточнее города в одном-двух километрах.

В 22.55 замечен самолет в лучах прожектора, идущий с курсом 200°. От попадания снаряда самолет вспыхнул, продолжая гореть, шел по горизонту на высоте пяти тысяч метров, спустя тридцать-сорок секунд начал резко снижаться, взорвался в воздухе и двумя горящими частями упал на землю, одна из них взорвалась при ударе и погасла.

ПВО: ЗА среднего и крупного калибра до восемнадцати точек, прожекторов до тридцати штук, расположены двумя кустами. Первый – в северной части города и станции, второй, более сильный, до восемнадцати штук, – в районе аэродрома. При отходе наблюдал четыре пожара в районе железнодорожного узла Елецкий парк, два – в центре города, три – в районе аэродрома. Условия бомбардирования затруднялись дымкой, при освещении САБи хорошо выделялась река».<sup>2</sup>

О чем глазами контролеров и экипажей рассказали боевые донесения полков?

890-й авиаполк. «При подходе экипажи наблюдали: на линии фронта Мценск – Болхов интенсивная артиллерийская стрельба, бомбардирование по переднему краю обороны противника, большое количество пожаров в населенных пунктах.

В 22.50 горящий самолет шел в направлении нашей территории. В 22.46 восточнее Орла тридцать километров загорелся самолет, тип не установлен, упал на линии фронта. В 22.52 на высоте пяти тысяч метров над Орлом пойман прожекторами самолет, по предположению Пе-8, обстрелян интенсивным огнем ЗА среднего и крупного калибра, загорелся в воздухе, распался на три части и упал на землю в пяти-шести километрах восточнее Орла.

В 22.50 на высоте пять тысяч пятьсот метров два Ме-110 поочередно трижды атаковали самолет командира корабля П.И. Немкова при выходе из зоны зенитного огня. Первая атака на встречных курсах сзади снизу с включенной фарой с дистанции четыреста-шестьсот метров. Атака отражена бортовым оружием, самолет сделал «бочку», отвалил вправо со снижением. Второй истребитель атаку произвел слева снизу под 90° по отношению к Пе-8. Огонь открыл с дистанции шестьсот-четыреста

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 45-й ад, оп. 1, д. 44, л. 251.

<sup>2</sup> Там же, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 32, л. 188.

метров, трасса огня прошла ниже Пе-8. Атакующий самолет Ме-110 огнем бортового оружия воздушных стрелков Иванова, Иовлева, Федосеева и Чейшвили подожжен и горящим упал на землю северо-восточнее Орла два-три километра. Третья атака, последовавшая немедленно за второй, произведена сзади справа с дистанции восемьсот-тысяча метров, атака отражена огнем».<sup>1</sup>

746-й авиаполк. «Шесть самолетов полка бомбардировали военный городок аэродрома, четыре самолета бомбардировали заданную цель и возвратились на свой аэродром, два самолета с боевого задания не вернулись. Корабль № 42049 Угрюмов – Лебедев в 22.30 донес по радио: «Цель – безоблачно», и № 42058 Пономаренко – Легкоступ в 22.46 дал сигнал бомбометания, больше связи не было. В выходе на цель затруднения не было, помогала близость линии фронта. Освещение САБи давало возможность прицельно бомбить.

Экипаж майора Симонова в 22.17 наблюдал горящий самолет в воздухе, который в районе станции Оптуха упал и взорвался, огня ЗА по этому самолету не было. В 22.50 в двадцати километрах юго-восточнее Мценска в районе Красная Кручь горящий самолет в воздухе развалился на части и упал. В 22.55 южнее Мценска двадцать три километра горящий самолет упал в районе д. Доброводы.

В 22.23 экипаж майора Сугака наблюдал горящий самолет в воздухе, при перелете линии фронта в районе Красная Кручь упал на своей территории. В 22.42 Кондратьев – Иконников наблюдали на высоте шесть тысяч сто метров горящий самолет над восточной частью Орла с курсом на восток. Спустился двадцать-тридцать секунд горящий самолет резко пошел к земле, ударился, взорвался и продолжал гореть. В 22.55 наблюдали самолет в лучах прожектора с курсом 200°, по которому ЗА вела сильный огонь, самолет загорелся и стал разворачиваться на юг, снижаясь, потом пошел резко к земле, в воздухе взорвался, развалился на две части, упал на землю в восьми километрах восточнее Орла».<sup>2</sup>

Эти сведения легли на бумагу боевых донесений, когда все, кто был над Орлом, вернулись и доложили о своих наблюдениях, когда стало ясно, что троих нет, что с ними что-то случилось. Вполне естественно, что командиры полков и руководство дивизии стали анализировать сведения, поступившие от контролеров и экипажей. Анализ показывал, что почти все приблизительно в одно и то же время, с разницей лишь в несколько минут, видели горящие и падающие самолеты, но только один из них высказал предположение, что это, по всей видимости, Пе-8. Ведь, действительно, могли падать, да и падали, и другие самолеты.

Таким образом, полной уверенности в том, что все не вернувшиеся были сбиты, у командования не было. Ясно было одно: нет конкретных людей, нет конкретных самолетов. А вот что с ними – это все предположения, хотя и основанные на убедительных фактах очевидцев. Итак, главный итог ночи: в полки не вернулось тридцать четыре человека, на свои стоянки не зарулили три Пе-8. Из 890-го авиаполка не вернулся экипаж А.В. Вихорева, из 746-го – В.В. Пономаренко и М.М. Угрюмова.

Неизвестность продолжалась недолго. Догадки и предположения стали приобретать подлинную реальность уже через несколько дней, по мере возвращения в Кратово отдельных членов экипажей. Из тридцати четырех вернулись семнадцать. Основная группа в двенадцать человек прибыла 23 июля, на следующий день – два, 25 – один и еще два человека – 27 июля.

Коротко опишу, что же случилось с каждым экипажем над Орлом в ту злополучную ночь на 21 июля. Долго мучился над проблемой: с кого начать? Можно с того, кто был сбит первым по времени, но в отношении Угрюмова архив таких сведений не сохранил. По алфавитному признаку? Глупо, это не тот случай. Решил так: в связи с тем, что в полки вернулись все три командира корабля, взять за основу даты их возвращения.

23 июля во главе с командиром корабля А.В. Вихоревым в Кратово прибыли штурман В.М. Алексеев, летчик Д.Х. Бобов, стрелок-бомбардир Е.Г. Колесников, старший бортовой техник и его помощник А.И. Московцев и А.Ф. Заболотский, радист В.П. Кромчаников. На следующий день к ним присоединился стрелок В.И. Третьяк. На основе их докладов сложилась общая картина случившегося.



*А.В. Вихорев*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 90, л. 93.

<sup>2</sup> Там же, д. 91, л. 108.

## *Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

Экипажу предстояло уничтожать эшелоны и разрушать пути на железнодорожном узле Орел. На объект вышли, как и предписывал боевой приказ, на высоте пяти тысяч семисот пятидесяти метров, осмотрелись, оценили обстановку и стали на боевой курс. Почти всю его дистанцию прошли в луче прожектора и сплошных разрывах артиллерийских зенитных снарядов.

Как только Алексеев сбросил бомбы, Вихорев толкнул штурвал вперед и на повышенной скорости стал менять направление полета. Таким маневром ему удалось вывести корабль из зоны действия огня ЗА и прожекторов. Не успел еще штурман дать летчикам курс на свою территорию, как машина снова оказалась в световом стволе прожекторного луча, к нему тут же присоединился второй. Скольжением вправо Вихорев вновь вырвался из светового плена и уже было намеревался вывести бомбардировщик в горизонтальный полет, как почувствовал глухой удар в правую плоскость.

– Командир, плоскость возгорается! – прокричал Бобов.

Вихорев убрал газ моторам.

Пламя пожара стало быстро распространяться по самолету, проникло в кабину.

– Экипаж, приготовиться покинуть самолет!

– Командир, я ранен в правую ногу! – доложил штурман.

– Прыгать сможешь?

– Смогу!

– Экипаж, покинуть самолет!

Сам Вихорев оставил горящий бомбардировщик на высоте четыре тысячи двести метров. Пе-8 упал и взорвался в районе деревни Казначеево (два километра северо-восточнее станции Оптуха).

Второй раз за войну пришлось Алексею Васильевичу Вихореву прибегать к услугам парашюта. В ночь на 5 сентября 1942 года его экипаж отбомбился по Будапешту и взял курс домой, но добираться к родным пенатам пришлось пешком. Сразу после отхода от венгерской столицы отказал левый мотор. Тянул на одном километров пятьсот. Встретившаяся на маршруте гроза совсем усугубила положение, и экипаж между Варшавой и Львовом покинул свой Ил-4. Вот отсюда до самого Дона протопал летчик сотни километров. Вышел на бойцов армии Ф.М. Харитонова. Определил, что это свои по запаху борща.

– Братцы, вы ли это?!

– Мы-то мы, а ты кто?

Не отвечая на вопрос, Вихорев направился к ближайшему солдату, молча взял из его рук хлеб, откусил приличный кусок, стал жевать, затем, так же молча, взял у растерявшегося котелок и, обливаясь, стал пить борщ. Через минуту, потеряв сознание, летчик свалился на бруствер окопа.

А генерал Харитонов оказался земляком, из Рыбинска. За летчиком прилетел сам командир полка. Перед однополчанами Вихорев предстал в холщовых штанах и рубаше, с бородой на изможденном лице. Как раз в это время в полку гостил поэт Александр Алексеевич Жаров. Выслушав рассказ летчика, он тут же экспромтом набросал короткое стихотворение «Товарищу Вихореву»:



*Поэт Александр Жаров  
в гостях у летчиков.  
Слева направо: В.Г. Опалев,  
А.В. Вихорев, А.П. Назаров*

Те, кто возвратились, говорили:  
– Вихорева нашего подбили!  
Видели, как Вихорев с небес  
Под Варшавой вихрем падал в лес.  
Долго горевали все о нем...  
Но... Герой пришел сентябрьским днем.  
Радостно он встретился с полком,  
Все спросили: «Шел, небось, пешком?».  
Вихорев ответил так, со смехом:  
«Черта с два! В салон-вагоне ехал!»

На сей раз испытаний на долю Алексея Вихорева выпало куда меньше. Но добавилась ответственность, ответственность за раненого товарища. Вихорев приземлился во ржи. В том, что он на оккупированной территории, сомнений не было. Исходя из этого летчик и действовал: сбросил унты, снял комбинезон, все это припрятал вместе с парашютом, а затем отполз от места приземления метров на тридцать. Прислушался. Тихо, только изредка ночную тишину нарушали трели далеких пулеметных очередей. Хотел было ползти дальше, но тут раздался какой-то звук. Замер. Вроде поблизости все спокойно. Стихла очередная пулеметная трескотня, и Вихорев явно услышал стон. Всмотрелся в сторону звука. Какая-то темная масса, бугрившаяся над землей, двигалась в его сторону. Взяв оружие на изготовку и немного поразмыслив, летчик пошел навстречу неизвестному. Им оказался раненый в ногу и спину штурман Алексеев. Он тяжело дышал и от потери крови совсем ослаб.

Вихорев снял свою рубашку, разорвал ее на полосы и перевязал штурману раны.

– Алексей, оставь меня, беги, оба погибнем...

– Молчи, я знаю, что делать, ты только молчи, даже если совсем неможешь, возможно, недалеко немцы. Забирайся ко мне на спину!

Вихорев пополз с Алексеевым на спине к темневшему метрах в трехстах лесу. Уже через несколько минут он понял, что до спасительного убежища ему с такой ношей не добраться. Вся его спина, шея и руки покрылись изрядным потом, его струи, сбегая со лба, заливали глаза, ныли ободранные о землю ребра, колени и локти, в голове шумело. Увеличивая паузы для отдыха, летчик продолжал ползти.

А Алексеев стонал уже в беспамятстве. Вихорев сделал большую передышку, попытался руками вытащить засевший в ногу осколок, но только причинил раненому новые боли. Сделав повторную перевязку, он пополз дальше. Метр пути – несколько минут отдыха. Еще метр и – снова передышка. К утру их укрыл лес.

Передохнув, Вихорев пошел в разведку. Далеко идти не пришлось – немцы были почти рядом. Выяснив, что это танкисты, он вернулся назад, взвалил штурмана на спину и перекочевал с ним в более безопасное место.

А утром наши войска пошли в атаку, мощное «ура» покатило через поляну, достигло опушки леса, где притаились летчик и штурман. Улучив момент и подхватив Алексеева, Вихорев пошел навстречу наступающим бойцам.

В полку Вихорева ожидало не только командование и боевые товарищи, но и жена. Екатерина Александровна прибыла в Кратово с сыном Алексеем из далекого Хабаровска недели за две до этого. Поселилась на частной квартире в дачном поселке. Стала провожать мужа на боевые задания и встречать после прилета. На этот раз ждать любимого пришлось более двух суток.

Хорошие дела летчиков распространялись по частям АДД в годы войны быстро. О героическом подвиге Алексея Васильевича Вихорева узнал заместитель командира 3-й гвардейской авиадивизии по политической части подполковник Николай Григорьевич Тарасенко. Он рассказал об этом личному составу подчиненных полков. В послевоенные годы этот факт отразил в своей книге Герой Советского Союза Алексей Николаевич Кот:

«Как выясилось, потерявший много крови штурман не мог передвигаться. А вокруг был враг. Порой совсем близко слышались немецкая речь, шум моторов неприятельских машин. Вихорев вынес на себе раненого штурмана, своего боевого друга, через линию фронта. Он достойно выполнил нерушимый закон фронтового братства. Пример, достойный подражания!»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> К о т А.Н. Отечества крылатые сыны. – Днепропетровск, 1989. – С. 159.

Итак, в полк вернулись все члены экипажа, кроме стрелков Николая Афанасьевича Нестеренко, Ивана Ивановича Бухтеева и Владимира Александровича Кудиярова. Судьба их осталась невыясненной.

Осколок, извлеченный из ноги В.М. Алексеева, оказался от пушечного снаряда. По нему сделали вывод, что самолет № 42109 сбил истребитель, а не зенитная артиллерия, как это предполагалось раньше.

В экипаже М.М. Угрюмова на контроль бомбардирования ушел штурман 746-го авиаполка А.М. Лебедев. Уже у линии фронта на корабле отказал третий мотор. Посоветовавшись, решили не искушать судьбу и отбомбиться по запасной цели – железнодорожной станции Оптуха. Что-то у Лебедева на первом заходе не получилось, и он погнался за командиром корабля на второй. Высота четыре тысячи пятьсот метров, противодействия зенитной артиллерии нет, лишь со стороны Орла небо прощупывали три прожектора, но их лучи бомбардировщик не доставали.

Чтобы выполнить указание штурмана полка и вывести Пе-8 на боевой курс, Угрюмову осталось сделать один левый разворот. Именно на этом маневре немецкий истребитель и поразил свою жертву. Или немецкий летчик был опытным и знал, с какой стороны выгоднее зайти, или это была чистая случайность, но ударил он снизу с передней полусферы, откуда у Пе-8 самый плохой обзор.

В кабине бортехника и радиста сразу же возник пожар, пламя охватило и левую плоскость. Не понимая, что произошло, командир корабля запросил бортового техника Бородаю о причине пожара, но ответа не получил. Пламя и дым заполнили кабину летчиков. Нельзя было терять ни секунды, и Угрюмов дал команду покинуть самолет. Кто и как ее выполнил, командир корабля из-за огня и дыма проследить не смог, а по СПУ никто не отвечал. Пора было спасать и свою жизнь.

Раскрытых парашютов вокруг себя не видел, единственное, что удалось, так это проследить последний огненный путь своего самолета с бортовым номером 42049. Упал он и взорвался в двух километрах восточнее станции Оптуха.

Благополучно перейдя линию фронта, Угрюмов 25 июля прибыл в полк. Из экипажа его встретил правый летчик В.В. Булатников, вернувшийся на сутки раньше. Чуть позже прибыл стрелок И.Г. Прокопенко. И все. Судьбу остальных время не прояснило. Пропали без вести восемь человек: штурман полка Александр Михайлович Лебедев, стрелок-бомбардир Николай Алексеевич Губарец, бортехник Сергей Федорович Бородай, его помощник Петр Кузьмич Зубарев, радист Владимир Матвеевич Дученко, стрелки Дмитрий Михайлович Кожин, Павел Викторович Сальников, Георгий Федорович Белосусов. Каждую оборванную молодую жизнь жаль, но потеря штурмана полка все же утрата более значительна. В истории части записано:

«Угрюмов и второй пилот Булатников опустились на парашютах на территорию отступающего противника и в ту же ночь вышли в расположение своих частей. Судьба остальных членов экипажа неизвестна. В состав экипажа Угрюмова входил один из старейших штурманов соединения подполковник А.М. Лебедев, находившийся в полку с начала его формирования. Имел около восьмидесяти вылетов, из них два на Берлин».

О том, что случилось с экипажем В.В. Пономаренко, хочу рассказать подробнее. Мое желание объясняется просто: Владимир Васильевич – единственный из тридцати четырех членов экипажей, с кем мне удалось встретиться. Он рассказал о той июльской ночи, которую пришлось провести в небе над Орлом и... на орловской земле. Более того, он доверил мне рукопись своих воспоминаний, фактурой которой я и воспользуюсь.

...Команда «По самолетам!» рассыпала строй. До стоянок от штаба полка, где только что закончились последние указания, десять минут ходьбы.

– Миша, – Пономаренко положил руку на плечо штурмана Легкоступа, – давай разомнемся перед полетом.

– Не возражаю!

Шли молча. На западной части небосклона раскаленным шаром висело солнце, оно медленно опускалось в багровое дымное облако. Тропинка юркнула в лес, который отделял служебные помещения от аэродрома. Солнце скрылось за его плотной стеной. Сосна вперемежку с елью, ни единой полянки, а воздух! Прохладный, напоенный дурманящим сосново-еловым запахом. Как хотелось сбросить с себя все это летное обмундирование и растянуться под стволом одного из этих стройных деревьев. Но надо лететь на войну.

Вскоре меж сосен показался киль самолета, а еще через минуту, увидев подходившего командира, старший бортехник И.М. Маштаков подал команду:

– Экипаж, становись!

Приняв рапорт, Пономаренко спросил:

– Задача ясна?

– Ясна, ясна! – бойко ответил строй.

В дружном хоре не прозвучал лишь голос стажера инженер-капитана В.В. Приволова. Беда с ним, да и только. Захотел выпускник академии быть поближе к войне, упросил старшего инженера дивизии С.И. Анурова перейти на летную должность, тот дал добро и определил его в экипаж Пономаренко стажером-бортмехаником. Слетал раз, потом еще. Что-то не получалось у него, особенно в районе цели. То ли терялся, то ли боялся. Пономаренко со всей прямоотой доложил Анурову: так, мол, и так, к летной работе не пригоден. Решили все же сплеча не рубить, дать парню возможность слетать еще разок.

Пока командир корабля вместе с правым летчиком А.Д. Хорошиловым осматривал самолет, на стоянке запахло духами. Это девушки-солдатки пришли проводить экипаж на боевое задание. Их зенитная батарея стояла буквально рядом, поэтому знакомство просто не могло не состояться, а провожание с некоторых пор стало нормой, ну все равно, что контроль готовности. Поначалу это соседство командиру не нравилось: тут недалеко и до свадьбы, но главное в другом – наличие женского пола поблизости со стоянкой мешало экипажу совершать под хвостом самолета обязательный предполетный ритуал. Но постепенно с этим делом приспособились, а насчет там всяких свадеб, тут можно и приказать. Авиационное суеверие не допускает женщину на борт самолета, а так вот, рядом – это можно, это даже на пользу. Вон как гусары подтягиваются.

– По местам!

Девчат со стоянки как ветром сдуло. Последним на борт самолета поднялся Пономаренко, сел на рабочее место, потребовал доклад о готовности. На связь вышли все одиннадцать.

– Запуск!

Привалов нажал на кнопку. Винт первого мотора тронулся и начал свою круговерть. Пономаренко, пристегивая лямки парашюта, смотрел на показания прибора: четыреста оборотов, шестьсот, восемьсот. Первый запущен. Дождался, когда на счетчиках оборотов второго, третьего и четвертого моторов стрелки застыли на этой же отметке.

– Товарищ командир, двигатели запущены, показания приборов проверил, все в норме, – доложил Приволов.

«Старается», – подумал Пономаренко. В вечернем небе рассыпалась зеленая ракета.

– Выруливаю!

Машина тяжело тронулась с места. Сама многотонная, да еще шесть тысяч килограммов бомб. Плавно, слегка покачиваясь на неровностях рулежной дорожки, самолет покатил к взлетной полосе. Еще одна зеленая ракета со старта разрешила выруливать на ВПП. Командир корабля прибавил газку, вывел Пе-8 на бетонку, закрепил тормозами.

Чтобы там ни говорили о значении того или иного элемента полета, но взлет – это его квинтэссенция. Без него не будет самого полета, не будет посадки. К взлету Пономаренко относился строго, считая эти минуты и важными и торжественными. Еще бы: ты своими руками творишь великое таинство – используя десятки законов физики и аэродинамики, легко отрываешь от земли многотонную махину и поднимаешь ее на высоту. Разве это не чудо!

Запросил взлет. Финишер поднял белый флажок. Пальцы плотнее сжали жесткую выпуклость ручек штурвала, глаза пробежали по циферблатам приборов, слух ловит музыку работающих моторов. Там все в порядке. Пора.

– Экипаж, взлетаю!

Сектора газа вперед. Взревели моторы, побежали стрелки счетчиков оборотов, задрожала от накапливаемой энергии машина, хочет рвануться вперед, но тормоза сдерживают тягу винтов. Вот все четыре мотора выведены на полную мощность. Еще несколько секунд. Пора. Плавный сброс тормозов. Семь тысяч двести лошадиных сил стронули самолет с места, потащили его вперед. Скорость нарастает, она прибывает каждую секунду, летчик это чувствует спиной, вот уже сто восемьдесят. Скоро отрыв. Легким движением штурвала на себя летчик помогает машине совершить таинство. Есть, свершилось! Бомбардировщик шатнулся чуть влево, чуть вправо. Выдерживание над землей. Скорость двести. Еще штурвал на себя, команда убрать шасси, на высоте ста метров еще одна команда – убрать щитки. Основное сделано. Теперь набор высоты.

Пономаренко перевел Пе-8 в горизонтальный полет на шести тысячах метров, дал команду усилить наблюдение за воздухом – скоро линия фронта. Она встретила экипаж своим жарким дыханием – пожарами, стрельбой, разрывами снарядов. Небо чистое, в затухающем розовом закате. На связь вышел штурман:

– Командир, цель через десять минут, буду определять скорость и направление ветра.

Это значит, что летчику надо строго выдержать режим полета. Сняв данные, Легкоступ ввел их в прицел. Наступал ответственный момент, когда штурман и оба летчика будут заняты главным делом, делом во имя которого двенадцать человек подняли в воздух эту многотонную махину, привели ее сюда, в район Орла, доставив шесть тысяч килограммов бомб. Предупредив экипаж об усилении осмотрительности, Пономаренко сосредоточился на управлении самолетом, сейчас хозяином положения становился штурман.

– Командир, цель впереди, на боевом! Три градуса вправо!

Пономаренко легонько нажал на педаль.

– Хорошо! Но надо еще лучше, давай еще два градуса вправо. Так, прекрасно! Открываю люки. Замри! Оп-ля!

Корабль подбросило вверх, он, как говорят авиаторы, «вспух», словно глубоко вздохнул, освободившись от тяжести, которую долго и терпеливо нес. Пономаренко хотел уже было ввести машину в плавный разворот, как лезвие прожекторного луча скользнуло по левой плоскости, «обожгло» кабину, ослепило. Тут же силой разрыва зенитного снаряда самолет подбросило, качнуло на крыло. «Пристреливаются, гады!» – пронеслось в голове. Затаив дыхание, Пономаренко перевел Пе-8 в крутой разворот.

Настало время, когда следует отдать предпочтение официальному документу: «В момент сбрасывания бомб и при отходе от цели по кораблю, освещенному лучами прожектора, открыла огонь зенитная артиллерия крупного и среднего калибра. Снаряд попал в правую плоскость и повредил масляную магистраль 3-го мотора и бензобак правой плоскости. После отхода от цели через одну-две минуты 3-й мотор, вследствие неподачи масла, заклинило, при этом он дал искрение. От искр воспламенились пары бензина, вытекающего из поврежденного бензобака. Пожар охватил правую плоскость с последующим охватом пламенем всего корабля».<sup>1</sup>

– Командир, включаю огнетушение, – доложил борттехник И.М. Маштаков.

Пытался сбить пламя скольжением и Пономаренко. Но правая плоскость и прилегающая к ней часть центроплана прочно оставались во власти огня. Ни потушить, ни сбить его не представлялось возможным, так как вытекающий бензин создавал горению постоянную подпитку. Дым и пламя уже начали проникать в кабину.

– Всем приготовиться к прыжку.

Командир понимал, что их родной самолет доживает последние мгновения, он может взорваться в любой момент, что настала минута прощания, но, желая хоть как-то облегчить участь экипажа после прыжка, он медлил с командой, стараясь как можно ближе подлететь к линии фронта. Сделав в этом плане все возможное, он отдал приказ.

За спиной что-то лязгнуло, в кабину ворвалась струя воздуха. Это второй летчик А.Д. Хорошилов покинул самолет. Сквознячок, возникший от сброса фонаря, усугубил положение: пламя и дым стали втягиваться в кабину более интенсивно.

А в голове рой мыслей: «Надо еще немножко потянуть. Может, кто-то еще не выпрыгнул. Может, отсоединились ларингофоны. Где линия фронта? Должна быть где-то рядом».

Между тем, огонь и дым совсем затруднили работу летчика, различить цифры и стрелки на приборах уже невозможно, пламя подобралось к унтам, незащищенные кислородной маской части лица ощущают его жар, хочется прикрыться руками, но они держат штурвал. «Черт возьми, автопилот же!» Включил рулевые машинки, самолет перешел на режим автоматического пилотирования.

– Кто еще остался на борту?

На вопрос командира никто не ответил. Пора прыгать и самому. Сбалансировав триммерами рули, Пономаренко дотянулся до красной ручки фонаря, потянул на себя. Крышка над головой распахнулась. Дополнительный приток кислорода придал огню новую силу. Скорее, пока не загорелась одежда. В это время с правой стороны раздался сильный треск, взметнулся сноп искр, самолет стал крениться, началась страшная вибрация. Пономаренко бросил беглый взгляд вправо. О ужас, отвалился третий мотор! Все, это смертельная агония. Пора прыгать. Но делать этого летчику не пришлось, так как в следующее мгновение от самолета отвалилась правая плоскость, он резко просел. И какая-то сила выбросила летчика за борт, закружила его тело в штопоре.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 38, л. 14.



Прыгать раньше с парашютом, конечно приходилось, но это было первое вынужденное покидание самолета. Раскинул в стороны руки и ноги, вращение замедлилось, затем почувствовал, что тело уже в свободном падении. Но что это за огоньки? Ба, да это же звезды! Перевернулся, стал всматриваться в землю. По еле различимым пожарам определил, что находится приблизительно на четырех тысячах метров. Посмотрел по сторонам. В северной части неба к земле тянулись три огненных точки. Догадался: обломки самолета. Пролетев затяжку еще на несколько секунд, рванул кольцо. Резкое торможение, унты слетели с ног. Посмотрел вниз, а земля уже рядом.

Летчика приняла рослая пахучая пшеница. Полежал, прислушиваясь. Ни одного звука. Сообразил, что от большой затяжки и быстрого перепада давления потерял слух. Встал, припрятал в пшенице парашют, из мехового комбинезона достал парочку гранат, мешочек с патронами. Определившись по компасу, пошел на северо-восток.

Что это? Остановился. Да это же оружейные раскаты, значит восстанавливается слух. Это уже хорошо. Он, как и зрение, в такой обстановке крайне нужен. Вышел на проселочную дорогу, осмотрелся и двинулся на север. Через некоторое время снова остановился: впереди, метрах в двухстах, в лунном свете ночи прорезалась неподвижная фигура человека. Померещилось? Протер глаза. Нет, это явь. Подкрался ближе благо унты (маленькие унты) делали его шаги совершенно бесшумными.

Фигурой оказался солдат, да еще и с автоматом. Но чей он? По очертаниям формы вроде не фриц, но и свои сейчас бывают не свои. Достал пистолет, осторожно перезарядил, подошел ближе, и вновь начал изучать незнакомца. Но тут вдруг все прояснилось само собой: где-то из глубины оврага до слуха Пономаренко донеслись фразы родного языка, состоящие на добрую половину из слов чисто русского «фольклора». Хотел уже было окликнуть незнакомца, но осторожность взяла верх.

Беспечность солдата позволила подойти к нему вплотную и приставить к затылку дуло пистолета.

– Тихо... Руки вверх! Вот так. Не двигаться, не шуметь. Я – советский летчик, очень хочу знать, кто ты?

Солдат молчал, вероятно, приходил в себя.

– Долго думаешь!

– Я... мы артиллеристы. А ты... откуда, с неба?

– Какой догадливый!

– Да нет, просто у нас на батарее один летчик уже есть, наверное, ваш.

– Это хорошо, коль не врешь. Веди к своим, когда подойдем, окликнешь того летчика, я с ним переговорю. И без фокусов.

Оказалось, что у артиллеристов в «гостях» стрелок-бомбардир Д.Г. Кораблинов. Обрадовались друг другу, словно расстались не час, а несколько лет тому назад.

– За кем ты прыгал?

– За штурманом, а Маштаков стоял у открытого люка и пропустил нас.

– Судя по всему, – сделал вывод Пономаренко, – выпрыгнули все, будем надеяться, что и спаслись все.

Познакомился с командиром батареи, узнал, что всего час назад здесь были немцы. От еды отказались, попросили лошадей, вестового и поехали искать остальных членов экипажа, а заодно заглянуть и в штаб артиллерийского полка. И хотя командир батареи дал лошадей вполне смиренных, тем не менее Кораблинов умудрился несколько раз упасть.

– Что, рожденный летать, ездить верхом не может?

– Особого умения, командир, конечно, нет, но дело в другом – я просто засыпаю.

– Это от нервного напряжения.

Кое-как добрались до села, сопровождающий нашел в одной из хат начальника связи артполка, объяснили ему что к чему и попросили отправить в Кратово радиogramму. И опять на коней. Поехали в ту сторону, где, по предположению, должны были находиться останки самолета.

Утренняя прохлада напрочь прогнала сон. Солнце еще не показалось, но уже размалинило восточную часть неба. Усталые лошади понуро плелись по проселочной дороге. Вестовой, чувствуя себя в седле, как рыба в воде, дремал на ходу. И вдруг непривычную для этих мест предутреннюю тишину нарушил неожиданный возглас:

– Команди-р-р! Подожди-и-и!

Как было не узнать голос кормового стрелка. Пономаренко оглянулся. По пыльной дороге к всадникам бежал босой Л.Г. Ярцев, а за ним ускоренным шагом шел радист А.Ф. Борисов. Сошли с коней, бросились навстречу друг другу.

– Теперь нас четверо! – Пономаренко не скрывал радости.

Дальнейший путь корректировали пехотинцы, они видели падающие части сбитого самолета. Вначале нашли остатки правого крыла, отвалившегося, еще когда командир корабля находился в самолете. По словам солдат, фюзеляж упал недалеко в балке, метрах в пятистах от крыла. Надобности в лошадях больше не было, вестового отпустили и дальше пошли пешком.

Двигались молча, каждый со своими думами, а они у всех четверых были одинаковыми: «Есть ли кто в разбитом самолете?» Частичный ответ на этот болезненный вопрос летчики получили еще не доходя до него: бойцы переднего края доложили о том, что только-только похоронили одного погибшего. По документам установили, что земле предан правый подшассийный стрелок Иван Данилович Панченко. Первая жертва обозначилась.

Самолета как такового в балке не было, на месте его падения бугрилась бесформенная груда искореженного и оплавленного металла. Чувствовалось, что пожар закончился совсем недавно, о нем напоминали лишь отдельные дымящиеся части.

Спустились вниз и сразу же натолкнулись на два тела. Вероятно, их выбросило из фюзеляжа при ударе о землю. Трупы не были изуродованы, их не коснулся огонь. Узнать в них бортового техника Маштакова и стажера Приволова не стоило труда. Но странное дело, они лежали в обнимку, причем Привалов обхватил руками Маштакова. Вероятно, обстановка на корабле, боязнь неминуемого прыжка сделали свое дело, и несостоявшийся бортовой техник потерял над собой контроль.

Пономаренко еле сдерживал слезы, спазмы сдавили горло. К своему борттехнику он относился с особым теплом. Игорь Маштаков еще до войны летал со многими полярными летчиками, осваивал Арктику, а с августа 1941 года вошел в состав экипажа Героя Советского Союза М.В. Водопьянова. Это был грамотнейший специалист, трудолюбивый, заботливый и корректный.

Через несколько минут новое потрясение: пехотинцы нашли в обломках фюзеляжа обгоревший труп, почти скелет. Кто это? Да это же Александр Федорович Исаев!

Почему помощник бортового техника не воспользовался парашютом, осталось загадкой. Глядя на то, что осталось от Исаева, Пономаренко вспомнил, что кто-то на одном из совещаний заметил, что его помтех – единственный в дивизии в звании старшины.

Командир корабля попросил пехотинцев вырыть могилу рядом с похороненным Панченко. Истерзанная войной орловская земля приняла останки четверых авиаторов. В районе деревни Нижний Гаврилец, что в двенадцати километрах на юг от Мценска, вырос еще один холмик братской могилы. Один из многих в тех краях, опаленных войной. Вокруг этого холмика собралось несколько десятков свободных от дел бойцов. Летчики подняли пистолеты, пехотинцы автоматы и винтовки, спустили курки. Эхо залпа покатило по балке и растаяло за зубчатым лесом. Перезарядили, и еще залп. Потом еще один.

Склонив головы, летчики застыли над братской могилкой своих боевых товарищей. Еще несколько часов тому назад они являлись членами коллектива, имя которому экипаж, их сюда, в орловское небо, привело боевое задание, выполняя его, они погибли, их поглотил молох этой проклятушей войны, их сбил какой-то гитлеровец. Где он, кто он, этот выродок, оболваненный фюрером, пришедший сюда убивать? Сидишь где-то, довольный содеянным, и жрешь кашу? Думаешь, отсидишься? Нет, гад, наша бомба найдет тебя, от кары ты не уйдешь. Мы, оставшиеся в живых, отомстим за гибель своих товарищей. Дай только добраться до штурвала нового самолета. Месть – вот наше утешение.

С такими мыслями стояли у братской могилы члены экипажа Владимира Васильевича Пономаренко в то июльское утро 1943 года. С такими мыслями они добирались до своего полка. Мне остается только добавить, что на этом пути домой проявились судьбы остальных боевых товарищей.

В районе падения самолета нашли купол парашюта с обрезанными стропами. По его номеру определили, что он принадлежал стрелку центральной установки Василию Ивановичу Секунову. Пономаренко предположил, что их товарищ рано открыл парашют в воздухе и, судя по всему, попал под какой-то обломок самолета. Ни самого Секунова, ни его тела обнаружить не удалось.

Вышли на большак, попутной машиной добрались до железнодорожной станции Чернь, оттуда на бронепоезде доехали до ближайшего аэродрома, где базировался истребительный полк. На второй день сюда сел Ли-2, который по заданию А.Е. Голованова собирал сбитые экипажи. На его борту оказались второй летчик А.Д. Хорошилов и левый подшассийный стрелок Г.Ф. Евстигнеев. В экипаже прибыло! Живых уже шестеро!

Хорошилов рассказал, что покинул корабль сразу после команды и чуть не попал под винты работающих моторов. Приземлился благополучно, на своей территории, наземные части помогли добраться до ближайшего аэродрома. У Евстигнеева дело обстояло куда более сложно. Приняв команду на покидание

самолета, он приступил к ее исполнению, но пока выбирался из подшассийной установки, самолет начал разваливаться. Евстигнеев не прыгнул, а выпал. Курткой зацепился за оторвавшуюся часть куска нижней обшивки центроплана. Так и пошли к земле вместе. Не теряя самообладания, стрелок сделал все, чтобы отцепиться, когда это удалось, оттолкнулся, дождался, когда более тяжелая металлическая глыба окажется ниже, дернул кольцо парашюта. И вовремя: земля была уже рядом. Приземлился тоже на своей территории, попутной машиной доехал до аэродрома и попал на борт Ли-2.

Этим самолетом все вместе добрались до Тулы, где встретили штурмана М.Е. Легкоступа. Теперь в живых уже семь членов экипажа. Пятерых нет. Все прояснилось.

Легкоступ единственный, кто приземлился на территории противника. Спасли темная ночь и отступление фашистов, которым было не до сбитого самолета, не до парашютиста. В укрытии дождался их отхода и пошел в сторону своих войск. Появление в окопах советского летчика с той стороны вызвало у пехотинцев немалое удивление: Легкоступ пересек немецкое минное поле. Кто-то из бойцов, узнав фамилию гостя, тут же нашел объяснение его везению: легко ступал.

Возвращение в полк Владимир Васильевич Пономаренко описал в своих воспоминаниях так: «Посадка Ли-2 на своем аэродроме. Шел мелкий дождь. На ногах жалкие остатки обуви, а некоторые совсем босые. Самолет на стоянке. Открыли дверь и попали в объятия своих друзей. Ступить на землю не удалось. В автобус перенесли. Много вопросов. Наконец, в своей комнате. Переоделся. Сбор для встречи в летной столовой. Командир дивизии В.И. Лебедев приказал накрыть столы, как во время праздника. Официантки, труженицы войны, увидев нас, заплакали. Выглядели мы утомленными, да и не все вернулись. Встретился с командирами кораблей Унрюмовым и Вихоревым. Они добрались быстрее нас. Помянули погибших, выпили за живых. Потери во всех трех экипажах, в семьях появились новые сироты».

На следующий день командир дивизии вызвал к себе Пономаренко и Легкоступа.

– Мне позвонил Водопьянов и попросил, чтобы я направил вас к нему на квартиру. Оформите документы и можете ехать.

Когда остались одни, Легкоступ спросил:

– Володя, зачем мы понадобились Водопьянову?

– Понимаешь, ведь самолет, который мы потеряли, по сути дела его, да и экипаж в основном водопьяновский.

Михаил Васильевич встретил боевых командиров по-братски, расцеловал, усадил за стол. Пономаренко рассказал подробно о происшествии. Всех погибших, за исключением Приволова, Водопьянов знал лично. Особенно переживал за Михаила Маштакова, которого тоже ценил очень высоко. Помянули погибших, выпили за возвращение. Генерал рассказал о том, как складывается обстановка в районе Орла и Белгорода, дал оценку боевым действиям АДД. В заключение встречи Михаил Васильевич предложил тост:

– Друзья, вы творите историческое дело – ломаете хребет всей гитлеровской машине. После этого поражения, а оно неминуемо, его контуры просматриваются, враг уже не оправится. После нашей победы в этом сражении, а она неминуема, мы пойдем только вперед. За победу в Курской битве, за нашу общую победу!

Так завершился боевой вылет экипажа В.В. Пономаренко на железнодорожный узел Орел. Четыре человека погибли, один пропал без вести, потерян дорогостоящий корабль. На войне без жертв не бывает. Однако семь человек спаслись, вернулись в строй и продолжили бить врага. В этом прежде всего заслуга командира корабля. Владимир Васильевич сделал все, чтобы экипаж покинул смертельно раненый корабль над своей территорией. Он рисковал жизнью во имя жизней других. Это был подвиг.

Так завершился боевой вылет 45-й авиадивизии на железнодорожный узел Орел в ночь на 21 июля. Из сбитых трех экипажей в полки вернулись семнадцать человек. Это ровно половина. Из семнадцати человек второй половины подтверждена гибель только пяти, двенадцать пропали без вести. Потеряно три корабля.

Черной ночью стало для дивизии 21 июля. Неплохо, результативно и эффективно до этого дня сражалось соединение, в том числе и на Курской дуге. И тем больше и обиднее эта большая потеря.

Вполне естественно, случившееся в эту ночь не могло быть не проанализировано командованием дивизии и полков. Об этом написал в своей книге С.Ф. Ушаков: «Разбор боевых вылетов проводился с летным составом в масштабе дивизии. Выслушав обстоятельства, при которых мы потеряли сразу три самолета и многих товарищей, комдив обратил внимание на то, что все три экипажа по различным причинам к району цели подходили в значительном отрыве от боевого порядка по высоте и дальности. Это, видимо, облегчило

условия наведения немецких истребителей. Пришли к одному выводу – впредь строго выдерживать заданную высоту бомбометания и максимально уплотнить боевые порядки. В то время ничего другого мы не могли придумать для противодействия наведению истребителей противника».<sup>1</sup>

О каком наведении пишет Сергей Федорович? Речь идет о первом, по сути дела, практическом применении на советско-германском фронте немецкими ВВС радиолокаторов. Нужно сказать, что сведения об этом новшестве через разные каналы разведки поступали еще накануне Курской битвы. Ими располагал и штаб АДД. 28 июня 1943 года А.Е. Голованов направил на имя И.В. Сталина следующий документ: «Представляю на Ваше рассмотрение материал по радиолокации. Документ безусловно серьезен и важен. Считал бы целесообразным создать специальный совет по вопросам радиолокации при ГКО, который бы поднял на надлежащий уровень эту отрасль радиотехники в ее боевом применении».<sup>2</sup>

А теперь хочу сопоставить содержание только что приведенного документа с выдержкой из книги «Арктика – судьба моя» бывшего начальника штаба АДД М.И. Шевелева. Марк Иванович писал: «Когда я на Военном Совете пытался изложить свои мысли о необходимости радиолокации, о том, что нужно думать о перспективе, я встретил непонимание. Голованов, с которым отношения у нас были очень хорошие, подшучивал: «Ну, фантазии начальника штаба начинаются!». Когда мое предположение развивать радиолокацию не встретило понимания со стороны Голованова, он, возможно, понял, что я этой мысли не оставлю, и поэтому решил от меня избавиться».<sup>3</sup>

Задаюсь вопросом: а что бы было, если бы мне не удалось найти в архиве документ, изложенный перед цитатой Шевелева. Любой, прочитавший его книгу, сложит совершенно определенное мнение о Голованове, который, мол-де, не понимал радиолокации, не думал о ее развитии, и вообще считал ее фантазией. А начальника штаба, который смотрел немного дальше командующего, решил убрать, чтобы он эту самую радиолокацию не дай бог не двинул бы вперед.

На самом же деле, заботясь о радиолокации, А.Е. Голованов еще накануне Курской битвы отправил на имя И.В. Сталина обстоятельный доклад, а в препроводительной к нему употребил такие выражения, которые ну никак не могут характеризовать его как человека, не понимающего эту новую отрасль военной науки. Я повторю эти выражения: «документ безусловно серьезен и важен», «считал бы целесообразным создать специальный совет по вопросам радиолокации при ГКО, который бы поднял на надлежащий уровень эту отрасль радиотехники в ее боевом применении».

Вероятно, причину ухода М.И. Шевелева из штаба АДД в 1944 году надо искать в иных сферах, причем очень далеких от радиолокации.

Но вернемся в 45-ю авиадивизию.

Перед вылетом на задание в эту ночь начальник разведки 45-й авиадивизии информировал экипажи о появлении у немцев самолетов с радиолокаторами. Об этом пишет тот же С.Ф. Ушаков: «В другом сообщении начальника разведки говорилось о том, что, по имеющимся данным, в район Орла переброшена группа ночных истребителей, снятая с обороны Берлина. Самолеты оборудованы аппаратурой, позволяющей осуществлять наведение на цель с земли с помощью радиолокаторов. Никаких указаний и рекомендаций по противодействию не давалось, а сами мы мало что понимали в этом новом средстве. Ясно было только одно: если раньше гитлеровские истребители, барражируя в определенном районе, сами искали цель, чаще всего по выхлопным газам моторов, то теперь их будут наводить с земли до какого-то определенного момента, пока они не увидят цель. О том, что истребители самостоятельно могут осуществлять слепой поиск, в сообщении не говорилось».

Ну а вывод был сделан простой: усилить наблюдение за воздухом! И поскольку цель находилась недалеко от линии фронта, это сообщение мы восприняли спокойно. Оттого-то оно и не сыграло своей мобилизующей роли, в результате чего в эту ночь мы понесли потери».<sup>4</sup>

Надо сказать, что после этой ночи командование дивизии, и прежде всего начальник штаба и начальник разведывательного отдела, на основе наблюдений экипажей, летавших в район Орла и Брянска, тщательнейшим образом проанализировали некоторые новые тактические приемы ПВО противника. В обобщенном виде этот материал обращал внимание летного состава полков на следующие моменты:

---

<sup>1</sup> Ушаков С.Ф. В интересах всех фронтов. – С. 140.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 666, л. 91.

<sup>3</sup> Шевелев М.И. Арктика – судьба моя. – С. 130-131.

<sup>4</sup> Ушаков С.Ф. В интересах всех фронтов. – С. 138.

«1. В воздухе на большой высоте появляются одна или две красные ракеты, ЗА внезапно прекращает огонь, а прожектора усиливают свою работу над целью – истребители противника обнаружили наш самолет и намерены его атаковать в зоне огня зенитной артиллерии.

2. ЗА неожиданно переносит заградительный огонь на какой-нибудь один сектор цели, значительная же часть прожекторов самостоятельно действует в другом секторе, сопровождая наш самолет – истребители противника прожекторами наводятся на атаку наших бомбардировщиков.

3. В воздухе над целью на рабочих местах наших самолетов и направлениях их полета, появляются длинные очереди трассирующими пулями. Немедленно в этом же направлении начинают активно действовать прожектора, а ЗА ведет прицельный огонь по обнаруженному самолету – истребитель противника дает сигналы ЗА и прожекторам о месте нахождения наших бомбардировщиков.

4. При выходе из зоны ЗА нашего самолета сопровождающие его прожекторы переносят лучи на поиски следующего самолета, а ЗА делают несколько сопровождающих одиночных выстрелов без участия прожекторов в направлении нашего самолета – ЗА наводит истребителей на наш уходящий самолет.

5. Ищущие в паре истребители атакуют наш самолет поочередно, причем один из них заходит на атаку с включенной фарой, отвлекая на себя внимание нашего экипажа, а второй истребитель внезапно атакует бомбардировщик, обычно снизу сбоку или сзади снизу.

6. В районе цели за зоной заградительного огня патрулирует истребитель, периодически мигающий бортовыми огнями и включающий фару, а на небольшом расстоянии от первого истребителя одновременно наблюдается другой, также периодически мигающий бортовыми огнями, но не включающий фару – истребитель противника поджидает наш самолет при отходе от цели, причем первый, мигающий бортовыми огнями и фарой, сообщает своему напарнику о готовности к атаке».<sup>1</sup>

Это своеобразное наставление-памятку в полках изучили с летным составом весьма основательно, затем в экипажах ее твердили как «Отче наш» в течение нескольких дней. Летчики, штурманы, стрелки стали осмотрительнее в воздухе, что, несомненно, уменьшило потери в соединении.

По железнодорожному узлу Орел в эту ночь действовал и 1-й гвардейский авиакорпус. Надо сказать, что всю ударную силу соединения разорвали на четыре части. Кроме указанной цели экипажи обрабатывали еще три объекта – аэродром Орел, железнодорожные станции Карачев и Оптуха.

Разведку погоды произвел заместитель командира 2-го гвардейского авиаполка М.А. Брусницын. Когда все самолеты находились уже в воздухе, из Москвы пришел приказ на перенацеливание. Его немедленно циркулярно передали двадцати пяти экипажам. Все без исключения его четко исполнили.

Задание не выполнили два – П.И. Храпова и В.С. Слабухи, оба по неисправности материальной части, причем в последнем экипаже ее создал в полете штурман Н.Д. Переяслов.

Безоблачная погода и хороший подсвет на всех объектах способствовали прицельному бомбардированию. Большой силы взрывы возникли на железнодорожном узле Орел, в южной его части – четыре, на аэродроме Орел – один, на станции Карачев – четыре, в центральной части станции Оптуха – один.

ПВО всех объектов оказала работе экипажей солидное противодействие, особую активность проявляла истребительная авиация, самолеты командиров кораблей П.И. Золотарь, Б.Ф. Чибисова неоднократно атаковались Me-110, но оба они оказались на высоте: ответным огнем и противоистребительным маневром защитили свои бомбардировщики, ушли от преследования и выполнили боевое задание.

Я уже дважды отмечал настойчивость при выполнении боевого задания экипажа 6-го гвардейского авиаполка А.А. Алехновича. И в этот раз при бомбардировании железнодорожного узла Орел летчик буквально продрался через частокон прожекторных лучей, зенитных снарядов, отбил от истребителя, вышел на объект и обеспечил штурману В.Г. Павлову необходимые условия для прицельного бомбардирования. И он не промахнулся, создал два очага пожара и один приличный взрыв.

Потерпел поражение в единоборстве с истребителем экипаж командира корабля С.А. Полежаева (16-й гвардейский авиаполк). Вообще-то единоборства как такового не было, просто радист и стрелок плохо смотрели за воздухом, чем и воспользовался немецкий летчик, который, сблизившись, короткой очередью поджег бомбардировщик, оба стрелка получили ранение. Вероятно, решив, что дело сделано, он оставил жертву.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-(й) ад, оп. 1, д. 35, л. 170.

Оценив обстановку, Полежаев и штурман В.И. Московский решили бомбить, благо до станции Карачев оставалось несколько минут лета.

Летчик завел горящий самолет на цель с юга, штурман отбомбился с ходу и, не меняя курса, пошел на север. Выслушав доклады радиста и стрелка о состоянии здоровья, оценив обстановку на борту бомбардировщика, Полежаев пришел к выводу, что покинуть самолет придется, но чтобы меньше идти пешком, тем более по оккупированной территории, надо как можно дальше пролететь. Объявив о своем решении экипажу, он продолжал вести горящую машину на восток, стараясь, как минимум, дотянуть до линии фронта. Но не смог.

Пламя пожара быстро проникало в пилотскую кабину, начало жечь незащищенные части лица. Управлять самолетом стало невозможно. Полежаев дал команду на покидание. Убедившись, что она выполнена, сам нырнул в нижний люк. Лишь на девятые сутки командир корабля вернулся в полк. Ровно через месяц в Монино прибыл штурман Владимир Иванович Московский. Удачно приземлившись, он стал пробираться к линии фронта. Обходил населенные пункты, прятался в лесных массивах, избегал встреч с людьми. Через семь дней совершенно случайно встретился с партизанским дозором. Стараясь не ошибиться, шел за ним несколько часов. Пришлось попартизанить, даже принял участие в подрыве железнодорожного полотна.

14 октября в полк возвратился стрелок Михаил Иванович Ревтов. Время не прояснило судьбу лишь одного члена экипажа – радиста Константина Ивановича Агентова.

Железнодорожный узел Орел и орловский аэродром бомбардировал и 4-й гвардейский авиакорпус. Экипажи уже готовились к заданию, когда из Москвы от генерала Н.Г. Хмелевского пришли дополнительные указания:

«1. На повторный удар поднять высоту бомбардирования до пяти-пяти тысяч пятисот метров.

2. Заход на цель с северо-запада и запада, уходить на юго-восток и юг от цели и только после этого делать левый разворот. Ни в коем случае не появляться в северо-восточном и восточном секторах ПВО Орла.

3. На втором вылете по узлу Орел будете действовать только вы. Обеспечьте наибольшую внезапность второго удара.

4. Время удара вашим решением, но удар не растягивать, а наносить его компактно».

Думается, это реакция штаба АДД на активизацию ПВО противника в районе Орла. Эту мысль в определенной мере подтверждает дневниковая запись П.И. Кондратьева: «Над Орлом большие потери. Не вернулись три Пе-8. В 13-м гвардейском авиаполку не вернулись Иванов и Алексеев. «Дугласы» (102-й авиаполк) потеряли три самолета. Надо изменить маршрут и высоты полета. 21-го пошли уже на большой высоте и вернулись без потерь. Некоторые забрались до шести тысяч метров».

Работу экипажей над орловским узлом контролировал И.И. Старжинский, над аэродромом – В.П. Драгомирецкий. При первом и втором ударах на железнодорожном узле Старжинский насчитал сто девяносто два попадания по площади цели. Среди двенадцати очагов пожаров в центральной и западной частях объекта произошли сильные взрывы, по определению контролера рвались боеприпасы в вагонах; в северной части горели эшелоны. Это результат отличного бомбардирования штурмана М.П. Чугункина из экипажа Н.М. Кравцова (22-й гвардейский авиаполк). Результативно бомбил экипаж А.Т. Манагадзе (штурман И.А. Булкин), подорвавший склад с боеприпасами.

При первом и втором ударах по аэродрому Орел контролирующей насчитал четыреста тридцать семь попаданий по цели, из них сто пятьдесят три по стоянкам самолетов и пятьдесят – по бетонированной полосе. Пожары охватили постройки, ангары, горели самолеты, в южной части аэродрома произошло три взрыва с черными клубами дыма.

Экипажи и этого корпуса испытали на себе усилившуюся ПВО как железнодорожного узла, так и аэродрома. Самолеты командиров кораблей А.Г. Ракова и Тисленко атакывались по несколько раз, но все наскоки закончились безрезультатно.

При бомбардировании аэродрома Орел многие летчики наблюдали три горящих самолета. Один падал, сопровождаемый до земли прожекторным лучом, еще один упал в десяти километрах северо-восточнее объекта, третий врезался в землю в двадцати километрах северо-восточнее Мценска.

Эти сведения стали анализировать, когда на свой аэродром не вернулись экипажи И.Ф. Алексеева и Ф.Ф. Иванова. По докладу командира корабля В.Н. Мартынова руководство 13-го гвардейского авиаполка заключило, что самолет Алексеева сбит истребителем. Погибли сам Иван Федорович Алексеев, штурман Василий Григорьевич Сизов, летчик Афанасий Петрович Романенков, радист Павел Дмитриевич Латухин, стрелок Павел Семенович Петров.

Экипаж Филиппа Федотовича Иванова, сбивший прошлой ночью немецкий истребитель, вынужден был принять бой снова. Это стало известно через несколько дней, когда 27 июля в полк вернулся командир, чуть позже прибыли легко раненные штурман Б.М. Тилькунов и радист И.М. Солодов, затем стрелок И.С. Жигулин. И, наконец, самым последним, 31 июля, вернулся правый летчик И.Я. Безродный.

На подходе к аэродрому Орел на Б-25 напали сразу два истребителя. Стрелки одного свалили, но во время этого неравного боя на бомбардировщике был подбит левый мотор. Убедившись, что второй истребитель атаки прекратил, дошли до цели, отбомбились и легли на обратный курс. Через несколько минут поврежденный мотор воспламенился. Летчики его выключили и стали принимать меры по ликвидации пожара. Но тщетно, мотор продолжал гореть, более того, воспламенилась и левая плоскость. Командир корабля сделал все возможное, чтобы подлететь к линии фронта как можно ближе. Когда, по его мнению, он это сделал, дал команду оставить самолет. Первым ее выполнил Безродный, выбросившись через верхний аварийный люк. Командир покинул горящую машину последним.

О том, что с ним произошло дальше, поведал дневник П.И. Кондратьева: «Из Крагово вернулся Жилин (инспектор по технике пилотирования авиакорпуса. – А.С.), где проверял 4-ю авиадивизию. Рассказал, что Иванов вернулся. На него под Брянском напали два истребителя. Одного он сбил, от другого отбились. Отбомбились и стали возвращаться домой, когда загорелся левый мотор. Попытка потушить не привела ни к чему. Огонь стал охватывать мотор и крыло. Иванов дал команду покинуть самолет. Поставил «автопилот» и сам выскочил вслед за штурманом. Правый летчик выскочил раньше через верхний люк. Выскочили стрелок и радист.

Иванов после приземления стал прислушиваться к окружающим его звукам. Слышал то немецкую, то русскую речь. На рассвете стал двигаться на восток. Увидел людей, залег в траву, прислушался и уловил русскую речь. Себя не показывал, пока не услышал отчетливо: «Товарищ дежурный...» Тогда встал и крикнул: «Товарищи!» И упал. Сказался и ушиб при приземлении, и нервное напряжение от пережитого. К нему подбежали. Положили на плащ-палатку и понесли, несмотря на его протесты».

О том, что произошло с правым летчиком Иваном Яковлевичем Безродным, стоит рассказать более подробно.

Парашют раскрылся примерно на трех с половиной тысячах метров. Успокоившись под белым куполом, стал просматривать землю. Анализ оказался неутешительным: под ним линия фронта. Причем воздушный поток нес его в сторону немецких позиций. Все, что можно было сделать для того, чтобы не опуститься прямо в окопы врага, манипулируя стропами парашюта, летчик сделал, но все же приземлился в расположении артиллерийских позиций прямо в рожь, метрах в пятистах от деревни, название которой – Подчернево – уточнил позже.

Еще в воздухе Иван Безродный видел, что его парение под куполом парашюта на земле не осталось незамеченным. Опускаясь все ниже и ниже, он каждую секунду ожидал выстрелов. Но их, вопреки логике, не было. Потом уже он сообразил, что немцы не стреляли по нему не вопреки, а как раз по логике – им хотелось взять его живым.

Понимая, что обнаружен, летчик после неудачного приземления (ушиб левую ногу), решил не тратить время на то, чтобы спрятать парашют, а стал тихонько отползать по ржи. Суждения и действия Безродного оказались верными – немцы начали его искать: до летчика доносились обрывки команд, редкие выстрелы, иногда, приподнимаясь, он видел мерцающие огоньки. Но ночь была его союзницей.

Под утро, когда он отполз от места приземления на километр, а то и на полтора, случилось то, чего так боялся Иван – немцы к поиску привлекли собаку. Она быстро взяла след и, выдавая себя возбужденным лаем, приближалась к летчику. Безродный стал на колени, зажал в правой руке финку, и сквозь колосья ржи стал смотреть в ту сторону, откуда доносился собачий лай.

Предутренняя мгла ухудшала видимость, поэтому Иван, прикидывая расстояние, руководствовался лишь собачьим лаем. Зрительно же приближение животного он смог определить лишь тогда, когда оно было почти рядом. Это была овчарка, крупная, разъяренная погоней. Не останавливаясь, она пружинисто взлетела, раскрыв пасть и выбросив вперед лапы. Ее тело, подвластное инерции бега, устремилось на жертву.

Уже на лету, на какое-то мгновение, Иван увидел ее полные злости глаза, белые клыки и слюну, сбегаящую с нижней челюсти. Защищая лицо, он выставил вперед локоть левой руки, который и принял на себя удар передних лап овчарки. Уже падая на спину, Безродный вонзил в собачью грудь лезвие финки. Даже не вонзил, а просто крепко держал ее в правой руке, а собака, летящая по инерции, натолкнулась на острие лезвия и как бы нанизалась на всю его глубину.

Уже на своей груди Безродный ощутил, как обмякло тело овчарки, ее горячая кровь с лезвия финки стекала на рукоятку, а с нее на пальцы руки и комбинезон. Еще не веря, что выиграл этот смертельный поединок, он лежал, не имея сил сбросить с себя уже не страшного врага. Потом вдруг мысль о том, что где-то рядом должен быть хозяин собаки, моментально придала ему силы. Резким толчком он сбросил с себя труп, встал на колени и, выглядывая из-за колосьев ржи, заметил вдали фигуру бежавшего по проторенному в ржаном поле следу человека.

Что делать? Убить из пистолета? Это значит выстрелом привлечь внимание других. Прикончить финкой? Вероятно, это лучший вариант. Исход поединка решит только внезапность. Но где укрыться в ровном ржаном поле? Да вон же кустарничек из густой травы, выросшей прямо во ржи! Моментально сбросил с себя куртку, придал ей объемную форму и положил рядом с трупом собаки. Откатившись за траву, затаился.

Немец уже близко, уже слышны его тяжелые шаги, хруст ломающихся под ногами хлебных стеблей и учащенное дыхание. Безродный врос в землю, крепче сжал в кулаке финку. Вот через просветы в траве уже видна фигура низкорослого фашиста. Вот он, вероятно, заметив впереди труп собаки и что-то рядом с ней, замедлил свой бег и, весь поглощенный увиденным, стал переходить на шаг. Пора! Безродный разжал кулак, оставил финку на земле и, словно кошка, метнулся к ногам немца, сбил его навзничь в рожь, навалился всем телом, оглушил ударом кулака по голове, перевернул на спину и сдавил руками горло так, что под пальцами что-то хрустнуло. Через десяток секунд его тело забилося в предсмертных судорогах.

Нельзя было терять ни минуты. Уже больше особо не таясь и не обращая внимания на боль в ноге, Безродный, пригибаясь, побежал к виднеющемуся вдали лесу. Остановился лишь тогда, когда по лицу захлестали ветки кустарника. Перевел дух. Погони вроде не было. Восстановив силы, лесом дошел до деревни Касино, облюбывал укромное место и приступил к наблюдению. Ближе к вечеру пришел к выводу, что немцев в селе нет. Это подтвердили и двое подростков, которые оказались поблизости.

В деревне провел пять дней. Залечил ногу, разузнал, где приблизительно проходит линия фронта и 26 июля в районе населенного пункта Пробуждение благополучно ее преодолел в полосе действия 61-й армии. Ее командующий генерал-лейтенант П.А. Белов организовал переброску летчика на У-2 в Тулу, а уже оттуда он поездом добрался до Москвы.

Командование полка высоко оценило действия экипажа в ночь на 20 и 21 июля. В рапорте на имя командира 4-й гвардейской авиадивизии оно отметило: «Стрелок-радист Солодов Иван Михайлович и воздушный стрелок Жигулин Иван Степанович за два сбитых самолета противника подлежат денежному премированию.

В ночь на 20 июля при выполнении боевого задания (бомбардирование аэродрома Орел) самолет Иванова Ф.Ф. при отходе от цели был атакован истребителем противника Ме-110. При отражении атак пулеметным огнем стрелка-радиста и воздушного стрелка южнее Мценска истребитель был сбит и горящим упал на землю, что подтверждают экипажи Рябчука и Миронова.

В ночь на 21 июля при бомбардировании аэродрома Орел на подходе к цели самолет был атакован двумя истребителями Ме-109. При отражении атак один истребитель был сбит и горящим упал на землю, что подтверждают Баймурзин и Устинов».<sup>1</sup>

Командование 36-й авиадивизии получило задание бомбардировать военный городок в юго-западной части Орла. Штаб АДД предупреждал: «Учитывая противодействие на больших высотах истребителей, экипажам внимательно наблюдать за воздухом».

Этот наказ дивизия выполнила, создав на объекте пятнадцать очагов пожаров и пять взрывов, из них один большой силы, все экипажи вернулись на базу.

На орловском направлении в эту ночь действовал и 7-й авиакорпус. Всей своей мощью он навалился на железнодорожную станцию Карачев. За два вылета над ней побывало восемьдесят семь Ли-2. Сброшенные ими бомбы рвались среди эшелонов, на железнодорожных путях, среди станционных построек. Из десяти очагов пожаров большими размерами выделялись три, кроме этого произошло пять взрывов большой силы.

Небо над железнодорожной станцией прикрывали три батареи среднего калибра во взаимодействии с четырьмя прожекторами. Особого вреда они не нанесли, а вот истребители проявили завидную активность.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 13-го гв. ап, оп. 195812, д. 1, л. 366.



Они ставили заслон при подходе к объекту, они нападали во время бомбардирования, преследовали наши самолеты при отходе от цели.

На подлете к станции на самолет командира корабля И.П. Киселева напал Ме-109. Уж он старался, заходил то с одной стороны, то с другой, пытался атаковать то сверху, то снизу, но везде наткнулся на заградительный огонь с борта бомбардировщика. Одна пробоина в киле Ли-2 – это единственное, что ему удалось сделать. На этом и расстались.

Защищать себя и свои самолеты от немецких истребителей пришлось экипажам Д.И. Коваленко, П.В. Никонорова, И.Н. Владимирцева, И.К. Легостаева. Все они, умело применяя противоистребительный маневр и бортовое оружие, не позволили врагу нанести даже царапины.

Однако два самолета в Монино не вернулись. Радист из экипажа В.А. Казенова (102-й авиаполк) донес о том, что «уходит на пулемет», и больше на связь не вышел.

Пропали без вести: командир корабля Василий Алексеевич Казенов, техник бортовой Михаил Тарасович Матвеев, стрелок Николай Кириллович Пургин.

После взлета установил связь с командным пунктом 102-го полка экипаж Г.М. Глазкова. В эфир больше ни разу не вышел, на свой аэродром не вернулся. Пропали без вести: командир корабля Григорий Михайлович Глазков, штурман Дмитрий Спиридонович Камар, летчик Анатолий Петрович Сартаков, стрелок Иван Степанович Шишкин, техник бортовой Илья Никитович Лыткин.

Инициативно в эту ночь действовал экипаж 110-го авиаполка П.П. Савченко. Взлетели с монинского аэродрома строго в назначенное время, набрали высоту. Перед линией фронта командир корабля приказал усилить наблюдение за воздухом. Радист Н.П. Андросов доложил на землю, что он уходит к хвостовому пулемету и что связь на это время будет прервана. Ночь выдалась лунная, светлая, поэтому за обстановкой в воздухе посматривали и правый летчик П.В. Самсонов, и бортовой техник И.Н. Шишкин, и сам командир корабля. При такой видимости истребителю противника найти бомбардировщик – плевое дело, тут смотри в оба.

К наблюдению не привлекался лишь штурман В.П. Максименко. Он внимательно следил за характерными ориентирами, которые уже хорошо знал, вносил поправки в курс следования. Расчетное время появления цели начало истекать. Штурман промерил ветер, взял из таблицы соответствующий угол прицеливания, внес данные в прицел и стал ожидать появления немецкого неоновый маяк. О нем знали все. Он располагался в трех километрах южнее станции Карачев и здорово помогал штурманам в деле точного выхода на цель. Помог он и на этот раз. Отбомбились, что называется, в копеечку. На борту остались только светящиеся бомбы. Бросать их в светлую ночь, да еще когда в воздухе уже горело несколько аналогичных бомб, было просто неразумно.

– Командир, давай используем САБы для разведки перегона на восток от станции, он почти на нашем обратном маршруте.

– Годится, давай курс!

Савченко повел Ли-2 вдоль железной дороги с небольшим снижением в тысячу двести метров и километрах в пятнадцати от станции Максименко сбросил первую САБ. Наблюдение вел правый летчик.

– Есть эшелоны! – возбужденно закричал Самсонов. – Вон, вон!

Савченко накренил машину. Точно! Стоят, притаившись.

— Штурман, засеки расстояние от Карачева, а я найду еще разок.

Трижды заходил Савченко на разъезд, дважды Максименко сбрасывал САБы. Окончательно убедившись в том, что ошибки нет, взяли курс на Монино.

Командир полка В.Н. Орлов внимательно выслушал доклад Савченко о попутной разведке и тут же позвонил командиру дивизии Г.Д. Божко. В результате переговоров экипаж получил задание: немедленно произвести повторный вылет и уничтожить скопившиеся на разъезде эшелоны.

На самолет подвесили четыре Фаб-250, а шесть САБ-100 загрузили в фюзеляж, причем две из них снарядили взрывателями с максимальным, до сорока секунд, замедлением. Замысел был такой: бомбы загораются у земли, догорают на месте падения и служат точкой прицеливания.

Как и в первом вылете, вышли на немецкий неоновый маяк и приступили к поиску цели. Для этого понадобилось пять заходов. Еще три произвели после того, как опознали разъезд: первый – для освещения цели, второй – для определения точки прицеливания, третий – боевой. В результате прямого попадания одной бомбы эшелон загорелся, разгоревшимся пожаром воспламенились вагоны рядом стоящего состава.

О работе в эту ночь экипажа Савченко пишет Н.Г. Богданов. В связи с тем, что он приводит некоторые дополнительные детали, приведу его рассказ полностью:

«21 июля мы бомбили железнодорожную станцию Карачев, и на этот раз экипаж Савченко отличился. Над целью его самолет поймали четыре прожектора, зенитчики сосредоточили на нем весь огонь. После того как штурман сбросил бомбы точно в цель, Савченко противозенитным маневром – резким снижением и скольжением – вышел из светового поля. На обратном маршруте, наблюдая за железной дорогой на участке Карачев – Брянск, Савченко заметил на разъезде, примерно в двадцати километрах восточнее Карачева, огоньки и свет, как ему показалось, от паровозных прожекторов. Савченко снизился и приказал штурману сбросить над подозрительным местом светящуюся бомбу. Когда местность осветилась белым светом, экипаж увидел в тупике несколько груженных эшелонов с войсками и боевой техникой. Немцы, чтобы спасти боевую технику и войска от бомбардировочных ударов, весь железнодорожный состав рассредоточили по тупикам.

Вернувшись на аэродром, Савченко доложил об обнаруженных в тупике под Карачевом эшелонах и попросил разрешение на второй боевой вылет для их бомбардировки. Разрешение он получил. С высоты 900 метров, с двух заходов бомбы, сброшенные экипажем Савченко, точно поразили цель. Возникли пожары, сопровождавшиеся сильными взрывами».<sup>1</sup>

Частью сил на орловском направлении действовал и 2-й гвардейский авиакорпус. Штаб АДД определил ему две цели – железнодорожные станции Семинарская и Карачев. Безоблачная погода, лунная ночь и хорошая видимость создали все условия для точного отыскания цели и прицельного бомбардирования.

Два экипажа – А.И. Игнатова и П.В. Кузнецова – из-за отказов моторов бомбардировали случайные цели. Первый – станцию Отрада, второй – войска противника в пункте Макеево (шесть километров западнее Болхова).

С боевого задания своевременно не вернулся экипаж С.У. Балалова. В 03.56, возвращаясь домой, донес о том, что прошел Ливны, через тридцать четыре минуты запросил пеленг и больше на связь не вышел. Дал о себе знать лишь утром: сидит на аэродроме Волово из-за отказа мотора.

Двадцать шесть экипажей корпуса на южном направлении бомбардировали станцию Лозовая. Работе мешала сильная дымка, но хороший подсвет цели позволил нанести станции максимальный урон. Один взрыв большой силы, возникший в центре, свидетельствовал о том, что кто-то из штурманов подорвал эшелон с боеприпасами.<sup>2</sup>

Железнодорожный узел Харцизск обработали двадцать пять экипажей Ил-4 3-го гвардейского авиакорпуса.

Этот удар был организован по просьбе командующего 8-й воздушной армией генерала Т.Т. Хрюкина. Это видно из содержания телеграммы, которую командиру корпуса перенаправил подполковник И.Н. Ракша: «Особо важная. В течение ночи на 21 июля уничтожить железнодорожные эшелоны и разрушать железнодорожный узел Харцизск. Хрюкин».

По докладам контролеров С.А. Харченко, В.Ф. Соляника и Н.А. Гунбина освещение цели САБи было хорошим, все бомбили только прицельно. На путях среди эшелонов и станционных построек возникло двенадцать очагов пожаров и четыре взрыва, один из которых оказался настолько сильным, что взрывная волна дошла до находящихся над целью самолетов. После бомбардирования экипаж А.П. Сидоришина с высоты тысячи метров обстрелял артиллерийские позиции на линии фронта западнее Лисичанска.

Ударил корпус и по узлам сопротивления противника в районе пункта Вел. Камышевахы. При подходе к объекту экипажи наблюдали активную стрельбу на линии фронта с нашей стороны. Светонаведение, организованное наземными войсками, оказалось неудовлетворительным: стрела, выложенная на северной окраине Изюма, слишком растянута и неполная, в ее середине много костров не горело, «Т» из костров у пункта Средний слишком малое, расположено в лесу, обнаруживалось трудно. Точный выход на цель обеспечил хороший ориентир – устье реки Берска.

По докладу контролера Д.К. Перемота, цель хорошо освещалась САБи на протяжении всего периода бомбардирования. Из шести очагов пожаров особо большими размерами выделялся один. Не нашел цель и не выполнил задание экипаж командира корабля И.Т. Гросула. Потерь корпус не имел.<sup>3</sup>

С утра командиры дивизий 5-го авиакорпуса получили предварительное указание готовиться к действиям по узлу сопротивления в пункте Петрополье, но после обеда Москва поставила новую

---

<sup>1</sup> Богданов Н.Г. В небе – гвардейский Гатчинский. – С. 173-174.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519. Д. 472, л. 26.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 472, л. 29.

задачу: «Боевые действия по узлу сопротивления в пункте Петрополье не производить. В ночь на 21 июля уничтожать узел сопротивления в пункте Барабашевка (двадцать километров юго-западнее Изюма). Линия фронта наших войск в этом районе предположительно проходит от западной окраины Петрополье на пункт Заводской».

Полки приступили к подготовке. Она уже подходила к концу, когда пришла новая информация: «Командирам авиадивизий иметь в виду возможность действий по требованиям наземных войск по пунктам Андреевка и Малая Камышеваха. Ввиду возможности перенацеливания по радио, предупредить радистов внимательно слушать наземные рации». К этому времени поступили подробности и светонаведения.

1. Стрела из костров на северной окраине Изюма направлением на Андреевку, Петрополье и М. Камышеваху.

2. «Т» из костров у пункта Среднин (шестнадцать километров юго-западнее Изюма) направлением на цель Вел. Камышеваха.

3. Линия фронта будет обозначаться кострами, ракетами в сторону противника и разрывами снарядов артиллерии».

Перед командованием соединений и частей корпуса стояла, пожалуй, впервые за весь период Курской битвы, самая сложная задача. Объект представлял собой небольшой, но сильно укрепленный участок, расположенный у самой линии фронта. Задача, которую предстояло выполнить, усложнялась тем, что в самом центре этого узла сопротивления наши наземные войска находились в соприкосновении с немецкими, и, в связи с этим, бомбовые удары можно было наносить только по южной части пункта. Линия фронта здесь проходила по реке Самара, излучина которой была занята нашими войсками.

Большую помощь в отыскании цели оказали наземные войска, обеспечившие светонаведение в строгом соответствии с той информацией, которая поступила перед вылетом: на линии фронта горели костры, в небо поднимались ракеты, огненная стрела была обращена острием к цели, а артиллерия посылали снаряды в расположение позиций противника. Правда, экипажам мешала сильная дымка, тем не менее, светонаведение облегчило выход на цель, особенно первым экипажам.

А ими были осветители. Среди тех, кто эту работу выполнял уже не впервые – В.М. Безбоков, А.А. Бобрышев, М.П. Татаринцев, В.В. Сапожников, – появились и новички этого дела. Молодой экипаж А.П. Олейника (штурман И.А. Никулин) вышел на объект первым. Сосредоточив все свое внимание на наземных ориентирах, он в строго назначенное время осветил и поджег цель, создав два очага пожара.

Право бомбить цель первыми было предоставлено и молодым экипажам Т.И. Киреева, В.И. Зарецкого и другим. Контролеры В.А. Михайлов, М.Т. Лановенко, П.К. Воронков, А.П. Нестеров подтвердили исключительную кучность попаданий фугасок по заданному объекту, зафиксировали много пожаров, сопровождавшихся сильными взрывами. Предположительно в результате прицельного бомбардирования уничтожено два склада с боеприпасами. Войскам и технике противника корпус нанес большой ущерб.

В результате совместных ударов с земли и с воздуха узел сопротивления противника был взломан и взят наземными войсками. Задание выполнили все, потерь корпус не понес, на базу вернулись все, за исключением одного: на обратном маршруте из-за отказа мотора командир корабля Ф.Ф. Рязанов сел вынужденно в районе Грязи.<sup>1</sup>

6-му авиакорпусу командование АДД определило для бомбардирования один объект – аэродром Сталино. Здесь экипажам предстояло разрушить общежитие летного состава и уничтожить находившиеся на стоянках самолеты.

Командир корпуса генерал Г.Н. Тупиков поставил задачу подчиненным дивизиям произвести по два боевых вылета, первый – в строго назначенное время, второй – по готовности. При этом предупредил: при наличии облачности бомбить только из-под облаков.

Загрузившись РРАБи и фугасными бомбами, экипажи ушли на задание. Как никогда эта ночь принесла корпусу слишком много неприятностей. Они начались со взлета, даже еще до него. Буквально перед вылетом, уже в самолете, заболел летчик А.Я. Марченко, экипаж на задание не ушел.

Не успел командир корабля Е.М. Шишкин набрать триста метров, как отказал левый мотор. Приказав штурману сбросить бомбы на невзрыв, летчик повел Ли-2 на посадку. Сели на фюзеляж в шести километрах юго-западнее аэродрома Обливский. Никто не пострадал. Из-за перебоев в моторе вернулся с маршрута

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 472, л. 38.

экипаж В.К. Лунина. Командир корабля Герой Советского Союза В.К. Давыдов о выполнении задания доложил, затем сообщил о своем ранении и посадке на брюхо севернее Каменск-Шахтинского.

После возвращения экипажа в полк выяснилось, что ранен не командир корабля, а стрелок-радист В.С. Старых. Бомбардировщик атаковал Ме-109, стрелки отбились, немец зашел второй раз, Давыдов бросил машину вниз, перешел на бреющий и оторвался от неприятеля. В дальнейшем полете отказал поврежденный левый мотор, пришлось садиться с убранными шасси в поле в тридцати километрах севернее Каменск-Шахтинского. В самолете оказалось девять осколочных и пулевых пробоин.

Также вынужденно, после выполнения боевого задания, сел на аэродроме Гуково в районе Лихая с раненым стрелком экипаж В.Е. Рогозникова. После выполнения задания их самолет над целью попал под обстрел ЗА. Зенитчикам удалось подбить левый мотор, Ли-2 стал резко терять высоту. К аэродрому вынужденной посадки подошли на ста пятидесяти метрах. При приземлении погнули винты.

Из-за отказов моторов бомбили случайные цели экипажи Героя Советского Союза И.Ф. Матвеева и И.М. Лабуткина. Штурман первого В.А. Журавлев сбросил бомбы по пункту Парижская Коммуна, а штурман второго В.П. Почкин по пункту Штеровка.

Экипаж командира корабля 21-го авиаполка В.А. Ильина прошел линию фронта, донес о безоблачной погоде, и на этом связь с ним прекратилась, на свой аэродром Ил-4 не прилетел. Вскоре в полк вернулись штурман и стрелок. По их рассказам, самолет был сбит, но чем конкретно доложить толком они не смогли. Командир корабля Виктор Алексеевич Ильин и радист Павел Фролович Зайцев пропали без вести.

Неприятностями началась боевая ночь, ими же она и завершилась: перед вторым вылетом над аэродромом Морозовский появился немецкий самолет, сделал на высоте двухсот метров несколько кругов, ушел на станцию, обстрелял ее пулеметным огнем, взял курс на аэродром Суховский, сбросил нам серию зажигательных бомб. В результате на второй вылет от 11-го гвардейского авиаполка ушло только двенадцать экипажей Ли-2.

Из десяти пожаров больших размеров и шести большой силы взрывов следует отметить один на северо-восточной окраине аэродрома: взрывная волна достигла высоты бомбардирования, а столб пламени с черными дымом, осев, перерос в пожар, охвативший большую площадь. По всем признакам прямым попаданием бомб взорваны емкости с горючим.<sup>1</sup>

Трудным, очень трудным оказался для АДД боевой вылет в ночь на 21 июля. По разнообразию задач, по множеству целей на обоих направлениях боевых действия советских войск, а главное – по тем потерям, которые понесли почти все соединения. С этой точки зрения эту ночь можно назвать «Варфоломеевской» не только для 45-й авиадивизии, но и в целом для всей Авиации дальнего действия. Командование частей и соединений тщательнейшим образом проанализировало причины этих потерь, сделало надлежащие выводы. Все это так, но как вернуть утраченные жизни?

Вместе с тем следует отметить, что бомбардировочные удары, нанесенные соединениями АДД, отличались большой эффективностью и оказали наземным войскам максимальную помощь. Достаточно сказать, что в результате ударов в течение двух ночей подряд по железнодорожному узлу Орел, он, по агентурным данным, на некоторое время был выведен из строя.

Теперь сравнительный анализ потерь. По нашим данным, они составили общую цифру в девять самолетов (три Пе-8, два Б-25, два Ли-2 и два Ил-4). Статисты Дневника боевых действий 6-го воздушного флота Люфтваффе насчитали значительно больше – двенадцать (три Пе-8, три Б-25, четыре ДБ-3, один Ли-2 и один ТБ-3). Это в районе Орла. Все якобы сбила ночная истребительная авиация. По нашим сведениям – лишь пять.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 59.

*В ночь на 22 июля крупные силы нашей Авиации дальнего действия произвели налеты на железнодорожные узлы Брянск, Орел, Хутор Михайловский, Дебальцево и станции Карачев, Енакиево.*

*На железнодорожный узел Брянск-1 и Брянск-2 сброшено большое число фугасных и зажигательных бомб. Возникло много пожаров, горели эшелоны и военные склады противника, расположенные в районе железнодорожного узла. Среди пожаров произошло несколько взрывов большой силы.*

*На железнодорожных узлах Орел, Хутор Михайловский, Дебальцево и станциях Карачев, Енакиево бомбардировке были подвергнуты скопления эшелонов противника. Экипажи наших самолетов наблюдали прямые попадания бомб в немецкие военные эшелоны.*

*«Красный сокол», 1943, 23 июля.*

### ПЯТИТЫСЯЧНЫЙ РУБЕЖ

На всех участках советско-германского фронта инициатива полностью перешла в руки советских войск. Враг повсеместно отступал. Однако наше продвижение не отличалось высокими темпами, войска устали в непрерывных и изнурительных боях, им нужно было помочь резервами. Решение по этому вопросу Ставка приняла, но выделенные для усиления части и соединения прибывали к месту боев с опозданием, вводились в сражение по частям и без должной подготовки.

Вот как, например, писал по этому поводу командарм-11 И.И. Федюнинский, чье соединение по приказу Ставки было направлено на помощь Западному фронту. «Отсутствие тщательной подготовки сразу же сказалось. Пехота была утомлена длительным маршем по размытым дождями дорогам. Для рекогносцировки и уточнения вопросов взаимодействия командиры имели слишком мало времени. Сведения о противнике были скудными и неточными. Артиллерия и тылы отстали. Бой принял затяжной характер».<sup>1</sup>

Все эти просчеты советского командования позволяли противнику укреплять оборону на новых рубежах, организовывать контрудары и тем самым замедлять продвижение наших фронтов. Но только замедлять. На большее они уже не были способны.

21 июля советские войска, продолжая наступление на орловском направлении, вышли к рекам Ока и Оптуха, где проходила последняя полоса вражеской обороны, прикрывавшей Орел с востока.

Сбивая врага с укрепленных рубежей, продвигались в общем направлении на Кромы и войска Центрального фронта. Фашистский плацдарм в районе Орла продолжал сужаться.

На белгородском направлении советские войска продолжали вытеснять врага из тех районов, которые были потеряны в ходе немецкого наступления, начатого 5 июля. Вели успешные боевые действия армии Юго-Западного и Южного фронтов.

В условиях повсеместного отступления немецко-фашистские войска несли большие потери в живой силе и технике. Их надо было восполнять. Срыв этой подпитки стал настоятельной необходимостью для советского командования. Именно поэтому соединения Авиации дальнего действия в последние дни все чаще и чаще стали привлекаться к ударам по железнодорожным объектам. В ночь на 22 июля эти цели стали преобладающими, причем железнодорожные узлы и станции подверглись бомбардировкам на обоих направлениях боевых действий советских войск.

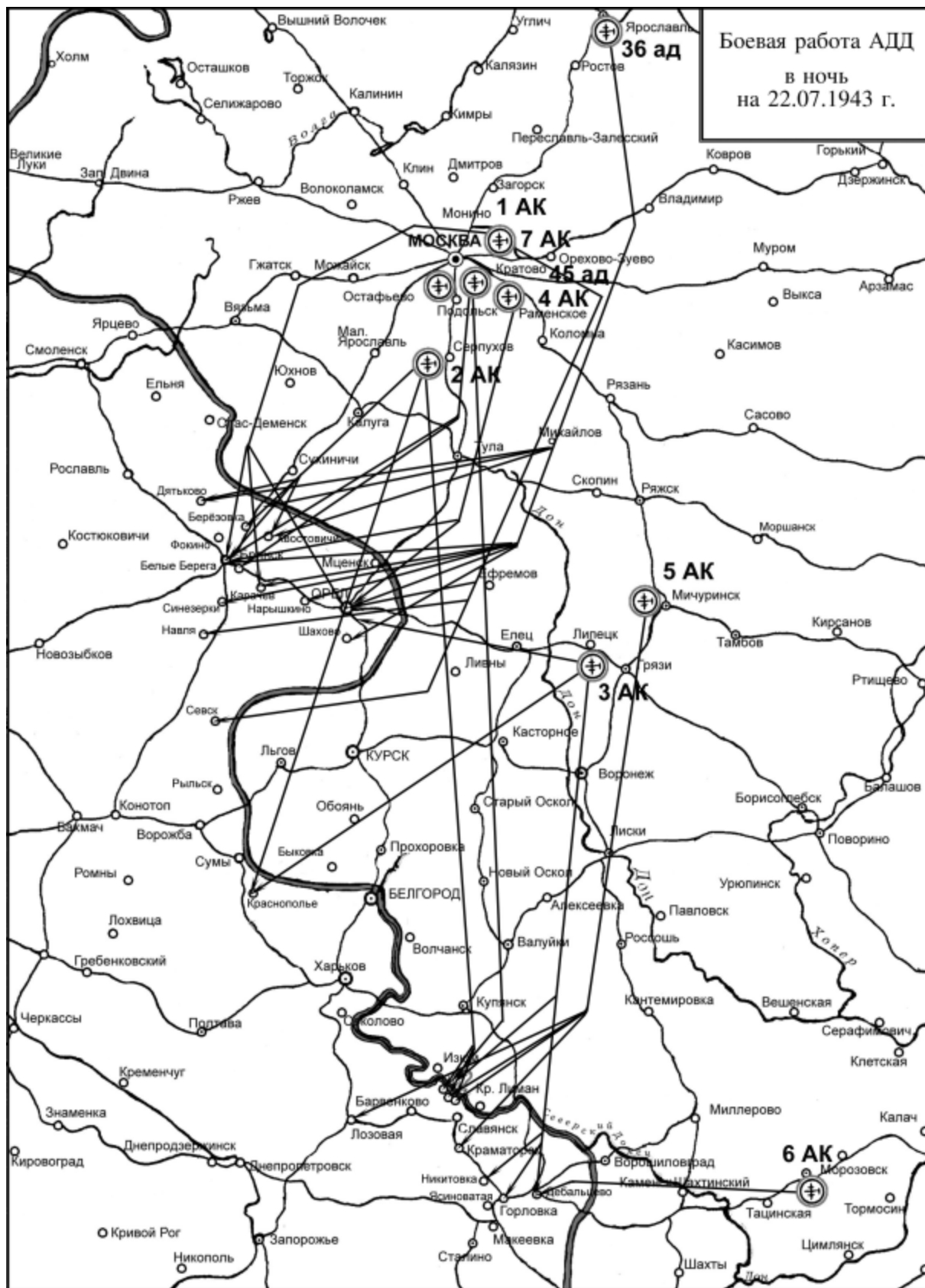
Пятую ночь подряд командование АДД привлекало к боевым действиям все свои соединения. Анализ целей, по которым они работали, показывает, что каждый авиакорпус наносил удары одновременно по нескольким объектам, что приводило к распылению средств, затрудняло работу штабов.

По-прежнему главным направлением в работе Авиации дальнего действия оставалось орловское. Это видно из сопоставления количества боевых вылетов, из тех указаний, которые поступали, помимо

---

<sup>1</sup> Федюнинский И.И. Поднятые по тревоге. – С. 151.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 22.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч	
ж/д узел Брянск	1-й авиакорпус	Ил-4	38	29	352	42,400	250	
войска в г. Орел			10	10	109	10,900		
узел Орел			6	5	53	6,500		
ст. Карачев			9	9	98	10,600		
Разведка погоды			1					
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>53</b>	<b>612</b>	<b>70,400</b>	<b>250</b>	
ж/д узел Брянск	2-й авиакорпус	Ил-4	30	21	257	29,100		
п. Долгенькое (юж. Изюма)			14	13	148	18,085		
п. Краснополье			9	8	97	11,250		
г. Дятьково				1	13	2,100		
ст. Березовка				1	10	1,000		
п. Хвостовичи				1	23	3,500		
п. Рай-Александровка				1	10	1,000		
<b>Итого:</b>			<b>53</b>	<b>46</b>	<b>558</b>	<b>66,035</b>		
узел Орджоникидзе (юж. Изюма)	3-й авиакорпус	Ил-4	31	25	295	33,455		
п. Краснополье			12	12	127	15,100		
п. Долгенькое			22	22	253	30,550		
ст. Ясиноватая				1	11	1,100		
п. Никитовка				1	12	1,500		
ж/д узел Дебальцево				1	11	1,250		
п. Волчяровка				1	13	1,300		
п. Горняк				1	10	1,000		
Контроль работы аэроузла Орел и бомб. аэрод. Кромы						1		
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>65</b>	<b>732</b>	<b>85,255</b>		
ж/д узел Орел	4-й авиакорпус	Б-25	16	16	128	21,800	170	
г. Орел			20	20	125	23,900		
ж/д узел Брянск-1			10	10	62	14,300		
ж/д узел Брянск-2			30	30	186	47,270		
<b>Итого:</b>			<b>76</b>	<b>76</b>	<b>501</b>	<b>107,270</b>	<b>170</b>	
п. Хрестище	5-й авиакорпус	Ли-2	50	48				
		ТБ-3	8	8	1735	56,165	200	
ж/д узел Краматорская		Ли-2	5	5	61	4,825		
ж/д узел Лозовая		Ли-2		1	7	1,075		
ст. Черкасская		Ли-2		1	9	1,103		
<b>Итого:</b>			<b>63</b>	<b>63</b>	<b>1812</b>	<b>63,168</b>	<b>200</b>	
ж/д узел Дебальцево	6-й авиакорпус	Ил-4	12	11	1447	66,726		
		Ли-2	54	53				
<b>Итого:</b>			<b>66</b>	<b>64</b>	<b>1447</b>	<b>66,726</b>		
ст. Хутор Михайловский	7-й авиакорпус	Ли-2	42	20	190	17,350		
ж/д узел Орел				2	20	2,145		
артпозиции (10-20 юго-запад Севск)					9	192	10,025	
ж/д пер. ст. Хутор Михайловский-Зерново					4	47	4,330	
ст. Навля					2	14	2,300	
<b>Итого:</b>			<b>42</b>	<b>37</b>	<b>463</b>	<b>36,150</b>		
г. Брянск-2	36-я авиадивизия	Ил-4	30	7	73	6,850	61	
ст. Крачев				2	24	2,445		
г. Карачев				3	31	3,500		
ж/д узел Орел				2	20	2,000		
ст. Дятьково				2	20	2,000		
ст. Батогово				1	10	1,000		
ст. Бел. Берега				1	10	1,000		
ст. Шахово				1	10	2,000		
ст. Зикеево				2	20	2,000		
п. Хвостовичи				1	10	1,000		
Брянск-Судимир				1	11	1,250		
уч. Брянск-Синезерки				1	10	1,000		
уч. Орел-Нарышкино				1	10	1,000		
<b>Итого:</b>					<b>30</b>	<b>25</b>	<b>259</b>	<b>27,045</b>
ж/д узел Брянск-2	45-я авиадивизия	Пе-8	12	9	67	33,800		
п. Хрестище				1	4	5,000		
ст. Бел. Берега				1	26	4,400		
ст. Фокино				1	8	4,500		
<b>Итого:</b>			<b>13</b>	<b>12</b>	<b>105</b>	<b>47,700</b>		
<b>Всего:</b>			<b>472</b>	<b>441</b>	<b>6489</b>	<b>569,749</b>	<b>681</b>	

боевых приказов и распоряжений, в соединении, нацеленные на северное направление. Так, буквально перед вылетом, на имя Д.П. Юханова, Е.П. Логинова, С.П. Ковалева, В.Е. Нестерцева, В.И. Лебедева и В.Ф. Дрянина от генерала Н.Г. Хмелевского поступил следующий документ:

«Командующий приказал: особо предупредить экипажи, что наши войска, наступающие с северо-востока и востока на Орел, вышли на рубеж реки Ока и Оптуха. Экипажам это учесть, чтобы при аварийном сбросе бомб по основным и случайным целям не попасть по наступающим нашим наземным войскам. В случае вынужденных посадок и других аварийных случаях иметь в виду близость (двенадцать-шестнадцать километров) северо-восточнее и восточнее линии фронта наших войск от города Болхов».

Основные усилия на орловском направлении АДД сконцентрировала на железнодорожных узлах Брянск-1 и Брянск-2, которые с начала Курской битвы бомбардировались впервые. Брянск – крупнейший железнодорожный узел, роль и значение которого для орловской группировки неприятеля определялись не только тем, что он собирал в один кулак несколько важных магистралей, но и тем, что в самом городе, на его окраинах и близлежащих поселках размещались крупные базы снабжения армейского и фронтового тыла.

Через узел с разных направлений проходили в сутки сотни эшелонов: перед Курской битвой и в ее начале, преимущественно к Орлу, а позже, когда наши войска начали дробить и перемалывать орловскую группировку неприятеля, то и от него. И не только для отвода своих войск. Сейчас доподлинно известно, что войсковые штабы немецких армий, наряду с нуждами боевой деятельности, использовали дорогу Орел – Брянск для вывоза награбленного имущества, угона в Германию мирных жителей Орловской области.

На этот объект часть сил направил 1-й гвардейский авиакорпус. Разведку погоды произвел экипаж П.П. Маркова. До Серпухова она оказалась сносной, затем пошла накрутка баллов до десяти, в районе же цели ее состояние вполне обеспечивало нормальную работу. Однако пять экипажей преодолеть сложный участок не смогли и с маршрута вернулись, еще четыре по различным отказам материальной части задание не выполнили.

Семь зенитных батарей среднего калибра совместно с восемнадцатью прожекторами пытались не пропустить бомбардировщиков на объект, но они прорвались и прицельно отбомбились, создав на железнодорожном узле Брянск-2 восемь очагов пожаров, два из которых сопровождались непрерывными взрывами. Лишь один самолет командира корабля Ф.И. Кондрашова вернулся в Монино с восемнадцатью осколочными пробоинами.

По железнодорожному узлу и военному городку Орел отработали шестнадцать экипажей. Задание выполнили все, кроме одного: П.М. Сятчихин из-за перебоев в моторе сбросил бомбы аварийно в районе Жиздры. Девять молодых экипажей бомбардировали железнодорожную станцию Карачев.

Все они задание выполнили успешно, а командиры кораблей Б.Ф. Чибисов и А.В. Новиков впервые в своей жизни выдержали атаки истребителей. Первого Ме-109 атаковал на подходе к Карачеву, а второго, тоже Ме-109, на отходе от железнодорожного узла. Разворотом и резким снижением оба молодых летчика ушли от нападающих. Потерь корпус не имел.

Отлично выполнил задание экипаж 17-го гвардейского авиаполка командира корабля П.С. Братюхи, который смело прошел через заградительный огонь зенитной артиллерии, прицельно отбомбился, создав на железнодорожном узле Брянск-2 большой силы взрыв.

Образцово выполнил свою задачу экипаж 6-го гвардейского авиаполка летчика И.К. Кацюка. Штурман Иван Емельянович Головенко мастерски осветил Брянск-2 и дал возможность выполнить задание всему полку с высоким качеством.

Железнодорожный узел Брянск-1 частью сил бомбардировал 2-й гвардейский корпус. Цель просматривалась с трудом, так как мешала сильная дымка, а количество САБов оказалось недостаточным. Из-за этого четыре экипажа бомбардировали случайные цели. Бомбы рвались на железнодорожных путях, в районе сортировочного парка, в поселках имени Володарского и Толстого.

После выполнения боевого задания экипаж командира корабля В.Г. Панферова (18-й гвардейский авиаполк) на обратном маршруте наскочил на аэростат, радист Ф.Е. Перельгин и стрелок М.В. Пикалев без команды покинули самолет и благополучно приземлились. Летчик посадил бомбардировщик в Остафьево.<sup>1</sup> Обеспечивал посадку заместитель командира 5-й авиадивизии П.И. Кондратьев. В его дневнике появилась следующая запись:

«Произошел следующий случай. Вылет производился с Кратово. Туда убыл командир дивизии. Я остался в Остафьево. Все уже возвратились с задания (на Орел), когда мне передали радиogramму Дворни-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 473, л. 28.



кова (22-й авиаполк) «Иду на одном моторе, разрешите посадку в Остафьево». Я приказал подготовить старт и хотел сам поехать туда, но машины не оказалось, и я вышел на балкон КП.

На старте начали давать ракеты. Вижу, идет самолет и мигает фарой. Я решил, что это Дворников и приказал зажечь прожектора. Самолет сделал круг и несколько неуклюжим заходом пошел на посадку. Промазал, козлил... Самолет оказался не наш, а логиновский. Плутанули, попали в зону аэростатов, зацепили крылом трос и оборвали его, аэростат с наблюдателями пошел в свободный полет. Затем были обстреляны своей зениткой и получили осколки в крыло и в хвост. Триммер руля глубины был перебит, и летчик еле-еле вел самолет, который тянуло на хвост. Радист и стрелок без команды выскочили на парашютах. В общем, еще бы немножко, и они где-нибудь упали бы. Их спасло то, что радиограмма Дворникова послужила причиной освещения нашего аэродрома».

А штурман кто? Оказывается, бомбардировщик на аэростат вывел Бармин. Читатель, конечно же, не помнит это имя. Это тот штурман, который совсем недавно летал в экипаже Н.П. Краснова, проявлял халатность и небрежность в выполнении боевых заданий и по разбору командиром корпуса персонального дела летчика был отстранен от летной работы с целью проверки. И вот теперь новая неприятность. Ну как тут не сказать еще раз: Е.Ф. Логинов был прав!

По железнодорожным узлам Брянск-1 и Брянск-2, наряду с другими объектами, работал и 4-й гвардейский авиакорпус. По цели № 1 действовало десять экипажей Б-25. Задание выполнили все. Их работу проконтролировал инспектор корпуса по технике пилотирования подполковник Б.И. Жилин. Дымка и многослойная пятибалльная облачность высотой четыре тысячи пятьсот метров заставила экипажи бомбить из-за облаков. Удар был нанесен компактно, в течение пяти минут, разрывы бомб расположились в центральной и восточной частях объекта.

Работу тридцати экипажей по цели № 2 контролировал штурман 15-го гвардейского авиаполка майор А.А. Горбачев на самолете командира корабля В.А. Лачина. Двадцать минут находились экипажи над целью, задание выполнили все. В результате прицельного бомбардирования в центре железнодорожного узла возникло два крупных очага пожаров и два взрыва большой силы, горели эшелоны и станционные постройки.

Во второй половине ночи корпус произвел повторный вылет и нанес удар по двум объектам — железнодорожному узлу Орел и авиационному городку юго-западнее Орла.

Работу шестнадцати экипажей Б-25 по цели № 1 контролировал заместитель командира 15-го гвардейского авиаполка по политчасти майор С.Н. Славников. Он наблюдал разрывы десяти серий бомб, перекрывших железнодорожный узел. Горели станционные здания, склады, емкости с горючим, в восточной части узла бушевало ярко-красное пламя с клубами черного дыма.

По цели № 2 отбомбились двадцать экипажей. Контролирующий Б.И. Жилин отметил сто разрывов на территории военного городка, а на восточной окраине аэродрома произошло два сильных взрыва и три очага пожаров больших размеров, предположительно горело горючее.<sup>1</sup>

Результативно сработал корпус: задания выполнили все экипажи, все самолеты без поврежденных вернулись на свои аэродромы, бомбардирование было эффективным. Это не осталось незамеченным. Через несколько дней газета «Красный сокол» рассказала об успехах этого соединения в статье «По узлу и аэродрому противника»: «В одну из ночей гвардейцы N-ской части нанесли мощный удар по железнодорожному узлу и аэродрому противника. Через этот узел обеспечивается в основном снабжение всей немецкой группировки, действующей на орловском участке фронта. Удар был нанесен одновременно по узлу и аэродрому. Налет на узел был кратковременным, но массированным. Группа экипажей командира Ульяновского своими бомбами угодила в эшелон с боеприпасами и горючим, в железнодорожные пути и другие объекты... Не менее успешным был налет на вражеский аэродром. В результате было уничтожено несколько немецких самолетов».

В весьма сложных метеорологических условиях пришлось выполнять боевое задание по бомбардированию железнодорожного узла Брянск-2 летному составу 36-й авиадивизии. Северо-западный маршрут оказался в полосе грозового фронта. Из тридцати экипажей Ил-4 к Брянску пробилась только семь, остальные бомбардировали запасные и случайные цели. Боевой вылет соединения оказался неэффективным.<sup>2</sup>

Основные усилия 45-й авиадивизии тоже были направлены на бомбардирование железнодорожного узла Брянск-2. Потери в предыдущую ночь трех Пе-8 заставили начальника штаба соединения еще

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 473, л. 42.

<sup>2</sup> Там же, л. 56.

раз обратить внимание командования полков на характер противовоздушной обороны объекта бомбардирования: «ПВО города Брянска: до двух дивизионов ЗА крупного и среднего калибра при работе тридцати пяти-сорока прожекторов. Огневые позиции расположены вокруг города, на южной, западной и северной границах аэродрома, между аэродромом и Орджоникидзеград, у железнодорожной станции Брянск-1 и преимущественно на северо-восточной, восточной окраинах города и вокруг железнодорожного узла Брянск-2. Район Брянск и Брянск – Карачев усилен патрулированием ночных истребителей противника, преимущественно в паре».

Командир дивизии приказал подготовить к полету все исправные самолеты. Таких набралось тринадцать, один из них был нацелен на южное направление. Каждому полку отводилось для удара по десять минут времени, причем без всякого зазора между полковыми группами. Точка прицеливания – центр путей узла. Запасная цель – железнодорожная станция Жуковка. Контроль бомбометания осуществляет командир полка В.А. Абрамов. Полковник В.И. Лебедев обратил внимание экипажей на точность бомбардирования, а также на то обстоятельство, что, возможно, к моменту возвращения на аэродром Кратово 4-я гвардейская авиадивизия 4-го гвардейского авиакорпуса не закончит взлет для нанесения второго удара, в этом случае командирам кораблей нужно будет подождать и ходить по большому кругу.

На основе этих четких указаний экипажи тщательно подготовились к выполнению задания. И выполнили его настолько тщательно, насколько позволили погодные условия. Результаты отражены в донесении контролера командира 746-го авиаполка В.А. Абрамова:

«Погода над целью: облачность восемь-десять баллов, высота верхней кромки до семи тысячи метров. Сквозь облачность хорошо просматривались огни, пожары, прожектора, вспышки ЗА. В южной части большой пожар «Г»-образной формы. Бомбометание производилось в основном по пожару. В 00.22 вследствие разрыва бомбы произошел сильный взрыв».

Из шести экипажей основную цель бомбардировали четыре – командиров кораблей В.А. Абрамова, В.М. Обухова, М.Н. Каминского и А.С. Додонова. Из-за наличия многослойной тонкой облачности и плохой видимости штурманы определяли цель по опорным ориентирам, большим пожарам и расположению системы ПВО. Все бомбы разорвались в районе железнодорожной станции. Два экипажа по погодным условиям вынуждены были бомбардировать запасные цели. Над железнодорожной станцией Фокино разгрузился экипаж Ф.А. Шатрова, а над станцией Белые Берега – М.В. Симонова.

На железнодорожный узел Брянск-2 из шести направленных туда кораблей 890-го авиаполка прибыло пять. Экипаж командира корабля И.И. Олейникова из-за сложных метеословий бомбардировал случайную цель – автоколонну, двигавшуюся на город Карачев. Штурман В.П. Глухов наблюдал только разрывы бомб. Задание не выполнили.

Результаты бомбардирования узла Брянск-2 контролировал командир корабля М.Ф. Откидач (штурман В.И. Аккуратов). Вот их наблюдения: «Над целью. На высоте пяти тысяч пятисот метров была просвечивающаяся перисто-слоистая облачность от семи до восьми баллов с большими разрывами. Сквозь облачность просвечивались все световые точки. Но вследствие темноты земные ориентиры распознать было трудно, сильная дымка ухудшала видимость под углом. При подходе к цели наблюдал бомбардирование с других кораблей. В 23.35 над целью в юго-западной части города замечен пожар большого размера с пламенем красного цвета и тяжелым черным дымом, сопровождавшийся взрывами.



*В.А. Абрамов*

В 23.40 с боевым курсом 220° произвел бомбардирование по Брянску-2. Возник пожар больших размеров и один взрыв. Потом бомбардировали другие. В итоге на станции возник пожар большой силы. Горело четыре эшелона, пожары сопровождались частыми взрывами с пламенем красного цвета. Кроме этого возник большой пожар на участке между городом Брянском и поселком имени Володарского. Горели склады, пожары сопровождались взрывами. Особенно сильный взрыв произошел в 23.47. В 23.40 на высоте шести тысяч семисот метров был встречен истребителем, с которым разошлись встречными курсами. Атак не производил. При отходе от цели пожары и взрывы усилились. Выход на цель контролировал по дальности расчетом времени, по направлению – радиопеленгами».

7-му авиакорпусу на орловском направлении предстояло обработать железнодорожную станцию Хутор Михайловский. Ушло сюда сорок два самолета. Над объектом побывало лишь двадцать. Причина, как отмечено в боевом донесении, в «исключительно сложных метеоусловиях (мощная грозовая облачность, с сильными грозowymi разрядами и дождем)».

В результате бомбардирования на станции, железнодорожных путях и среди построек возникло пятнадцать очагов пожаров, из них один со взрывами в центре объекта. Семнадцать экипажей бомбардировали запасные и случайные цели, девять из них ударили по артпозициям в районе Севска. Пять экипажей задание не выполнили: три по метеоусловиям, один (командир корабля П.И. Фоменко) – из-за отказа левого мотора, и еще один (командир корабля В.В. Некрылов) о выполнении боевого задания не донес и на свой аэродром не вернулся. Через два дня в полк прибыл штурман П.И. Зрожевец и судьба экипажа прояснилась.

В составе группы самолетов 110-го авиаполка взлетели с Монино и взяли курс на Ливны. Моторы и все самолетные агрегаты работали нормально, штурман вел Ли-2 в основном по расчету времени, контролируя себя по наземным ориентирам, которые иногда просматривались в редких разрывах облачности. Миновали Ливны, стали держать курс на Золотухино. Справа по борту, где-то далеко-далеко темное небо «фехтовало» клинками молний.

Молнией на Ли-2 обрушился и Ме-110. Никто не успел ни что-либо сказать, ни что-либо сделать. Удар оказался неожиданным, а главное, точным. Бомбардировщику немец особых повреждений не нанес. А вот летчики получили тяжелые ранения.

Командир корабля, потеряв сознание, навалился своим телом на штурвал и ввел самолет в резкое снижение. Второй пилот В.С. Евстифеев пытался выправить положение, но в силу ранения ничего сделать не смог. Ли-2 продолжал круто идти к земле. Зрожевец и штурман-стажер М.В. Кишкань с трудом поднялись по наклонному полу грузового салона и выбросились в дверь. Штурман отделился от самолета нормально, а стажер зацепился парашютом за стабилизатор и повис на стропках. Борттехник, радист и стрелок, находившиеся у пулеметов, по неизвестным причинам бомбардировщик не покинули.

Неуправляемый самолет врезался в землю и полностью сгорел. Благополучно приземлившись, Зрожевец нашел место падения Ли-2, с помощью местных жителей похоронил своих боевых товарищей прямо на месте катастрофы – хутора Донской (семь километров южнее Золотухино) на опушке леса. Курская земля приняла останки командира корабля Василия Васильевича Некрылова, летчика Владимира Сергеевича Евстифеева, штурмана-стажера Михаила Васильевича Кишканя, борттехника Ильи Петровича Шишкина, радиста Николая Петровича Андросова и стрелка Гасана Курбановича Таги-Заде.

Надо сказать, что действия 7-го авиакорпуса на орловском направлении в эти дни отличались большой активностью и напряжением, а результаты высокой эффективностью. Вот как описан в истории соединения этот период боевой работы: «В ночь на 19 июля сто десять самолетов действовало по скоплениям войск на железнодорожной станции Моховое; в ночь на 20-е – семьдесят два самолета уничтожали войска в городе Орел; на 21-е – девяносто самолетов уничтожали скопления войск и эшелонов на железнодорожной станции Карачев; в ночь на 22 июля сорок два самолета бомбардировали эшелоны и разрушали пути на железнодорожном узле Хутор Михайловский. Всего авиакорпус произвел триста восемьдесят самолетов-вылетов. По наблюдению экипажей и контролеров с 18 по 22 июля 1943 года на железнодорожных узлах и станциях уничтожено одиннадцать эшелонов с войсками и танками, взорвано три склада с боеприпасами, уничтожено два склада с горючим».<sup>1</sup>

Активная работа авиакорпуса не осталась незамеченной и со стороны редакции «Красного сокола». 23 июля она поместила корреспонденцию А.В. Хапаева «Помощь наступающим войскам с воздуха», в которой отмечалось: «В течение нескольких ночей наши бомбардировщики обрабатывали с воздуха те участки немецкой обороны, которые находились на направлении главного удара советских войск... Чтобы обеспечить

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 7-го ак. Оп. 1, д. 1, л.88.

непрерывность освещения в течение всего налета, самолеты-осветители были включены в боевые порядки бомбардировщиков и шли с интервалом через каждые 5-7 кораблей. Особенно успешно выполняли задания по подсвечиванию целей экипажи майора Масленникова (штурман Покачалов) и старшего лейтенанта Долгих (штурман Тюрин).

Участники налетов на передний край обороны противника дают также высокую оценку организации наземного светонаведения бомбардировщиков на цель. Каждый раз, когда наши самолеты приближались к линии фронта, летчики по лучам прожекторов, кострам и ракетам могли определить без особого труда направление, где находятся заданные для бомбометания цели.

Результаты бомбометания фиксировались на фотопленку. При фотографировании особо отличились летчик младший лейтенант Недорезов и штурманы майор Каспаров и младший лейтенант Зулкорниев. Помимо мест разрыва авиабомб им удалось заснять систему вражеской обороны на одном из участков фронта. Эти снимки представляют большую ценность для командования наших наземных войск, куда они и были переданы.

Когда наши войска прорвали оборонительные рубежи немцев и завязали бой в глубине вражеской обороны, авиачасть перенесла свой удар также в глубь обороны противника, действуя по скоплениям его войск в крупных пунктах.

Ожесточенной бомбардировке были подвергнуты немецкие войска в трех пунктах. Все три налета отличаются высокой эффективностью бомбометания: в расположении вражеских войск произошло много взрывов и пожаров. Наибольший успех выпал на долю экипажей Карнаушенко (штурман Назаров), Багрова (штурман Авхименко), Абрамова (штурман Юрчаков) и молодых пилотов Наливкина и Демченко. Эти экипажи дали большой процент прямых попаданий авиабомб по заданным целям».

От 3-го гвардейского авиакорпуса на орловском направлении действовал всего лишь один экипаж Ил-4 Д.И. Барашева. С борта самолета он донес: аэродром Орел-военный не функционирует. Собрав разведсведения на линии фронта в районе железнодорожных станций Оптуха, Хотынец и отбомбившись по аэродрому Кромы, Барашев вернулся домой.

На южном направлении в эту ночь действовало несколько меньшее количество бомбардировщиков. Главными объектами для их работы стали четыре – узел сопротивления немцев в районе пунктов Долгенькое, Краснополье и Хрестище (двадцать-тридцать четыре километра юго-восточнее Изюма), железнодорожный узел Дебальцево, станция Орджоникидзе и аэродром Краматорская. Пять соединений направили сюда свои экипажи.

Те, которым предстояло действовать по узлу сопротивления, получили дополнительные указания: «Волкову и Логинову выделить по десять снайперских экипажей на пункт Долгенькое. Наиболее подготовленными экипажами Волкову и Логинову, из числа выделенных для действия по пункту Краснополье-2, бомбардировать крупные скопления танков противника в овраге полтора километра северо-восточнее объекта».

Уже перед самым вылетом командир 2-го гвардейского авиакорпуса получил приказание А.Е. Голованова: «Экипажам, действующим по цели № 2, учесть, что прилегающий с востока пункт занят нашими войсками».

Все указания штаба АДД экипажи корпуса учли и выполнили их точно. Двадцать один Ил-4 отбомбился по пунктам Долгенькое и Краснополье-2 прицельно. Как доложил контролирующий подполковник П.П. Радчук, «разрывы бомб за территорию объектов не выходили».

С боевого задания не вернулся экипаж командира корабля Л.Н. Матасова (штурман И.И. Васькин, радист Г.П. Ребреев). Целых пять дней о нем не было никаких известий. 27 июля возвратился в полном составе. Над целью попали под огонь зенитной артиллерии. В результате прямого попадания снаряда был поврежден мотор, который вскоре загорелся, огонь охватил и весь самолет. Единственное, что удалось сделать летчику, так это перетянуть линию фронта и обеспечить выброску экипажа над своей территорией в районе села Голубово Мостовского района Ворошиловградской области.

Три объекта на южном направлении предстояло обработать 3-му гвардейскому авиакорпусу. С утра в 9-м гвардейском авиаполку, входившем в его состав, царило приподнятое боевое настроение – в предстоящую ночь один из боевых вылетов должен был стать пятитысячным. Это рубежное событие стало поводом для проведения целого ряда партийно-политических мероприятий. В газетах и боевых листках, в беседах и информациях, на торжественном собрании и в некоторых номерах художественной самодеятельности озвучивались основные этапы пути, назывались имена тех, кто создавал боевую славу полка, кто «писал» его историю своей кровью и жизнью.

Практически знаменательное событие совпало с пятилетием создания части. Полк формировался в Курске в период с 1 декабря 1937 по 15 июля 1938 года. Костяком стали две эскадрильи – 50-я 62-й авиабригады, которая дислоцировалась на месте, и 23-я 107-й авиабригады, базировавшейся в Москве на Центральном аэродроме имени Фрунзе. Она была одной из старейших авиачастей СССР, имела высокоподготовленные кадры, неоднократно участвовала в воздушных парадах над Красной площадью. Полк получил имя – 51-й скоростной бомбардировочный.

7 ноября 1938 года летчики полка провели свои СБ строгим строем над Красной площадью, за что получили отличную оценку от Наркома обороны. В 1939 году при командире Дмитрие Петровиче Юханове полк стал дальне-бомбардировочным и в войне с Финляндией получил боевое крещение.

В ночь на 23 июня часть экипажей Ил-4 полка под руководством командира второй эскадрильи капитана А.И. Аверьянова держала курс на Люблин. Это были первые боевые вылеты, которые, плюсуясь друг к другу, через два года, в разгар Курской битвы, подошли к рубежной цифре.

В эти пять тысяч вложил и свои семьдесят пять Герой Советского Союза полка Александр Кузьмич Кувшинов, получивший это звание 20 июня 1942 года. Недолго гордился полк своим первым героем – 28 июня 1942 года он не вернулся с боевого задания. Но и полк недолго был без Героя: в октябре 1942 года его возглавил новый командир – Герой Советского Союза Иван Михайлович Зайкин. А вскоре, 25 марта 1943 года, появились и свои, как говорится, доморожденные, причем сразу трое – И.Т. Литвин, Н.Ф. Тесаков и Б.П. Чистов. Еще не улеглись по этому случаю страсти, а уже на следующий день пришло ошеломляющее известие – полк стал 9-м гвардейским. Гвардейскую славу создавал весь личный состав полка. Но прежде всего такие летчики и штурманы как Ф.Ф. Кошель, Н.Ф. Гетьман, П.А. Юрченко, А.Г. Южилин, Г.Ф. Муравьев, Р.А. Малышев, Г.К. Давыдов, Н.А. Касихин, Ф.Н. Диденко, Н.И. Фомин, М.И. Платонов, А.И. Головков, А.И. Репин. В тех пяти тысячах и их боевые вылеты.



Н.И. Фомин



А.И. Репин

С утра в торжественный день все мучились вопросом: кому командование полка доверит «закрыть» пятую тысячу, кому «открыть» новую, шестую. Все прояснилось лишь на постановке задачи.

Честь начать отсчет новой тысяче боевых вылетов полка командование предоставило экипажу А.Н. Волика (штурман А.А. Мирошниченко). Александр Николаевич в полку имел имя. Летал он неистово, с какой-то жадной. Если по каким-либо причинам его экипаж на боевое задание не планировался, то не было покоя ни командиру эскадрильи, ни командиру полка. Ну, а если и это не помогало, то шел к замполиту, и Николай Трофимович Яськин, прилагая все усилия, убеждал Алексея Иванович Аверьянова в том, что гасить боевой порыв летчика совсем негоже.

Весной, уже перед самым летом, случилась с ним беда. В очередном боевом вылете от чрезмерного переутомления у летчика судорогой свело обе ноги, да так, что управлять самолетом он был просто не в состоянии. За штурвал пришлось садиться штурману М.А. Холмову. Он-то и довел машину до своего аэродрома. За это время ноги у летчика немного отошли и, пересиливая боль, он сумел посадить Ил-4. Осмотрев больного, полковой врач отправил Волика в госпиталь. Два месяца бились медики над его недугом, дело выправили, но и вынесли вердикт: к летной работе не годен.

Вернулся Александр в полк с поникшей головой и без жизненного блеска в глазах. Казенную бумажку не утаил, рассказал начальству все как есть и робко попросился за штурвал. Но кто возьмет на себя ответственность отменить медицинский приговор! Волик взбунтовался. Чего он только не делал, чтобы доказать, что ноги у него для летной работы пригодны, что педали на самолете они выжимают как и раньше. Он прыгал со стула, приседал, отбивал чечетку, но отцы-командиры были неумолимы. Уже казалось, что проклятая медицинская бумажка окончательно отпустила шлагбаум на пути к штурвалу, но тут вновь помог Яськин. Он пошел к начальнику политического отдела 7-й гвардейской авиадивизии Павлу Николаевичу Смирнову, тот – к командиру соединения Феофану Сергеевичу Широкому. Они-то опущенный шлагбаум и подняли. Волик

вновь взял в руки штурвал. Это произошло совсем недавно, уже тогда, как заиграли зарницы Курского сражения.

Посчитав, что боевые вылеты Волика, вложенные в полковую копилку, самые трудные, командование полка доверило ему «раскрыть» шестую тысячу.

Три объекта на южном направлении обработал 3-й гвардейский авиакорпус. По эшелонам на станции Орджоникидзе, из которых шла выгрузка войска противника, должны были ударить двадцать пять бомбардировщиков Ил-4. Осветителями ушли экипажи И.И. Кирсанова (штурман Н.Г. Назаров) и К.Н. Михайлочкина (штурман Н.И. Курбатов). Оба они по неизвестным причинам опоздали на десять минут, в результате одна треть самолетов бомбардировочного эшелона, выйдя на неосвещенную цель, бомбардировала не железнодорожный узел, а южную часть города.

Лишь после того, как осветители сбросили свои САБы, остальные, поняв ошибку предыдущих, стали бомбить станцию. Возникло три очага пожаров, шесть взрывов большой силы, серия бомб перекрыла железнодорожные пути. Противодействия ПВО не оказала.

За опоздание с подсветом объекта со штурманов был строгий спрос, а начальник штаба 3-й гвардейской авиадивизии подполковник М.Г. Мягкий, обобщая опыт экипажей-осветителей, писал: «На ошибках прошлого воспитались отличные мастера освещения, их работа во многом способствовала успешному выполнению боевых заданий, повышала меткость бомбометания и наносила непоправимые потери противнику. Не случайно штурманы говорят: «Бомбил, как днем». Значит, освещение было хорошим».

По погодным условиям три экипажа к станции не пробилась – И.Е. Душкина, П.С. Гульченко и М.Л. Шемякова, а на самолетах О.И. Мелешко и Е.Г. Андриенко произошли различные отказы материальной части. За качеством бомбардирования наблюдали И.М. Зайкин и П.Н. Тананаев.



*И.Е. Душкин*

По узлу сопротивления Краснополье-2 и войскам противника, сконцентрированным в садах на северной окраине пункта, отбомбились все направленные сюда двенадцать экипажей. Среди пожаров, созданных прицельным бомбардированием, своими крупными размерами выделился один.

По узлу сопротивления и скоплениям танков в пункте Долгенькое ударили все выделенные на этот объект двадцать два экипажа. Бомбы рвались в овраге и на опушке рощи, как раз там сосредоточилась техника. Летчики наблюдали, как автомашины и танки, мигая фарами, уходили из-под удара. Контролеры Г.М. Молочников, Н.И. Владимиров, А.Ф. Бабошин доложили: бомбардирование интенсивное, прицельное, объекты освещены, светонаведение отличное.

В эту ночь в качестве штурмана в экипаж командира корабля Н.И. Фомина на задание ушел начальник штаба 9-го гвардейского авиаполка Д.К. Перемот. Пришел он в часть в мае 1943 года с должности начальника разведотдела 10-го гвардейского авиаполка, где часто летал штурманом в различных экипажах.

После войны, уже будучи отставным генералом, Дмитрий Константинович написал книгу, в которой и рассказал о своем полете в пункт Долгенькое: «К линии фронта подошли засветло. На высоте около трех тысяч метров мы еще видели солнце, а земля уже утонула в полумраке. С командного пункта наведения донесся властный голос:

– «Медведи», будьте внимательны! В воздухе – противник!

Оглядываю небо. На фоне вечерней зари отчетливо вижу, как поднимаются кверху столбы дыма. Резкий запах гари щекочет нос, першит в горле. Яркие вспышки с земли слепят глаза. Я захожу Ил-4 на цель. А к роще, куда мы нацелились, тянутся танки. Они спешат укрыться от удара с воздуха, а заодно и дозаправиться топливом. У нас на борту – 1500 килограммов бомб. Заходим на рощу. Я сбрасываю груз. За нами приступает к работе весь полк. Когда развернулись, увидел над рощей бушующее пламя. Боевые машины, цистерны с горючим, технические летучки – все объято пламенем. Горела и земля, обильно политая топливом».<sup>1</sup>

Так, по свидетельству начальника штаба, отработали экипажи полка, начиная шестую тысячу боевых вылетов за годы войны.

На свой аэродром не вернулся экипаж В.Г. Коровичина. О выполнении задания командир корабля донес, затем последовал доклад: «Иду на вынужденную». На этом связь прекратилась. Вернувшийся конт-

<sup>1</sup> Перемот Д.К. На дальних маршрутах. — С. 89.

ролер Г.М. Молочников сообщил, что наблюдал за линией фронта, уже над нашей территорией, горящий самолет, который упал на землю и взорвался юго-западнее Изюма. Но тревога оказалась напрасной: экипаж сел вынужденно на своей территории из-за отказа мотора.

От 45-й авиадивизии узел сопротивления в населенном пункте Хрестище (тридцать четыре километра юго-восточнее Изюма) бомбардировал один экипаж Пе-8 командира корабля А.Г. Канарского (890-й авиаполк). Взлетели с Кратово в 23.00. Миновали исходный пункт маршрута Озеры, взяли курс на Коротояк, а уже оттуда пошли на цель. Линия фронта четко обозначалась артиллерийской перестрелкой и белыми ракетами. Штурман корабля М.И. Гомзяков, помня строгий наказ командира дивизии бомбить только прицельно, пристально следил за светонаведением. Пришлось немножко понервничать. Согласно боевому распоряжению линия костров должна была быть выложена у деревни Дробышево. Ее там не оказалось. Начали искать всем экипажем. Помогла хорошая видимость. Костры обнаружили у деревни Студшок (двадцать километров юго-восточнее Изюма).

В 02.07 на высоте трех тысяч метров штурман нажал на кнопку прицела, с бомбодержателей сошли две ФАБ-2000 и две ФАБ-500. Они взорвались на восточной окраине Хрестище, недалеко от дороги, ведущей к центру. Пожаров и взрывов не возникло. Из всех экипажей дивизии, которые в эту ночь бомбардировали различные цели на северном и южном направлениях, только экипаж Канарского получил оценку «успешно».<sup>1</sup>

6-му авиакорпусу командование АДД определило задачу уничтожать эшелоны и разрушать железнодорожные пути на узле Дебальцево. Соединение произвело два вылета. Не выполнили задание только два экипажа: В.И. Морозов (обрезал мотор) и Б.Г. Китаев (упало давление масла). Шестьдесят четыре Ил-4 и Ли-2 отбомбились прицельно, подожгли один эшелон, создали на узле двенадцать очагов пожаров и четыре взрыва, один из них большой силы. Все самолеты вернулись на свои аэродромы.<sup>2</sup>

Перед вылетом на задание экипажей 5-го авиакорпуса начальник политического отдела 53-й авиадивизии полковник Иван Васильевич Сергеев вручил партийные билеты молодым воинам, отличившимся в боях на Курской дуге и решившим связать свою судьбу с партией. Партийную организацию пополнили штурман эскадрильи И.С. Полещук, штурман корабля И.А. Никулин, стрелок-радист А.В. Винник и стрелок И.А. Попов.

Боевое распоряжение командира 5-го авиакорпуса в дивизии поступило в 20.00. Оно предписывало нанести бомбардировочный удар всеми исправными самолетами по узлу сопротивления в пункте Хрестище, точки прицеливания – центр объекта и сад на его северной окраине. Генерал И.В. Георгиев информировал о том, что одновременно по цели действуют один Пе-8, а по пунктам Долгенькое и Краснополье-2 работают 2-й и 3-й гвардейские авиакорпуса. В связи с тем, что обстановка на данном участке фронта быстро менялась и вполне возможно было изменение цели, радисты экипажей получили указание: «Дежурство на приемниках прекращать за десять-пятнадцать минут не доходя до цели и возобновлять спустя двадцать пять-тридцать минут после отхода от нее. Этому порядку придерживаться во всех случаях, когда самолету не угрожает непосредственная опасность».

Для молодых экипажей, на случай необнаружения узла сопротивления, предусматривалась запасная цель — аэродром Краматорская.

Надобность в перенацеливании не возникла, и в соответствии с боевым распоряжением первые самолеты корпуса в два часа ночи появились над объектом. Пятьдесят шесть минут, сменяя друг друга, они «висели» над целью, освобождаясь от бомбового груза. Возникло семнадцать очагов пожаров и тринадцать взрывов, а в северной части Хрестище на воздух взлетел склад с боеприпасами.

Пять молодых экипажей отбомбились по аэродрому Краматорская. Контролировали бомбометание А.И. Савинов, М.П. Орлов, М.Е. Терещенко. Все они отметили высокое качество бомбардирования и хороший подсвет цели. Его обеспечили экипажи С.С. Апухтина, И.Н. Ларских, М.В. Левина, А.П. Сороки. Освещение было настолько качественным, что летчики в радиусе двух-трех километров различали контуры дорог, разрушенные постройки. Хрестище сильно обстреливалось артиллерийским огнем из района Маяки. Линия фронта по сравнению с прошлой ночью не изменилась. Обстрелу над целью экипажи не подвергались, лишь на обратном маршруте в районе Белоутское один Ли-2 подвергся атаке истребителя. Для немецкого летчика она завершилась безрезультатно.

После выполнения боевого задания по неисправности материальной части самолета экипаж А.А. Диденко сел вынужденно в районе пункта Красивовка (двадцать километров восточнее Вязьмы).

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 32, л. 191.

<sup>2</sup> Там же, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 60.

Интенсивная работа корпуса в течение всего периода Курской битвы привела к тому, что самолетный парк основательно поизносился, многие машины требовали ремонта и осмотра. В связи с этим начальник штаба корпуса полковник В.К. Богданов дал командирам дивизий следующее приказание: «В течение пяти дней, начиная с 22 июля, организовать и произвести тщательный осмотр и ремонт всей материальной части, выделяя для осмотра ежедневно 20 % самолетов в каждом полку от общего количества боевого состава самолетного парка и соответственно предоставить отдых летным экипажам этих самолетов. 80 % самолетов в каждом полку от количества боевого состава должно выходить ежедневно на боевое задание».<sup>1</sup>

Да, напряжение боев на Курской дуге не представляло возможности для отдыха. Почти ежедневные ночные полеты вымотали личный состав, поизносилась и техника. Командиры частей и соединений, как только возникала возможность, а ее могли в основном предоставить сложные метеоусловия, использовали ее для отдыха летного состава, ремонта и более тщательного осмотра техники. Но этого было явно недостаточно.

Поэтому некоторые руководители соединений искали и находили другие возможности. В 5-м авиакорпусе пошли по пути ежедневного выделения для осмотра техники и предоставления отдыха для летного состава двадцати процентов самолетов и экипажей. В 6-м авиакорпусе, к примеру, в тот или иной день, из боевой работы выключали целые полки. Все это, хоть в какой-то степени, способствовало восстановлению сил летного состава и поддержанию на должном уровне боеспособности самолетного парка.

Что же касается инженерно-технического состава, штабных работников и частей обеспечения, то этим категориям личного состава найти какое-либо минимальное время для отдыха не предоставлялось возможным. Они давно знали, что смогут отдохнуть лишь после окончания войны.

Читатель, вероятно, привык к тому, что, завершая описание боевой работы за каждый день, я сравнивал советские и немецкие данные о потерях Авиации дальнего действия на орловском направлении. Сделать это, увы, за 22 июля я не могу, так как в Дневнике боевой работы 6-го воздушного флота записана такая фраза: «Побед нет, спад активности».

В отношении «побед нет», чего уж прибедняться, одна-то была: 7-й авиакорпус в районе Орла потерял Ли-2. В отношении «спада активности». Если эти слова относятся к АДД, то в ночь на 22 июля она была не в меньшей степени активной, чем в предыдущие. Может быть, речь шла о спаде активности немецкой истребительной авиации? Судя по нашим потерям, а они за последние дни оказались самыми минимальными, то да, противник своей активностью в ту ночь не блистал. Но скорее всего речь идет о спаде активности, который наступил в работе авиации той и другой стороны, по причине плохих погодных условий. Это верно... с поправкой на сутки.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 2, л. 36.



## **22 июля 1943 года (день 18-й)**

---

*Наши войска на орловском направлении, преодолевая сопротивление и контратаки противника, продвинулись вперед от 4 до 6 км, на белгородском направлении от 6 до 8 км. К исходу дня — войска Брянского фронта очистили плацдарм в излучине рек Оптуха и Оптушка.*

*Войска Центрального фронта вышли на рубеж р. Неруч.*

*Войска Степного фронта освободили Шолохово, Гостищево, Смородино и ряд других пунктов и вышли на рубеж, с которого вражеские войска начали наступление 5 июля.*

*Войска Степного и Воронежского фронтов освободили Ястребово, Разумное, Дорогобужино, Крутой Лог, Нижний Ольшанец, Карнауховку, Приютовку, т.е. полностью восстановили положение, которое занимали до 5 июля.*

*Оборонительная операция успешно завершилась.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### **КОГДА НЕПОГОДА ТОЖЕ ВРАГ**

Дорогой читатель!

Все предшествующие дни в боевую работу АДД в Курской битве то и дело вмешивалась ее величество погода. Она сокращала количество поднятых в ночное небо бомбардировщиков, заставляла некоторых, в том числе и сильных, летчиков возвращаться с маршрута, в значительной степени осложняла их работу в районе цели и на этой основе снижала эффективность бомбардировочных ударов. Более того, в ряде случаев сложные метеорологические условия приводили к гибели людей и потере самолетов.

В своем повествовании я подошел к тому периоду, когда непогода сократила боевую работу АДД на Курской дуге до минимума. Это дни с 22-го по 28 июля. Когда посуточная работа АДД колебалась в пределах лишь ста – ста пятидесяти боевых вылетов. За указанный период их суммарное количество (семьсот шестьдесят один) немногим превзошло результат рекордной ночи на 19 июля, когда в район Курской дуги ушел шестьсот пятьдесят один бомбардировщик.

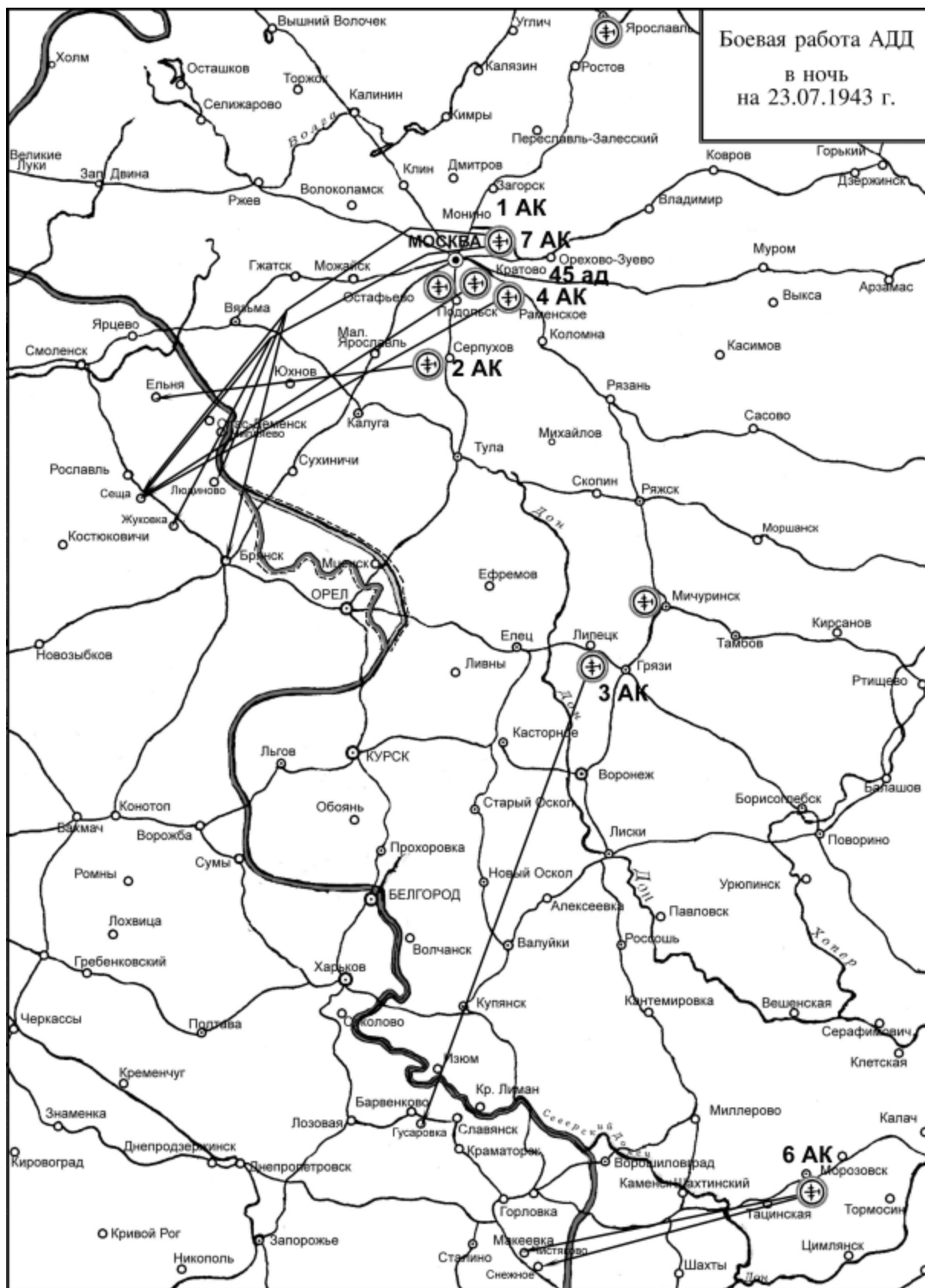
В связи с тем, что в эти ночи командование АДД вынуждено было поднимать в воздух минимальное количество самолетов, сократился и объем информации в каждом параграфе нашего повествования. Однако схема: одна ночь – один параграф, остается неизменной.

Как раз в этот период на советско-германском фронте, в том числе и на Курской дуге, произошли важные события.

Для того, чтобы ограничить возможности врага маневрировать своими резервами и перебрасывать в район Орла и Белгорода войска с других участков обширного советско-германского фронта, Ставка Верховного Главнокомандования приказала командующим Ленинградским и Волховским фронтами перейти с 22 июля к активным боевым действиям. Замысел очевиден: если уж и не отвлечь часть сил противника из района Курска, то, во всяком случае, ограничить переброску на Курскую дугу дополнительных частей и соединений с северного участка советско-германского фронта. При этом, если развернувшиеся бои Юго-Западного и Южного фронтов в Донбассе в этом плане обеспечивали прежде всего интересы Воронежского и Степного фронтов, то начатое наступление в районе Ленинграда было призвано, помимо решения своих коренных задач, облегчить положение дел советских войск на орловском направлении.

Значительные изменения произошли и на Курской дуге. К 25 июля завершился очередной этап борьбы за орловский плацдарм. Западный, Брянский и Центральный фронты наращивали силу ударов по отступающим немецко-фашистским войскам. За две недели наступления они создали необходимые условия для штурма последнего рубежа вражеской обороны, который прикрывал Орел с востока. Пополнившись всем необходимым и перегруппировав свои силы, соединения Брянского и Центрального фронтов 25 июля перешли в решающее наступление на трех направлениях. Войска Брянского фронта начали обходить Орел с севера, северо-запада и юго-запада, а Центрального – с юго-запада в общем направлении на Кромы.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 23.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
Аэродром Сеща	1-й авиакорпус	Ил-4	28	8	90	9,320	
узел Брянск				1	11	1,350	
ст. Феликсово				1	13	1,300	
п. Людиново				1	12	1,500	
Разведка погоды				1			
<b>Итого:</b>			<b>29</b>	<b>11</b>	<b>126</b>	<b>13,470</b>	
аэродром Сеща	2-й авиакорпус	Ил-4	31	9	105	12,490	
ст. Чипляево				1	13	1,300	
ст. Ельня				1	12	1,500	
Разведка погоды				1			
<b>Итого:</b>			<b>32</b>	<b>11</b>	<b>130</b>	<b>15,290</b>	
ст. Гусаровка	3-й авиакорпус	Ил-4	1	1	11	1,100	
Разведка погоды				2			
<b>Итого:</b>			<b>3</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>1,100</b>	
аэродром Сеща	4-й авиакорпус	Б-25	37	29	188	39,140	
<b>Итого:</b>			<b>37</b>	<b>29</b>	<b>188</b>	<b>39,140</b>	
пп. Снежное, Софьино	6-й авиакорпус	Ил-4	10	6	958	64,263	
п. Бродское		Ли-2	72	56			
ст. Чистяково		Ли-2		1	43	0,795	
<b>Итого:</b>			<b>82</b>	<b>63</b>	<b>1001</b>	<b>65,058</b>	
аэродром Сеща	7-й авиакорпус	Ли-2	23	12	247	12,926	39
ст. Жуковка				3	26	2,870	
<b>Итого:</b>			<b>23</b>	<b>15</b>	<b>273</b>	<b>15,796</b>	<b>39</b>
аэродром Сеща	45-я авиадивизия	Пе-8	10	6	70	23,200	
<b>Итого:</b>			<b>10</b>	<b>6</b>	<b>70</b>	<b>23,200</b>	
<b>Всего:</b>			<b>216</b>	<b>136</b>	<b>1799</b>	<b>173,054</b>	<b>39</b>

Пополнившись резервами Ставки, перешел к более активным боевым действиям с 25 июля и Западный фронт.

Советские войска, преодолевая упорное сопротивление врага, продвигались вперед, под их натиском гитлеровцы откатывались к Орлу. Более того, опасаясь окружения, немецко-фашистские командование начало скрытый отвод своих частей из этого города.

Важное событие произошло на южном фланге Курской дуги: в результате серии мощных контрударов войск Воронежского и Степного фронтов их части и соединения к 23 июля вышли на рубеж, который советские войска занимали до 5 июля. Оборонительная операция Воронежского фронта завершилась.

Почему оборонительные сражения советских войск в районе Орла и Белгорода закончились в столь разные сроки? Ответ на этот вопрос дает Г.К. Жуков: «Первый этап – оборонительное сражение в битве под Курском – наши войска завершили на Центральном фронте 12 июля, а на Воронежском фронте – 23 июля. Разные сроки окончания оборонительных действий на этих фронтах объясняются масштабностью сражения и понесенными потерями. Следует также учесть, что Центральному фронту 12 июля была оказана значительная помощь Брянским и Западным фронтами, перешедшими в наступление против орловской группировки противника. Это заставило гитлеровцев срочно снять семь дивизий из войск, действовавших против Центрального фронта».<sup>1</sup>

И еще: «Что касается результатов оборонительного сражения на фронтах, то не надо забывать, что по 6-й и 7-й гвардейским армиям Воронежского фронта противник в первый день нанес свой удар почти пятью корпусами, ... тогда как по обороне Центрального фронта – тремя корпусами. Легко понять разницу в силе ударов немецких войск с орловского направления и из района Белгорода».<sup>2</sup>

Итак, с 17 по 23 июля войска Воронежского и Степного фронтов, нанеся противнику ряд контрударов, отбросили его на белгородский оборонительный рубеж. И здесь, как и на орловском направлении к 12 июля, все вернулось на круги своя.

Свой вклад в дело срыва немецко-фашистского наступления на Курск с юга внесла и Авиация дальнего действия. Она оказала большую помощь наземным войскам в упорных и кровопролитных боях за удержание оборонительных рубежей, а также при нанесении контрударов. Концентрируя свои усилия на направлениях главных ударов противника, АДД в определенной мере способствовала быстрейшему достижению целей обороны. Ее соединения в период оборонительных боев наносили бомбардировочные удары исключительно по наземным войскам противника. Основными объектами действий на поле боя стали скопления живой силы и техники, артиллерийские позиции, переправы.

Мощные бомбовые удары АДД способствовали тому, что ударные группировки врага постепенно теряли свою наступательную мощь, замедляя темпы своего продвижения и в конце концов вынуждены были перейти к обороне. Прорваться к Курску с юга немецко-фашистские войска не смогли. И в этом немалая заслуга Авиации дальнего действия.

Таким образом, первый этап Курской битвы – оборонительное сражение – был завершен. Его блестяще выполнили войска Центрального и Воронежского фронтов. Фактически за неделю боев на орловском направлении и за две на белгородском они обескровили ударные группировки врага, сорвали его наступление и подготовили все необходимые условия для перехода наших войск в контрнаступление. План вермахта под названием «Цитадель» потерпел крах, окружение советских войск в районе Курска не состоялось, гитлеровцы окончательно утратили стратегическую инициативу. Из военного лексикона фашистских стратегов слова «наступательная операция» исчезли, с этого времени немецкая армия, вплоть до своего окончательного разгрома, только отступала.

Перед группировкой советских войск на белгородском направлении стала задача контрнаступления. Однако она нуждалась хотя бы в небольшом отдыхе, пополнении войск и материально-технических запасов. Для решения этих задач нужно было время.

А Ставка Верховного Главнокомандования и лично И.В. Сталин, считали, что наступление необходимо продолжить. Г.К. Жуков писал: «Мне и А.М. Василевскому стоило большого труда доказать ему необходимость не спешить с началом действий и начинать операцию только тогда, когда она будет всесторонне подготовлена и материально обеспечена. С нашими соображениями Верховный Главнокомандующий согласился».<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т.2. – С. 182.

<sup>2</sup> Там же. – С. 178.

<sup>3</sup> Там же. – С. 179.

И еще: «Обсудив обстановку с командованием фронта, с Генштабом и с Верховным, мы приняли решение остановить войска и тщательно подготовить их к переходу в контрнаступление с глубокими задачами».<sup>1</sup>

Таким образом, войска Воронежского и Степного фронтов с 24 июля по указанию Ставки начали подготовку к переходу в контрнаступление на белгородско-харьковском направлении.

Пауза в боевых действиях белгородской группировки советских войск была необходима по многим причинам. На одну из них указывал командующий Степным фронтом И.С. Конев, а именно: медленное развитие наступления Юго-Западного фронта в районе Изюма и Южного фронта на реке Миус.<sup>2</sup>

Войска указанных фронтов, захватив плацдармы на правом берегу Северского Донца и на западном берегу реки Миус, в ходе своего дальнейшего продвижения вперед столкнулись с упорным сопротивлением врага. Гитлеровское командование, стремясь удержать Донбасс, создало здесь сильную оборону, ее передний край проходил по рекам, в глубине было еще несколько оборонительных рубежей, а города и населенные пункты враг превратил в опорные пункты и узлы сопротивления.

Однако одна из целей, которую ставила Ставка перед Юго-Западным и Южным фронтами, все-таки была достигнута: их наступательные действия сковали здесь значительные силы врага, он был лишен возможности перебрасывать в район Белгорода сколько-нибудь значительные силы.

В ночь на 23 июля Авиация дальнего действия продолжала действовать как на севере, так и юге Курской дуги. На орловском направлении командование определило для бомбардирования один объект – аэродром Сеща. К этому времени орловский аэроузел врага под воздействием советских ВВС, в том числе и АДД, фактически перестал функционировать. Основным аэродромом, с которого противник продолжал осуществлять авиационную поддержку своим отступающим наземным войскам, стал сещенский. Активность самолетов Люфтваффе с этого аэроузла испытали на себе многие экипажи Авиации дальнего действия. Так что причин для нанесения удара по этому осиному гнезду было достаточно.

Придавая важность предстоящему заданию, штаб АДД ориентировал командиров соединений на внезапность бомбардировочного воздействия. На имя В.И. Лебедева, Е.Ф. Логинова, В.М. Дрянина и С.П. Ковалева генерал М.И. Шевелев направил следующую шифровку:

«Для обеспечения внезапности массированного удара по аэродрому Сеща командующий приказал:

1. Разведку погоды вести только до линии фронта, экипажам-разведчикам держать нормальную радиосвязь с землей.
2. Экипажам-бомбардировщикам устанавливать радиосвязь с землей до прохода ИПМ, после прохода и до выполнения боевого задания работать только на прием, непрерывно слушая землю.
3. Разрешается работать на передачу до выполнения боевого задания только в случае встречи с плохой погодой и в аварийных случаях.
4. После выполнения задания на обратном маршруте от цели вступать в нормальную радиосвязь».

Синоптическая обстановка на маршруте к цели была сложной с утра, не улучшилось ее состояние и к вечеру. Для фактического анализа погодных условий соединения выслали разведчиков. Основываясь на их данных, командир 36-й авиадивизии принял решение боевых вылетов не производить. Остальные подняли в воздух только сильные экипажи. Курс на аэродром Сеща взяли сто двадцать девять бомбардировщиков, почти половина из них возвратилась с маршрута.

Перед вылетом на задание от генерала Н.Г. Хмелевского пришла ориентировка: «Сообщаю для выбора точек прицеливания при действиях по аэродрому: самолеты расположены в основном в северо-западной и юго-западной частях аэродрома».

В борьбе с непогодой лучше всех справились экипажи 4-го гвардейского авиакорпуса. Этому есть объяснение: его части вооружены бомбардировщиками Б-25 с добротным аэронавигационным оборудованием, да и летный состав имел более высокие профессиональные качества.

На бомбардирование аэродрома соединение отправило тридцать семь кораблей, восемь из них вернулись. Основное препятствие непогода устроила в районе Калуги: гроза, дождь, облачность десять баллов с верхней границей до шести тысяч метров. Лишь после линии фронта метеорологические баллы пошли на убыль, снизившись до пяти, а к концу бомбардирования они вновь зашкалили до максимума.

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т.2. – С. 184.

<sup>2</sup> Военно-исторический журнал. – 1963 – № 8. – С. 53-54.

Мне можно было бы и не характеризовать синоптическую обстановку, достаточно только назвать фамилии командиров кораблей тех экипажей, которые взяли обратный курс, чтобы убедиться, что погода была сложнейшей. Она оказалась не под силу таким асам летного дела, как А.А. Баленко, А.Д. Давыдов, А.Н. Миронов, А.С. Гайворонский, А.П. Дворников, А.Н. Гусев, А.А. Агибалов, Е.К. Гудимов.

Те, кто пробился через грозу в районе Калуги, появились над Сещей в самый раз: в зоне аэродрома на взлете на рулежных дорожках и стоянках они застали в работе до двадцати немецких самолетов с зажженными фарами и бортовыми огнями. Сеща явно не ожидала визита советских бомбардировщиков, внезапность была достигнута.

Под контролем штурмана 4-й гвардейской авиадивизии А.И. Матвиенко и при отличном освещении цели экипажи приступили к бомбардированию. Еще не были сброшены первые бомбы, а аэродром уже всполошился: на находившихся на земле самолетах погасли все огни, аэродромная служба выключила старт, вспыхнули и засуетились по темному небу клинки прожекторных лучей, закудахтали зенитки, вокруг бомбардировщиков начали вспухать сотни серовато-белых дымок.

Прорываясь через заградительный огонь, летчики выводили свои корабли в район аэродрома, обеспечивая штурманам прицельное бомбардирование. Сто попаданий по площади объекта отметил А.И. Матвиенко, на южной окраине возник взрыв большой силы, предположительно здесь рвались боеприпасы. Горели самолеты. Несколько бомб взорвалось на территории авиагородка.

Наблюдая за бомбардированием, контролирующий обнаружил невдалеке от основного аэродрома ложный. На нем горели строения, хотя ни один экипаж в этой зоне не бомбил, стреляли зенитки, работали прожектора. Однако на приманку никто не «клюнул».

Помимо зенитной артиллерии Сещу прикрывали и истребители. Два из них атаковали Б-25 командира корабля Ф.М. Колясникова. Стрелки, своевременно обнаружив опасность, поставили заградительный огонь и не подпустили фашистов на близкое расстояние. Немецкие летчики, прикрывшись облачностью, исчезли из поля зрения. Но экипаж, имея немалый опыт, понимал, что дело на этом не кончилось, что очередная атака неминуема. Стрелок-радист А.А. Якунин, в этом деле воробей стреляный, знал, что немецкие асы направление захода для атаки повторяют редко, если они, к примеру, зашли сбоку, и их остановили, то в следующий раз, наверняка, попытаются прорваться с другой стороны, скорее всего, сзади. А ежели «мессер» ударит с хвоста, то только щепки полетят. Он хорошо помнил наизусть преподавателя по огневой подготовке во время учебы в ШМАСе – «Хвост самолета в обиду не давай».

Для второй атаки один Ме-110 выбрал именно это направление. Однако, как ни старался Александр Якунин заблаговременно обнаружить неприятеля, но это ему не удалось, помешала облачность. Открыв огонь первым, фашист сам обнаружил себя. Несколько секунд понадобились стрелку-радисту, чтобы прицелиться и дать ответную очередь. Она оказалась точной. «Мессер» воспламенился, пошел вниз, упал на землю в двух километрах от Сещи и взорвался. Второй истребитель по неизвестным причинам атак больше не производил.

Свидетелями случившегося стали экипажи командиров кораблей Н.М. Рыбалко и В.М. Живодера.

30 июля газета «Красный сокол» действия экипажа отразила в статье «Умело отражать атаки вражеских истребителей». Она писала: «Достоинно внимания то обстоятельство, что немцы не раз в последние дни прибегают к совместной атаке двумя самолетами, из коих один выполняет двойную роль и наведения и отвлечения внимания на себя. Этот новоиспеченный немецкий трюк не приносит врагу успеха, если они имеют дело с искусным экипажем. Подобный случай имел место с кораблем командира Колясникова. Воздушные воины отразили атаку двух немецких истребителей, причем одного из них сбили».



*«Мессермитт-110» атакует*

Два самолета летчиков П.Ф. Дюжаева и В.П. Драгомирецкого вернулись домой с осколочными пробоями в плоскостях и мотогондолах.<sup>1</sup>

Накануне очередной боевой ночи в 16-м гвардейском авиаполку 1-го гвардейского авиакорпуса произошло торжественное событие – ряды гвардейцев пополнили молодые воины, показавшие образцы боевой работы в ходе Курской битвы. Нагрудные знаки «гвардия» вручил командир авиаполка А.В. Рудницкий. В числе получивших – летчики А.Н. Тархов и В.И. Чижов, штурманы К.Н. Жеребцов и Г.А. Лысюк, техник самолета Н.Г. Сербаев.

А в 17-м гвардейском авиаполку именинником стал экипаж командира корабля С.А. Ромашова. Газета «Красный сокол» поместила фотографию: на фоне Ил-4 четверо комсомольцев-гвардейцев – сам командир, штурман Мороз, радист Винник и стрелок Попов. Под фотографией небольшой текст: «Экипаж хорошо выполняет все задания командования. Совершив пока всего пятнадцать боевых вылетов, он своей бесстрашной и четкой работой заслужил всеобщее уважение. Каждую ночь бомбардировщик Ромашова «висит» над боевыми порядками немцев, помогая своими бомбовыми ударами наступающим советским войскам».

Из двадцати восьми экипажей 1-го гвардейского авиакорпуса к аэродрому Сеща через полосу грозовой облачности смогли пробиться лишь восемь. Семнадцать вернулись с маршрута, а три бомбардировали запасные и случайные цели: командир корабля Н.В. Ковтунов – железнодорожный узел Брянск, Ю.П. Павлов – станцию Феликсово, А.А. Алехнович – войска противника в пяти километрах севернее Людиново.

Те, кто пробылся, выходили на объект и бомбардировали его в течение полутора часов. Как раз в этот период времени облачность над аэродромом не превышала четырех-пяти баллов. Цель просматривалась хорошо, штурманы бомбили прицельно, создав шесть очагов пожаров и два взрыва, один из которых, в северной части, большой силы.<sup>2</sup>

Немассированным получился удар и 2-го гвардейского авиакорпуса. Из тридцати одного самолета Ил-4, взлетевших на боевое задание, вернулись двадцать. Два экипажа бомбардировали запасные цели: К.Д. Дубицкий – станцию Чипляево (двенадцать километров восточнее города Спас-Деменска), Т.Н. Ползиков – станцию Ельня.

Пробившиеся через непогоду экипажи отыскивали цель с большим трудом, так как осветитель вернулся с маршрута. По этой причине назвать бомбардирование аэродрома прицельным весьма трудно.

С боевого задания не вернулся экипаж 18-го гвардейского авиаполка С.А. Букина. О выполнении задания командир донес, при возвращении запросил восемь пеленгов, затем связь прекратилась.<sup>3</sup>

Через несколько дней в полк прибыли штурман Н.Г. Елисеев и радист Н.А. Шкода. Бомбардировщик сбил истребитель. Произошло это в районе Сухиничей. По скудным архивным сведениям чувствуется, что борьба летчика за жизнь членов экипажа и самолета продолжалась до последнего.

Николай Гаврилович Елисеев раскрыл парашют на что ни на есть критической высоте, на пятидесяти метрах. Наполнение его купола воздухом и встреча с землей произошли одновременно. Почти одновременно с этим раздался и оглушительный взрыв упавшего самолета. От сильного удара о землю штурман потерял сознание, когда же пришел в себя, убедился, что цел, что в состоянии двигаться. Немедленно направился к самолету, до него было метров сто пятьдесят. Шел с тяжелым предчувствием беды, сомнения в отношении того, что остальные члены экипажа остались живы были большие. И вот первая радость – пехотинцы ведут под руки стрелка-радиста. У Николая Андреевича Шкоды ранение оказалось настолько серьезным, что его нельзя было даже обнять в порыве нахлынувших чувств.

Елисеев приказал бойцам положить его на землю и немедленно раздобыть транспорт. Оказав товарищу первую помощь, штурман отправил Николая в госпиталь деревни Хотень, а сам пошел к самолету. От их «ила» остался только стабилизатор, все остальное сгорело. Где же летчик? В обгорелых останках кабины его не было. Не оказалось его и поблизости. Тело Букина удалось обнаружить лишь на рассвете, причем там, где менее всего этого можно было ожидать. Оно лежало под стабилизатором. Стropy парашюта намотались на его левое оперение и киль. Похоронили Сергея Акимовича Букина в сорока метрах от падения самолета на берегу тихой речушки близ села Мордасово Сухиничского района Смоленской области.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 474, л. 19.

<sup>2</sup> Там же, л. 14.

<sup>3</sup> Там же, л. 16.

Несмотря на то, что от 7-го авиакорпуса задание выполняли только наиболее опытные и подготовленные к полетам в сложных метеоусловиях экипажи, пробились к цели лишь двенадцать из двадцати трех, три из них бомбардировали запасную цель – станцию Жуковка. На ней противодействия не было.

На аэродроме Сеща возникло четырнадцать очагов пожаров: четыре среди зданий военного городка, один в юго-западной части цели, там воспламенился склад с горючим. На северной и южной окраинах аэродрома произошли сильные взрывы – бомбы попали в склады с боеприпасами.<sup>1</sup>

Десять кораблей Пе-8 на сещенский аэродром отправила 45-я авиадивизия. По погодным условиям вернулся и сел в Кратово с бомбами экипаж М.Н. Каминского. Еще три – М.Ф. Откидач, Н.А. Ермаков и Ф.А. Шатров – взяли обратный курс по различным отказам материальной части.

Первым над аэродромом противника появился Пе-8 командира корабля И.И. Олейникова. Ему предстояло осветить цель. С этой задачей штурман В.Д. Моисеев справился весьма успешно. Хороший подсвет позволил экипажам выбирать точку прицеливания и прицельно бомбить.

Шесть самолетов (по три от каждого полка) доставили двадцать две тонны и пятьсот шестьдесят килограммов бомб. До десяти орудий крупного и среднего калибров, расположенных вкруговую, при помощи такого же количества прожекторов пытались воспрепятствовать их сбросу. Заметив, что наиболее интенсивно бьет ЗА из-за южной границы аэродрома, командир корабля С.С. Сугак повел свой Пе-8 именно туда, приказав штурману П.И. Васильченко сбросить на головы ретивых артиллеристов парочку фугасных бомб, в каждой из которых по тысяче килограммов. Павел Иванович не промахнулся.



С.С. Сугак

Два экипажа бомбардировали цель по причине подхода грозовой облачности с больших высот. В результате прицельного удара на аэродроме и в военном городке возникло три очага пожаров, один из них больших размеров красного пламени с клубами черного дыма начался на станции Сещенская. По определению контролера врио штурмана 2-й авиаэскадрильи 890-го авиаполка майора В.Д. Моисеева были взорваны складированные запасы горючего. Он же наблюдал разрывы двух тысячекilограммовых и четырех пятисоткилограммовых фугасок в районе самолетных стоянок, а также серию бомб, перекрывающую перекрестие взлетно-посадочных полос.

На самолет И.И. Олейникова в зоне объекта напал патрулирующий истребитель. Зашел он сзади снизу с зажженной фарой. Стрелки открыли дружный огонь. Не сделав ни одного выстрела, немец вышел из атаки и больше не появился.

В 23.15 экипажи С.С. Сугака и М.В. Симонова наблюдали взятый в лучи прожекторов самолет, по которому открыла огонь ЗА всех калибров, а в 23.22 засекли горящий самолет в воздухе, шедший курсом на восток. Снижаясь, он упал на землю в десяти километрах восточнее аэродрома и взорвался, образовав два очага пожаров. Экипаж В.М. Обухова зафиксировал в десяти километрах на северо-запад от Сещи светомаяк с лучом голубого цвета.

В Кратово не вернулся экипаж командира корабля П.И. Немкова. На основе наблюдений Сугака и Симонова командование сделало вывод, о том, что самолет сбит. Только вот чем? Скорее всего зенитной артиллерией. Все прояснилось 1 августа, когда в полк возвратились три члена экипажа: стрелок-бомбардир И.С. Деркач, второй летчик Г.И. Самохин и стрелок П.С. Иванов.

На цель вышли на пяти тысячах метров и стали на боевой курс. В момент бомбардирования Пе-8 схватили девять прожекторных лучей, и сразу же по нему повела интенсивный огонь зенитная артиллерия. Немков решил с боевого курса не сходить, дать возможность штурману сбросить бомбы. Как только И.И. Боженок это сделал, командир корабля противозенитным маневром начал выводить корабль из зоны действия прожекторов и ЗА.



М.В. Симонов

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 474, л. 22.



*Пе-8 в полете*

В 23.20 экипаж ощутил удар, внутри левой плоскости, между первым и вторым моторами, сразу же возник пожар. Он быстро распространился по всему самолету, и Немков дал команду на покидание. Пе-8 под номером 42019 упал в двух километрах от аэродрома Олсуфьево.

Бомбардировщик сбил истребитель, ослепленные лучами прожекторов стрелки не заметили его атаки. Пропали без вести восемь человек: командир корабля Немков Петр Иванович, штурман Боженко Иван Иванович, радист Рогачев Александр Михайлович, борттехник Плаксин Василий Михайлович, его помощник Суворов Алексей Юрьевич, стрелки Иовлев Валентин Николаевич, Федосеев Николай Васильевич и Чейншвили Вардан Семенович.

Всего двое суток назад, в «Варфоломеевскую» для 45-й авиадивизии ночь, экипаж Петра Немкова сбил истребитель противника. Но потеря трех самолетов и неизвестность судеб тридцати четырех человек шокировала тогда личный состав соединения. В любой другой день факт сбитого немецкого самолета стал бы предметом подробного анализа на всевозможных служебных совещаниях, он прошел бы через многие формы партийно-политической работы, а сами члены экипажа долгое время ходили бы в именинниках. В любой другой день, но только не в этот. Большая трагедия затмила маленькую радость.

И только газета «Красный сокол» продолжала писать об успехе экипажа, судя по всему, не зная о случившемся. В номере за 30 июля она упомянула об этом дважды – в передовой статье «Воздушный стрелок» и в корреспонденции М. Лебединского «Умело отражать атаки вражеских истребителей». В ней, в частности, говорилось:

«Экипаж капитана Немкова в числе других кораблей полка Героя Советского Союза подполковника Пусэп действовал в районе активных боевых операций наших наземных войск. Отбомбившись, корабль взял обратный курс. Стрелок обнаружил немецкий истребитель Ме-110, шедший на встречном курсе с включенными фарами. Хвостовой стрелок Иовлев передал командиру и стрелкам: «Ждите сейчас второго, этот с фарами хочет отвлечь наше внимание». Предположение Иовлева оправдалось. Немец с фарами дал очередь, но огонь с нашего корабля заставил его отвалить вправо. И сразу же появился второй «Мессершмитт», который атаковал корабль слева снизу, под углом 90 градусов. Ответный огонь наших стрелков был дружным и мощным. Стрелки Иовлев, Иванов, Федосеев и Чейншвили подожгли фашистский самолет и он упал».

4 августа газета опубликовала статью одного из тех, кто защищал Пе-8 от нападения истребителей. Стрелок Павел Иванов озаглавил свою корреспонденцию «Ухищрения вражеских истребителей разгаданы». В ней, как и в предыдущих статьях, ничего не говорилось о том, что после этой победы и их постигла неудача, что вот уже две недели, как в полку нет его коллег, которые вместе с ним разгадывали ухищрения вражеских истребителей.

Прибывший с оккупированной территории в полк из экипажа Немкова второй летчик Георгий Иванович Самохин проинформировал начальника разведотдела дивизии о своих наблюдениях. Сведения оказались настолько важными, что капитан В.Л. Медынцев посчитал необходимым направить их на имя начальника разведотдела АДД полковника В.П. Четверикова:<sup>1</sup>

«1. Основная база снабжения Западного фронта боеприпасами и авиационными бомбами находится в двенадцати километрах юго-западнее Рославля между Варшавским шоссе и железной дорогой Рославль-Кричев, на западной опушке леса между трех деревень Астапковская, Слободка, Асташковичи.



Э.К. Пусэп

2. Восточнее деревни Шумовка (тридцать километров Рославля) находится крупная авиабаза немцев.

3. На аэродроме Сеща базируется до трехсот самолетов всех типов, прикрыты огнем ЗА крупного и среднего калибров до тридцати орудий при работе пятнадцати прожекторов, огневые позиции расположены вокруг аэродрома в непосредственной близости. На аэродроме Олсуфьево базируется сто пятьдесят самолетов всех типов.

4. Когда аэродромы Сеща и Олсуфьево подвергаются бомбардировке, немецкие самолеты производят посадку на площадке в десяти километрах юго-восточнее Рославля между двух железных дорог. Аэродром Сеща и Олсуфьево до 24.00 пустуют и только после производят посадку.

5. Железная дорога Рославль – Брянск находится под усиленной охраной, через каждые пятьдесят метров – часовой, вдоль железной дороги по сторонам установлены прожектора. Ночью движение слабое, не более двух эшелонов, днем интенсивное.

6. В районе Сещи и Олсуфьево в ночное время патрулируют истребители типа Ме-110 на разных высотах до четырех тысяч метров одиночно и в паре».<sup>2</sup>

Надо отметить, что удар соединений АДД по аэродрому Сеща, несмотря на все издержки, оказался весьма эффективным. Это выяснилось несколько позже, 31 июля, когда в Петровский дворец пришло сообщение из Центрального штаба партизанского движения, в котором говорилось, что «в результате бомбардирования нашей авиацией на 23 июля 1943 года аэродрома Сеща уничтожено десять самолетов, один склад горючего и два продовольственных склада».<sup>3</sup>

За две боевые ночи, разделенные между собой сутками, 45-я авиадивизия потеряла частично четыре экипажа (двадцать пять человек) и четыре дорогостоящих самолета. Это слишком много. Нельзя сказать, что командование соединения и полков не принимало меры по сокращению потерь, но логика войны неумолима.

Меры действительно принимались командирами всех степеней, штабами, начальниками служб, политотделом соединения, партийными и комсомольскими организациями. Формы и методы работы по предотвращению потерь носили разнообразный характер, в этом плане использовалась даже газета АДД «Красный сокол».

21 июля в ней появилась статья Героя Советского Союза Э.К. Пусэпа «К чему приводит шаблон в тактике».

В ней Эндель Карлович повел разговор о тактике действия экипажей в условиях сильной ПВО объекта: «Нужно всегда помнить, что при повторении налетов нашей авиации на одни и те же цели противник может определить типы самолетов, их высоты, скорость и т.п., что помогает его средствам ПВО противодействовать выполнению боевых заданий нашими экипажами».

<sup>1</sup> Любопытный факт из биографии начальника разведотдела АДД приводит в своей книге «Арктика – судьба моя» М.И. Шевелев. Цитирую: «Насчет возможности войны у Сталина была информация из разных источников, в частности, от Четверикова, бывшего военного атташе в посольстве СССР в Берлине в предвоенные годы».

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 35, л. 160.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 637, л. 3.

Далее автор отметил, что не все учитывают этого обстоятельства и привел пример одного экипажа, фамилию командира корабля которого, естественно, не назвал. Имена тех, кто действует тактически грамотно, естественно, названы:

«В нашей части есть много экипажей, которые благодаря гибкости своей тактики отлично выполняют боевые задания и почти не привозят пробоин. Майоры Кондратьев, Каминский и капитан Висковский иногда заходят на цель с приглушенными моторами, так что система ПВО противника порой совсем не слышит подхода самолета... Если эти экипажи делают несколько заходов на цель, то обязательно изменяют при этом направление захода и курс».

Пусэп дал в статье несколько тактических советов: «Когда, например, самолет на боевом курсе пойман прожекторами и по нему бьет зенитная артиллерия, командиру и штурману лучше всего выйти из зоны действия и повторить заход. Для этого экипаж должен заблаговременно знать запасное направление. Производить же бомбометание в лучах прожекторов, бьющих штурману прямо в глаза, – бессмысленно.

Командир самолета, выполняя боевой приказ, обязан принять все возможные меры, чтобы наряду с успешным выполнением задания сохранить в целости экипаж и машину. Поэтому нет необходимости очертя голову лезть в огонь ЗА и в лучи прожекторов. Иногда полезно выждать некоторое время в стороне объекта, присмотреться к обстановке и затем принять разумное решение, чтобы поразить цель без промаха...

Чтобы успешно выполнить боевой приказ, нанести врагу максимальный урон, сберечь экипаж и самолет, вернуться благополучно на свой аэродром, нужен расчет возможностей своего самолета, нужно умение использовать их в зависимости от обстановки, то есть применять разнообразные тактические приемы на маршруте и над целью».

Экипаж Немкова не мог прочитать статью Пусэпа, ибо газета поступила в части утром 23 июля, когда боевая ночь уже завершилась. По иронии судьбы автором публикации оказался командир именно того полка, в котором произошла потеря. Появись она на сутки раньше, возможно, экипаж Немкова был бы несколько осторожнее, но это из области сослагательного наклонения, которого, как известно, история не приемлет.

Из четырех сбитых Пе-8 три потеряны от атак истребителей. Учитывая этот факт, начальник штаба дивизии подполковник А.Н. Иващенко и начальник разведотдела капитан В.Л. Медынцева направили в полки информацию о тактических приемах истребительной авиации противника:

«Напоминаем, что районы Брянска, Карачева, а также аэродромы Сеща, Олсуфьево, Шаталово усиленно прикрываются ночными истребителями противника, преимущественно типа Ме-110. Патрулирование отмечается как отдельными самолетами, так и в паре на различных высотах.

Ночные истребители чаще всего атакуют в хвост снизу и реже в хвост сверху, а также с хвоста в бок. В некоторых случаях отмечается барражирование истребителей в составе звена. Как правило, они подкарауливают наши самолеты на обратном курсе при выходе из зоны ЗА.

Ведущий истребитель при обнаружении наших самолетов мигает бортовыми огнями, давая этим знать о готовности к бою своим ведомым, после чего, включая фару, заходит на атаку нашего самолета, отвлекая внимание его экипажа на себя. В то же время ведомые истребители неожиданно атакуют наш самолет, один сверху, другой – снизу в хвост или в лоб.

Следует предупредить стрелков о внимательном наблюдении за воздухом как при полете по маршруту, так и над целью, особенно концентрируя внимание над целью при выходе из зоны ЗА, и при обнаружении одного истребителя помнить о возможной неожиданной атаке другими истребителями».<sup>1</sup>

Ставя задачу штабу АДД для южного направления, Н.С. Скрипко приказал: «Всеми возможными силами бомбардировать Краснополье-2. Время удара – 02.00, заход с северо-востока. Светонаведение:

а) линия фронта из костров на южной окраине Яровая (тридцать километров юго-восточнее Изюма);

б) линия фронта будет обозначаться парными кострами и ракетами. Без моего подтверждения не вылетать, в нашем районе с 19.00 сильная гроза».

Штаб АДД поставил задачу 3-му гвардейскому и 5-му авиакорпусам. Командиры соединений подготовили к полету самые сильные экипажи и за два часа выслали разведчиков. Погода на маршруте в районе цели оказалась весьма сложной. Н.А. Волков и И.В. Георгиев приняли решение боевой работы не производить.

<sup>13</sup> ЦАМО, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 35, л. 127.

В эту ночь в интересах Южного фронта работал только 6-й авиакорпус. Н.С. Скрипко определил ему два объекта – пункты Снежное и Софьино-Юродское, где нужно было ударить по войскам и танкам противника. Генерал Г.Н. Тупиков приказал командирам дивизий сделать по два вылета, Г.С. Счетчикову выслать разведчика погоды с таким расчетом, чтобы экипаж прошел линию фронта в темное время, затем, передав сведения, бомбардировал железнодорожный узел Чистяково.

При первом вылете летчикам пришлось на маршруте преодолевать десятибалльную облачность. С этой задачей не справились девять экипажей. Еще один (С.И. Кретьова) донес о том, что обрезаю правый мотор, идет на цель на одном. Командир 50-й авиадивизии Ф.И. Меньшиков приказал ему возвращаться. Над целью небо оказалось безоблачным.

За два вылета нанесли по объектам массированный удар семьдесят три экипажа, одновременно над целью находилось до восемнадцати самолетов. В результате было создано двадцать пять очагов пожаров и девять взрывов, четыре из них больших. Прямым попаданием бомб взорван склад с горючим.

21 июля «Красный сокол» опубликовал приказы командующего АДД А.Е. Голованова за номерами 0362/н – 0366/н, которыми от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество большая группа личного состава АДД награждалась орденами и медалями: орденом Красного Знамени – восемьдесят восемь человек, Отечественной войны первой степени – восемнадцать, Отечественной войны второй степени – два, Красной Звезды – двенадцать и медалью «За боевые заслуги» – четыре человека.

Газеты в полки поступили утром 23 июля и пользовались, особенно у награжденных, особым спросом. Дело в том, что «Красный сокол» был первым источником информации о награждении. Вполне естественно, ордена и медали отражали доблесть и мужество, проявленные награжденными в основном еще до начала Курской битвы. Воздаяние за подвиги в ней было еще впереди.

*Наши войска на орловском направлении продолжали наступление и продвинулись вперед на 5-8 км, заняли ряд населенных пунктов, в т. ч. район-центр и железнодорожную станцию Змиевка.*

*На белгородском направлении наши войска за пять дней наступле-ния полностью восстановили положение, занимавшееся ими до наступле-ния немецко-фашистских войск, т. е. до 5 июля сего года.*

*В результате преследования противника основная группировка войск Воронежского и Степного фронтов сосредоточилась севернее Бел-города. Оборонительное сражение на Курской дуге таким образом было окончательно выиграно советскими войсками.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ОБЛАЧНОСТЬ — ДЕСЯТЬ БАЛЛОВ, ГРОЗА ЗАКРЫЛА ЦЕЛИ...

О том, что боевая работа в ночь на 24 июля будет по погодным условиям урезана, было очевидным еще с утра. Особенно в сложных метеорологических условиях оказались московский, серпуховский и ярославский аэроузлы. В связи с этим части 1-го, 2-го, 4-го гвардейских и 7-го авиакорпусов, а также 36-й и 45-й авиадивизий, самолеты которых десятибалльная облачность приковала к земле, на участие в боевой работе даже не планировались.

Более или менее приличной оказалась погода на тамбовском, и морозовском аэроузлах, поэтому 3-й гвардейский, 5-й и 6-й авиакорпуса смогли принять участие в боевой работе, но только ограниченным числом экипажей, подняв в воздух наиболее опытных летчиков.

К этому надо добавить, что северный участок Курской дуги также оказался во власти грозового фронта. В связи с этим на орловском направлении ни один бомбардировщик АДД не появился.



*И.К. Бровко*

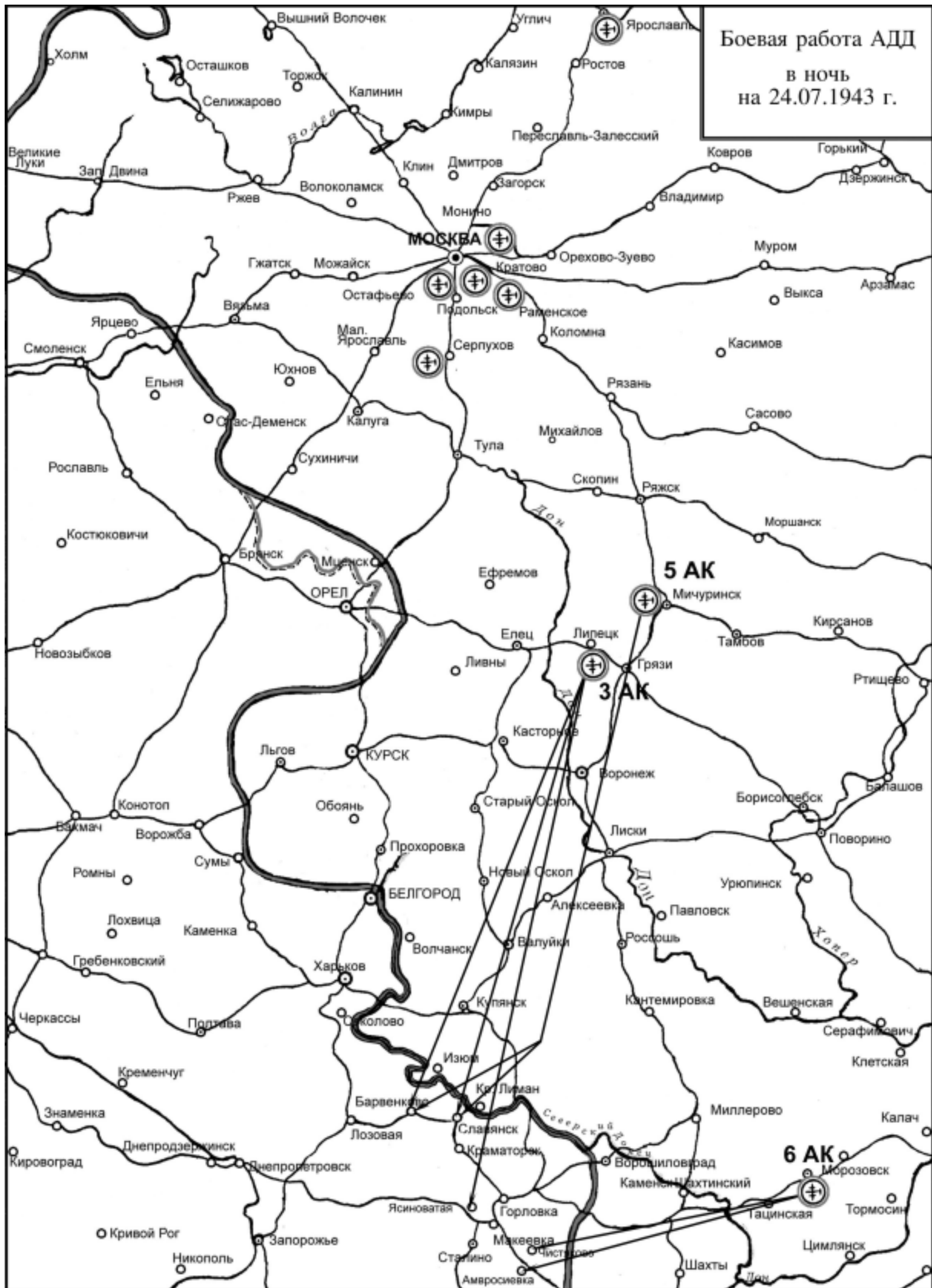
Основными объектами на юге для 3-го гвардейского, 5-го и 6-го авиакорпусов стали железнодорожные узлы и станции. Главным из них Скрипко определил пассажирский и товарный узлы Славянск. Перед самым вылетом от него пришла ориентировка: «На одном из участков станции товарная находится восемь железнодорожных эшелонов и несколько групп отдельных вагонов». На узел Славянск штаб АДД нацелил два соединения.

3-й гвардейский авиакорпус планировал поднять в воздух обе дивизии: соединение И.К. Бровко должно было действовать по станции Славянск, а Ф.С. Широкого — по станции Ясиноватая. Однако непогода внесла свои коррективы, это видно из телеграммы начальника штаба АДД на имя Н.С. Скрипко: «Вручить немедленно. Части Широкого работать не будут, над их точкой облачность десять баллов с нижней границей в четыреста метров. Части Бровко начали взлет, будут действовать по цели «С». Над точкой Бровко безоблачно».

Двадцать шесть наиболее сильных экипажей 3-й гвардейской авиадивизии взяли курс на Славянск, а часом раньше два, с попутным бомбардированием станций Барвенково и Ясиноватая, произвели разведку погоды.

Над Славянским облачность не превышала пяти баллов. Объект защищала одна батарея МЗА, которая вела слабый огонь. Экипажи-осветители создали хороший подсвет. В общем, для работы штурманов сложились почти идеальные условия. Все они бомбили прицельно.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 24.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Славянск	3-й авиакорпус	Ил-4	26	25	281	31,160	
ст. Барвенково			1	1	11	1,100	
Разведка погоды, ст. Ясиноватая			1	1	12	1,500	
<b>Итого:</b>			<b>28</b>	<b>27</b>	<b>304</b>	<b>33,760</b>	
ж/д узел Славянск	5-й авиакорпус	Ли-2	33	31	972	31,875	
ст. Барвенково				1	4	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>33</b>	<b>32</b>	<b>976</b>	<b>32,875</b>	
ст. Донецко-Амвро-сиевка	6-й авиакорпус	Ли-2	36	15	338	15,280	
ст. Чистяково		Ил-4	13	3			
		Ли-2		1	43	0,576	
<b>Итого:</b>			<b>49</b>	<b>19</b>	<b>381</b>	<b>15,856</b>	
<b>Всего:</b>			<b>110</b>	<b>78</b>	<b>1661</b>	<b>82,491</b>	



*Н.С. Скрипко (крайний слева) на полевом аэродроме*

На двадцать пять экипажей, отбомбившихся по объекту, набралось пять контролеров – А.П. Митянин, А.П. Емец, Н.А. Матвеев, В.Ф. Соляник, Г.А. Луценко. Они доложили: серии бомб перекрыли стоящие на путях эшелоны, создано шесть очагов пожаров, два из них большие, и пять взрывов, подожжен эшелон с боеприпасами, горели емкости с горючим, станционные постройки.

Задание не выполнил только один экипаж. Через тридцать пять минут после взлета на самолете летчика Б.Н. Маслова заклинило левый мотор. Случилось это на высоте тысяча триста метров. Командир корабля приказал И.В. Бугаеву сбросить бомбы на невзрыв в районе Левая Россошь. Но и после этого самолет продолжал терять высоту. Пришлось садиться перед собой на живот прямо в поле. При посадке у села Софьино (семнадцать километров северо-восточнее Воронежа) винт левого мотора отлетел и повредил элерон, а правого – оказался погнутым. Оставив на месте происшествия радиста Б.Н. Мазуро, летчик и штурман вернулись в полк.<sup>1</sup>

Товарную и пассажирскую станции Славянск бомбардировали соответственно 53-я и 54-я авиадивизии 5-го авиакорпуса. Как и прежде, добротной сработали осветители М.В. Левин, В.М. Безбоков, С.С. Апухтин. Они дважды заходили на цель. В результате хорошего освещения и поджига железнодорожная станция и подходящие к городу дороги просматривались четко.

На пассажирской станции бомбы рвались на путях и среди эшелонов. По докладу контролера Л.Н. Агеева подорван эшелон с горючим, произведено прямое попадание в станционное здание.

Железнодорожных эшелонов на товарной станции экипажи не обнаружили. Штурманы отбомбились по путям и станционным постройкам. Что горело и взрывалось, контролеры Г.К. Живчиков и В.М. Чистяков не установили.

При подходе к Славянску летчики наблюдали интенсивную перестрелку наземных войск на участке Закатное – Рай-городок, линия фронта обозначалась ракетами, при отходе зафиксирован один сильный взрыв, после которого образовалось два очага пожаров.<sup>2</sup>

Непогода и затруднила, и сократила боевую работу 6-го авиакорпуса, которому командование АДД приказало бомбардировать в интересах Южного фронта железнодорожную станцию Донецко-Амвросиевку. Предполагалось сделать два вылета, но состоялся только один, да и тот с весьма низким процентом выполнения: из сорока девяти экипажей отбомбились только девятнадцать, остальные не пробились через трехъярусную десятибалльную облачность на маршруте.

Трудности, с которыми столкнулся корпус в эту ночь, видны из информации, отправленной в штаб АДД временно исполнявшим должность командира корпуса начальником штаба генерал-майором авиации Н.В. Перминовым: «Вышедшие на задание экипажи по маршруту встретили неустойчивую погоду – облачность до десяти баллов с грозовой деятельностью. Проскочив к цели, встретили сильную грозу, смещающуюся в нашем направлении. Экипажи возвращаются. После посадки частям даю отбой, так как улучшение погоды не предвидится».

Командир корабля 11-го гвардейского авиаполка В.М. Бутырин о выполнении задания не донес и на свой аэродром не вернулся. Единственное, что было известно, так это то, что экипаж на пути к цели прошел Краснодарск.

Как впоследствии выяснилось, самолет стал жертвой грозовой деятельности. Ли-2 стал неуправляем, перешел в беспорядочное падение, упал на землю в районе Ровеньки и сгорел. Погибли летчик Василий Михайлович Бутырин, штурман Михаил Сергеевич Бондаренко и радист Виктор Николаевич Еремин. Остальные члены экипажа смогли покинуть обреченную машину и благополучно приземлиться.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11519, л. 475, л. 12.

<sup>2</sup> Там же, л. 15.



*Вчера, 23 июля, успешными действиями наших войск окончательно ликвидировано июльское немецкое наступление из районов южнее Орла и севернее Белгорода в сторону Курска.*

*Проведенные бои по ликвидации немецкого наступления показали высокую боевую выучку наших войск, непревзойденные образцы упорства, стойкости и героизма бойцов и командиров всех родов войск, в том числе артиллеристов и минометчиков, танкистов и летчиков.*

*Таким образом, немецкий план летнего наступления нужно считать полностью провалившимся.*

*Из приказа Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И.В. Сталина от 24 июля 1943 года.*

## ОТЛИЧИЛИСЬ ЛЕТЧИКИ ГОЛОВАНОВА

24 июля 1943 года стало знаменательным днем в истории Курской битвы – центральное радио передало приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И.В. Сталина, адресованный генералам К.К. Рокоссовскому, Н.Ф. Ватутину и М.М. Попову по случаю провала немецкого наступления в районе Курска.

Приказы, отмечающие победы Советских Вооруженных Сил над немецко-фашистскими захватчиками, стали издаваться с января 1943 года. До 24 июля состоялось два. 25 января была объявлена благодарность войскам Юго-Западного, Южного, Донского, Северо-Кавказского, Воронежского, Калининского, Волховского и Ленинградского фронтов за победу над врагом под Сталинградом, на Северном Кавказе, под Воронежем и Ленинградом. 2 февраля Верховный Главнокомандующий объявил благодарность войскам Донского фронта по случаю ликвидации окруженных под Сталинградом немецко-фашистских войск.

В новом, третьем по счету, приказе говорилось:

«Вчера, 23 июля, успешными действиями наших войск окончательно ликвидировано июльское немецкое наступление из районов южнее Орла и севернее Белгорода в сторону Курска.

С утра 5 июля немецко-фашистские войска крупными силами танков и пехоты, при поддержке многочисленной авиации, перешли в наступление на орловско-курском и белгородско-курском направлениях.

Немцы бросили в наступление против наших войск свои главные силы, сосредоточенные в районах Орла и Белгорода... Сосредоточив эти силы на узких участках фронта, немецкое командование рассчитывало концентрическими ударами с севера и юга в общем направлении на Курск прорвать нашу оборону, окружить и уничтожить наши войска, расположенные по дуге Курского выступа.

Это новое немецкое наступление не застало наши войска врасплох. Они были готовы не только к отражению наступления немцев, но и к нанесению мощных контрударов...

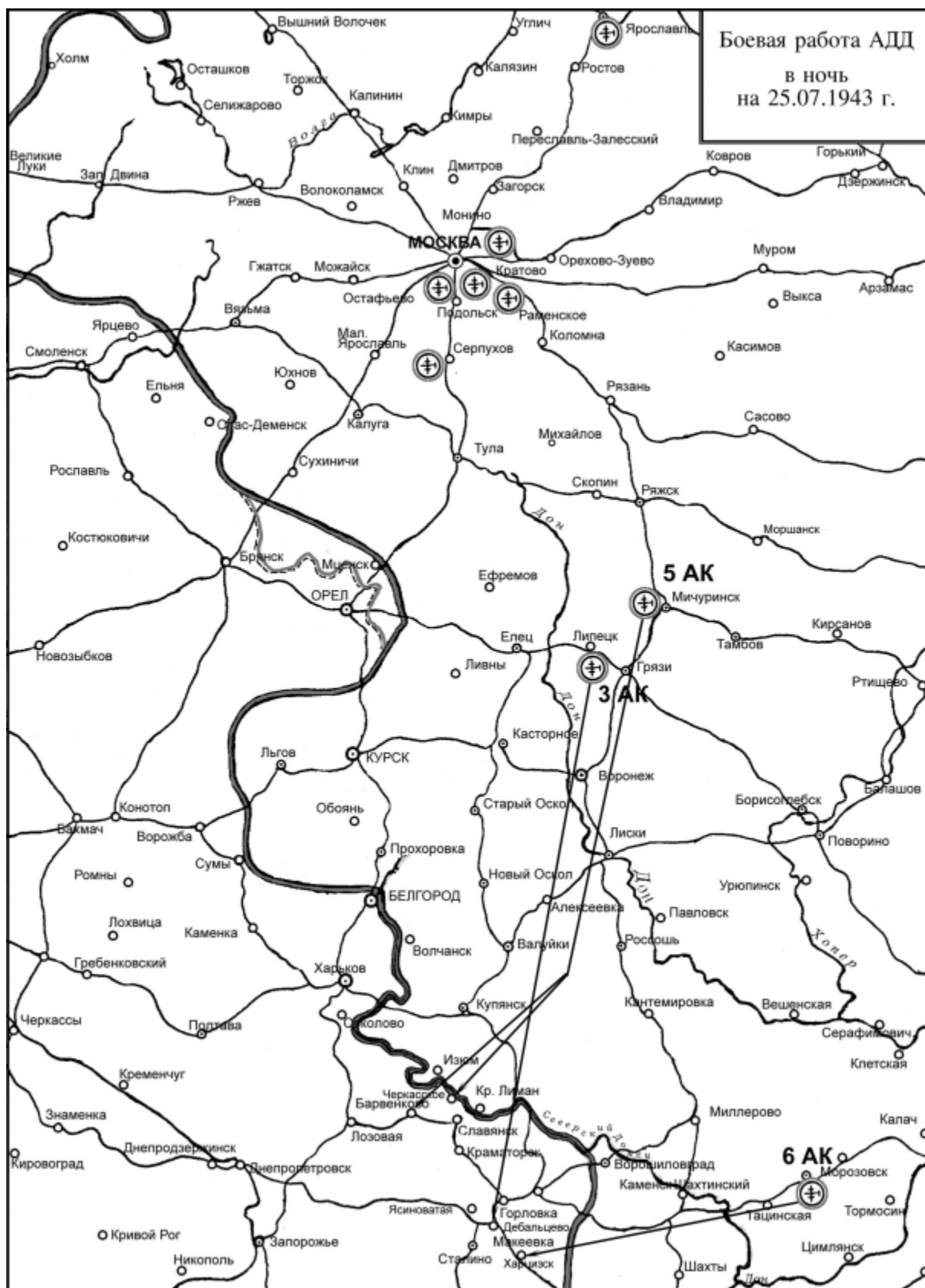
В ожесточенных боях наши войска измотали и обескровили отборные дивизии немцев и последующими решительными контрударами не только отбросили врага и полностью восстановили положение, занимавшееся нами до 5 июля, но и прорвали оборону противника, продвинувшись в сторону Орла от 15 до 25 километров.

Проведенные бои по ликвидации немецкого наступления показали высокую боевую выучку наших войск, непревзойденные образцы упорства, стойкости и героизма бойцов и командиров всех родов войск, в том числе артиллеристов и минометчиков, танкистов и летчиков.

Таким образом, немецкий план летнего наступления нужно считать полностью провалившимся.

Тем самым разоблачена легенда о том, что немцы летом в наступлении всегда одерживают успех, а советские войска вынуждены будто бы находиться в отступлении. В боях за ликвидацию немецкого наступления отличались войска... и летчики авиационных соединений генерал-полковника авиации Голованова...

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 25.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Дебальцево	3-й авиакорпус	Ил-4	29	27	308	35,650	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>30</b>	<b>27</b>	<b>308</b>	<b>35,650</b>	
ст. Барвенково	5-й авиакорпус	Ли-2	35	34	1389	44,125	
		ТБ-3	9	8			
Разведка погоды и бомбардировка ст. Черкасское		Ли-2	1	1	8	1,100	
<b>Итого:</b>			<b>45</b>	<b>43</b>	<b>1397</b>	<b>45,225</b>	
ст. Харцизск и разведка погоды	6-й авиакорпус	Ил-4	3	2	98	2,009	
<b>Итого:</b>			<b>3</b>	<b>2</b>	<b>98</b>	<b>2,009</b>	
<b>Всего:</b>			<b>78</b>	<b>72</b>	<b>1803</b>	<b>82,884</b>	



*В.Г. Тихонов  
и И.Ф. Балаиов (слева)*

Поздравляю Вас и руководимые Вами войска с успешным завершением ликвидации летнего немецкого наступления.

Объявляю благодарность всем бойцам, командирам и политработникам руководимых Вами войск за отличные боевые действия.

Вечная слава героям, павшим на поле боя в борьбе за свободу и честь нашей Родины!»

Далеко не всем, занятым текущими делами по подготовке к боевому вылету, удалось прослушать по радио текст приказа. Его торжественно-приподнято озвучил главный диктор Великой Отечественной войны Юрий Борисович Левитан. Тот же, кто испытал счастье услышать родной голос и текст приказа, каждое слово которого било в сердце, не мог сдержать слез радости. И это не преувеличение. Авиаторы, делавшие трудное дело войны, оторванные от семейного очага, терявшие боевых товарищей, познавшие горечь неудач и отступлений, с великой радостью воспринимали любое известие о победе, пусть маленькое, пусть даже местного значения, но о победе. А тут «окончательно ликвидировано июльское немецкое наступление из районов южнее Орла и севернее Белгорода в сторону Курска». Можно ли было не радоваться этому сообщению, можно ли было сдержать слезы! Это победа! И не маленькая! Враг остановлен, его наступление захлебнулось, наше наступление развивается успешно!

Приятная весть молниеносно распространилась среди личного состава частей и соединений Авиации дальнего действия. Кого-то она застала за проработкой очередного боевого задания, кого-то на аэродромной стоянке, кто-то в это время склонился над картой, кто-то заправлял самолет горючим, подвешивал бомбы. Шла обычная работа сотен и тысяч людей по подготовке к очередному боевому заданию. И вдруг эта весть. Она оборвала любую работу, она всех потянула друг к другу. Радость не любит уединения, это только горе загоняет человека в скорлупу одиночества, радость требует общения, выхода эмоций наружу. С возгласом «Ты слышал?» люди кучковались везде и всюду, зарождались мини-митинги.

В момент передачи приказа Верховного Главнокомандующего части 8-й гвардейской авиадивизии 2-го гвардейского авиакорпуса готовились к боевому вылету. Через пять минут содержание приказа стало достоянием всех. «Мы ликвидировали наступление немцев!», «Мы наносим врагу сокрушительные контрудары!», «Товарищ Сталин вынес нам благодарность!» Эти радостные возгласы слышались возле каждого самолета.

Командир дивизии, Герой Советского Союза Василий Гаврилович Тихонов, прослушав приказ, немедленно взял машину и поехал по самолетным стоянкам. Первая остановка у бомбардировщика командира корабля Глеба Федоровича Баженова. Летный и технический состав уже отмитинговал и завершил подготовку самолета к полету. Экипаж – один из активнейших участников Курской битвы, он бомбардировал немецко-фашистские войска при их наступлении на Курск из района Белгорода и Орла, наносил удары по железнодорожным объектам, препятствуя переброскам подкреплений для наращивания наступательной мощи врага, бил по аэродромам, снижая наступательную активность немецкой авиации. Словом, в дело ликвидации наступления гитлеровцев определенную долю внес и он, баженовский экипаж.

– Товарищ полковник!..

– Отставить! Слышали?

– А как же!

Подождав, когда все соберутся, Тихонов продолжил:

– Было время, когда я объявлял вам благодарность за два боевых вылета в ночь, теперь за боевую работу по ликвидации немецкого наступления всему экипажу, буквально персонально каждому, благодарность объявил сам товарищ Сталин. Гордитесь! Чувствуете, что подобные приказы становятся традицией. Так что все у вас впереди: и новые победы, и новые приказы, и новые благодарности. Желаю удачи! Как подготовка к заданию?

– Экипаж готов, самолет готов, товарищ полковник! – доложил Баженов.

– Дадим немцам жару, была б только погода, – добавил штурман Павел Федорович Сиволапенко.

– А ее, судя по всему, нет, но готовьтесь, а я поехал к Радчуку.

Летный состав 2-го гвардейского авиаполка (1-й гвардейский авиакорпус) весть о приказе застала на командном пункте, где командир Герой Советского Союза подполковник Иван Филиппович Балашов проводил контроль готовности к боевому заданию. Эту весть принес его заместитель по политчасти Николай Петрович Докаленко. За дни боев на Курской дуге полк совершил около трехсот боевых вылетов, особенно отличились экипажи Д.В. Чумаченко, П.И. Золотарева, В.Д. Робуля. Это на их плечи легла основная тяжесть боевой работы в июльские дни.

После информации Докаленко контроль готовности перерос в митинг. Летчики заверяли, что будут еще активнее помогать наземным войскам громить ненавистного врага.



*Митинг перед вылетом на боевое задание*

В 746-м авиаполку стихийные митинги переросли в организованный. На нем выступил зарекомендовавший себя активной боевой работой летчик Сергей Савельевич Сугак: «На орловско-курском участке фронта мы отработали хорошо, но завтра этого будет недостаточно, завтра нужно работать еще лучше, чтобы оправдать высокую оценку, данную в приказе». В резолюции, принятой на митинге, в частности говорилось: «Мы приносим клятву товарищу Сталину и нашей социалистической Родине в том, что еще сильнее будем громить врага с воздуха, еще больше будем крепить организованность, дисциплину и боевую выучку».

Митинг личного состава 455-го авиаполка, состоявшийся на зеленом поле аэродрома у боевых машин, открыл командир Василий Алексеевич Трехин, он же зачитал выдержки из приказа, которые сумели «запеленговать» радисты наземной станции. Летный и технический состав слушал командира с затаенным дыханием. Особой радостью были встречены слова приказа, отмечающие благодарность летчикам Голованова. Каждый из присутствующих, слушая высокую оценку за успешную ликвидацию июльского наступления немцев, думал о том, что завтра будет с удвоенной энергией выполнять новые боевые задания. Об этом говорили выступившие на митинге. Первым взял слово штурман, на груди которого красовались три боевых ордена, Алексей Николаевич Прокудин.

– Мы не пожалеем сил и жизни для полного разгрома и уничтожения врага. Будем еще точнее водить боевые корабли и бомбить без промаха фашистского зверя.

Его сменил молодой летчик Т.Д. Яценко: «Мой экипаж молодой, вступил в боевую работу недавно, но я заверяю, что мы не отстанем от опытных воинов. Наши сердца горят ненавистью к врагу. В ответ на приказ товарища Сталина будем бить врага еще крепче».

В принятой на митинге резолюции говорилось: «Товарищ Верховный Главнокомандующий, в ответ на ваш приказ от 24 июля 1943 года мы клянемся с удвоенной силой громить немецких захватчиков. Летчики будут еще точнее водить корабли на любые цели без летных происшествий. Штурманы будут точнее бомбить, чтобы ни один килограмм боевого груза не пропал даром. Техники будут отлично готовить боевые самолеты, обеспечат безотказную работу материальной части. Мы выполним любую боевую задачу, товарищ Сталин, не щадя сил, а если потребуется, то и жизни. Наш дорогой вождь и полководец, желаем вам жить во здравии многие годы».

Начальник политического отдела 6-го авиакорпуса полковник Николай Васильевич Очнев донес начальнику политотдела АДД: «Приказ Верховного Главнокомандующего об успешной ликвидации частями Красной Армии немецко-фашистского наступления на орловско-курском и белгородско-курском направлениях в отдельных частях дивизии был прослушан по радио вечером 24 июля. 25 июля, с получением приказа, организованы коллективные громкие читки по подразделениям и на рабочих местах среди личного состава. Во всех частях приказ зачитан перед строем, проведены митинги. В ответ на благодарность Сталина личный состав обязался работать еще лучше, еще сильнее громить немецких разбойников, отдать все силы быстрейшему освобождению».

Митинги и другие партийно-политические мероприятия прошли во всех частях и соединениях Авиации дальнего действия. Они воодушевили личный состав на новые подвиги во имя окончательного разгрома

немецко-фашистских войск на Курской дуге. Вот только выполнить свои обещания в предстоящую ночь удалось далеко не всем. Виной тому непогода.

А она, боевая ночь, по привлечению сил и средств, а также по погодным условиям была один к одному похожа на предыдущую – то же направление, те же авиакорпуса, те же трудности, те же объекты. Только цели иные.

Н.С. Скрипко ориентировал штаб Авиации дальнего действия на станцию Барвенково: «Серия «Тайфун», особо важная, через телефон «Кремлевка», Шевелеву, вручить немедленно. В ночь на 25 июля двумя эшелонами уничтожать эшелоны и разрушать железнодорожные пути на станции Барвенково. Боезарядка: двадцать процентов ФАБ-1000, остальные – ФАБ-500 и ФАБ-250. Двадцать пять процентов ФАБ-500 иметь с минимальным замедлением».

Бомбардировать станцию Барвенково штаб АДД поручил 5-му авиакорпусу. Командир соединения в боевом распоряжении отметил: «Пункты Воронеж, Касторное, Лиски обходить на удалении не ближе тридцати километров. Установить наличие на железнодорожной станции эшелонов». В полет ушло сорок четыре корабля, из них девять ТБ-3. Разведчик погоды имел задание отбомбиться по станции Черкасская. Преодолев грозы, дождь, восьмибалльную облачность, экипажи пересекли линию фронта, которая обозначалась артиллерийско-пулеметной стрельбой с обеих сторон и стрельбой ракет, и вышли в район цели в 02.00.

На станции Барвенково экипажи обнаружили железнодорожные составы – один в центральной ее части и два – в юго-западной. Все бомбили прицельно. Разрыв бомб наблюдались в основном на железнодорожных путях и среди станционных построек. Результат: подорван эшелон и склад с боеприпасами.

Задание не выполнили два экипажа, а командир корабля В.П. Феоктистов донес о том, что идет на вынужденную на аэродром Уразово (двадцать километров южнее Валук).

Железнодорожный узел Дебальцево бомбардировал 3-й гвардейский авиакорпус. Разведку погоды для всего соединения обеспечивал экипаж И.И. Даценко. Основную задачу он выполнил, а вот бомбы привез обратно, так как вынужден был вернуться из-за неисправности одного из моторов. По этой же причине не выполнили задание еще два экипажа – Н.И. Фомина и Г.К. Давыдова.

Точному выходу на цель способствовали хорошая видимость и подсвет. Под крылом пять железнодорожных эшелонов. Штурманы приступили к работе. К небу потянулись бурые хвосты дыма. Контролеры Н.Т. Деленюк, Н.А. Жуков и Н.А. Варваров зафиксировали пять очагов пожаров, один из них больших размеров и три взрыва огромной силы – это горели емкости с горючим и рвались боеприпасы в вагонах. Удар оказался неожиданным и эффективным.

Второй вылет в соединении И.К. Бровко не состоялся – аэродром базирования накрыл туман, видимость упала до ста метров.<sup>1</sup>

6-му авиакорпусу предстояло бомбардировать аэродром противника Сталино. Синоптики хорошую погоду не обещали, поэтому генерал Г.Н. Тупиков в боевом распоряжении указал: «Вылет всем экипажам по данным погоды разведчиков».

Ее предстояло проанализировать одному экипажу 5-го гвардейского авиаполка с попутным бомбардированием аэродрома Сталино. Задание было выполнено только наполовину. По маршруту и в районе цели господствовала кучево-дождевая десятибалльная облачность, южнее и севернее маршрута гуляли грозы. Бомбы вернулись обратно.

Два экипажа от 62-й авиадивизии должны были, помимо разведки погоды, отбомбиться по станции Харцизск. Задание они выполнили.

На основе сведений, поступивших с борта самолета разведчиков, командир корпуса дал отбой.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 476, л. 16, 48.

<sup>2</sup> Там же, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 64.

*Наши войска на орловском направлении, продолжая наступление, продвинулись вперед на 4-9 км, заняли 30 населенных пунктов, в т.ч. станцию Глазуновка. С новой силой разгорелась борьба на подступах к Орлу. Из-под Белгорода сюда перебрасываются части моторизованной дивизии «Великая Германия».*

*На белгородском направлении – поиски разведчиков, на отдельных участках шли бои местного значения.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## **АДД РАБОТАЕТ НА ЮЖНОМ ФРОНТЕ**

К обеду 25 июля в части пришел очередной номер «Красного сокола». Все ожидали, что газета даст текст приказа, но это был выпуск за пятницу 23 июля. Два материала привлекли внимание личного состава АДД, они были созвучны содержанию приказа Верховного Главнокомандующего.

Первый – это фотография работника газеты «Известия» Александра Лесса. На фоне немецкого самолета со свастикой стоят командиры полков 45-й авиадивизии Герой Советского Союза Э.К. Пусэп и В.А. Абрамов, рядом с ними штурман 890-го полка М.А. Синицин. Под фотографией текст: «На днях группа летчиков АДД посетила выставку образцов трофейного вооружения, захваченной у немцев. Инженер-полковник А. Куликов показывает летчикам сбитый нашими зенитчиками фашистский бомбардировщик».

Второй – это перепечатка части сообщения Совинформбюро: «Пленный офицер 5-го гренадерского полка 12-й немецкой танковой дивизии лейтенант фон Ведель рассказал: «Я был офицером для поручений в 5-м полку. Мне известно, что 2-я, 4-я и другие танковые дивизии, наступавшие на Курск, в первых же боях потеряли свыше 40 % личного состава и более половины танков. Значительная часть офицеров считает, что июльское наступление, начатое Гитлером, было авантюрой, которая может лишь ускорить поражение Германии. Офицеры, прибывшие на днях из Франции, сообщили, что большой контингент немецких войск, предназначенный для отправки в Италию, срочно перебрасывается на Восточный фронт, чтобы восстановить понесенные здесь потери».

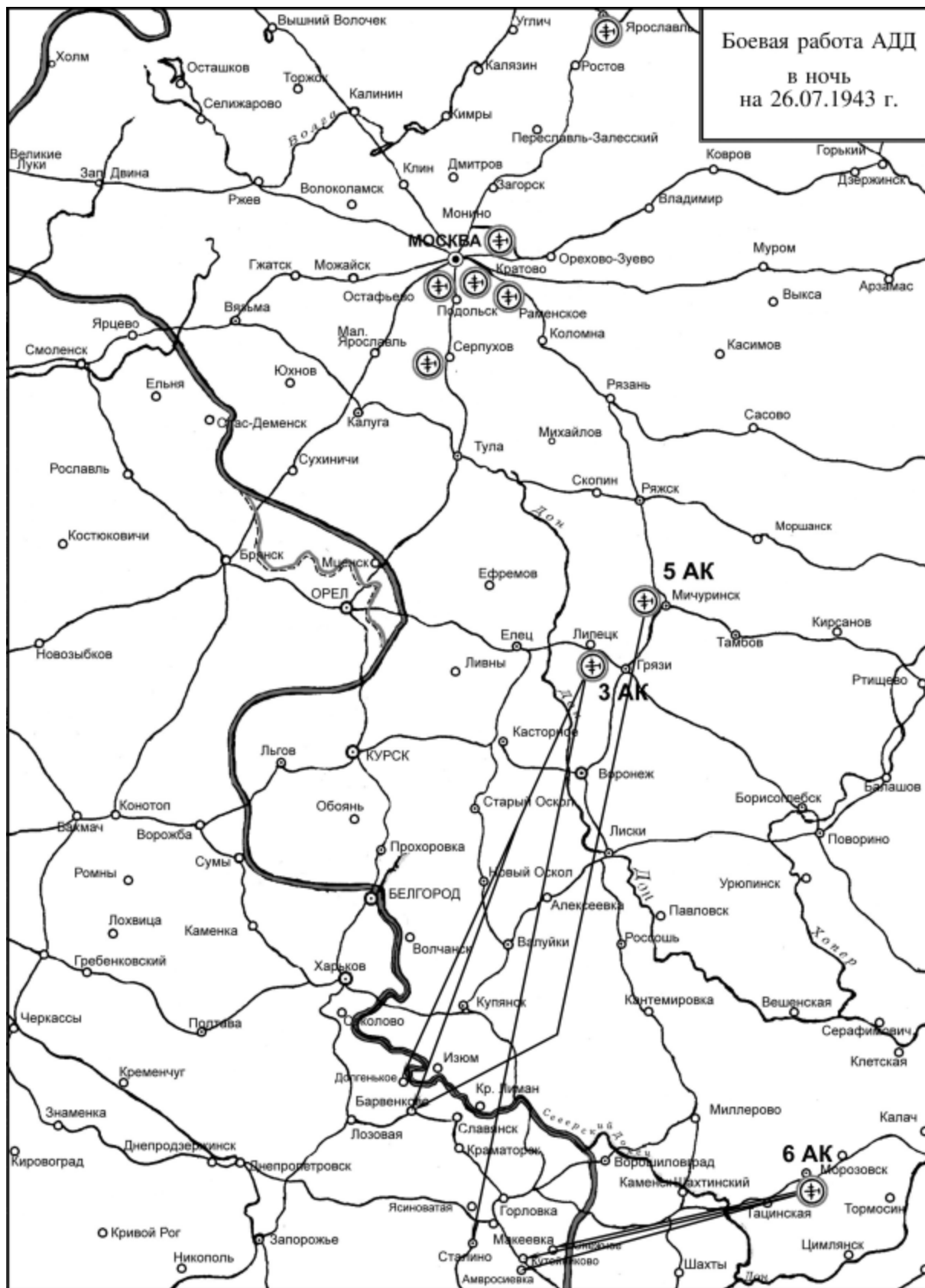
Что и говорить, подборка этих материалов стала своеобразным наглядным пособием к приказу И.В. Сталина о провале немецкого наступления в районе Курска.

А в «Красной звезде» за этот же день многие прочитали информацию о только что освобожденном Мценске: «Немецко-фашистские мерзавцы разрушили и опустошили Мценск. Когда наши войска заняли город, в нем не оказалось ни одного советского человека. Только в окрестных деревнях ютились несколько десятков жителей города, скрывавшихся от гитлеровцев. Это все, что осталось от двадцатипяти тысячного населения Мценска».

Непогода еще раз позволила принять участие в боевой работе только тем соединениям, которые поднимали в воздух свои самолеты две ночи подряд – 3-му гвардейскому, 5-му и 6-му авиакорпусам. Остальные готовились, посылали разведчиков погоды и по их информации принимали решение боевой работы не производить. Как, например, генерал Е.Ф. Логинов: «Голованову, «Аплонат», вручить немедленно. Считаю погоду на первую половину ночи явно не летной. К 24.00 подготовил разведчиков погоды. При условии ее удовлетворительного состояния в районе аэродрома выпускаю разведчика. По его информации буду решать вопрос о выпуске группы. Прошу утвердить мое решение». Начальник штаба АДД дал добро на это решение.

Все три корпуса работали на южном направлении. Соединению генерала Г.Н. Тупикова предстояло нанести бомбардировочный удар по аэродрому противника Кутейниково. Командирам дивизий необходимо было организовать по два вылета, первый – в строго назначенное время, второй – по готовности. Тупиков информировал: «С 22.28 до 22.32 У-2 с высоты тысяча метров сбросят для наших самолетов САБы, опоясывая цель в радиусе не более пяти километров от аэродрома. Для выхода на цель У-2 подожгут населенные пункты вокруг аэродрома: совхоз «Металлист», совхоз «Металлист-1», Васильевка, Сапунцов, Кутейниково».

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 26.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбо-метание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч	
аэродром Сталино	3-й авиакорпус	Ил-4	29	27	307	35,820		
ст. Барвенково				2	21	2,250		
Разведка погоды			2					
<b>Итого:</b>			<b>31</b>	<b>29</b>	<b>328</b>	<b>38,070</b>		
п. Долгенькая	5-й авиакорпус	Ли-2	41	39	1419	47,130		
ст. Барвенково		ТБ-3	8	7				
		Ли-2		1	54	1,000		
		ТБ-3		1				
<b>Итого:</b>			<b>49</b>	<b>48</b>	<b>1473</b>	<b>48,130</b>		
аэродром Кутейниково	6-й авиакорпус	Ил-4	29	28	528	48,866		
ст. Донецко-Амвросиевка		Ли-2	11	9				
п. Снежное		Ил-4			1	4	1,000	
						12	1,700	
<b>Итого:</b>			<b>40</b>	<b>38</b>	<b>544</b>	<b>51,566</b>		
<b>Всего:</b>			<b>120</b>	<b>115</b>	<b>2345</b>	<b>137,766</b>		

На разведку погоды ушел экипаж Героя Советского Союза А.Н. Пономаренко. Выполнив основную задачу и дав информацию о метеообстановке, он отбомбился по станции Донецко-Амвросиевка. Еще один экипаж командира корабля Н.С. Сыщикова ушел в полет с двойным заданием – выбросить в тыл противника парашютный десант в районе Ново-Григорьевки и ударить по станции Ново-Алексеевка. Штурман Н.Н. Глушков уложил бомбы прямо в центр объекта.

На маршруте к цели на самолете командира корабля Д.Т. Гаврилова начались перебои в работе правого мотора. Отбомбились по первой случайной цели пункту Криничка и благополучно вернулись на свой аэродром.

Двадцать восемь экипажей на Ил-4 и девять на Ли-2, наиболее подготовленные для полетов в сложных метеорологических условиях, достигли цели, застав над ней многоярусную разорванную облачность с баллами от двух до пяти. Осветители сработали плохо, поставив штурманов в трудное положение. Было зафиксировано четыре очага пожаров и два взрыва.

Из-за позднего времени первого вылета экипажи 4-го гвардейского авиаполка на повторный не выходили, а 11-й гвардейский авиаполк в эту ночь в боевой работе не участвовал, технический состав приводил в порядок материальную часть, а летный отдыхал.<sup>1</sup>

Соединение Н.А. Волкова получило задание бомбардировать аэродром противника Сталино. 3-я гвардейская авиадивизия из-за тумана на точке базирования на задания вылететь не смогла, в бой ушли только экипажи соединения генерала Ф.С. Широкого. Из двадцати девяти поднявшихся в воздух двадцать семь достигли цели, при ясной погоде и хорошем освещении произвели прицельное бомбардирование, образовав на летном поле пять очагов пожара и семь взрывов, горели один самолет и склад с горючим.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 64.

Два экипажа бомбардировали запасную цель – железнодорожную станцию Барвенково. На свой аэродром не возвратился экипаж В.И. Киселева. Задание он выполнил, шел домой нормально, запросил разрешение на посадку и исчез из эфира.

Как впоследствии оказалось, при возвращении домой на самолете отказал правый мотор. Пришлось сажать Ил-4 в поле в районе Сагунь. При посадке штурман Е.И. Водопьянов и радист В.Е. Кордюков отделались легкими ушибами.

5-й авиакорпус получил задание бомбардировать войска противника в пункте Долгенькая. Боевое распоряжение пришло после обеда. Прочитав его, штурман соединения Г.А. Сбытов сразу же вспомнил о газете «Красный сокол». Час назад, «пробежав» глазами заголовки, он запомнил название передовой – «Еще точнее бомбить передний край обороны противника». Не придав этому факту значения, сунул газету за голенище сапога и в штурманской круговерти, откровенно говоря, позабыл о ней. Теперь, познакомившись с заданием, вспомнил и подумал, что она кстати. Стал читать.

Ничего нового и особенного в статье не было, но почему еще раз не привлечь к ней внимание штурманов, особенно вот к этому месту: «Условия действий по объектам противника, расположенных в непосредственной близости от позиций советских войск, во сто крат повышают ответственность наших экипажей за точность бомбометания. Ничтожная ошибка штурмана или летчика может привести к поражению своих войск. Экипажу, летящему на бомбардировку переднего края противника, ни на минуту нельзя забывать, что позиции советских войск – святыня и случайное падение хотя бы одной бомбы с нашего самолета в опасной близости к своим войскам равносильно преступлению».<sup>1</sup>

Дочитав передовицу, Григорий Ананьевич позвонил штурманам полков и дал указание на использование ее при подготовке экипажей к боевому вылету для нанесения бомбардировочного удара по войскам противника в пункте Долгенькая.

До Старобельска экипажи шли при ясной погоде, затем началось натекание облачности до восьми баллов, а местами до десяти. Эти условия для командира корабля В.С. Галдина оказались трудными, и он вернулся с маршрута, а задание у него было ответственное – фотографировать результаты бомбардирования.

Фронт на участке Каменка – Маяки встретил летчиков интенсивной стрельбой, передний край нашей обороны обозначался парными кострами и ракетами, а в южной части села Яровая наземные войска выложили линию из костров, направленную на цель. Так что проблем с выходом на объект у штурманов не было. Не оказалось их и в деле поиска точек прицеливания, так как осветители В.В. Сапожников, В.М. Безбоков, М.И. Колунов, как и прежде, создали хороший подсвет пространства над целью в радиусе двух-трех километров. Было так светло, что с высоты трех тысяч метров на северо-восточной окраине пункта отчетливо просматривалась линия немецких окопов, а на опушке леса, в трех километрах на восток от Долгенькой – артбатарея, которая вела огонь в сторону наших войск. Все бомбили прицельно и кучно.

Контролеры – штурман 1-го гвардейского авиаполка Герой Советского Союза В.М. Чистяков, начальник политотдела 54-й авиадивизии Д.Я. Моложин, начальник штаба 3-го авиаполка Р.В. Андреев и помощник начальника оперативного отдела этой же дивизии И.Н. Федорин – зафиксировали большое количество пожаров, один охватил солидную площадь в восточной части цели, четыре крупных возникли в центре, здесь же произошло два взрыва, на юго-западной окраине прямым попаданием подорван склад с боеприпасами. Практически весь населенный пункт горел. Это – результат хорошего подсвета, немаловажное значение имел и состав контролеров, должности которых я намеренно перечислил. Как-никак, а ощущение, что где-то рядом за твоей работой наблюдает начальник, порождает стремление выполнить задание немножко получше. На обратном маршруте штурман В.А. Кузьмин потерял ориентировки, и командир корабля вынужден был сажать машину в поле около села Орлово Воронежской области.<sup>2</sup>

В этот день в истории Второй мировой войны произошло очень важное событие – в Италии пал фашистский режим Муссолини. Этому способствовали и успехи советских войск в районе Курска. В.И. Дашичев отмечал: «Контрнаступление советских войск под Курском не позволило гитлеровскому командованию активно вмешаться в события, развернувшиеся в Италии... В июле противник не смог перебросить с советско-германского фронта в Западную Европу ни одной дивизии»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11519, л. 477, л. 10.

<sup>2</sup> Там же, л. 15.

<sup>3</sup> Д а ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. – Т. 2. – С. 398.

*Наши войска на орловском направлении продолжали наступление, продвинувшись вперед на 4-6 км и заняли свыше 50 населенных пунктов. На белгородском направлении – поиск разведчиков, шли бои местного значения.*

*Части 7-й гвардейской армии Степного фронта форсировали Северский Донец и захватили плацдарм на его западном берегу в районе Соломино, Топлинки, Волково.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## НИКОЛАЙ КУРАКИН

В ночь на 27 июля погода совсем взбесилась, на аэродромах базирования почти всей Aviации дальнего действия она оказалась сложной, а на маршрутах к целям и того сложнее. В этом убедились разведчики, пытаясь пробиться к объектам, намеченным для бомбардирования. От 1-го гвардейского авиакорпуса, например, ушло два экипажа. Командир корабля П.Ф. Клята смог дойти только до Серпухова, выполнение задания прекратил и сел на одном из аэродромов 2-го гвардейского авиакорпуса. Командир корабля Герой Советского Союза О.Н. Боровков прошел дальше, до Мценска. По всему маршруту дожди, местами ливневые, видимость от двухсот метров до нуля. За три часа двадцать минут от взлета до посадки земля не открылась ни на одно мгновение.

Все соединения, расположенные севернее Белгорода, оказались отрезанными от районов основных боевых действий непогодой. Поднять в воздух свои самолеты смог лишь 6-й авиакорпус. Штаб АДД приказал ему продолжить дело, начатое в предыдущую ночь, – уничтожать самолеты противника и разрушать летное поле аэродрома Кутейниково. Дивизиям предстояло совершить по два вылета, второй – по готовности. Как и накануне, светонаведение на цель обеспечивали У-2.

Корпус поднял в воздух все, что мог, в бой ушло девяносто семь самолетов – двадцать шесть Ил-4 и семьдесят один Ли-2. Задание не выполнили только два: на самолете командира корабля Н.А. Кузьмичева срезало заклепки дросселя сопла карбюратора, а экипаж Д.Т. Гаврилова – по метеоусловиям.



*Г.Г. Гурьянов*

Учитывая плохую работу в прошлую ночь осветителей, командир корпуса приказал выделить для этих целей шесть экипажей. Сработали они хорошо.

Неплохо помогли У-2. Опоясав в намеченное время САБи объект, они помогли штурманам точно выйти на цель. Ясная погода в районе Кутейниково и непрерывное освещение обеспечили хорошие условия для бомбардирования. Двадцать два очага пожаров и пятнадцать взрывов – таков результат удара.

В эти последние дни июля член Военного совета Aviации дальнего действия генерал Г.Г. Гурьянов продолжил облет частей и соединений с приятной миссией вручения личному составу медалей «За оборону Сталинграда». 27 июля торжества состоялись в 1-м гвардейском авиакорпусе, летчики и техники которого своими мощными бомбовыми ударами помогли наземным советским войскам остановить и разгромить гитлеровские полчища у стен волжской твердыни.

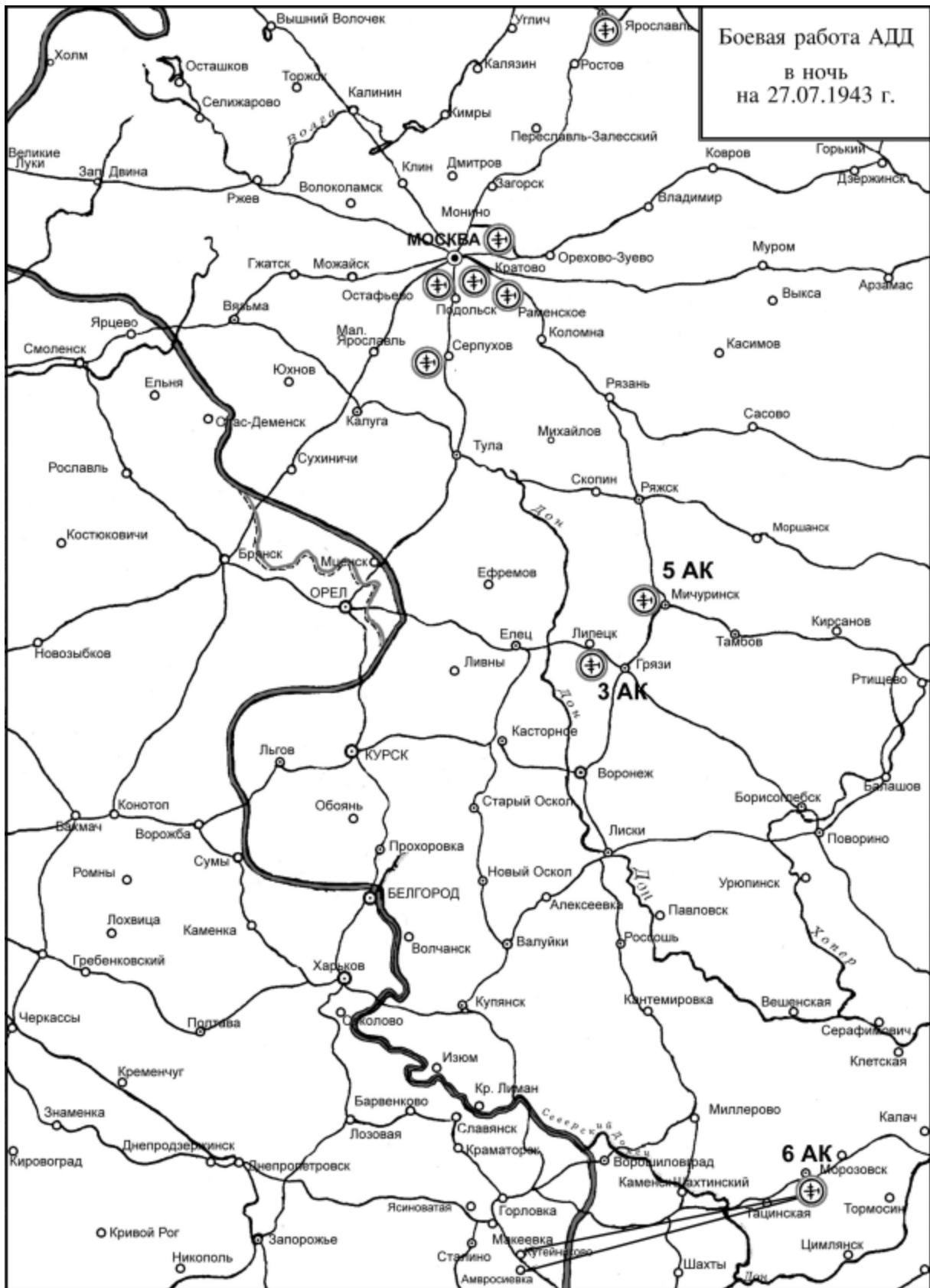
Первыми эту награду в кабинете командира авиакорпуса получили генерал-майор авиации Дмитрий Петрович Юханов, его заместитель по политической части полковник Сергей Яковлевич Федоров, начальник штаба соединения полковник Яков Андреевич Савельев и командир 16-й гвардейской авиадивизии полковник Степан Иванович Чемоданов.

Затем член Военного совета и все руководство авиакорпуса выехали в полки.

Перед вручением наград Гурьянов сказал:

– В боях на орловском и белгородском направлениях Курской битвы немецкие войска потерпели жестокое поражение. Красная Армия сорвала летнее наступление немецких бандитов. В этих боях наша авиация приняла самое активное участие, заслужив высокую оценку Верховного Главнокомандующего. Ответим на

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 27.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
аэродром Кутейнико-во	6-й авиакорпус	Ил-4	26	26	1407	104,301	
		Ли-2	71	69			
ст. Донецко-Амвро-сиевка		Ли-2	2	2	34	2,126	
<b>Итого:</b>			<b>99</b>	<b>97</b>	<b>1441</b>	<b>106,427</b>	
<b>Всего:</b>			<b>99</b>	<b>97</b>	<b>1441</b>	<b>106,427</b>	

благодарность товарища Сталина новыми подвигами, еще более сокрушительными ударами по немецким захватчикам, еще беспощаднее будем уничтожать их технику и живую силу.

Награды вручали командиры полков. К столам, покрытым красным материалом, подходили летчики, штурманы, радисты, стрелки, инженеры, техники, механики. Среди них дважды Герой Советского Союза Александр Молодчий и Герой Советского Союза Григорий Несмашный, гвардии майоры четырежды орденосцы Василий Патрикеев и Василий Шаронов, гвардии капитаны орденосцы Антон Алехнович и Иван Кацюк, гвардии старшие техники-лейтенанты Константин Хазов и Иван Завроцкий.

После вручения медалей в полках состоялись митинги. На каждом из них в адрес Верховного Главнокомандующего от имени личного состава корпуса было принято приветственное письмо:

«Мы, офицеры, сержанты и рядовой состав соединения Авиации дальнего действия, получая правительственную награду – медали «За оборону Сталинграда», клянемся Вам, товарищ Сталин, что утроим силу своего удара по озверелым фашистским ордам. Мы заверяем Вас, что не пожалеем своих сил и жизни для достижения окончательной победы над врагом».

Слова «офицеры, сержанты и рядовой состав» были вписаны по настоянию члена Военного совета АДД. Г.Г. Гурьянов привез с собой свежий номер «Правды», в котором был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР «О порядке присвоения воинских званий военнослужащим Красной Армии». Бытующие в Вооруженных Силах СССР слова «бойцы и командиры» Указ заменял на «солдаты и офицеры».

И еще одну новость привез с собой генерал Г.Г. Гурьянов. 27 июля 1943 года Президиум Верховного Совета СССР присвоил звание Героя Советского Союза девяти летчикам и штурманам Авиации дальнего действия. Высокое звание получили: Максим Николаевич Алексеев, Павел Петрович Радчук, Василий Васильевич Решетников, Владимир Федорович Рощенко, Павел Павлович Хрусталеv (все 2-й гвардейский авиакорпус), Николай Александрович Ищенко, Сергей Федорович Ушаков (45-я авиадивизия), Николай Семенович Куракин (5-й авиакорпус), Борис Григорьевич Луну (7-й авиакорпус).

Поздравлять в 1-м гвардейском авиакорпусе члену Военного совета АДД было некого, но тем не менее он везде доводил до личного состава новый Указ, который за период Курской битвы был пока единственным. Вполне понятно, что награжденные получили это высокое звание за подвиги, совершенные до начала этого сражения. Но все они самым активным образом участвовали в боях на Курской дуге, и я обещаю в последующих параграфах рассказать о каждом из них. А об одном – в конце данного.

Вручение медалей за активное участие в обороне Сталинграда венчало целый этап боевой истории соединения в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Осознавая ее значимость для воспитания личного состава на боевых традициях, командир 1-й гвардейской авиадивизии полковник С.С. Лебедев, например, буквально накануне подписал следующий приказ: «Для сбора материалов и составления боевой истории 1-й гвардейской авиадивизии создать комиссию под председательством моего заместителя по политической части гвардии полковника Самохвалова И.О. и членов – гвардии майора медицинской службы Сергеева Н.П., гвардии капитана П.Г. Иржевского, гвардии капитана Бурученкова Я.Я. и гвардии лейтенанта Бершадского А.И. Комиссии приступить к работе с 27 июля 1943 года».<sup>1</sup>

Вручение медалей «За оборону Сталинграда» состоялось и в 9-м гвардейском авиаполку 3-го гвардейского авиакорпуса. После завершения процедуры митинг краткой вступительной речью открыл зампо-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 1-й гв. ад, оп. 1, д. 37, л. 39.

лит Н.Т. Яськин. В своем выступлении командир полка майор А.И. Аверьянов напомнил летчикам, что в дни обороны Сталинграда часть совершила полторы тысячи самолето-вылетов, сбросив на головы врага около двух тысяч бомб. Командир призвал личный состав увеличивать бомбовую нагрузку и количество боевых вылетов, оказать максимальную помощь с воздуха нашим наземным войскам, наступающим на орловском и белгородском направлениях. На митинге выступили Герой Советского Союза Б.П. Чистов и старшина А.А. Грабчак, они заверили командование, что личный состав полка приложит все усилия для скорейшего разгрома немецко-фашистских захватчиков.

Таким образом, с завершением вручения медалей «За оборону Сталинграда» под боевой работой частей и соединений Авиации дальнего действия в районе волжской твердыни была подведена своеобразная итоговая черта, награда венчала титанические усилия личного состава АДД по защите легендарного города.

Акции вручения медалей и А.Е. Голованов и Г.Г. Гурьянов придавали исключительно важное значение, она мобилизовывала большой коллектив АДД на более успешное выполнение текущих боевых заданий, которые весь июль были направлены только лишь на оказание помощи наземным войскам в сражениях под Белгородом и Орлом. Вся работа по вручению наград легла на плечи члена Военного совета. Командующий АДД, занятый исключительно боевой работой, не смог уделить этому важному делу ни одной минуты. Вот и теперь, получив от Верховного Главнокомандующего новое направление для работы АДД, он убыл на КП командующего Волховским фронтом в район станции Мга.

А теперь об одном из девяти новых Героев Советского Союза АДД, о командире отряда 3-го авиаполка Николае Семеновиче Куракине. Почему о нем первом? Добрая весть не застала его в живых. 17 июля, купаясь, неудачно нырнул в воду, ударился головой о дно реки, сломал шейный позвонок и через несколько часов скончался, не приходя в сознание. Так и не узнал, что Родина отметила его своей самой высокой наградой. Не дожил до этого известия десять дней. Похоронили летчика на площади города Мичуринска скромно, между ежедневными боевыми вылетами. Дольше всех у могилы командира задержались члены его экипажа: штурман Дмитрий Петрович Волков, бортовой техник Дмитрий Егорович Цуранов, радист Павел Андреевич Осипов, стрелок Андрей Саввич Гордиенко. Более года они летали вместе и вот теперь осиротели. В село Соломоновка Мещовского района Калужской области матери Дарье Петровне оба сообщения пришли почти одновременно. По настоянию экипажа извещений жене командование полка не отправляло. Жены бывают разные.



*Н.С. Куракин*

Николай Куракин прошел финскую, на большой войне с первого дня. Как воевал? Приведу несколько фраз из наградного листа, и пусть они несколько высокопарны, но это стиль того героического времени, а главное, они точно характеризуют боевую сторону летчика. «Беспредельно преданный сын социалистической Родины, при выполнении боевых заданий показывает образцы мужества и героизма, не считаясь с трудностями и опасностями для жизни, смело идет к заданной цели и обрушивает смертоносный груз на голову заклятого врага. Преодолевая все препятствия, сохраняя в трудные моменты спокойствие и мужество, добивается выполнения поставленных боевых задач».

Когда 7 апреля 1943 года командир полка Г.А. Шамраев подписывал представление на звание Героя Советского Союза, в нем было зафиксировано сто шестьдесят два боевых вылета. За три с лишним месяца до гибели Николай Семенович совершил еще около сорока. Значит, можно сказать, что пару сотен рейдов в тыл врага он совершил. А это – на уровне самых активных экипажей.

Награды? Их две. Два ордена Красного Знамени (5 декабря 1941 и 18 августа 1942 года). Самый активный период боевой жизни – полеты в район Сталинграда. Летали часто, делая по два вылета за ночь. Особенно запомнился экипажу полет на бомбардирование скопления войск врага в рабочем поселке Красный Октябрь 4 октября 1942 года. Пробивались через тучи и дождь, прорывались через заградительный огонь зенитной артиллерии и прожекторный частокол. А серия ночей в марте 1943 года на бомбардирование железнодорожного узла Орел! А почти ежедневные боевые вылеты в ходе Курской битвы!

Все это вспомнили члены экипажа, уединившись в укромном уголке общежития, «обмывая» Золотую Звезду своего бывшего командира. По погоде боевую работу отбили, можно было и расслабиться. Вспоминали, обещали достойно продолжать общее дело. Через полтора месяца после этого один из них – штурман Дмитрий Петрович Волков – стал Героем Советского Союза.

*В ночь на 28 июля наша авиация совершила налет на железнодорожные узлы Орел, Брянск и аэродромы противника. На железнодорожных узлах Орел и Брянск сильной бомбардировке были подвергнуты воинские эшелоны противника. Разбито и сожжено много вагонов. Экипажи наших самолетов наблюдали несколько сильных взрывов.*

*Наша авиация бомбардировала также аэродромы противника, на которых было замечено большое скопление немецких самолетов. Наблюдением установлено, что бомбы рвались в расположении самолетов, отмечены прямые попадания в ангары и другие аэродромные сооружения.*

*Все наши самолеты вернулись на свои базы.*

*«Красный сокол», 1943, 30 июля.*

## БОЕВАЯ РАБОТА

В ночь на 28 июля метеобстановка на северном фесе Курской дуги и в районах базирования авиакорпусов несколько улучшилась, это позволило командованию АДД спланировать боевую работу и на орловском направлении. Все соединения, кроме 6-го авиакорпуса, должны были бомбардировать железнодорожные узлы Орел и Брянск-2, но к обеду с двух авиакорпусов эту задачу сняли: «Нестерцеву, Волкову. В ночь на 28 июля боевые действия не вести. Организовать осмотр и подготовку материальной части. Шевелев».<sup>1</sup>

Кроме этого, планировалось нанесение бомбардировочных ударов силами 5-го авиакорпуса и 45-й авиадивизии по железнодорожному узлу Хутор Михайловский. Это видно из боевого распоряжения генерала И.В. Георгиева:

«В ночь на 28 июля бомбардировать эшелоны и пути на узле Хутор Михайловский (сто тридцать пять километров южнее Брянска). Наиболее опытными экипажами организовать подсвет. После 22.35 по данной цели действует Лебедев. Особо предупредить экипажи, что при полете по маршруту Курск – Касторное – Воронеж обходить данные города на удалении не ближе тридцати километров. Командирам авиадивизий дать указание: детально изучить цель и прилегающие районы по картам крупного масштаба, разработать заходы на цель и маневры при подходе и отходе от нее, имея в виду, что через железнодорожный узел идут интенсивные перевозки живой силы и техники противника, вследствие чего экипажи могут встретить сильное противодействие средств ПВО».<sup>2</sup>

Однако полет 5-го авиакорпуса и 45-й авиадивизии на указанный объект не состоялся.

И все же задание 5-й авиакорпус в этот день получил. Рано утром начальник штаба АДД направил И.В. Георгиеву следующее приказание: «К 09.30 27 июля выслать один Ли-2 с отличным экипажем на аэродром Покровское (тридцать пять километров севернее Сватово), там взять на борт генерал-лейтенанта Скрипко и доставить в Москву. В 05.30 27 июля к вам вылетит У-2 летчика Патрина, который доставит фотоснимки для вручения Скрипко. Патрин ориентирует вашего командира корабля о месте нахождения указанного аэродрома. До прилета У-2 Ли-2 не выпускать, выделенному экипажу ожидать Патрина на метеостанции Центрального аэродрома».

Выполнение данного задания И.В. Георгиев возложил на командира 53-й авиадивизии.

Таким образом, к боевой работе на орловском направлении командование АДД привлекло 1-й, 2-й и 4-й гвардейские авиакорпуса.

Разведку погоды для 1-го гвардейского авиакорпуса произвели два экипажа: Герой Советского Союза О.Н. Боровков без бомб и С.И. Швец с попутным бомбардированием.

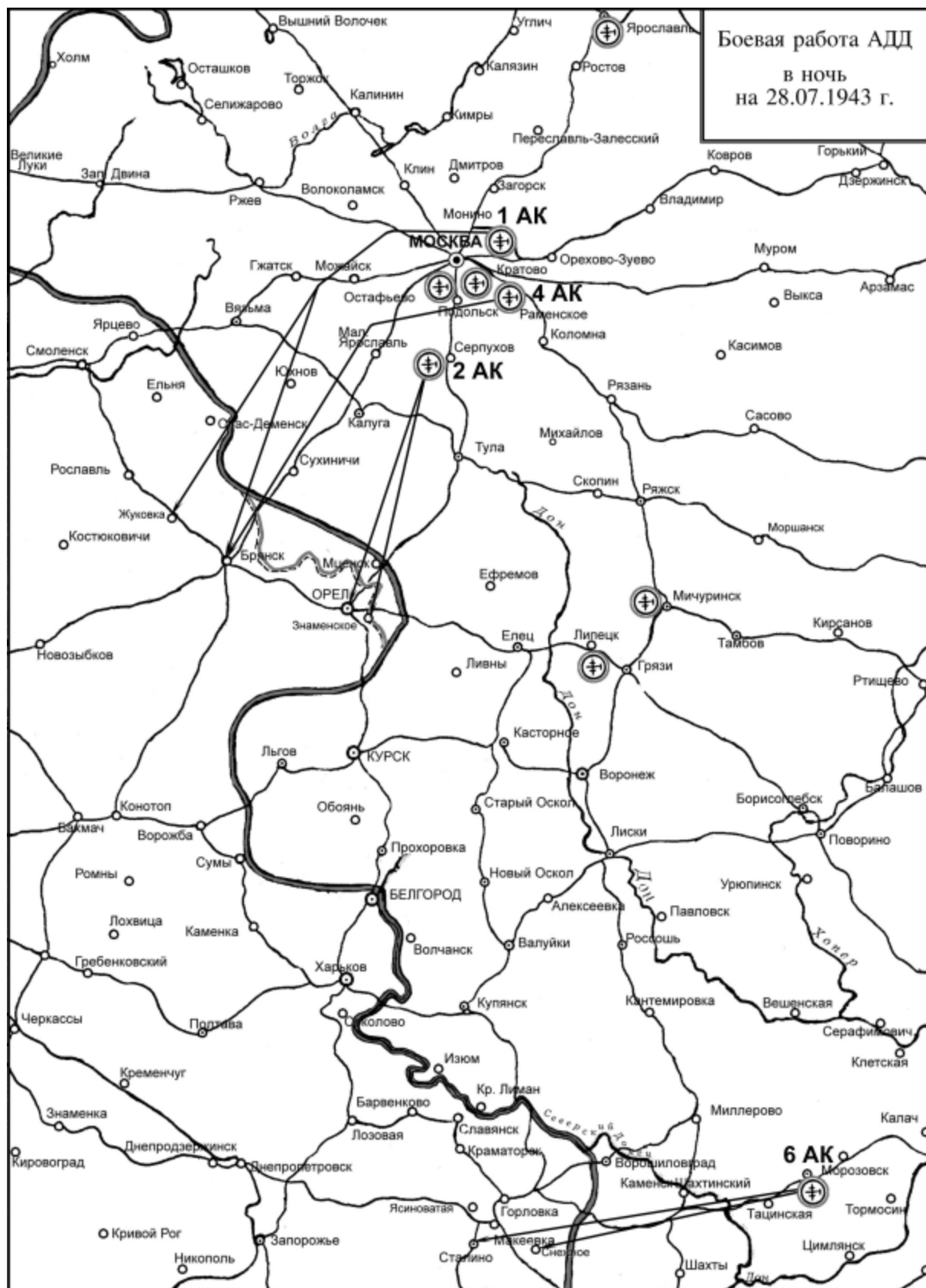
По маршруту погода оказалась сложной, с облачностью до десяти баллов. Командование приняло решение отправить в полет наиболее сильные экипажи. На задание ушло шестнадцать Ил-4.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак., оп. 1, д. 1 «А», л. 65.

<sup>2</sup> Там же, ф. 5-го ак., оп. 1, д. 3, л. 132.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 28.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Брянск-2	1-й авиакорпус	Ил-4	16	14	150	16,500	20
ст. Жуковка				1	10	1,000	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>17</b>	<b>15</b>	<b>160</b>	<b>17,500</b>	<b>20</b>
ж/д узел Орел	2-й авиакорпус	Ил-4	35	33	373	42,295	115
п. Знаменское			1	1	10	1,000	
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>38</b>	<b>34</b>	<b>383</b>	<b>43,295</b>	<b>115</b>
ж/д узел Брянск-2	4-й авиакорпус	Б-25	44	43	244	66,600	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>45</b>	<b>43</b>	<b>244</b>	<b>66,600</b>	
аэродром Сталино	6-й авиакорпус	Ли-2	62	62	1429	78,702	
		Ил-4	13	13	121	8,834	
п. Снежное		Ли-2	8	8			
<b>Итого:</b>			<b>83</b>	<b>83</b>	<b>1550</b>	<b>87,536</b>	
<b>Всего:</b>			<b>183</b>	<b>175</b>	<b>2337</b>	<b>214,931</b>	<b>135</b>

На самолете командира корабля С.С. Шестопала после взлета и набора высоты стало подниматься давление бензина. По команде с КП полка летчик возвратился на свой аэродром.

Четырнадцать экипажей в два часа ночи вышли на объект и обрабатывали его при хорошем под свете САБи семнадцать минут. Шесть очагов пожаров возникло на путях и в районе служебных зданий железнодорожного узла Брянск-2. Разведчик погоды С.И. Швец бомбардировал станцию Жуковка. После бомбардирования экипаж 2-го гвардейского авиаполка взял курс домой. Радист А.Ф. Фесенко заметил колонну вражеских автомашин и попросил летчика снизиться. П.И. Залотарь развернул самолет и пошел на нее со снижением. Радист расстрелял почти весь свой боекомплект. При дальнейшем полете домой на самолете начал давать перебои левый мотор. Сели вынужденно на запасном аэродроме Липицы.<sup>1</sup>

По разным причинам иногда не уходили на боевые задания некоторые экипажи. То по причине отказа материальной части, то, что бывало весьма редко, по болезни кого-либо из членов экипажа. Но бывали и другие случаи. Об одном мне уже пришлось рассказать. Напомню. 18 июля командир корабля 1-го гвардейского авиаполка В.Ф. Шеметов пытался улететь на боевое задание в нетрезвом виде. Одно дело, когда это допускает рядовой летчик, но когда... А впрочем, слово приказу А.Е. Голованова под заголовком «О проявлении воздушного хулиганства в 1-м гвардейском авиакорпусе».

«27 июля 1943 года заместитель командира 6-го гвардейского авиаполка майор Степченко Семен Арсентьевич явился на полеты в пьяном виде. Командир полка Кононов приказал ему идти спать. Однако Степченко пошел на стоянку, сел в самолет, запустил моторы и взлетел. Выдерживание производил до самого леса, после чего резко перевел самолет на крутое кабрирование с разворотом. Погасив скорость до минимальной и набрав двести пятьдесят метров, перевел его в пикирование, прошел над аэродромом бреющим на предельно малой высоте несколько раз, после чего произвел посадку».

А.Е. Голованов приказал командиру корпуса принять к виновнику самые строгие меры. Сделал это Д.П. Юханов или нет, неизвестно, но на боевое задание в эту ночь Степченко не ушел.

О том, в каких сложных условиях, вызванных многодневными дождями в районе базирования, пришлось работать экипажам 4-го гвардейского авиакорпуса, говорит дневниковая запись П.И. Кондратьева:

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 479, л. 13.

«На Брянск со Свирщевским так и не сходил (проверка молодого летчика. – А.С.). Последние дни идут дожди, аэродром глинистый и раскис. Впереди, на цементной дорожке, застрял одним колесом, срулив с нее, Рыбалко. Я стоял в затылок к нему, развернуться на дорожке невозможно. Пришлось сделать попытку обрулить застрявшую машину по грунту. При этом застряли и мы сами».

Тем не менее, в бой ушло сорок четыре экипажа. Первые корабли бомбардировочного эшелона появились над узлом Брянск-2 через четыре минуты после окончания работы 1-го гвардейского авиакорпуса, так что удар по объекту двух соединений, произведенный без какой-либо задержки, держал железнодорожный узел под напряжением ровно сорок минут. За это время над ним разгрузились пятьдесят семь бомбардировщиков, то есть объект принимал бомбовый «гостинец» через каждые сорок секунд. Удар получился концентрированный.

Работу экипажей 4-го гвардейского авиакорпуса контролировал заместитель командира 15-го гвардейского авиаполка капитан В.А. Гордиловский, насчитавший в различных частях объекта сто тридцать шесть попаданий, семь очагов пожаров и один взрыв в центре узла.

Противовоздушная оборона цели оказалась мощной: пять-шесть батарей ЗА среднего и крупного калибров и до тридцати прожекторов, через частокон лучей которых пришлось пробиваться в буквальном смысле слова. Один Ме-109 атаковал бомбардировщик командира корабля В.Н. Арсеньева. Отбитый огнем бортового оружия на первой же атаке, нападающий ушел в затемненную от луны сторону и больше не появился.

Задание не выполнил всего лишь один экипаж – на самолете командира корабля В.М. Живодера отказал мотор, возвратились и благополучно сели на своем аэродроме.<sup>1</sup>



В.Г. Тихонов

С утра в частях и соединениях 2-го гвардейского авиакорпуса царил праздничное настроение. И не без основания. Сразу пять летчиков и штурманов получили звание Героя Советского Союза, причем все из 8-й гвардейской авиадивизии под руководством прославленного ее командира, Героя Советского Союза, одного из участников налета на Берлин в августе 1941 года Василия Гавриловича Тихонова. Такого еще не было!

Командование и политический отдел авиадивизии решили предстоящему боевому вылету создать хороший фон, наметив торжественные мероприятия на предобеденное время. На митинге выступили многие, в том числе и все пять новых Героев Советского Союза, а если быть точными, то четыре. Дело в том, что летчик Павел Радчук и штурман Павел Хрусталеv — члены одного экипажа. Речь у них была на двоих, ее озвучивал штурман, комиссарские склонности которого давно были подмечены. Вот его выступление:

«Несколько дней назад мы пережили большую радость. Товарищ Сталин вынес летчикам нашей авиации в числе других воинов Красной Армии благодарность за успешные действия на белгородском и орловском участках фронта. И вот снова радость – нам присвоено звание Героя Советского Союза. Наша боевая деятельность в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками высоко оценена правительством. Мы не находим слов, чтобы выразить свою благодарность. Мы совершили

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 479, л. 17.

уже свыше двухсот вылетов каждый и обрушили на врага сотни тысяч килограммов бомб. Мы громили военно-промышленные объекты в глубоком тылу противника, наносили удары по его железнодорожным узлам и аэродромам, поднимали в воздух хваленые немецкие укрепления, уничтожали технику и живую силу врага.

Нами всегда руководила одна мысль – отомстить кровавым душегубам за те страдания, которые они причинили нашей стране, нашему народу. Свое благородное дело мы доведем до конца. Злоба наша смягчится только тогда, когда враг станет перед нами на колени, когда все убийцы и насильники будут сурово наказаны. Мы заверяем правительство и товарища Сталина, что наша третья сотня боевых вылетов будет еще более грозной для гитлеровцев. С упорством и настойчивостью, используя весь свой опыт и умение, мы в любых условиях повезем на тяжелых кораблях новые тысячи килограммов бомб и метко обрушим их в логово врага. Множить боевую славу советской авиации, побеждать и только побеждать – вот наш девиз».

Эту речь одного за двоих слово в слово напечатала 30 июля газета «Красный сокол».

Здесь же на митинге были оглашены тексты телеграмм, отправленных родным всех Героев, а каждому из них вручены персональные посылки. Ушла телеграмма и в Кремль:

«Верховному Главнокомандующему Маршалу Советского Союза товарищу Сталину. Личный состав гвардейского авиационного соединения Героя Советского Союза полковника Тихонова, собравшись на торжественный митинг по поводу присвоения звания Героя Советского Союза тт. Радчуку, Хрусталеву, Решетникову, Алексееву и Рощенко, шлет Вам пламенный боевой гвардейский привет и обращает к Вам слова любви и искренней благодарности за отеческую заботу. Мы клянемся Вам приложить все силы, всю энергию, чтобы, не щадя крови и жизни, громить ненавистного врага до полного его разгрома и уничтожения, до полного очищения нашей священной земли от фашистской нечисти.

Еще теснее сплотимся вокруг партии Ленина-Сталина. Под ее руководством победа будет за нами.

Да здравствует наша славная Родина!

Да здравствует героическая Красная Армия!

Да здравствует сталинская авиация!

Да здравствует Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин!

По поручению митинга: гвардии генерал-майор авиации Логинов, гвардии полковник Грубич, гвардии подполковник Иностранцев, Герои Советского Союза: гвардии полковник Тихонов, гвардии подполковник Шапошников, гвардии капитан Курятник, гвардии капитан Хрусталева, гвардии капитан Решетников, гвардии капитан Алексеев и гвардии лейтенант Рощенко».<sup>1</sup>

Завершились мероприятия торжественным обедом. А потом началась подготовка к очередному боевому заданию. Готовились к нему и те, кто получил звание Героя Советского Союза. О них я еще расскажу, а сейчас о том, как оно выполнялось.

Разведку погоды с попутным бомбардированием войск противника в деревне Знаменское (сорок километров севернее Орла) обеспечил 2-му гвардейскому авиакорпусу экипаж Т.Н. Ползикова. Задание выполнил успешно. На самолете командира корабля Г.С. Лысенко отказал мотор, сбросив бомбы в Оку, сел на аэродроме Липицы.

Тридцать три экипажа Ил-4 с 02.54 до 03.30 наносили бомбардировочные удары по железнодорожному узлу Орел, военному городку и войскам противника в юго-западной части города. И хотя над объектом господствовала малооблачная погода, работу летного состава затруднила сильная дымка. В боевом донесении командир корпуса отметил: «Вследствие плохой видимости можно было только различить контуры города и центральной части сортировочной станции. Освещение по количеству висящих САБв (пять-шесть) достаточно, но с большой высоты и при сильной дымке малоэффективно. В результате часть разрывов бомб была ненаблюдаема. Разрывы крупнокалиберных видны отчетливо, по ним экипажи судили о попадании остальных бомб».

Контролеры В.Г. Черниченко, И.П. Курятник, В.В. Решетников отметили по несколько очагов пожаров на всех объектах цели, один из них на сортировочной станции сопровождался периодическими взрывами.

Вновь свое незаурядное мастерство летчика проявил командир эскадрильи 18-го гвардейского авиаполка Яков Афанасьевич Шашлов. После выполнения боевого задания самолет получил значительные

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 8-й гв. ад, оп. 1, д. 106, л. 25.

повреждения от огня зенитной артиллерии, настолько значительные, что требовалась немедленная посадка. Перетянув через линию фронта, командир корабля стал решать нелегкую задачу. Буквально две недели назад в аналогичной ситуации он уже был. Совместными экипажными усилиями нашли подходящее место и, собрав нервы в кулак, приготовились к худшему. Но его не произошло, летчик филигранно посадил Ил-4 в поле с выпущенными шасси без каких-либо повреждений.

Позже, представляя Якова Афанасьевича к званию Героя Советского Союза, командир полка отмечал: «Эти примеры бережливого отношения к боевой технике, умение найти правильное решение в самых трудных условиях боя сочетаются в нем с дисциплинированностью, большим боевым опытом и мастерством».

На южном направлении действовал только 6-й авиакорпус. Ему предстояло бомбить два объекта – аэродром Сталино, войска и технику в пункте Снежное. В эту ночь продолжалось его взаимодействие с авиационными частями, вооруженными У-2. Оно отражено в боевом распоряжении генерала Г.Н. Тупикова: «В 22.43 – 22.48 У-2 будут освещать и опоясывать цель САБи, поджигать прилегающие к аэродрому поселки. В период 22.30 – 22.45 четыре «Бостона» поджигают пункты вокруг аэродрома севернее окраины пунктов Щегловка, Веселый, Спартак. В 22.40 – 22.46 они же сбросят восемь САБв с высоты тысяча двести метров».

И на этот раз юркие и вездесущие У-2 оказали бомбардировщикам хорошую помощь: экипажи пришли уже на освещенную цель, а в дальнейшем, в течение всего периода бомбардирования, помощники сбросили большое количество ЗАБ и САБ, что дало возможность штурманам точно выходить на цель.

Задание выполнили все восемьдесят три экипажа, правда, некоторые по причинам различных неисправностей на самолетах и недостатка темного времени, бомбардировали не аэродром Сталино, а пункт Снежное.

Штурманы бомбили прицельно, создав одиннадцать очагов пожаров (два из них больших размеров) и одиннадцать взрывов (два из них большой силы). Предположительно был поражен эшелон с боеприпасами.<sup>1</sup>

Непогода третьей декады июля сильно ограничила боевые возможности Авиации дальнего действия. Все эти дни авиационные корпуса отправляли в районы боевых действий минимальное количество экипажей, поднимая в воздух наиболее подготовленных летчиков. За описанный мной период соединения АДД потеряла убитыми и пропавшими без вести двенадцать человек и три самолета (один Пе-8, один Ил-4 и один Ли-2). Два из них сбиты ночной авиацией противника в районе Орла. Почему-то статисты 6-го воздушного флота эти свои победы не зафиксировали.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 66.

*Наши войска на орловском направлении продолжали наступление и, продвинувшись вперед на 4-6 км, заняли 30 населенных пунктов, в т.ч. железнодорожную станцию Становой Колодезь (18 км юго-восточнее Орла).*

*26-й стрелковый корпус 61-й армии Брянского фронта, прорвав сильную вражескую оборону, подошел к Болхову. Взаимодействуя с соседними 11-й гвардейской и 4-й танковой армиями Западного фронта, он завязал бои за город.*

*Авиасоединения воздушных армий Западного, Брянского и Центрального фронтов (1, 15, 16 ВА) помогали наземным войскам в разгроме Орловской группировки врага.*

*Советские летчики произвели точные налеты на железнодорожные узлы Брянск, Орел и аэродромы противника.*

*На белгородском направлении – поиски разведчиков.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## **АДД НЕ УХОДИТ, ОНА ЛИШЬ СОКРАЩАЕТ СВОИ УСИЛИЯ**

Рано утром 28 июля на узлах связи всех авиакорпусов и отдельных авиадивизий дежурные офицеры приняли однотипные телеграммы: «Командующий приказал:

1. К 10.00 28 июля 1943 года прислать вашего штурмана и начальника оперативного отдела в штаб АДД за получением боевого задания.

2. Вашим представителям иметь с собой карты крупного масштаба Волховского фронта. Шевелев».<sup>1</sup>

Содержание документа вполне определенно ориентировало командиров соединений на боевую работу в интересах Волховского фронта. При этом каждый из них полагал, что это указание касается только его хозяйства. Когда же к указанному времени в Москву из Монино, Раменского, Серпухова, Липецка, Мичуринска и Ярославля на самолетах и наземным транспортом прибыли и сошлись в «предбаннике» кабинета командующего все штурманы и начальники оперативных отделов авиакорпусов и авиадивизий, стало очевидным, что работать на Волховском фронте предстоит всем соединениям АДД.

Так оно, за небольшим исключением, и оказалось. На совещании, которое за весь период Курской битвы проводилось впервые, А.Е. Голованов поставил новую задачу: все соединения Авиации дальнего действия, кроме 6-го авиакорпуса, в ночь на 29 июля включаются в боевую работу Ленинградского и Волховского фронтов.

Как я уже писал, советское командование, следуя заранее разработанному стратегическому плану, продолжало наращивать удары Красной Армии, подключая к боевым действиям новые участки советско-германского фронта. 22 июля на его северной части начали активные боевые действия войска Ленинградского и Волховского фронтов. Помимо основной цели – облегчить тяжелую обстановку вокруг Ленинграда – это наступление имело и еще одну, а именно: не позволить противнику перебросить с этого участка советско-германского фронта в район Курской дуги хоть сколько-нибудь значительное подкрепление.

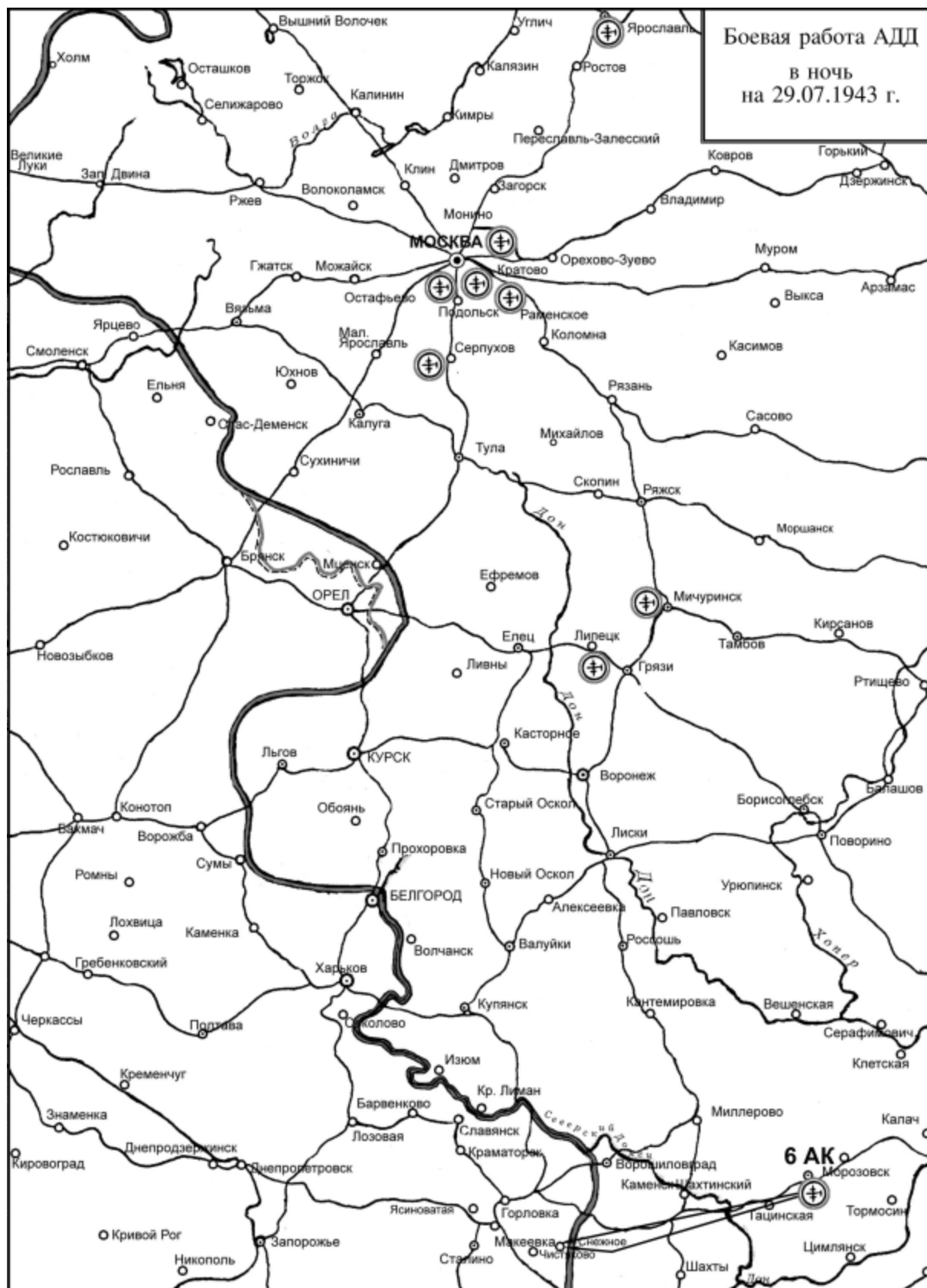
К этому времени подобный пример уже явили войска Юго-Западного и Южного фронтов, начавшие наступление на южном участке советско-германского фронта.

За десять дней кровопролитных боев части и соединения генерала Р.Я. Малиновского форсировали в районе Изюма Северский Донец и захватили плацдарм на его правом берегу. И по фронту (до тридцати шести

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 479, л. 20.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 29.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
п. Снежное	6-й авиакорпус	Ли-2	47	47	702	55,397	
п. Чистяково			44	44	729	43,763	
Разведка погоды			2				
<b>Итого:</b>			<b>93</b>	<b>91</b>	<b>1431</b>	<b>99,160</b>	
<b>Всего:</b>			<b>93</b>	<b>91</b>	<b>1431</b>	<b>99,160</b>	

километров), и в глубину (до пяти километров) он оказался незначительным. Встретив упорное сопротивление врага, войска фронта 27 июля получили приказ закрепиться на достигнутых рубежах и перейти к обороне. Но... Это «но» хорошо обосновал А.Г. Ершов, который, оценивая результаты боевых действий Юго-Западного фронта, пишет, что его войска вынудили противника не только ввести в бой имевшиеся резервы, «...но и снять часть сил, рвавшихся в это время к Курску. Своими действиями Юго-Западный фронт оказал большую помощь войскам Воронежского фронта, героически сдерживавшим мощный танковый удар гитлеровцев на южном фесе Курской дуги».<sup>1</sup>

Не смог в полной мере к концу июля выполнить поставленную перед ним задачу – пробиться в центр Донбасса – и Южный фронт. Но и он своими действиями сковал значительные силы врага на южном участке советско-германского фронта.

Оценивая итоги июльского наступления Юго-Западного и Южного фронтов в Донбассе, А.Г. Ершов пишет: «Советские войска не только лишили противника возможности перебросить дивизии из Донбасса на Курскую дугу, где в эти дни разгорелось одно из величайших в военной истории сражений, но и заставили его снять с белгородско-харьковского направления до пяти танковых дивизий, а также крупные силы авиации и бросить все это для удержания своих позиций в Донбассе. Тем самым немецко-фашистское командование в ответственный для него момент вынуждено было ослабить важнейшее белгородско-харьковское направление. А это создало еще более благоприятные условия для войск Воронежского и Степного фронтов, готовившихся для перехода в контрнаступление.

Следовательно, основная цель, поставленная перед войсками обоих фронтов, была достигнута. Они притянули на себя значительные силы противника с других участков советско-германского фронта, и, прежде всего, с Курской дуги, активно содействуя этим в завоевании победы под Курском».<sup>2</sup>

Таким образом, оказывая помощь наземным войскам этих фронтов, Авиация дальнего действия своими бомбардировочными ударами в период с 17 по 27 июля также способствовала решению этой задачи, а именно: оттягивала часть немецко-фашистских войск из района Курской дуги.

В связи с тем, что Юго-Западный и Южный фронты в последних числах июля приостановили свои наступательные действия и перешли к обороне, командование АДД уменьшило помощь их войскам, оставив на южном направлении лишь 6-й авиакорпус.

Не нуждалась в особой помощи со стороны Авиации дальнего действия и группировка советских войск в районе Белгорода. Воронежский и Степной фронты завершали подготовку к контрнаступлению и пока активных боевых действий здесь не вели.

В конце июля в завершающую стадию стала переходить и Орловская операция, бои здесь развернулись уже непосредственно на подступах к Орлу и Кромам. Враг уже не думал о планомерной обороне, он думал о планомерном отходе. В этом плане характерно заявление германского генерала Клюге, сделанное им 31 июля:

«Штаб группы армий ясно представляет себе, что прежние намерения, при отходе нанести противнику возможно больше ударов, теперь невыполнимы, принимая во внимание снизившуюся боеспособность и переутомление войск. Теперь дело в том, чтобы поскорее оставить орловскую дугу».<sup>3</sup>

Таким образом, сложившаяся к концу июля относительно благоприятная обстановка позволила Ставке Верховного Главнокомандования ослабить помощь со стороны АДД наземным войскам всех фронтов в

<sup>1</sup> Ершов А.Г. Освобождение Донбасса. – С. 111.

<sup>2</sup> Там же. – С. 117.

<sup>3</sup> Колтунов Г.А., Соловьев Б.Г. Курская битва. – С. 259.

районе Курской дуги, а освободившиеся силы направить на нужды ленинградского театра военных действий, где они в это время были более необходимы.

Вполне понятно, такое решение не вызвало восторга ни у командующих фронтами, ни даже у представителей Ставки. Характерна в этом отношении реакция Г.К. Жукова, высказанная Н.С. Скрипко. Николай Семёнович писал: «Представитель Ставки Маршал Советского Союза Г.К. Жуков, заслушав мой доклад о том, что АДД своими главными силами действует на Ленинградском и Волховском фронтах и каждую ночь бомбит узлы сопротивления врага в районе железнодорожных станций Синявино и Мга, что на белгородское направление выделено только 80-90 самолетов, задумчиво произнес:

– Да, блокадный Ленинград нуждается в поддержке... Что ж, будем исходить из того количества бомбардировщиков, которое выделено.

Отметив на карте населенные пункты Драгунское, Пушкарное и другие, расположенные в 18-24 км западнее Белгорода, Жуков с предельной краткостью указал:

– Бей по этим узлам сопротивления! Степному фронту надо помочь прорвать оборону врага».<sup>1</sup>

Итак, все соединения АДД в ночь на 29 июля для боевой работы получили новые объекты в районе Ленинграда, на Курской дуге временно остался только 6-й авиакорпус. К нему периодически, вплоть до 12 августа, подключались лишь 2-й и 4-й гвардейские авиакорпуса.

Но вернемся на поле брани. Боевую работу здесь из всех соединений АДД в ночь на 29 июля продолжил 6-й авиакорпус, который, как и прежде, оказывал содействие войскам Юго-Западного и Южного фронтов. Координировал его работу генерал Н.С. Скрипко. Он и поставил Г.Н. Тупикову боевую задачу – бомбардировать войска и технику противника в пунктах Чистяково и Снежное (тридцать пять – сорок километров юго-восточнее Дебальцево). Оба пункта в полосе действий Южного фронта.

Наземные войска предложили такую схему нацеливания: греческая буква «омега» со стрелой выложена у Ровеньки, стрела показывает направление на цель, кроме того, на линии фронта будет производиться артиллерийская и пулеметная стрельба трассирующими снарядами и пулями в направлении цели.

Командир корпуса определил каждой дивизии по два вылета за ночь, выход на цель с востока через Ровеньки, уход после бомбардирования левым разворотом. Кроме этого, полковник Ф.И. Меньшиков получил задание выделить два наиболее опытных экипажа для производства разведки. Одному из них был определен такой маршрут: ИПМ – Таганрог – Мариуполь – Бердянск – Мелитополь – Геничеськ, обратный полет вдоль побережья Азовского моря до ст. Синявка. При следовании данным маршрутом экипажу необходимо было установить наличие действующих ночных аэродромов, наличие движения судов по морю и в портах вдоль побережья.

Второму экипажу предстояло пройти по маршруту: ИПМ – Красноармейское – Павлоград – Синельниково – Запорожье – Никополь – Волноваха – Сталино, с задачей разведки действующих ночных аэродромов и определения загруженности железнодорожных узлов. На тот случай, если экипаж обнаружит более или менее достойную цель, ему разрешалось принимать самостоятельное решение на производство бомбардирования.

Командир 50-й авиадивизии подбор экипажей для выполнения разведки и их подготовку к полету возложил на командира 5-го гвардейского авиаполка. Проблема, кому доверить ответственное задание, решалась коллегиально, в подборе экипажей участвовали все руководители полка – командир, штурман, начальник штаба и заместитель по политчасти.

В конце концов, сошлись во мнении: задание поручить командиру корабля И.М. Хрущеву и его штурману В.П. Плотникову, командиру корабля И.К. Серебренникову и его штурману Н.И. Ситникову.

Экипажи к полету готовились тщательно, еще более тщательным был контроль со стороны начальства. Но все эти затраты оказались напрасными. Оба экипажа на задание ушли. Встретив на маршруте сложные метеоусловия, Хрущев вернулся и произвел благополучную посадку на своем аэродроме. Что же касается Серебренникова, то после прохождения линии фронта связь с ним прекратилась.

Командование полка предположило, что экипаж сбит или истребителем, или зенитной артиллерией. Пропали без вести четыре человека: командир корабля Иван Константинович Серебренников, штурман Николай Иванович Ситников, радист Павел Митрофанович Омельченко и стрелок Степан Николаевич Максаков.

Задачу бомбардирования экипажи выполнили успешно. Этому способствовало четко исполненное, согласно плану, светонаведение на цель, ее хорошее освещение и поджигание, выполненное шестью

---

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 308.



специально выделенными экипажами от 62-й авиадивизии. Штурманы бомбили прицельно, создав на объектах семнадцать очагов пожаров, восемь из них больших, и восемнадцать взрывов, два из которых большой силы.

Самолет командира корабля А.В. Орехова над целью попал под интенсивный огонь ЗА, один из снарядов угодил в маслобак, его содержимое все вытекло, и мотор заклинило. Добирались до своего аэродрома на одном. Сели благополучно. Таким образом, все экипажи бомбардировочного эшелона, а их над пунктами Чистяково и Снежное побывало девяносто один, задание выполнили.<sup>1</sup>

Несмотря на то, что почти вся Авиация дальнего действия покинула поле боя Курской дуги и основные свои боевые усилия сосредоточила на ленинградском направлении, я буду продолжать освещать наиболее важные события в жизни ее соединений. Одно из них касается 45-й авиадивизии.

Самые большие авиационные неприятности продолжали преследовать ее большой и славный коллектив. К ним, этим неприятностям, в годы войны относились боевые потери и катастрофы. Очередная произошла днем 29 июля в 890-м авиаполку.

Экипаж заместителя командира второй авиаэскадрильи майора А.Г. Канарского получил задание перегнать Пе-8 из Иваново в Кратово. При заходе на посадку Аркадий Гаврилович определил, что идет с небольшим промазом и решил уйти на второй круг. За действиями летчика внимательно наблюдали с земли. Первый разворот на высоте ста пятидесяти метров командир корабля произвел нормально, прошел по прямой и стал вводить машину во второй разворот, создав ей необходимый крен, но совершенно неожиданно он стал резко увеличиваться, самолет перешел в плоский штопор, сделал один полный виток, врезался в землю и загорелся.

При катастрофе погибли одиннадцать членов экипажа: командир корабля Аркадий Гаврилович Канарский, второй летчик Петр Артемьевич Висковский, штурман Николай Иванович Гомзяков, стрелок-бомбардир Григорий Иванович Курятник, борттехник Ефим Гаврилович Каратаев, его помощник Михаил Афанасьевич Ласточкин, радист Николай Павлович Здоровченко, стрелки Михаил Андреевич Митин, Петр Федорович Григорьев, Леонид Вульфович Шапиро и Степан Федорович Жерняк.

Это жуткое зрелище произошло в 16.00. Одно дело, когда ушел экипаж на боевое задание и где-то далеко от аэродрома с ним что-то произошло. А тут на глазах почти всего личного состава дивизии гибнут товарищи, и помочь им невозможно.

29 июля на орловском направлении Курской битвы произошло важное событие – советские войска освободили город Болхов, который называли северной крепостью орловской группировки немецко-фашистских войск. Одно из звеньев оборонительного треугольника врага – Орел – Болхов – Карачев – пало.

Но вот что интересно: газета «Красная звезда» откликнулась на это важное событие... еще 23 июля. В статье «Как был взят Болхов» она писала: «Здесь, как и во всей полосе прорыва, имеется большое количество населенных пунктов, превращенных немцами как бы в дальние форпосты всего болховского плацдарма. Тут же стояли леса, защитные свойства которых враг использовал полностью... Немцы все сделали, чтобы отстоять этот оперативный центр: непосредственно сам город был опоясан оборонительными сооружениями, а его каменные здания, особенно большое количество церквей, приспособили к прочной обороне. Овладев городом Болхов, наши войска ликвидировали сильно укрепленный район противника севернее Орла».

Повторяю: дата публикации цитируемой статьи – 23 июля. Нет, нет, читатель, я не ошибся, именно так, 23 июля. Лично для меня это парадокс. Автор статьи подполковник П. Малинин передал этот материал по телефону с места событий, он приводил конкретные сведения о ходе боев на подступах к Болхову, в самом городе, сведения, которые он не мог придумать. Да что там автор статьи! В этом же номере газета опубликовала от имени Совинформбюро следующее сообщение:

«В течение 22 июля наши войска на орловском направлении, встречая упорное сопротивление и контратаки противника, продолжали наступление и, продвинувшись вперед от 6 до 8 километров, заняли ряд населенных пунктов, в том числе город Болхов. С занятием Болхова наши войска закончили ликвидацию сильно укрепленного района противника севернее Орла».

Можно с большой натяжкой предположить, что Малинин что-то напутал, хотя в это поверить ну никак невозможно. Но ведь Совинформбюро подобное придумать не могло. Ошибка? Тогда почему не было опровержения?

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 67.

## *Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

Сверяю себя по авторитетному изданию – многотомной Истории Второй мировой войны. В 7-м томе на 163-й странице записано: «29 июля 61-я армия Брянского фронта, 11-я гвардейская и 4-я танковая армии Западного фронта разгромили болховскую группировку и освободили Болхов». Это и есть точная дата.

Советское Информбюро привело рассказ учительницы средней школы Галины Прохорченко и заведующей городской детской библиотекой Марии Медынцевой о зверствах фашистов в городе Болхове:

«Захватив Болхов в октябре 1941 года, немцы в первые же дни разгромили город. Повальные грабежи сопровождались убийствами мирных граждан. Немецкие военные власти закрыли все школы города и превратили их в солдатские казармы и конюшни. Они разгромили педагогическое училище, исторический музей, медицинское училище, а наиболее ценные приборы физического кабинета отправили в Германию.

Немецкие солдаты разгромили городские библиотеки и сожгли более 50 тыс. книг. В здании музея немцы устроили склад обмундирования, а в Доме культуры – офицерский притон. Во многих церквях немцы устроили гаражи, мастерские, склады... Зимой фашистские изверги выгнали из домов сотни жителей. Они выбрасывали на мороз женщин и детей, стариков и больных и заставляли все население строить дороги. Около 600 девушек и молодых женщин немцы насильно угнали в Германию».

Вполне естественно, что эти материалы, разоблачающие зверства фашистов, в редкие свободные минуты по несколько раз перечитывались авиаторами. Они звали к мщению, порождали стремление, как можно лучше выполнить боевое задание.



*Стартовый командный пункт, июль 1943 г.  
С микрофоном в руках Герой Советского Союза В.В. Решетников*

*Наши войска на орловском направлении продолжали наступление и, продвинувшись на отдельных участках от 4 до 8 км, заняли свыше 20 населенных пунктов...*

*Пленные немцы сообщили, что они только вчера доставлены на самолетах из Штеттина...*

*На белгородском направлении – усиленные поиски разведчиков.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ЧАСТИ ПОДВОДЯТ ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ИЮЛЬ

В последние дни июля штаб АДД, командиры соединений и частей подводили различные итоги боевой работы. Июль для Авиации дальнего действия – месяц Курской битвы, поэтому подведение итогов за этот период – это своеобразный промежуточный итог ее участия в этом сражении.

Вот уже почти год все службы штаба АДД делали хорошее и полезное дело – давали соединениям месячную оценку боевой работы. Июль не стал исключением из этого правила. В преамбуле документа отмечалось: «В июле соединения АДД действовали в непосредственных интересах фронтовых операций по ликвидации летнего наступления немцев в районе Курска и по обеспечению наступления наших наземных войск. Основными объектами боевой работы являлись узлы сопротивления и опорные пункты на переднем крае его обороны, скопление живой силы и боевой техники (танки, артиллерия, автотранспорт)».

По качеству боевой работы первое место командование АДД определило 4-му гвардейскому авиакорпусу. Повысили свои показатели 1-й гвардейский, 6-й и 5-й авиакорпуса, а также 36-я авиадивизия. По боевым потерям в «лидерах» оказались 2-й гвардейский, 7-й авиакорпуса и 45-я авиадивизия. От командиров этих соединений командующий потребовал тщательно проанализировать их причины и к 15 августа представить по этому вопросу специальный доклад.

Итоги боевой работы в июле подводили и командиры соединений и полков. Вот некоторые фрагменты из этих итоговых документов.

В приказе по 53-й авиадивизии 5-го авиакорпуса, например, говорилось, что боевые вылеты производились в течение двадцати трех ночей, для наблюдения за результатами бомбардирования в качестве контролеров летало двадцать шесть человек, потерян частично один экипаж и самолет Ли-2. На основе анализа итогов боевой работы полковник В.И. Лабудев отмечал:

«1. Успешному бомбардированию переднего края противника в значительной мере способствовали светонаведение, освещение и поджигание.

2. Противодействию в июле по сравнению с июнем экипажи подвергались значительно меньше. Резкое ослабление противодействия, главным образом истребителей, объясняется действиями наших частей преимущественно по переднему краю обороны и активностью наземных войск, что отвлекало ночные истребители на выполнение дневных операций.

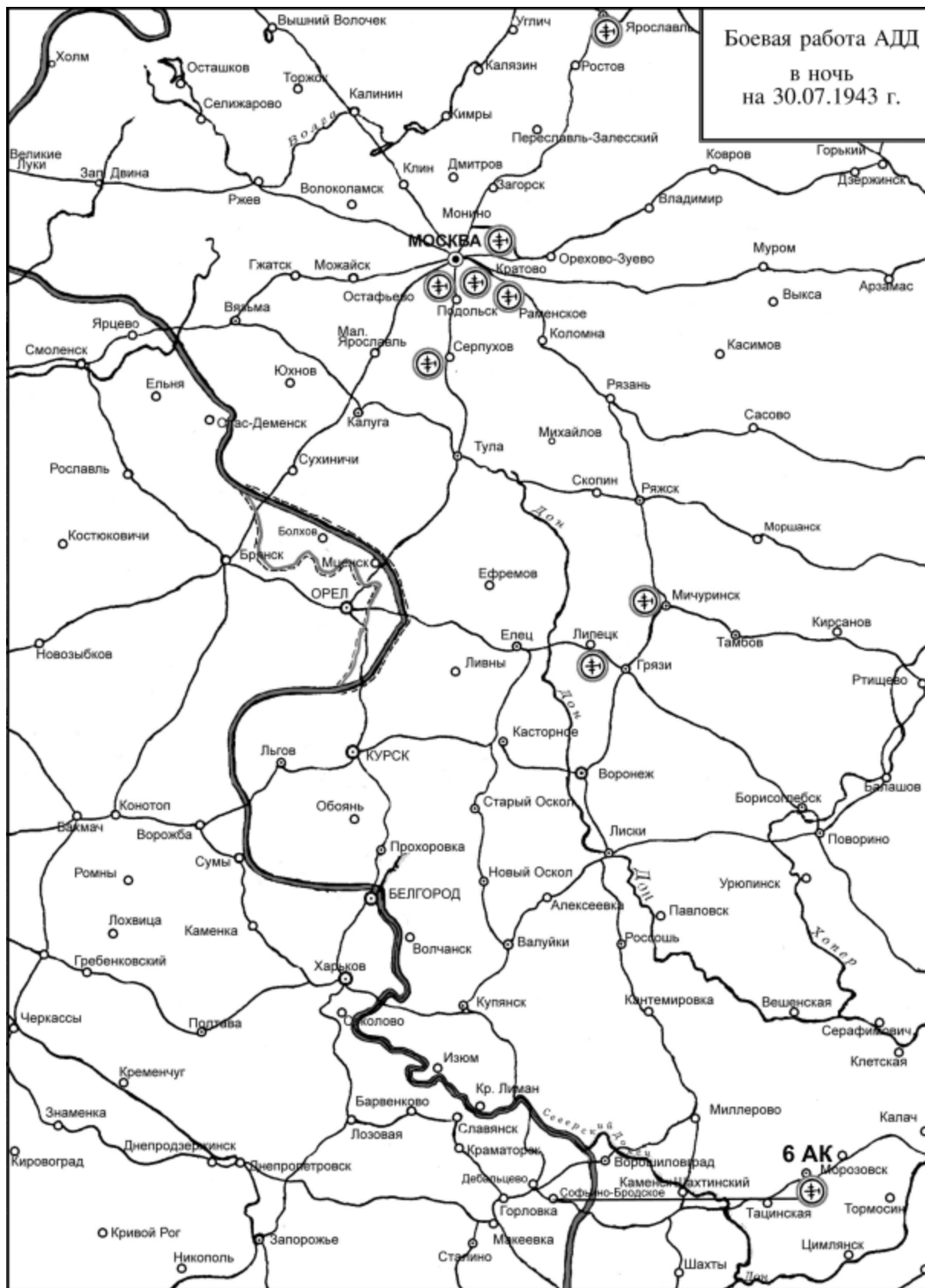
3. Фотографирование результатов бомбардирования улучшилось, но хороших достижений еще нет, главным образом, из-за малой натренированности летного состава в производстве ночного фотографирования».

Лучшими эскадрильями признаны: в 1-м гвардейском авиаполку – третья под командованием майора Д.М. Равича, в 3-м авиаполку – третья эскадрилья С.А. Якушкина. Лучшими экипажами стали: в 1-м гвардейском полку П.Ф. Губина, П.Т. Митникова, Н.Г. Маркина, С.П. Слепцова, в 3-м – С.С. Апухтина, А.М. Халанского, С.А. Якушкина.



*В.И. Лабудев*

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 30.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиасоединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
п. Софьино-Бродское	6-й авиакорпус	Ил-4	26	16	1576	79,633	
		Ли-2	61	61			
<b>Итого:</b>			<b>87</b>	<b>77</b>	<b>1576</b>	<b>79,633</b>	
<b>Всего:</b>			<b>87</b>	<b>77</b>	<b>1576</b>	<b>79,633</b>	

Командир 54-й авиадивизии полковник В.А. Щелкин по организации, качеству и количеству боевой работы первое место определил 7-му гвардейскому авиаполку, а лучшей эскадрильей назвал подразделение майора П.Я. Петренко. Наибольшее количество боевых вылетов произвели: командир корабля В.М. Коротков (23), штурман А.И. Наливкин (21), борттехник Н.М. Козлов (21), командир корабля В.М. Безбоков (21), летчик А.П. Сорока (21), командир корабля В.Л. Каминский (21).<sup>1</sup>

В документах 8-й гвардейской авиадивизии отмечалось: «В июле летчики майоры Урутин, Кузнецов стали инициаторами повышенной бомбовой нагрузки на самолете Ил-4. Они доказали, что самолет может брать 2500 кг бомб. Этот факт был немедленно сделан достоянием всего личного состава. В печати, через плакаты, беседы, политинформации и лозунги был показан их опыт. Этот вопрос обсуждался на партийных и комсомольских собраниях. Примеру зачинателей последовали Е.Н. Яковлев, И.П. Курятник и многие другие».

В другом документе: «В двадцатых числах июля части дивизии в течение трех ночей наносили бомбардировочные удары по скоплениям большой массы танков и мотомехвойск противника в городе Болхов. Около двухсот самолетов произвели налет на этот опорный пункт немцев, при этом сброшено более трехсот тонн бомб. Ни сложная метеобстановка, ни сильное ПВО немцев, ничто не могло сломить волю к победе наших экипажей. Такие из них, как Радчука, Недосекина, Фурса, Коростелева, Смирнова в течение ночи производили по три боевых вылета, сбрасывали по пять-шесть тонн бомб. «Слава экипажам Радчука, Недосекина, Фурса, Коростелева, Пронина, совершающим по три боевых вылета в ночь» – так гласили плакаты прославленным крылатым гвардейцам. В результате на окраине Болхова подорвано четыре больших склада горючего, два склада с боеприпасами, много пехоты и живой силы противника».<sup>2</sup>

По итогам боевой работы во 2-м гвардейском авиакорпусе первое место занял 19-й, а второе – 18-й гвардейские авиаполки. В последнем лучшей стала третья эскадрилья, а в ней экипажи командиров кораблей Ю.П. Юдина, А.С. Бердникова и П.А. Гринева.

Экипаж командира корабля 17-го гвардейского авиаполка (1-й гвардейский авиакорпус) Ф.И. Кондрашова (штурман П.А. Плотников) за месяц произвел двадцать два боевых вылета, сбросив при этом триста тысяч листовок.

Экипаж командира корабля 6-го гвардейского авиаполка (этот же авиакорпус) И.К. Кацюка (штурман И.Е. Головенко) совершил в районы Орла и Белгорода двадцать три успешных вылета. Командира авиационной эскадрильи этого же полка Антона Адамовича Алехновича в части уже давно считали «тяжеловесом». В июне 1943 года он, например, сделал семнадцать боевых вылетов при средней бомбовой нагрузке в тысячу шестьсот килограммов. В июле он неоднократно поднимал по две тонны бомб за один вылет. Начальник политического отдела корпуса Сергей Яковлевич Федоров в одном из своих выступлений назвал летчика «всепогодным», ибо нелетной погоды для него не существовало.

По итогам боевой работы в 890-м авиаполку (45-я авиадивизия) первое место заняла эскадрилья подполковника В.Т. Лавровского (инженер капитан И.П. Вакарев), второе – эскадрилья майора Н.И. Модестова (инженер капитан Ф.В. Дюжов), а среди экипажей первое место отдели командиру корабля Т.П. Кокареву (штурман Л.М. Рубинштейн) и второе – командиру корабля И.И. Олейникову (штурман В.П. Глухов). Экипаж Кокарева в июле на самолете № 385 «Д» совершил четырнадцать боевых вылетов, из них тринадцать успешно.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 11, л. 57.

<sup>2</sup> Там же, ф. 18-й гв. ад, оп. 1, д. 3, л. 22.

28 июля командир 11-го гвардейского авиаполка подписал приказ следующего содержания: «Подводя итоги персональной боевой деятельности личного состава за время Великой Отечественной войны, отмечаю, что среди боевого коллектива имеется большая группа летчиков, штурманов, бортовых техников, радистов, воздушных стрелков, совершивших за это время сто пятьдесят и более боевых вылетов. Эти люди являются гордостью нашего полка и примером для всего личного состава части, заслуживают почета и уважения всего коллектива.

За персональные успехи в деле борьбы с немецкими захватчиками сфотографировать при развернутом гвардейском знамени с вручением снимка и объявить благодарность: Матвееву Павлу Яковлевичу, Попову Андрею Кирилловичу, Горбачеву Михаилу Никифоровичу, Завродину Александру Захаровичу, Кочетову Василию Ивановичу, Гаврилову Алексею Ефимовичу, Смирнову Игорю Григорьевичу».<sup>1</sup>

Почти все перечисленные в приказе летчики в ночь на 30 июля в очередной раз ушли на боевое задание. Соединение Г.Н. Тупикова получило задачу бомбардировать войска и технику противника в пункте Софьино-Бродское и в лесу, что непосредственно восточнее этого пункта, а также шахты № 15 и № 16. Как и прежде каждому экипажу, участвующему в боевой работе, предстояло сделать по два вылета.

В первую работу сильно осложнила гроза, разгулявшаяся как раз в момент подхода самолетов к цели. Командир 50-й авиадивизии вынужден был вернуть десять молодых экипажей на полковые аэродромы. К сложным метеоусловиям добавилось еще и плохое освещение цели, причем по причине весьма редкого свойства – из-за недостатка в полках светящихся авиабомб. Благо хорошо сработали наземные войска, обеспечившие выход экипажей на цель: в районе Ровеньки была выложена световая стрела и зажжены костры, а линия фронта обозначила себя белыми ракетами. Ко второму вылету гроза откатилась на юг, небо над целью очистилось, и экипажи работали в идеальных условиях. Всего в результате бомбардирования возникло тридцать два очага пожаров и семнадцать взрывов.

Поступившая в часть газета «Красная звезда» вновь в рубрике «От советского Информбюро» поместила материал о зверствах фашистов: «Жители поселка Тулянский Орловской области, освобожденного Красной Армией, М. Спиридонов и П. Макарович рассказали о чудовищных зверствах немецко-фашистских мерзавцев... Немецкие палачи повесили трех мальчиков в возрасте от десяти до одиннадцати лет: Колесникова, Ефремова и Осокина. За то, что они якобы украли пачку папирос у немецкого офицера. Гитлеровцы установили виселицы против домов родителей детей. В течение трех дней фашистские людоеды не разрешали снимать трупы с виселиц».

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 17-го гв. ап, оп. 429333, д. 1, л. 78.

*Наши войска на орловском направлении, преодолевая сопротивление и контратаки противника, продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов.*

*На Белгородском направлении – усиленные поиски разведчиков. Войска Западного, Брянского и Центрального фронтов охватили орловскую группировку врага с севера, востока и юга.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## СЕРГЕЙ УШАКОВ

В ночь на 31 июля 6-му авиакорпусу предстояло вновь бить по войскам и технике противника в пункте Софьино-Бродское, но когда уже подготовка к заданию завершилась, Н.С. Скрипка определил для работы второй объект – аэродром Сталино. Для большинства экипажей эта цель была уже основательно знакома, шестой раз им предстояло брать туда курс.<sup>1</sup>

Командир 62-й авиадивизии из боевой работы вывел на сутки 4-й гвардейский авиаполк, летный состав получил отдых, а самолеты подверглись тщательному осмотру. Работу остальных полков скомкали немецкие блокировщики, которые, по сути дела, сорвали повторный вылет. Так, 50-я авиадивизия смогла выпустить во второй раз четыре экипажа, а 62-я – только два.

Все они ушли в полет настолько поздно, что резерва темного времени у них не оставалось, а один экипаж – командира корабля А.П. Морозова – полковник Ф.И. Меньшиков возвратил с маршрута, иначе ему пришлось бы пересекать линию фронта уже с восходом солнца.

Малооблачная погода на маршруте и безоблачная в районе цели, а также хороший подсвет обеспечили почти стопроцентное выполнение задания. И это при достаточно сильной противовоздушной обороне: аэродром прикрывался шестью батареями ЗА крупного и среднего калибра, тремя точками ККЗП и пятнадцатью прожекторами.

Три очага пожаров и шесть взрывов, один из которых большой силы, – таков результат налета экипажей 6-го авиакорпуса на аэродром Сталино. Более конкретных результатов контролеры не зафиксировали. Зато материальный ущерб на аэродроме Суховский, нанесенный бомбардированием немецких блокировщиков, был реален: легко ранен один боец и повреждено две автомашины. Результат не ахти какой, но зато конкретный.<sup>2</sup>

А «Красная звезда» продолжала публиковать материалы о преступлениях немецко-фашистских захватчиков. В очередном номере специальный корреспондент газеты Евгений Чернов поместил материал под заголовком «Зверства немцев в селах под Белгородом». Статья большая, но, право, следует ее дать почти полностью.

«... Вот и деревня, вернее, то, что осталось от некогда красивого села в окрестностях Белгорода... Всего семь дней пробыли в этом селе немцы, но, глядя на разрушения, можно подумать, что они здесь бесчинствовали годы... Не успели гитлеровцы ворваться в деревню, как начался поголовный разбой. В первый же день были зарезаны 35 коров, большая часть кур и гусей. К вечеру офицеры перепились допьяна. Группами обходили все избы, сараи, погреба. Девушек и молодых женщин уводили с собой. В ночной темноте деревня оглашалась ревом пьяных голосов, криками и рыданиями женщин...

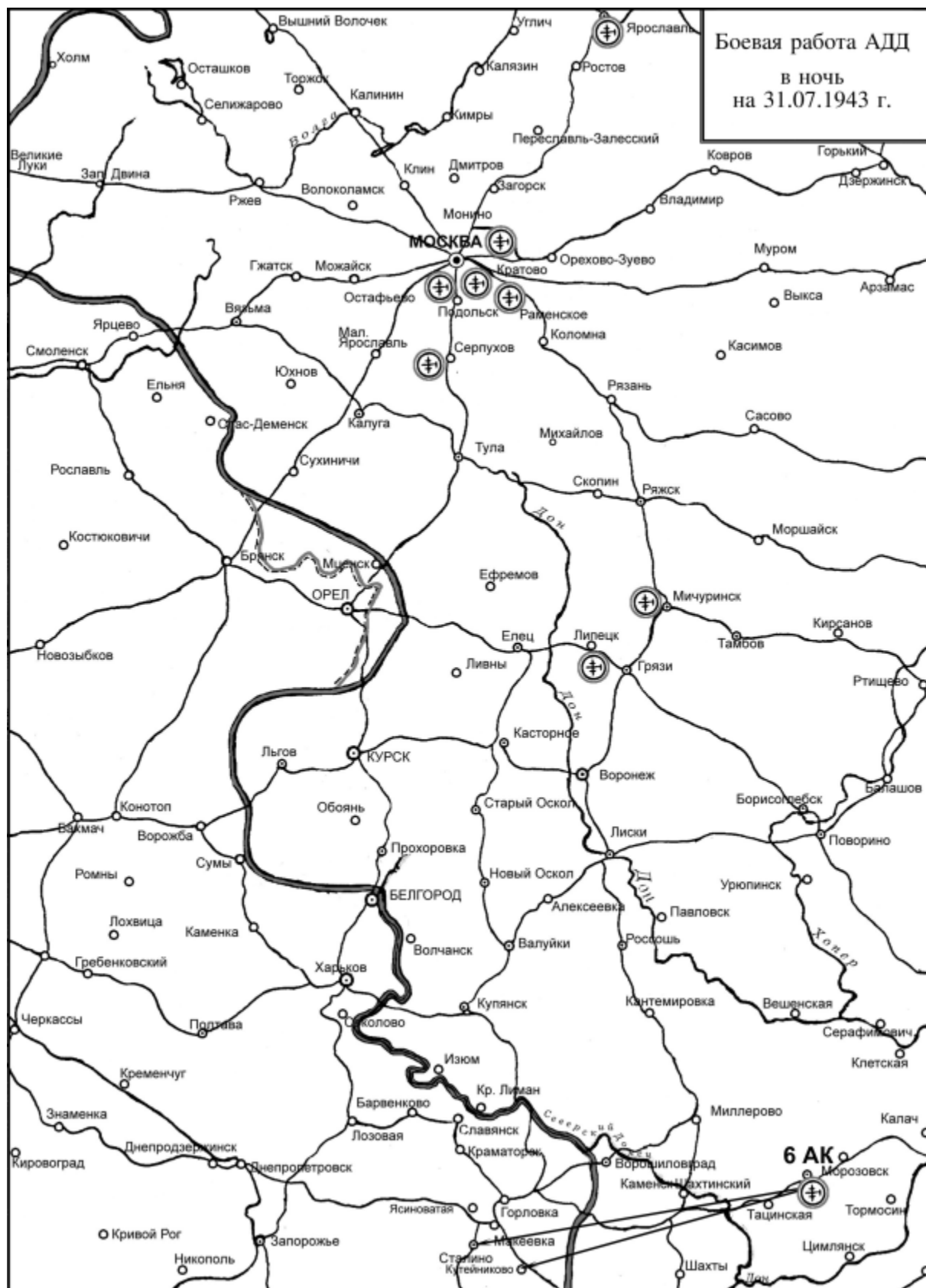


*С.Ф. Ушаков*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 68.

<sup>2</sup> Там же, л. 69.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 31.07.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
аэродром Сталино	6-й авиакорпус	Ил-4	19	17			
		Ли-2	13	13			
аэродром Кутейниково		Ил-4		1			
<b>Итого:</b>			<b>32</b>	<b>31</b>	<b>322</b>	<b>32,300</b>	
<b>Всего:</b>			<b>32</b>	<b>31</b>	<b>322</b>	<b>32,300</b>	



*Перед вылетом.  
Слева направо: штурман  
С.Ф. Ушаков,  
летчик А.С. Додонов  
у Пе-8*

Наступило седьмое утро, оно оказалось для села роковым. Немцы бежали по улицам с факелами в руках, поджигали избу за избой, запрещая населению взять что-либо из горящих домов... Населению было приказано собраться на окраине. Ночью все жители были угнаны на юг, в сторону Белгорода. Судьба большей части этих людей неизвестна. Мы только знаем, как они провели первый день в немецком плену, об этом рассказали нам 14-летние ребята Вася Седин и Ваня Лапин, которым удалось бежать.

Отступая под натиском наших войск, немцы использовали беззащитных женщин и детей как прикрытие своих отходящих войск, в частности танков и самоходных пушек 6-й немецкой танковой дивизии. Всем было приказано держаться неподалеку от танковых колонн. Отстававших на дороге тут же пристреливали. Как только доносился гул самолетов, солдаты сгоняли жителей к своим танкам, сами ложились на землю, а женщин и детей заставляли размахивать белыми платками.

К вечеру наши наступающие стрелковые подразделения начали достигать отступающих немцев. Немецкий офицер приказал одной роте перейти в контрнаступление и задержать наступление русских. Этой роте немецкий офицер «придал» группу сельских ребят в возрасте от 8 до 10 лет. Ребятам связали руки и пустили их впереди контратакующей немецкой цепи. Мальчики плакали, падали на землю, отказывались идти, но их били прикладами и вынуждали снова подниматься и снова идти вперед».

Начальник политического отдела корпуса полковник Н.В. Очнев читал статью Чернова со сжатыми кулаками, а закончив чтение, позвонил заместителям командиров полков по политической части и приказал организовать в эскадрильях коллективные читки.

Кто только в этот день не читал в частях Авиации дальнего действия эту статью, у кого только при ее чтении не сжимались кулаки! Познакомился с ней и один из тех девяти Героев Советского Союза, которые получили это звание 27 июля. И для этого у него были веские основания.

Наградной лист, которым штурман эскадрильи 746-го авиаполка был представлен к самой высокой награде, командир части подписал 7 мая 1943 года. К этому времени Сергей Федорович Ушаков совершил девяносто четыре боевых вылета. И все на бомбардировщике Пе-8. Три из них, очень скупно, в одну-две строки, отразили в наградном листе дату и объект бомбардирования. «Рассказ» еще об одном боевом вылете уложился в четыре строки, но зато в них промелькнула существенная подробность.

«В один из полетов на бомбардирование железнодорожного узла Льгов с летчиком Героем Советского Союза капитаном Родных, в сложных метеоусловиях, при облачности в четыреста – четыреста пятьдесят метров, Ушаков, отыскивая цель, сделал десять заходов, нашел ее и точно поразил».

Десять заходов на Пе-8! Когда я прочитал об этом, честно признаюсь, не поверил. Ну куда ни шло, если бы эти заходы делал сам штурман, а то ведь по его команде бомбардировщик на цель заводил летчик. «И он не психанул?» – спросил я без всякой дипломатии у Сергея Федоровича, когда оказался у него в квартире более двадцати лет назад. Он улыбнулся и ответил: «Как же, ворчал. Но надо знать Михаила Васильевича!». С рассказа о полете на Льгов и началась наша беседа.

– Это было уже после завершения Сталинградской битвы. Еще в ее ходе, где-то в середине января, перешел в наступление Воронежский фронт. Его успешные боевые действия привели к освобождению ряда городов, таких как Воронеж, Старый Оскол и других. Не за горами было освобождение Курска, Белгорода и Харькова. А через Льгов шла подпитка немецкой группировки. По данным воздушной разведки на узле скопилось приличное количество железнодорожных эшелонов. Эти сведения подтвердили и партизаны. В общем, нам предстояла серьезная работа.

– Сергей Федорович, в наградном листе нет даты этого полета.

– Сейчас уточним!

Ушаков потянулся к письменному столу, из стопки книг достал летную книжку, полистал ее и сказал:

– Это было в ночь на 7 февраля. Вообще-то я эту дату помнил, просто решил еще раз себя проверить. А забыть эту дату невозможно, так как накануне мне и Родных сообщили, что нам предстоит выполнить специальное задание, для этого на нашем самолете планировалось заменить все четыре мотора. А старые имели еще моторесурс, достаточный для одного вылета. Вот так мы оказались в боевом строю. Синоптики предупредили: к объекту бомбардирования с запада подходит теплый фронт, а командир сказал, что на случай непогоды следует бомбардировать узел Брянск.

Мы уже находились на рабочих местах, запустили моторы, а тут перед вырубиванием на старт к самолету подкатила легковая машина, и из нее вышел заместитель командира дивизии по политической части полковник Ю.И. Николаев. «Полечу с вами... в виде живого фотоаппарата, – пошутил он. – В ваши действия вмешиваться не буду, не обращайтесь на меня внимания».

– Вы сами, Анатолий Михайлович, летаете? – неожиданно спросил меня Ушаков.

– Нет, я в прошлом техник, а сейчас на политработе.

– Так вот должен вам сказать, что в любом полете присутствие старшего начальника – вещь не слишком приятная. С какой бы целью он ни летел. Чувствуешь себя как-то скованно. И мне часто приходилось летать с контрольными функциями, и я всегда старался, как это сделал Николаев, успокаивать экипаж.

В общем, пошли мы на задание. По мере приближения к линии фронта я стал замечать, что облачность, уже закрывшая все небо, снижалась к западу и можно было провести прямую линию на несколько сот километров под углом в пятнадцать-двадцать градусов к точке, где облачность соединялась с землей. Вот эта точка меня и интересовала. «Хорошо бы, – думал я, – если бы она пришлось километров на двести западнее Льгова, тогда бы мы уж заставили немецкие резервы постоять на «перегонах».

Вот и линия фронта. Внизу шел ночной бой. Курск горел. Мы летели на высоте тысячи двухсот метров. Облака все время придавливали нас к земле. Они нас доприжимали так, что на борт поступила команда – можно идти на запасную цель. А мне уж так хотелось врезать по Льгову, что я стал уговаривать командира корабля. Он не возражал. А низкая облачность и дождь полностью скрыли землю. Но я верил в себя.

Подходит расчетное время появления цели. Дорогу, которая еще как-то просматривалась, я потерял, когда она вильнула к югу. Видимость стала еще хуже, а Родных все чаще и чаще стал заходить в облака. Николаев следил за моей работой молча, не вмешивался. Я еще раз произвел перерасчет времени прихода на цель. Лежу на полу кабины и стараюсь хоть за что-то «зацепиться» глазом. Вдруг внизу промелькнуло шоссе. Мы пересекли его под углом более, чем девяносто градусов. Лихорадочно соображаю и прихожу к выводу, что цель осталась несколько правее. Немедленно даю команду на разворот и одновременное снижение. Удалось «ухватиться» за шоссе и пойти параллельным курсом. Вот мелькнула развилка шоссеиных дорог, отходящих от железнодорожного узла. На душе стало легче.

Прошли над целью. Видимость – отвратительная. Даю летчику новый курс и прошу еще немножко снизиться. Чувствую, замотал я его. Высота уже и так ниже трехсот метров. Михаил что-то пробурчал, но вижу – машину снизил. В общем, заводил я его на цель еще несколько раз, но зато отбомбился что надо! Мы даже понаблюдали за своей работой, пройдя по большому кругу. На забитом эшелонами узле возникло два пожара,



Подготовка штурманов, 1943 г.

затем раздался взрыв огромной силы. «Боеприпасы!» – пронеслось в голове. Николаев, сидевший все время спокойно, принялся считать число горящих эшелонов.

– Так что, вы действительно сделали десять заходов?

– Не думаю, что именно столько, но увеличение здесь не слишком большое. А вообще судите сами: над целью мы находились полтора часа.

В 1982 году Сергей Федорович издал книгу «В интересах всех фронтов», которая мною уже цитировалась. Прочитав ее, я сличил запись нашей беседы с описанием этого боевого вылета. О количестве заходов Ушаков не упоминает, но в наградном листе сказано, что экипаж совершил их десять. Пусть так и будет!

Кстати, оказалось, что после бомбардирования Льгова на борту самолета остались бомбы. Экипаж употребил и их с пользой: догнали состав с двумя паровозами, сделали три захода и подожгли его. Об этом Сергей Федорович мне не рассказал.

Оценивая этот полет, Ушаков писал: «8 февраля войска Воронежского фронта освободили Курск, а на другой день Белгород. Наш боевой вылет, в результате которого вышел из строя на несколько часов железнодорожный узел Льгов, была уничтожена вражеская техника, боеприпасы и горючее, давал нам моральное право считать себя активными участниками этих событий».<sup>1</sup>

Потом, когда началась Курская битва, Сергей Федорович принимал в ней самое активное участие, и, вполне естественно, его бомбардировщик вновь помогал советским войскам освобождать Белгород. Вот почему штурман так близко воспринял к сердцу статью корреспондента Чернова о зверствах фашистов.

Теперь о самом награждении. «Утром 27 июля меня разбудил Арсен (правый летчик Арсен Чурилин. – А. С.), хотя после боевых вылетов будить у нас было не принято. Каждый спал по потребности. Арсен держал в руках газету с объявлением Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении званий Героя Советского Союза... В числе удостоенных этого высокого звания были Николай Ищенко и я. Одновременно с этим мне было присвоено очередное воинское звание подполковник, о чем я узнал из этой же газеты.

5 августа наши войска освободили Орел и Белгород... Для нас и Николаем Ищенко это был особый праздник. На другой день в Кремле Михаил Иванович Калинин вручил нам ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Вернувшись в полк, я был ошеломлен новым неожиданным сообщением. Приказом командующего АДД меня назначили в аппарат главного штурмана в качестве его помощника».<sup>2</sup>

В послевоенные годы С.Ф. Ушаков занимал высокие командные должности – был начальником штаба Дальней авиации, первым заместителем начальника главного штаба ВВС. Дослужился до звания генерал-полковника авиации. 17 марта 1986 года его не стало.

---

<sup>1</sup> Ушаков С.Ф. В интересах всех фронтов. – С. 112.

<sup>2</sup> Там же. – С. 140-141.

*Наши войска на орловском направлении продолжали наступление, продвинулись от 8 до 12 км и заняли свыше 100 населенных пунктов.*

*На белгородском направлении – поиски разведчиков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 119 самолетов противника.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### ПАВЕЛ РАДЧУК

Начало августа ознаменовалось тяжелыми боями на подступах к Орлу. Враг уже не мог изменить или улучшить обстановку в свою пользу, он лишь думал о том, как избежать окружения. Утром 31 июля воздушная разведка обнаружила движение из Орла на запад вражеской колонны из трехсот автомашин. Штурмовики и бомбардировщики Пе-2 стали наносить удары по узлам дорог, мостам и переправам на путях отхода врага.

Войска Воронежского и Степного фронтов заканчивали подготовку контрнаступательной операции.

В ночь на 1 августа усилия 6-го авиакорпуса вновь были направлены на оказание помощи войскам Южного фронта в районе Дебальцево. В сорока пяти километрах юго-восточнее этого населенного пункта нужно было ударить по живой силе и танкам, сосредоточенным в ряде населенных пунктов. Генерал Г.Н. Тупиков поделил их между дивизиями: 50-й предстояло ударить по Ремовским Рудникам и Красному Октябрю, а 62-й – по Первомайску и Безымянной шахте. Каждому соединению, в соответствии с боевым распоряжением, необходимо было произвести по два вылета: первый в строго назначенное время, а второй – по готовности. В связи с тем, что, по прогнозу синоптиков, погода на маршруте ожидалась сложной, выпуск основной массы бомбардировщиков предполагалось произвести по данным разведчика. Для бомбардирования ему определили железнодорожный узел Иловайская.

Разведку погоды выполнил экипаж 21-го авиаполка П.В. Костина (штурман Н.М. Лосев). По его информации на боевое задание ушли все, кто был запланирован на первый вылет. В 22.00 У-2 подожгли населенные пункты, предназначенные для бомбардирования и развесили САБы, а наземные войска обозначили направление на цели пулеметно-артиллерийской стрельбой. Так что проблем с выходом на объекты не было. Несмотря на то, что линия фронта была почти рядом, штурманы отбомбились аккуратно и прицельно, создав на объектах четырнадцать очагов пожаров (четыре крупных) и двенадцать взрывов (два большой силы).

Как только экипажи покинули свои аэродромы, их заблокировала немецкая авиация. Три с половиной часа самолеты противника ходили над аэродромами Морозовский, Суховский и Верхне-Обливский, сбросив за это время более шестидесяти фугасных и зажигательных бомб. Физический результат этой работы оказался ничтожным: легко был ранен лишь один человек. Единственное, что удалось блокировщикам, так это сорвать повторный вылет 4-го гвардейского авиаполка.<sup>1</sup> А это уже немало.

Пока в боевой работе АДД большой активности нет, давайте познакомимся с еще одним Героем. Боевые награды на груди Павла Петровича Радчука появлялись в строгой последовательности по степени важности. По всем ним решение принимал Президиум Верховного Совета СССР. 29 марта 1942 года летчика наградили орденом Красного Знамени, 31 декабря этого же года – орденом Ленина. Ну а Золотой Звезды и ордена Ленина он удостоился 27 июля, всего несколько дней назад.

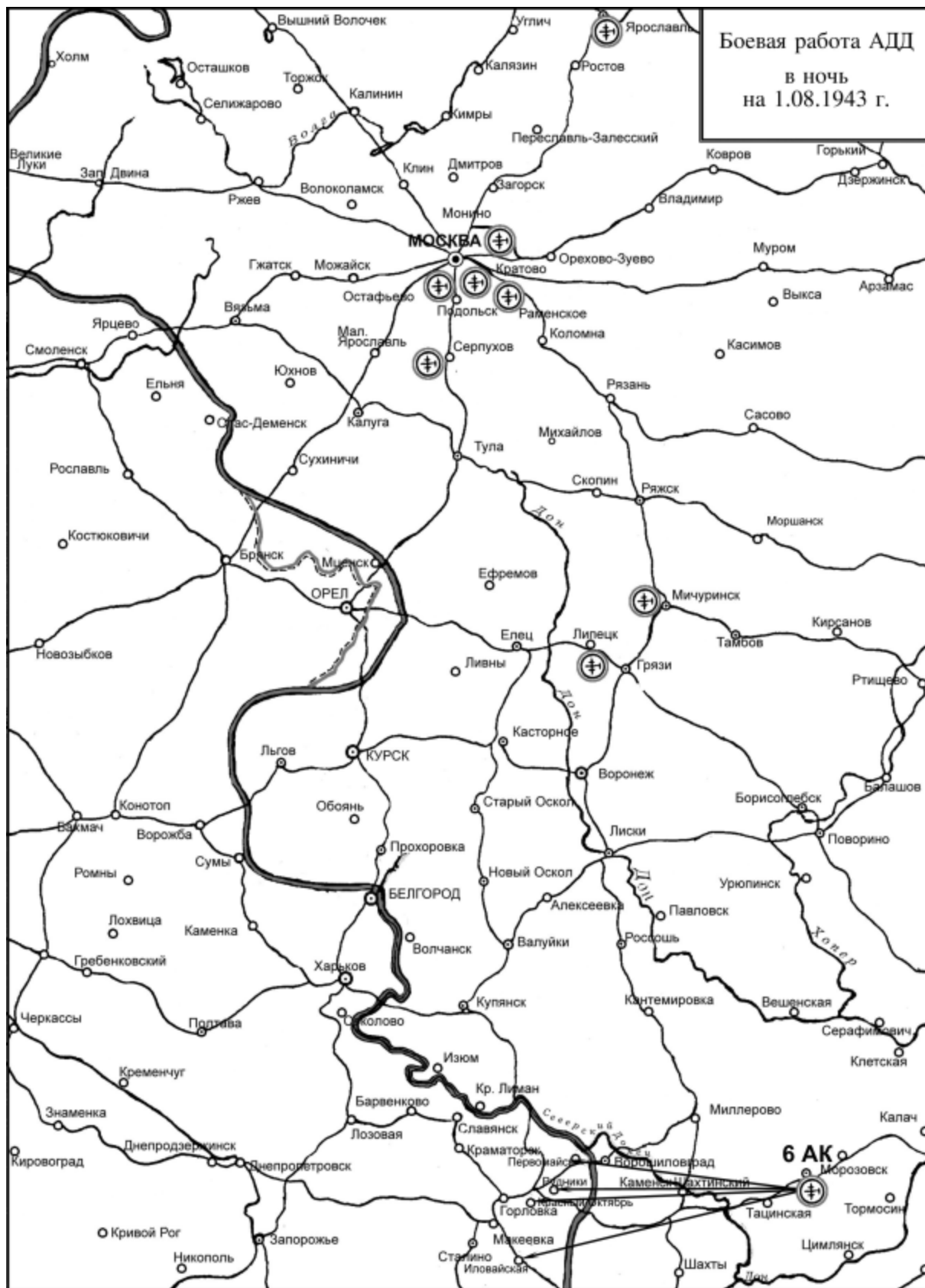
Немногим более двух месяцев сияло лучами золота на груди Павла Радчука. 6 октября 1943 года оно угасло. В этот день заместитель командира 19-го гвардейского авиаполка проверял в зоне слепого полета



*П.П. Радчук*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак., оп. 1, д. 1 «А», л. 70.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 01.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
пп. Первомайск, Ремовские Рудники	6-й авиакорпус	Ил-4	28	25	1022		
Красный Октябрь		Ли-2	34	34		70,471	
ст. Иловайская		Ил-4		3	30	3,410	
<b>Итого:</b>			<b>62</b>	<b>62</b>	<b>1052</b>	<b>73,881</b>	
<b>Всего:</b>			<b>62</b>	<b>62</b>	<b>1052</b>	<b>73,881</b>	

технику пилотирования молодого летчика младшего лейтенанта П.И. Чеботарева. В районе Каширы на высоте тысячи двухсот метров Ил-4 неожиданно вошел в пикирование, через тридцать секунд у него отвалилась левая плоскость, а на высоте ста метров самолет воспламенился и под углом девяносто градусов врезался в землю. Павла Радчука не стало. С ним погибли летчик Павел Иванович Чеботарев и радист Николай Алексеевич Спорыхин.

В связи с гибелью Павла Радчука, ни встречи, ни переписки с ним у меня не было. В 1974 году я нашел его сына. Вскоре из Серпухова от Леонида Павловича пришел ответ и кое-какие материалы. Радчук-младший писал: «У меня сохранился подлинник автобиографии отца, написанный им при приеме в партию в 1929 году. Я ее приведу дословно, а далее дополню, что знаю».

«Родился я в 1909 году в крестьянской семье (деревня Сычин Холмской губернии). Пяти лет лишился отца, а в 1915 году вместе с матерью, братишкой и сестренкой бежали от наступающих немцев и доехали до Ростова. В 1920 году умерла мать, и нас с братишкой отдали в коммуну. Вскоре братишка умер, и я остался один. В 1927 году окончил ФЗУ и стал работать рабочим на 1-й госмельнице до поступления в теоретическую школу летчика. В комсомол вступил в 1924 году».

Далее Леонид Радчук сообщил, что отец окончил Роганьское авиационное училище и остался там инструктором. Затем какой-то период служил на Дальнем Востоке, в Монголии и Китае. Война застала семью в Воронеже, откуда пришлось эвакуироваться в Бузулук. Осенью 1941 года туда после ранения попал и отец.

Радчук-младший писал: «О его фронтовой жизни я знаю мало и то со слов однополчан, так что ничего писать не буду, так как не гарантирую достоверность. Хочу рассказать только о том, что в одном из ночных налетов на Ростов в 1942 году он попал камешком с запиской во двор к своей теще и сообщил, что мы живы и здоровы. Жила она в центре Ростова по улице Журавлева, 34».

Так получилось, что на боевой курс как летчик дальне-бомбардировочной авиации Радчук впервые стал 17 января 1942 года. Трудным оказался этот полет. Истребители противника так «закрутили голову», что экипаж едва нашел свой аэродром. Так началось боевое становление. С каждым вылетом экипаж «умнел», набирался опыта, подтягивался к передовикам.

В наградном листе зафиксировано: «...не имел случаев потери ориентировки, невыполнения боевого задания и поломки материальной части». В отношении первого и второго – верно. А вот насчет поломки... 15 июля 1942 года 751-й авиаполк направил на бомбардирование скопления танков и пехоты противника в городе Коротояк пять бомбардировщиков. Четыре из них по погодным условиям вернулись, а один решил идти на запасную цель – железнодорожную станцию Орел. Конечно же, это был экипаж Радчука. Отбомбились с ходу. И – домой. А над аэродромом дождь, сплошная облачность и нулевая видимость. Кружились долго, потом ушли на свой ложный, где и сели. В конце пробега самолет попал в канаву, сила инерции поставила его на нос. Кабину штурмана смяло, винты погнулись, а из членов экипажа пострадал лишь радист Василий Шереметьев.

А вот позже в одном из боевых листов рассказывалось о том, что летчик Радчук в условиях темной ночи посадил неисправный самолет на полевой площадке без единой поломки жизненно-важных органов, без единой царапины у членов экипажа. Так что всякое бывало.

Как-то незаметно, без особого шума и треска, экипаж Радчука пробился в группу передовиков, да так уверенно, что «потеснил» там и именитых. Настойчивость – вот что отличало прежде всего летчика. И разумная инициатива. Все чаще и чаще экипаж стал давать пример другим. Одним из первых он берет на борт увеличенную бомбовую нагрузку, первым в соединении совершает четыре вылета в ночь. И двести боевых вылетов в дивизии совершил тоже первым. И это несмотря на то, что на боевые задания стал летать позже

других. Юбилей первых двухсотников – летчика Павла Радчука и штурмана Павла Хрусталева – отмечали на дивизионном уровне. Е.Ф. Логинов объявил юбилярам благодарность и вручил денежные награды.

«Пробился» экипаж и на страницы «Красного сокола». «В ночь на 11 апреля 1943 года летчики Aviации дальнего действия снова появились над Кенигсбергом. В этом налете участвовали не только те, кто в прошлом году прокладывал маршрут на Берлин, Бухарест, Будапешт, но и талантливая молодежь, воспринявшая боевой опыт старших товарищей. На аэродромах, где базируются части Aviации дальнего действия, в этот день царил особое оживление. Первым взлетает летчик дважды Герой Советского Союза Молодчий. Он мастерски отрывает от земли тяжело груженную машину и быстро скрывается за горизонтом.

Вслед за ним ложатся на боевой курс машины летчиков Героев Советского Союза Краснухина и Гарилина, летчиков-орденоносцев Маркова, Евдокимова, Полежаева, Матвеева, Харитонова, Диденко и других. С другого аэродрома поднялись в воздух гвардейские экипажи, которым только в этот день было вручено гвардейское знамя. Среди них особенно отличился экипаж гвардии майора Радчука, недавно отметивший свой двухсотый боевой вылет».

Ни одно сколько-нибудь сложное и ответственное задание как полкового, так и дивизионного уровня не обходилось без активного участия в нем экипажа Радчука. 23 июня 1943 года штабом 2-го гвардейского авиакорпуса дивизия получила боевую задачу – уничтожить скопления железнодорожных эшелонов с войсками и разрушить станцию Псков-товарная, являющуюся базой снабжения северо-восточной группировки войск противника. Удар надо было нанести компактно. В связи с этим тридцать три экипажа покинули аэродром за тридцать семь минут.

До подхода основной ударной группировки цель была уже отлично освещена специальной группой экипажей, а один из эшелонов у входных стрелок товарной станции горел. Это обеспечило бомбардировщикам точный выход на цель и прицельную работу. Удар был настолько интенсивным, что тридцать один самолет отбомбился за двадцать одну минуту. В результате налета экипажи подожгли три эшелона, разбили все станционные сооружения, взорвали склад с боеприпасами, а в районе деревни Перемежица двумя прямыми попаданиями бомб взорвали железнодорожный мост через реку Великая. В боевом донесении авиадивизии сказано: «Отлично действовали в этом боевом вылете экипажи Радчука (штурман Хрусталева), Решетникова (штурман Плаксицкий) и Курятника (штурман Рощенко). Это они своими меткими залпами подожгли три эшелона и разрушили мост через реку Великая».

К весне 1943 года у командира 8-го гвардейского авиаполка Героя Советского Союза В.Г. Тихонова окончательно созрело решение – представить командира эскадрильи гвардии подполковника Павла Петровича Радчука к званию Героя Советского Союза. 25 апреля он подписал наградной лист. К этому времени летчик совершил двести семь боевых вылетов.

В письме ко мне сын Героя писал: «Анатолий Михайлович, хочу вас предостеречь от одной ошибки. В 1961 году издательство «Московский рабочий» выпустило книгу «По следам минувшей войны». В ней указано, что отец совершил двести семь боевых вылетов. Эта цифра совершенно неверна. Она взята из представления на звание Героя Советского Союза, то есть на весну 1943 года. Я не знаю точно, сколько он сделал боевых вылетов, только знаю, что их было более двухсот пятидесяти».

Привожу, Леонид Павлович, точную цифру: ваш отец совершил за годы войны двести шестьдесят семь боевых вылетов.

Среди них десятка три в период Курской битвы. О некоторых я упоминал. А вот, что писала газета «Красный сокол» 11 июля 1943 года: «Противник, наступающий на орловско-курском направлении, встречает упорное сопротивление не только наземных советских войск, но и нашей ночной авиации... Несмотря на трудности в нахождении цели удар был нанесен точно. Этому способствовала отличная работа экипажей-осветителей и особенно экипажа Радчука. Прибыв на цель в такое время, когда на земле еще просматривались очертания пункта, где расположились немецкие части, экипаж Радчука начал через определенные интервалы времени сбрасывать светящиеся бомбы. Цель была освещена настолько хорошо, что штурманы остальных экипажей могли без особого труда выбирать нужные точки прицеливания».

В хорошем освещении цели немалая заслуга и штурмана экипажа Павла Павловича Хрусталева. Но рассказ о нем в следующем параграфе.



## ***Ночь на 1 августа 1943 года (день 28-й)***

---

*Наши войска на Орловском направлении продолжали наступление, продвинулись на 6-10 км, заняли свыше 70 населенных пунктов и среди них районный центр Знаменское.*

*На белгородском направлении – поиски разведчиков.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### **ПАВЕЛ ХРУСТАЛЕВ**

Как бы осерчав на действия противника, командование 6-го авиакорпуса в ночь на 2 августа послало на блокировку аэродрома Сталино пару экипажей на самолетах Ил-4 (от 21-го авиаполка) с максимальным количеством горючего. Особого эффекта она тоже не дала: задание выполнил только один, сбросив с трех тысяч пятисот метров десять ФАБ-100, причем экипаж взрывов не наблюдал; второй (командир корабля П.В. Костин) проинформировал о том, что находится в районе цели, на этом связь с ним прекратилась, на свой аэродром экипаж не возвратился.

Не имея никаких сведений о нем, командование полка предположило, что он сбит или зенитной артиллерией, или истребителем. Пропали без вести командир корабля Петр Васильевич Костин, штурман Александр Тимофеевич Лосев, радист Николай Павлович Ципляковский, стрелок Павел Федорович Филимонов.

Основным же объектом для бомбардирования стали аэродром противника Кутейниково и общежития летного состава, расположенные в совхозах «Металлист-1 и 2», в трех километрах севернее Кутейниково. Аэродром предстояло бомбардировать 62-й авиадивизии, а общежития – 50-й.

Установившееся взаимодействие с У-2 продолжилось и в эту ночь. «Кукурузники» подожгли вокруг объектов бомбардирования все населенные пункты и облегчили работу бомбардировщикам. Задание выполнили все экипажи, создав два очага пожаров и одиннадцать взрывов, один из которых большой силы.

Вновь немецкие блокировщики сорвали второй вылет 4-го гвардейского авиаполка, за три с половиной часа они сбросили двадцать фугасных и осколочных бомб, ранив одного человека.<sup>1</sup>

Тем временем войска Воронежского и Степного фронтов завершали подготовку к контрнаступлению. Отведенные для этого Ставкой сроки истекали. И хотя они были незначительными, за эти дни удалось сделать главное: произвести перегруппировку сил, подтянуть тылы, нарастить запасы всех видов боевых средств, горючего и продовольствия, с помощью разведки установить количественное состояние войск и техники вражеской группировки, дать отдых личному составу и подлечить раненых.

Расчеты показывали: соотношение сил по людям и технике на белгородско-харьковском направлении в нашу пользу. Кардашов пишет: «Отброшенная на исходные рубежи вражеская группировка к началу августа была значительно ослаблена как кровопролитными боями, так и изъятием из нее части войск для переброски в Донбасс и на орловский плацдарм».<sup>2</sup>

Обсудив с А.М. Василевским и командующим фронтом основные детали плана, Г.К. Жуков 1 августа вылетел в Москву для доклада в Ставке. После согласования план операции был утвержден и получил кодовое название «Полководец Румянцев».

Ее основная цель: разгромить белгородско-харьковскую группировку гитлеровцев, ликвидировать белгородско-харьковский выступ и создать необходимые условия для последующего наступления наших войск в Донбассе и Левобережной Украине.

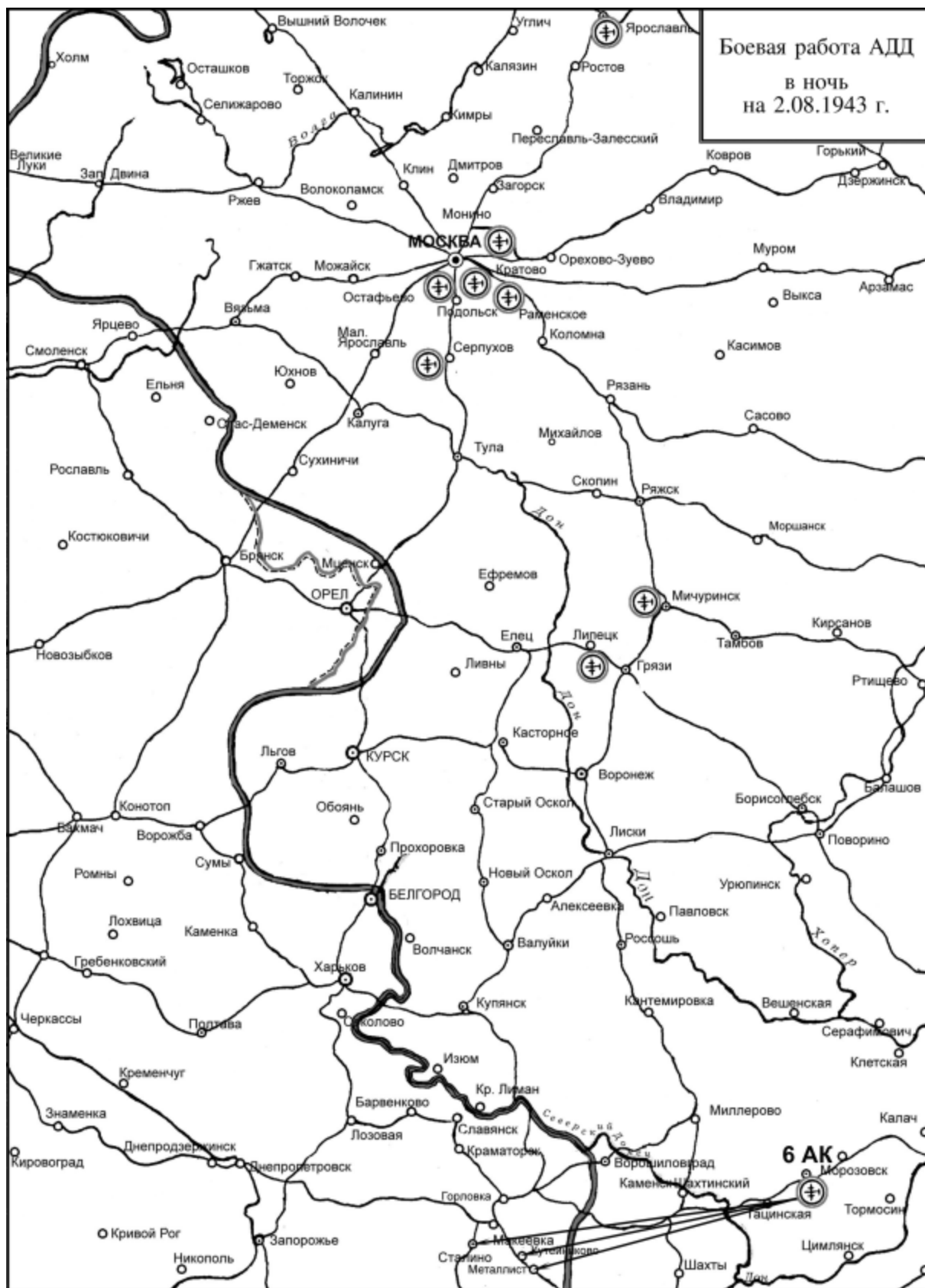
Эту цель предполагалось осуществить силами трех фронтов – Воронежского, Степного и Юго-Западного. Главный удар смежными крыльями должны были нанести войска Воронежского и Степного фронтов из района Белгорода в направлении на Богодухов – Валки – Нов. Водолагу с расчетом обойти Харьков с запада.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак., оп. 1, д. 1 «А», л. 71.

<sup>2</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 193.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 02.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
аэродром Кутейниково	6-й авиакорпус	Ли-2	40	40	871	41,656	
совхоз «Металлист»		Ил-4	23	23	265	32,645	
аэродром Сталино			2	2	20	2,000	
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>65</b>	<b>1156</b>	<b>76,301</b>	
<b>Всего:</b>			<b>65</b>	<b>65</b>	<b>1156</b>	<b>76,301</b>	



Слева направо: В.В. Решетников, В.Ф. Роценко, П.П. Радчук, П.П. Хрусталеv, 1943 г.

С подходом наших войск к Харькову должен был начать наступление Юго-Западный фронт. Ему предстояло наносить удары на Ахтырку и вдоль западного берега реки Северский Донец на Мерефу.

Общий замысел сводился к тому, чтобы мощным ударом Воронежского и Степного фронтов рассеять противостоящую вражескую группировку на две части, глубоко охватить их и в последующем, с помощью Юго-Западного фронта, уничтожить.

Перед белгородской группировкой советских войск стояла трудная задача. Немецко-фашистское командование придавало этому участку своей обороны большое значение. Белгородско-харьковское направление оно считало «северным бастионом Украины». Этот плацдарм они давно готовили к упорной обороне.

Бывший начальник штаба Степного фронта генерал М.В. Захаров вспоминал: «К тому же вражеские войска опирались на хорошо развитую в инженерном отношении оборону, тактическая зона которой состояла из главной и второй полосы общей глубиной до 15-18 км. Главная полоса обороны глубиной 6-8 км состояла из двух позиций, на каждой были оборудованы опорные пункты и узлы сопротивления, соединенные между собой траншеями полного профиля. В опорных пунктах противник соорудил большое количество дзотов».<sup>1</sup>

На предстоящие трудности указывал и Г.К. Жуков: «Переход в контрнаступление войск Воронежского фронта осуществлялся в более сложных условиях, чем в районе Орла. В период оборонительного сражения они понесли большие потери в людях, боевой техники и материальных средств. Противник, отойдя на свои заранее подготовленные оборонительные рубежи, своевременно занял их и неплохо подготовился к отражению нашего наступления. Разведкой было установлено, что для усиления своей белгородско-харьковской группировки он спешно перебросил с других направлений танковые и моторизованные дивизии».<sup>2</sup>

Наиболее мощными узлами сопротивления на белгородско-харьковском направлении считались Белгород, Томаровка, Борисовка, Краснополье, Ахтырка и Харьков.

Здесь оставалась ударная танковая сила фашистской Германии – 4-я армия. За последние дни она была усилена танковыми дивизиями «Викинг», «Великая Германия», «Мертвая голова», «Райх».

Надо отметить, что более благоприятной на белгородско-харьковском направлении была воздушная обстановка. Завоеванное еще в период оборонительного сражения господство в воздухе советская авиация продолжала удерживать прочно.

Таким образом, в предстоящем контрнаступлении на белгородско-харьковском направлении советские войска ожидали значительные трудности. Помощь наземным войскам со стороны авиации, в том числе и АДД, была крайне необходима. Однако она, особенно в период авиационной подготовки контрнаступления и в первые дни после его начала, оказалась весьма незначительной, ибо к этому времени Авиация дальнего действия почти всеми своими силами основательно ввязалась в боевую работу на Ленинградском и Волховском фронтах.

Начало контрнаступления было запланировано на утро 3 августа.

Пока войска готовятся к серьезным боям, воспользуюсь последним затишьем и расскажу о штурмане Радчука Герое Советского Союза Павле Павловиче Хрусталева. Он на восемь лет моложе своего командира.

Золотые Звезды Героев В. Решетникову, В. Рощенко, П. Радчуку и П. Хрусталева в Кремле вручал сам М.И. Калинин.

– Сколько вам лет, товарищ Хрусталева? – спросил Михаил Иванович.

– Седьмого ноября будет двадцать шесть!

– Так вот вы какими стали – ровесники Великого Октября. Поздравляю вас с высоким званием Героя Советского Союза.

– Служу Советскому Союзу!<sup>3</sup>



*П.П. Хрусталева*

<sup>1</sup> Захаров М.В. Курская битва. – С. 99.

<sup>2</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 183.

<sup>3</sup> Авиация и космонавтика. – 1973. — № 10.

Думаю, что описывать подробно боевую работу штурмана Павла Хрусталева после того, как это сделано по отношению к летчику Павлу Радчуку, нет смысла. У них все одинаково. Один самолет, один на двоих стрелок-радист Василий Шереметьев, одни и те же объекты бомбардирования, одного названия и одних сроков награды, близнецы-братья наградные листы, в один и тот же день подписанные командирами полка и дивизии, руководством АДД, в столовой один стол. В общем – экипаж, в котором «хлеба горбушку и ту пополам».

Пожалуй, была одна небольшая разница между летчиком и штурманом в их совместной боевой биографии – на день подписания наградного листа у штурмана оказалось на девять вылетов больше. И еще. Павел Павлович, в отличие от Радчука, дожил до Дня Победы, но прожил после нее не очень много, всего тридцать лет. Умер он 31 декабря 1975 года, в новогоднюю ночь, пятидесяти восьми лет от роду.

Так получилось, что как раз в это время я начал активную работу по сбору материалов о Героях Советского Союза Aviации дальнего действия. Но выйти на Хрусталева не успел. Позже я познакомился с его супругой. С Любовью Георгиевной у нас была переписка, мы несколько раз встречались.

И все же о двух боевых вылетах Хрусталева рассказать надо. Дело в том, что редакция «Красного сокола», узнав о том, что ему присвоено звание Героя Советского Союза, немедленно предложила Павлу Павловичу поделиться своим штурманским опытом. Статья, подготовленная с завидной оперативностью, под заголовком «По прифронтовым дорогам врага» появилась в газете именно 1 августа.

Актуальность темы как раз в этот период боев на Курской дуге была очевидной. Наступление наших войск на орловском направлении заставило немцев прибегнуть к маневру своими силами. По прифронтовым шоссейным и грунтовым дорогам двухстороннее движение автотранспорта усилилось. К линии фронта противник подвозил вооружение, боеприпасы, живую силу. В обратном направлении, опасаясь окружения, вывозил интендантское имущество, продовольствие, награбленное у населения добро.

В ряде мест грунтовые дороги являлись для немцев единственным способом передвижения, так как многие железнодорожные магистрали были или выведены из строя бомбардировками с воздуха или перерезаны нашими наземными войсками. Передвижение автоколонн враг тщательно скрывал. В связи с тем, что Aviация дальнего действия к бомбардировкам по этим целям уже привлекалась, а также в связи с тем, что подобную работу ей предстояло выполнять в самые ближайшие дни, газета решила посвятить этой проблеме специальную статью. У экипажа Радчук – Хрусталева к этому времени накопился определенный опыт бомбардирования автоколонн на шоссейных и грунтовых дорогах, особенно в районе Болхова. Так замысел нашел исполнителя.

В статье Павел Хрусталева рассмотрел основные особенности обработки целей подобного рода, рассказал о чисто штурманских приемах работы, определил условия успешного бомбардирования автоколонн. Главное, по мнению автора, – это продолжительность воздействия на врага. Штурман привел два примера из своей совсем недавней практики.

«Мы получили задание бомбить шоссейную дорогу, идущую из немецкого тыла к пункту Б. (Болхов. – А. С.), осажденному нашими войсками и сильно обороняемому немцами. Враг любой ценой стремился удержать этот пункт. К нему непрерывным потоком шли вражеские подкрепления. Чтобы облегчить нашим наземным войскам наступление, требовалось дезорганизовать движение немцев по этой дороге, задержать их на полпути и причинить им урон.

Наш бомбардировщик, пилотируемый гвардии подполковником Радчуком, точно вышел на дорогу, однако на ней не было видно никакого движения. Я пристально всматривался вниз и не напрасно. Уже через минуту-две на дороге мигнул свет фар. По направлению движения автомашин взяли курс и мы. Я сбросил два САБа. Когда они повисли над дорогой, мы увидели колонну численностью до 80 машин. С трех заходов я сбросил бомбы. Вслед за нами отбомбились и остальные экипажи. Общее время удара длилось 20-25 минут».

Далее штурман сделал в статье подробный анализ этого налета, вскрыл недостатки при его организации. Главный из них – слишком короткое время удара, приход бомбардировщиков на объект в таком же массовом порядке, в каком они ходили на бомбардировку железнодорожных узлов. Критически оценив результаты этого боевого вылета, командование по-иному организовало работу в другой раз. Хрусталева рассказал и о втором налете.

«Бомбардировщики выпускались с аэродрома через более продолжительные интервалы, налет был значительно растянут и занял около трех часов. Каждый экипаж делал по несколько заходов, обстреливая колонну из пулеметов. Противнику, во-первых, нанесли гораздо больший урон, во-вторых, немецкий фронт был отрезан от тыла в продолжение всей ночи. Следовательно, во втором налете наша авиация оказала своим наземным войскам безусловно большую пользу, чем в первом».

Еще раз хочется сказать самые добрые слова в адрес редакции газеты «Красный сокол». 28 июля стало известно, что в АДД появилась новая группа Героев Советского Союза, а уже через четыре дня один из них выступил на ее страницах со своей статьей!

И еще один штрих из боевой биографии Павла Хрусталева, характеризующий его штурманские способности. Летом 1944 года командование ВВС США организовало «челночные» полеты своих экипажей для бомбардирования основных объектов фашистской Германии. Они взлетали с авиационных баз Италии, выполняли задание, садились на аэродромах полтавского аэроузла, отдыхали, заправлялись боекомплектом и горючим, возвращались к месту базирования, совершая попутное бомбардирование новых объектов. Для изучения опыта их работы командование АДД направило трех штурманов. Среди них были Герои Советского Союза Владимир Рощенко и Павел Хрусталева. Они выполняли специальное задание Верховного Главнокомандования СССР в июне и июле, совершив за это время три обычных дневных полета в качестве штурманов американских экипажей на самолетах Б-17 («летающая крепость») и один «челночный» с аэродрома Полтава на аэродром Фоджа (Италия).

Теперь о некоторых весьма интересных фактах из биографии Хрусталева, не связанных с боевой работой. Родился он в деревне Есенники на Псковщине. Пяти лет лишился отца. Мать Анастасия Гавриловна осталась одна с двумя сыновьями. Это была боевая женщина. Она первая вступила в колхоз, а затем стала членом партии. Когда немцы подходили к селу, Хрусталева добился разрешения, слетал за матерью на У-2, привез ее в полк и устроил на работу в лазарет батальона обслуживания.

«Перетянул» к себе в полк Хрусталева и брата Виктора, который за войну побывал кавалеристом, пехотинцем и танкистом. Под «крылышком» у брата стал стрелком-радистом летал в экипаже В.Г. Тихонова.

После получения звания Героя Советского Союза Павел Хрусталева выступил по Всесоюзному радио, его фотографии напечатали некоторые центральные газеты. И пошли в полк бандероли с носовыми платочками, кистетами, теплыми носками и девичьими фотографиями. Одна другой краше. Но ни одна из них не тронула сердце штурмана, у этого сердца уже был другой «объект» – старший фотолаборант 8-й гвардейской авиадивизии по имени Люба. А люба она стала с первого взгляда. Красива была – глаз не отвести. Ходил к ней по поводу и без него. По поводу – это когда был полет на фотографирование и надо было проявлять снимки. А без повода — это каждый день, когда не надо было носить фотопленку. Придет, постоит молча, возьмет ведро, натаскает воды и уйдет. Свадьба была в землянке. Перед полковым строем объявили, что Любовь Георгиевна стала Хрусталева.

И еще об одном. Воспроизведя разговор П.П. Хрусталева с М.И. Калининим, я сослался на статью «Ровесник Октября» в журнале «Авиация и космонавтика». Ее автор-майор-инженер Г. Чеглаков. В статье говорится, что штурман «...двадцать три раза участвовал в нанесении бомбовых ударов по военным промышленным объектам фашистской столицы». И здесь же Чеглаков ставит вопрос: «Много это или мало?» Ответу: слишком много! За всю войну экипажи АДД появлялись над Берлином значительно менее этого количества. В наградном листе перечислены полеты Хрусталева на дальние цели: на Берлин – один раз, на Кенигсберг – шесть, на Данциг – три и Варшаву – два. Всего двенадцать раз. А тут только на Берлин двадцать три! Такого быть не могло, потому что такого не было.

*Наши войска на орловском направлении продолжали наступление, продвинулись на 6-10 км, заняли свыше 50 населенных пунктов...*

*На белгородском направлении – усиленные поиски разведчиков и бои местного значения.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### В НОЧЬ ПЕРЕД НАЧАЛОМ ОПЕРАЦИИ «ПОЛКОВОДЕЦ РУМЯНЦЕВ»

Подготовка Воронежского и Степного фронтов к контрнаступлению завершилась. Войскам предстояли упорные и кровопролитные бои. Г.К. Жуков отмечал: «Переход в контрнаступление войск Воронежского фронта осуществлялся в более сложных условиях, чем в районе Орла. В период оборонительного сражения они понесли большие потери в людях, боевой технике и материальных средствах. Противник, отойдя на свои заранее подготовленные оборонительные рубежи, своевременно занял их и неплохо подготовился к отражению нашего наступления. Разведкой было установлено, что для усиления своей белгородско-харьковской группировки он спешно перебросил с других направлений танковые и моторизованные дивизии.

Все говорило о том, что здесь предстоят тяжелые сражения, особенно для войск Степного фронта, вынужденного в силу обстановки наступать на хорошо укрепленный белгородский оборонительный район».<sup>1</sup>

В ночь, предшествующую началу контрнаступления, командование АДД решило оказать помощь с воздуха войскам Воронежского фронта, которому предстояло нанести главный удар из района северо-восточнее Томаровки. В общем направлении на Богодухов и Валки. На направлении главного удара находились такие узлы сопротивления врага, как Томаровка, Борисовка, Белгород. Их наземным войскам предстояло преодолеть.

Томаровка! Сколько раз название этого населенного пункта попадало в боевые приказы и распоряжения частей и соединений Авиации дальнего действия! Сколько раз руки штурманов обводили на своих картах кружочком его название и тянули к нему красную линию маршрута! Сколько раз в небе над Томаровкой появлялись Пе-8, Б-25, Ил-4 и Ли-2! И вот снова этот населенный пункт. Только теперь не для нашей обороны, а для нашего наступления. Жаль только то, что командование АДД для поддержки войск Воронежского фронта не смогло выделить сколько-нибудь значительные силы.

Генерал-майор авиации Евгений Федорович Логинов боевой приказ штаба АДД получил перед обедом. Соединению предстояло действовать на двух направлениях – северном (район Мги) и южном (пункт Драгунское, на северо-западе от Белгорода). Несколькими раз за весь период Курской битвы бомбардировщики Авиации дальнего действия обрабатывали населенные пункты близ Томаровки, напичканные войсками и техникой, бывал там и 2-й гвардейский, а вот над Драгунским его экипажи еще не появлялись.

Командир корпуса вызвал к себе начальника метеослужбы А.В. Горового.

– Авросим Васильевич, что с погодой?

Горовой подробно доложил о метеобстановке в районе Ленинграда.

– А в районе Белгорода?

Начальник метеослужбы сделал удивленное лицо.

– Да, да, снова туда, – ответил на немой вопрос метеоролога командир корпуса.

– Разрешите уточнить, товарищ генерал?

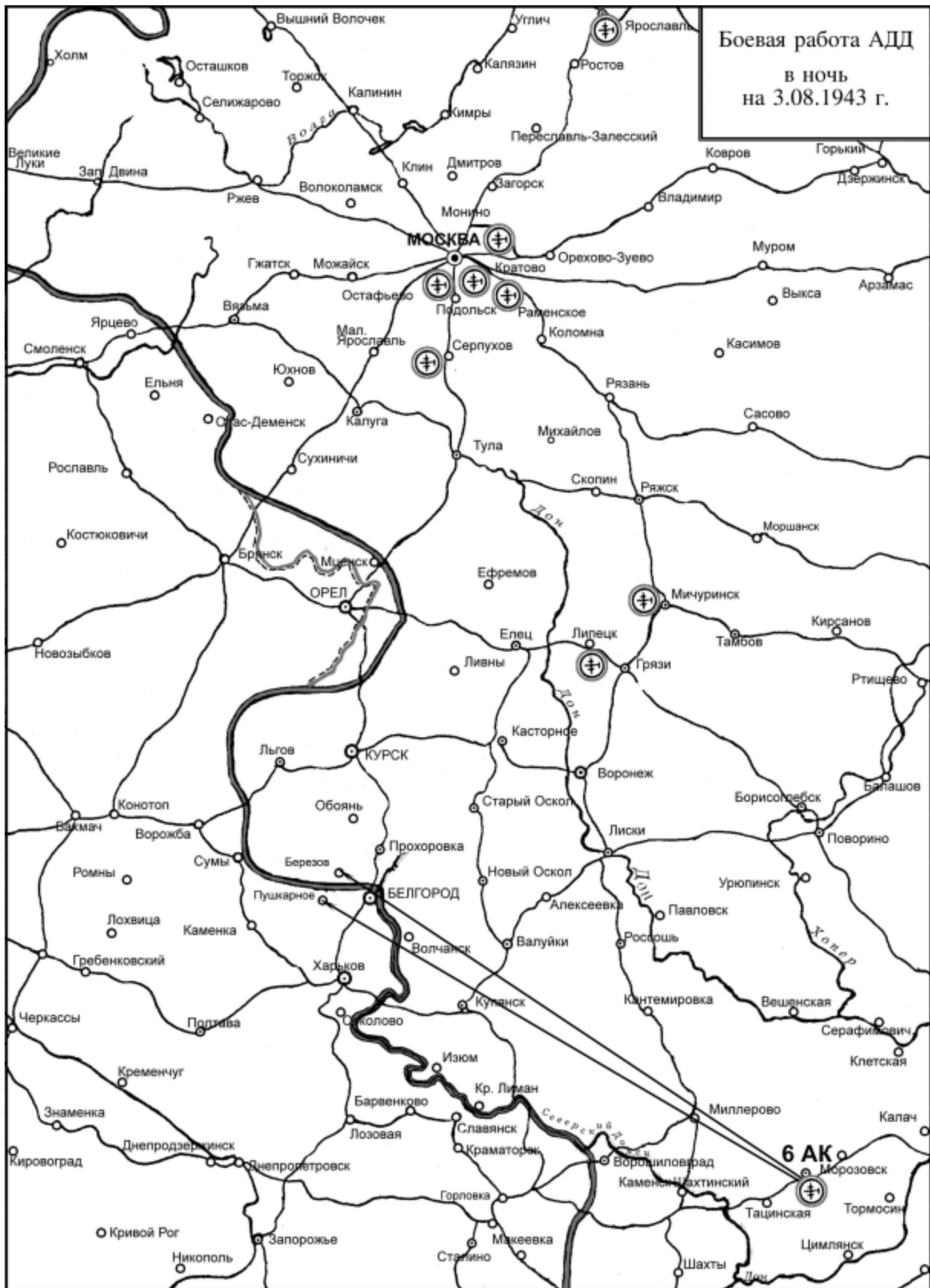
– Звони.

Горовой снял трубку телефона, назвал номер. Переговорив с дежурным по метеостанции, доложил:

---

<sup>1</sup> Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – Т. 2. – С. 183.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 03.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
п. Пушкарное	6-й авиакорпус	Ил-4	8	8	502	25,808	
		Ли-2	15	15			
п. Березов		Ил-4	6	6	356	17,566	
		Ли-2	9	9			
<b>Итого:</b>			<b>38</b>	<b>38</b>	<b>858</b>	<b>43,374</b>	
<b>Всего:</b>			<b>38</b>	<b>38</b>	<b>858</b>	<b>43,374</b>	



*Слева направо:  
маршал авиации А.А. Новиков,  
генерал А.Е. Голованов,  
подполковник М.Н. Кожевников*

– Товарищ генерал, по нашим сведениям, и на маршруте, и в районе Белгорода ясно.

– А тенденция?

– Погода устойчивая, дожди там три дня как закончились.

– Хорошо, свободен.

Готовились экипажи, как всегда бывает, когда боевой приказ определяет для них совершенно новый объект, вдумчиво, тем более, что в последний раз корпусная группа бомбардировщиков была в белгородском небе в ночь на 15 июля.

С аэродромов Серпуховского аэроузла стартовало и взяло курс на Томаровку двадцать восемь экипажей Ил-4. Весь маршрут – за бортом ни облачка. Таким же ясным было небо и над Драгунским. А еще оно отличалось непривычным спокойствием – ни прожекторных лучей, ни разрывов зенитных снарядов, взвинчивающих нервы, ни даже вездесущих истребителей. Работали летчики, как на полигоне. Все бомбы разорвались в пределах населенного пункта. Девять бомбардировщиков доставили на объект девять крупнокалиберных фугасок весом по тонне каждая. Одна из них угодила в склад боеприпасов и породила огромной силы взрыв. Еще экипажи оставили после себя и четыре приличных очага пожаров.<sup>1</sup>

В район Белгорода – на пункты Пушкарное, Березов – направил свои бомбардировщики и 6-й авиакорпус. Оба пункта в десяти-шестнадцати километрах северо-восточнее Томаровки. В боевом распоряжении начальник штаба корпуса полковник Н.В. Перминов ориентировал командиров дивизий по вопросам светонаведения:

«Будут работать прожектора ПП-45: в одном километре западнее Коровино, в четырех километрах северо-восточнее Дмитриевка и в трех километрах юго-восточнее Дмитриевка. Продолжение линии направления луча каждого прожектора дает направление на Томаровку. Обратит внимание экипажей, что прожекторные лучи дают направление не на цель, а в обратную сторону, то есть повернуты на 180° от линии фронта. Прожектор дает луч одну минуту и две минуты перерыв. Ввиду близости объектов работы к линии фронта экипажам особо следить за наземной обстановкой. С линии фронта в сторону противника будут даваться цветные ракеты. Корпус действует в интересах Воронежского фронта».

Выполнению задания вновь помешала блокировка немецкой авиацией корпусных аэродромов Морозовский и Суховский, 62-я авиадивизия не смогла поднять в воздух все запланированные для боевой работы экипажи. Сброшенные восемьдесят фугасных и зажигательных бомб никакого вреда людям, самолетам и аэродромам не принесли.

Хорошие погодные условия и отсутствие противодействия на объектах обеспечили штурманам прицельное бомбометание. В Пушкарном возникло пять очагов пожаров и четыре взрыва, в Березове – восемь очагов пожаров.<sup>2</sup>

Все экипажи отработали успешно, в том числе и командира звена 5-го гвардейского авиаполка Александра Андреевича Чекушкина. Ушел он на задание капитаном, а вернулся старшим лейтенантом. Пока он был в небе над Белгородом, из Москвы сообщили, что генерал М.И. Шевелев, согласовав вопрос с командующим, подписал приказ о снижении его в воинском звании. Причиной сурового наказания стала личная недисциплинированность офицера на почве чрезмерного употребления спиртного, нарушения летных инструкций и наставления по производству полетов.

Оба авиакорпуса нанесли бомбардировочные удары по объектам в районе Томаровки к исходу ночи, приблизительно за час до рассвета, когда уже гасли звезды. Благополучно добравшись до своих аэродромов, они сели, зарулили на стоянки и, передав боевые машины техникам, ушли на отдых. А ровно в пять часов утра по общему сигналу началось артиллерийское наступление. Над гитлеровскими позициями встала сплошная пелена огня, дыма и пыли. А на бомбежку и штурмовку вражеских войск устремились самолеты дневной авиации.

Начало этому событию положила Авиация дальнего действия, и пусть только в полосе Воронежского фронта, и пусть только на одном его небольшом участке, но все же она начала вторую акцию возмездия на Курской дуге.

М.Н. Кожевников отмечает: «Ночью перед наступлением по оборонительным сооружениям и войскам противника на участках прорыва интенсивно действовали соединения Авиации дальнего действия...».<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 637, л. 8.

<sup>3</sup> Там же, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 71.

<sup>3</sup> Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. – С. 158.

Конечно же, слово «интенсивно» для шестидесяти шести бомбардировщиков не очень-то уместно, да и соединений было только два. И все же!

3 августа в жизни личного состава Aviации дальнего действия знаменательный день – Указом Президиума Верховного Совета СССР командующему АДД генерал-полковнику Александру Евгеньевичу Голованову присвоено воинское звание маршала авиации. Эту весть принесло радио, а на следующий день – 4 августа – текст Указа появился во всех газетах, в том числе и в «Красном соколе».

Это был воистину знаменательный день. Взлет Александра Евгеньевича на вершину авиационной военной власти уникален. Его, человека сугубо гражданского, военным сделала война. Солидная практика личной летной работы на различных трассах гражданского воздушного флота привела его, вполне естественно, в военную авиацию. Его опыт руководства одним из Управления ГВФ (до войны Александр Евгеньевич работал начальником Восточно-Сибирского управления ГВФ в г. Иркутске) был приравнен к должности командира авиационного полка и воинскому званию подполковник.

Стартовав с этой должности, А.Е. Голованов через восемь военных месяцев становится командующим Aviацией дальнего действия, сосредоточив под своим руководством всю дальнебомбардировочную авиацию страны. При нем она превратилась в ударную силу ВВС и очень быстро стала любимицей советского народа. Боевой работой руководила Ставка и лично И.В. Сталин. В связи с этим Александру Евгеньевичу, как командующему, часто приходилось бывать в Кремле. По крайней мере чаще, чем руководству ВВС, в том числе и А.А. Новикову.

На встречах с И.В. Сталиным, членами Ставки и членами Политбюро приходилось делать доклады, давать информацию, консультировать, высказывать точку зрения, а иногда и держать ответ. Чувствуется, Сталин относился к Голованову с уважением и доверием. И это объяснимо. Он ценил людей широко мыслящих, энергичных и инициативных, смело берущих на себя бремя ответственности, людей, которые не прячутся за спины других, которые имеют по тем или иным вопросам свою точку зрения и не боятся ее высказывать. Александр Евгеньевич относился к разряду именно таких руково-



Главный маршал авиации, командующий Aviацией дальнего действия А.Е. Голованов (слева), командир дивизии генерал-майор В.И. Лебедев, командиры корпусов Е.Ф. Логинов и С.Г. Счетчиков

дителей. Сталин высоко ценил Головановское умение держать слово, быть пунктуальным, докладывать без бумажек. Через постоянный контакт с Головановым Сталин был хорошо осведомлен о боевых делах Авиации дальнего действия, знал ее нужды, заботился о наращивании ее мощи.

Отношение Верховного Главнокомандующего к Александру Евгеньевичу хорошо видно на процессе присвоения ему воинских званий. За два с небольшим года от подполковника до маршала авиации! Петлицы и погоны приходилось менять не потому, что они износились и требовали обновления, а из-за быстрой смены воинских званий. При этом надо иметь в виду, что решение на присвоение очередного звания без участия Сталина не принималось, и, думается, инициатива в этом деле исходила только от него. Тем более это верно по отношению к маршальскому званию. А оно было присвоено Александру Евгеньевичу накануне его тридцатидевятилетия (Е.А. Голованов родился 7 августа 1904 года в Нижнем Новгороде).

Итак, 3 августа 1943 года, в разгар Курской битвы, Авиация дальнего действия в лице командующего приобрела своего маршала авиации. Трудно поверить, что у кого-либо от рядового летчика до командира корпуса это событие вызвало иное чувство, чем чувство удовлетворения. Хотя как сказать!

За долгие годы сбора материалов по боевой истории АДД передо мной прошла, через переписку и личные встречи, ни одна тысяча ее ветеранов. И я видел, как светлели их лица, когда разговор заходил об Александре Евгеньевиче. А если мне доводилось беседовать с человеком, который когда-то имел с командующим личную встречу, то при воспоминании о нем моему собеседнику иногда приходилось извиняться за невольно набежавшую слезу. Слезу доброй памяти.

Но было одно исключение, которое меня и удивило, и озадачило. После нескольких встреч, в рамках полкового ветеранского сбора, с прославленной летчицей нашей страны, Героем Советского Союза Валентиной Степановной Гризодубовой, я оказался у нее в квартире. Хотелось без суеты поговорить о боевых делах единственного в АДД командира полка в женском обличье. Неприятие ею Голованова меня удивило, а уверенность в правоте своих убеждений озадачила.

В этих оценках был у нее еще один единомышленник – бывший командир 1-й авиадивизии, вооруженной самолетами Ли-2, полковник Иван Васильевич Филиппов. Свое отношение к Голованову он излагал в письмах ко мне. Вот, собственно говоря, такие два единственных примера.

Поэтому с полной убежденностью повторяю: присвоение командующему АДД маршальского звания стало для ее личного состава событием знаменательным. Оно поднимало авторитет этого рода авиации на более высокую ступень. И еще: это была своеобразная оценка боевых действий АДД в Курской битве.

*В ночь на 4 августа наша Авиация дальнего действия произвела налеты на железнодорожные узлы Брянск, Никитовка, Ясиноватая, Иловайская.*

*Бомбардированию были подвергнуты эшелоны, военные склады, скопления войск и техники противника. Прямым попаданием бомб разбито несколько железнодорожных составов. Отмечены многочисленные пожары и сильные взрывы.*

*Все наши самолеты вернулись на свои базы.*

*«Красная звезда», 1943, 5 августа.*

### **ТЫ НЕ ВЕРНУЛСЯ, НО Я ТЕБЯ ЖДУ**

Утро 3 августа началось канонадой тысяч орудий и минометов частей и соединений Воронежского и Степного фронтов. В воздух поднялись летчики 2-й и 5-й воздушных армий. Тяжелые бои завязались на северо-восточной окраине Томаровки, после упорного сопротивления врага танкисты заняли Стрелецкое. В дыму разрывов и пожарищ утонули села Соломино и Топлинка. К обеду советские войска перерезали дорогу Томаровка – Белгород. Так началось еще одно контрнаступление в районе Курской дуги под кодовым названием «Полководец Румянцев». Советские войска начали срезать белгородский выступ.

Весь день 3 августа войска Воронежского и Степного фронтов вели успешные наступательные действия. Оборону противника в направлении главного удара они прорвали на всю тактическую глубину. К.С. Москаленко так вспоминал о действиях Воронежского фронта в первый день контрнаступления:

«Войска 5-й и 6-й гвардейских армий успешно прорвали первую позицию противника и к 12 часам овладели второй позицией... Войска фронта наступали смело и решительно... Танковые армии завершили прорыв тактической обороны и продвинулись на глубину до 26 километров. Задача первого дня, труднейшего и многообещающего, была успешно выполнена».<sup>1</sup>

В условиях стремительного продвижения советских войск на белгородско-харьковском направлении самой существенной помощью им могли стать бомбардировочные удары авиации по основным железнодорожным объектам. 6-й авиакорпус АДД получил задачу действовать по трем целям – узлам Иловайская и Ясиноватая, а также станции Никитовка. Причем необходимость работы на последней возникла незадолго до вылета в связи с тем, что разведка вскрыла на станции скопление тринадцати железнодорожных составов. Этот объект командир корпуса отвел 50-й авиадивизии.

Нацеливание корпуса на железнодорожные объекты не случайно. Определив направление главного удара войск Воронежского и Степного фронтов, противник уже с вечера 3 августа начал перебрасывать из Донецкого бассейна и с оборонительного рубежа на реке Миус несколько танковых и моторизованных дивизий в район Харькова – Богодухова. Это вскрыла воздушная разведка. Надо было помешать этому, ударив по станциям и узлам погрузки.

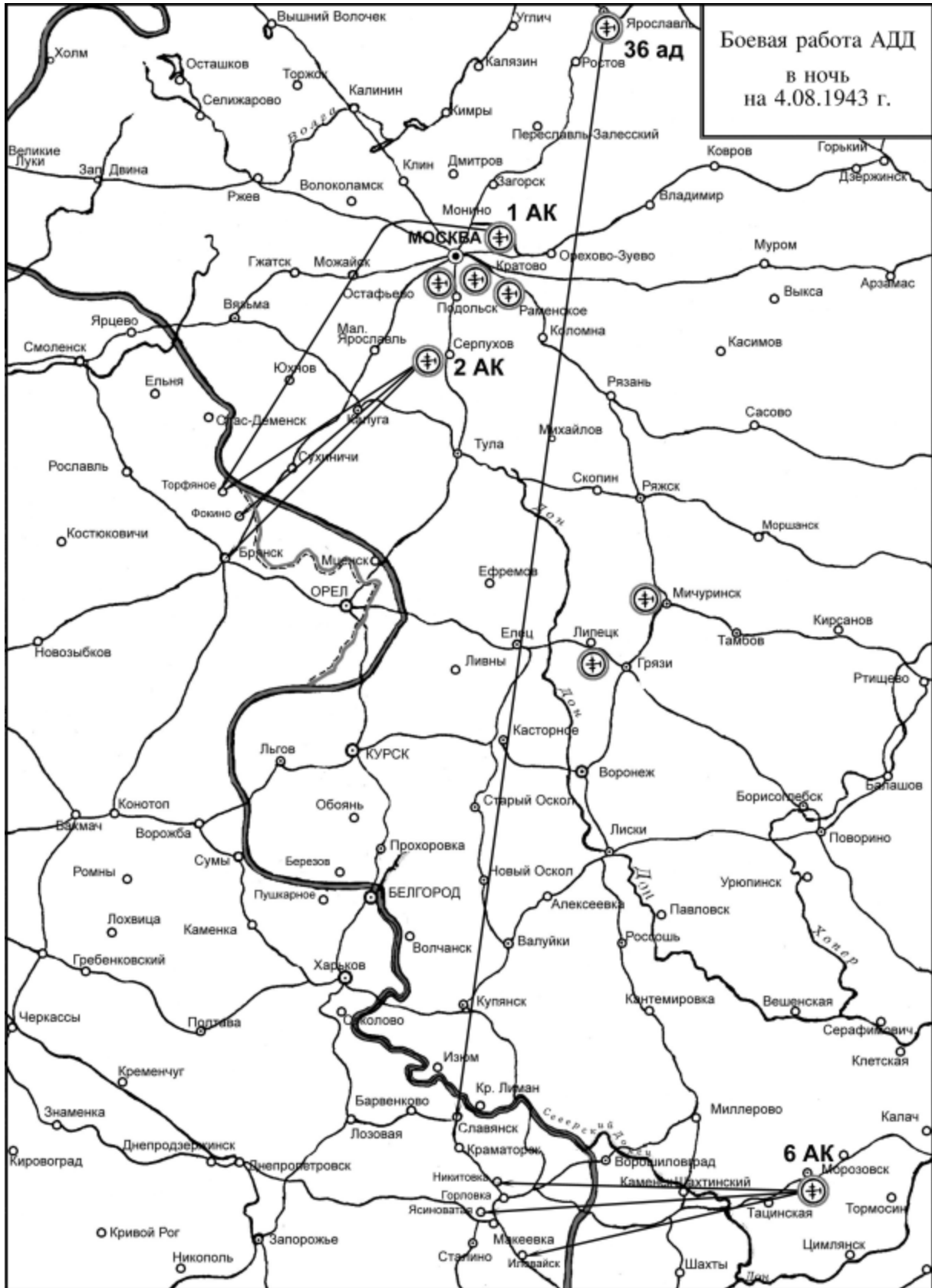
Если внимательно проанализировать итоги боевой работы 6-го корпуса в последние дни, то можно заметить, что каждый вылет завершался почти стопроцентным выполнением поставленной задачи. Не стала исключением и эта ночь: лишь один экипаж командира корабля И.М. Хрущева задание не выполнил, причем по причине весьма банальной и довольно редкой. Экипаж сделал все, кроме одного. «Все» – это дошли до цели, опознали ее, стали на боевой курс, сбросили бомбы. «Кроме одного» – это штурман В.П. Плотников не перевел ручку на прицеле в положение на «актив», в результате бомбы были сброшены на «пассив», то есть на невзрыв.

На станции Никитовка произошло два очага пожаров и два взрыва, кроме этого отмечено пять прямых попаданий в железнодорожное полотно и еще одно прямое попадание в эшелон. На узлах Иловайская и Ясиноватая возникло два очага пожаров и один взрыв.

---

<sup>1</sup> Курская битва. – С. 94.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 04.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Ясиноватая	6-й авиакорпус	Ли-2	19	18	241	21,553	
ст. Никитовка			11	11	127	15,400	
ж/д узел Иловайская		Ил-4	28	28	594	28,848	
<b>Итого:</b>			<b>58</b>	<b>57</b>	<b>962</b>	<b>65,801</b>	
<b>Всего:</b>			<b>58</b>	<b>57</b>	<b>962</b>	<b>65,801</b>	

В эту ночь, как и в предыдущие, с присущей немцам педантичностью, с 22.00 до 01.20 морозовский аэроузел подвергся блокировке. Семь десятков ЗАБ, САБ и ФАБ сбросили самолеты противника. Все они взорвались в поле, не причинив аэродромам ни малейшего ущерба.

К боевой работе, по причине осмотра материальной части, не привлекался 11-й гвардейский авиаполк. Летный состав имел возможность наблюдать работу немецких летчиков. Вероятно у многих возникал вопрос: «Что же напишут фашистские пилоты в своих боевых донесениях?»<sup>1</sup>

А что в районе Орла?

После разгрома болховской группировки врага наступление советских войск на орловском направлении продолжало успешно развиваться. К 3 августа в результате согласованных действий Брянского и Западного фронтов Орел оказался охвачен полукольцом с севера, востока и юга. Орловская группировка врага стояла перед катастрофой. В ночь на 4 августа наши войска перешли в решительное наступление.

В.И. Кардашов пишет: «С 3 августа бои шли на непосредственных подступах к Орлу. Невооруженным глазом теперь видны были пожары в городе: фашисты старались уничтожить все, что возможно. В этот день Военный совет Брянского фронта выпустил воззвание к воинам: «Бойцы и командиры! На ваших глазах гитлеровские бандиты уничтожают город Орел. Вы находитесь в 6-10 километрах от него. 2-3 часа быстрого наступления не только предохранят вас от лишних потерь, но и не позволят врагу окончательно разрушить родной город. Вперед! На скорейшее его освобождение!»<sup>2</sup>

Гитлеровцы в панике отступили. Не только железные, но и шоссейные дороги были забиты отходящими войсками и техникой. Советская авиация днем и ночью наносила бомбардировочные и штурмовые удары по их скоплениям. К этим действиям подключился и 2-й гвардейский авиакорпус АДД.

Соединение генерала Е.Ф. Логинова на орловском направлении бомбардировало два объекта – железнодорожный узел Брянск-2, войска и технику противника в поселке имени Фокина. Частью сил корпус работал и на ленинградском направлении.

За два вылета над брянским железнодорожным узлом побывало двадцать два самолета. Благодаря хорошему подсвету (одновременно горело два-три САБа) цель отыскивалась легко. Контролирующие А.Т. Назаров и Я.А. Шашлов отметили прицельное бомбардирование всеми экипажами и зафиксировали разрывы основной массы бомб по всей площади узла. Кроме этого они доложили, что в его центре произошел взрыв, перешедший в пожар больших размеров, и еще один мощный взрыв возник в юго-восточной части.

Восемь бомбардировщиков разгрузились над поселком Фокино. Их работу проконтролировал А.С. Петушков. Экипажи бомбили прицельно, разрывы бомб отмечены по всей площади поселка.

Четыре экипажа, бомбардировавшие узел Брянск-2, задание не выполнили. На самолете командира корабля М.М. Грачева оказались слабые моторы, до самого Брянска летчик не смог набрать заданную высоту и отбомбился по запасной цели – пункту Молотино (двадцать пять километров северо-западнее Брянска). Экипаж И.И. Дьякова вернулся из-за отказа мотора. Еще два – Г.С. Лысенко и С.У. Балалов – на свой аэродром не вернулись. Оба из 3-го гвардейского авиаполка.

В трудное положение попал командир корабля С.У. Балалов. Сергей Устинович прибыл в 3-й гвардейский авиаполк из гражданского воздушного флота. Собранный и хладнокровный, решительный и расчетливый, он

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1. д. 1 «А», л. 73.

<sup>2</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 189.

вскоре завоевал высокий авторитет среди летной братии. А члены экипажа в нем души не чаяли: знали – с таким командиром не пропадешь.

Штурман Исмаил Шахшаев вывел самолеты на узел Брянск точно. Как раз в это время на цель наекла низкая облачность. Стремясь обеспечить штурману лучшие условия для бомбометания, Балалов пробил ее и, приглушив моторы, повел машину в крутое снижение. На этом маневре бомбардировщик подвергся нападению со стороны истребителя. Пулеметно-пушечные снаряды повредили левый двигатель, вдрызг разбили приборную доску летчика, изрешетили штурманскую кабину, а Шахшаев получил смертельное ранение. Балалов уцелел чудом. С трудом он довел без штурмана израненную машину до своего аэродрома, доставил в родной полк уже бездыханное тело своего боевого товарища.

Герой Советского Союза Иван Иванович Киндюшев, однополчанин Исмаила Шах-Мамедовича Шахшаева, писал в своей книге: «С этим невысоким плотным дагестанцем, уроженцем лакского аула Хуна, нас связывала давняя крепкая дружба. Впервые мы встретились еще в Краснодарском училище штурманов. В августе 1940 года мы вместе начали службу в Прибалтике. В начале войны наши пути разошлись, а в 1942 году мы снова встретились в 750-м авиаполку. Шахшаев активно включился в боевую работу. Профессию штурмана он считал смыслом своей жизни, безупречно знал дело, отдавал ему весь жар души, стремился нанести врагу как можно больший урон...



И.И. Киндюшев

Общительный, веселый, он заслужил наше товарищеское уважение, а когда выпадали короткие минуты досуга, покорял нас мастерством исполнения лезгинки. В этом с ним никто не смог сравниться. Да и в штурманской выучке немногие были под стать ему... Он был удостоен нескольких правительственных наград, одним из первых в полку совершил двухсотый боевой вылет...

Трудно, очень трудно было друзьям нести скорбную весть жене Исмаила Шахшаева – Инне Павловне, уроженке Тулы. Они очень любили друг друга, но их семейному счастью было суждено продлиться ровно год. В этот печальный день Инна Павловна написала в летной книжке мужа, которую вручили ей друзья: «Ты не вернулся. Но я тебя жду... Знай, что я тебе буду предана до конца своей жизни».<sup>1</sup>

Судьба членов экипажа Г.С. Лысенко осталась за завесой неизвестности. Пропали без вести командир корабля Григорий Степанович Лысенко, штурман Петр Григорьевич Резник и радист Александр Степанович Зотов. Командование предположило, что самолет сбит истребителем противника.

Вернувшиеся экипажи отметили усиление ПВО объектов, особенно железнодорожного узла Брянск, на котором действовало до трех дивизионов ЗА и МЗА во взаимодействии с тридцатью прожекторами.<sup>2</sup>

3 августа – знаменательный день в истории Курской битвы. Он венчал серию контрнаступлений основных советских фронтов на ее северном и южном фасах – 12 июля Брянский и Западный, 15 июля Центральный, 3 августа Воронежский и Степной фронты.

<sup>1</sup> Киндюшев И.И. К победным рассветам. – М., 1978. – С. 149-151.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 486, л. 22.



*Наши войска на орловском направлении продолжали успешно развивать наступление и продвинулись на 6-10 км и за день боев освободили свыше 80 населенных пунктов. Наша авиация бомбила и штурмовала колонны войск противника.*

*На белгородском направлении наши войска вели бои с противником, продвинулись вперед на 10 км и серьезно улучшили свои позиции. Все усилия Воронежского и Степного фронтов были направлены на ликвидацию томаровского и белгородского узлов сопротивления врага.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### БОРИС ЛУНЦ

Основные усилия АДД в ночь на 5 августа были направлены на оказание помощи советским войскам на ленинградском направлении. В район Курской дуги А.Е. Голованов смог выделить минимальное количество самолетов, да и то только на один ее южный участок.

Как я уже писал, в конце последней декады основные боевые усилия АДД переместила в районы действия Ленинградского и Волховского фронтов. Ее бомбардировочные удары в интересах наземных войск, сражавшихся на Курской дуге, резко сократились. Здесь, не снижая интенсивности своей работы, продолжал действовать в основном лишь 6-й авиакорпус.

Снижение боевой активности АДД в районе Курской дуги произошло в то время, когда войска Воронежского и Степного фронтов завершили подготовку к контрнаступлению, а затем успешно его начали. В этот ответственный период они по сути дела остались без помощи АДД. Применение ударной мощи Авиации дальнего действия в районе Ленинграда в это время было более необходимо, чем в любом другом месте советско-германского фронта.

Вот и в ночь на 5 августа 6-й авиакорпус вновь остался на Курской дуге в гордом одиночестве. Накануне он бил по железнодорожным объектам Донецкого бассейна, откуда шла отправка резервов врага в район Харькова и Белгорода. Через сутки соединение получило задание бомбардировать уже те транспортные объекты, на которых шла выгрузка этих резервов. С.А. Красовский отмечает: «Ставка Верховного Главнокомандования приказала командующему Юго-Западным фронтом переключить всю авиацию фронта на борьбу с подходящими оперативными резервами врага для того, чтобы задержать их и тем самым не допустить изменения соотношения сил в полосе Воронежского и Степного фронта».<sup>1</sup>

Именно поэтому Н.С. Скрипко переместил боевую работу 6-го авиакорпуса в ночь на 5 августа в район Харькова: 50-я авиадивизия должна была нанести два удара по аэродрому Основа, а 62-я один по железнодорожному узлу Харьков и станции Основа, что в четырех километрах южнее Харькова.

Для бомбардирования аэродрома на некоторые самолеты подвесили несколько немецких ФАБ-250 и одну РРАБ, начиненную осколочными бомбами германского производства, называемыми «ракушками». Особого эффекта они не произвели, а две ФАБ-250 вообще не взорвались. Взрывов и пожаров на летном поле экипажи не обнаружили. И вообще, судя по боевому донесению, каких-то ощутимых материальных потерь врагу дивизия не нанесла.

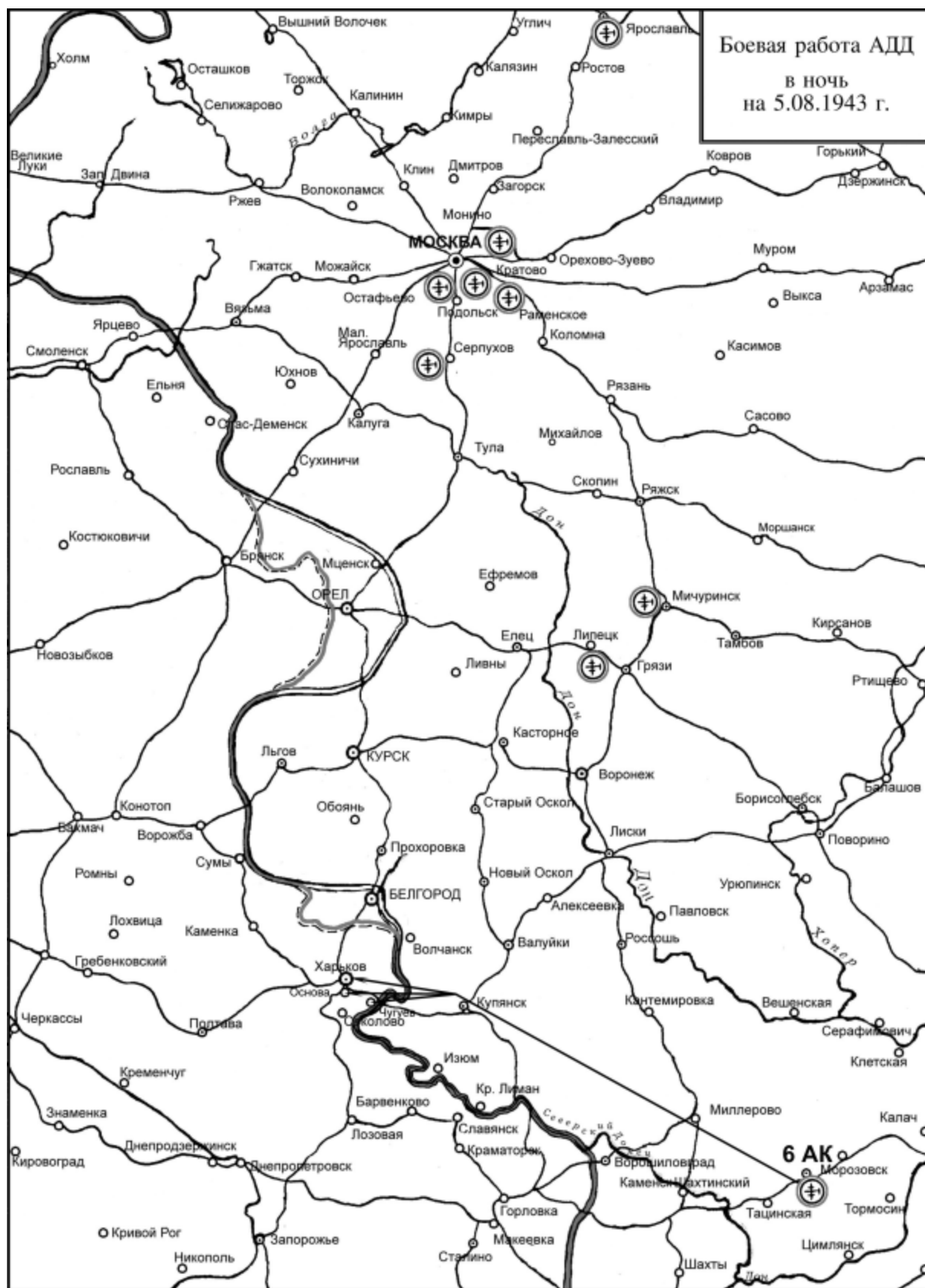
Несколько лучше сработало по железнодорожным объектам соединение Г.С. Счетчикова: четыре очага пожаров и три взрыва, причем все достаточно больших размеров и силы, – таков результат бомбардирования тридцати двух Ли-2.

Процент выполнения боевого задания вновь оказался достаточно высоким. Экипаж А.П. Морозова (21-й авиаполк), взлетевший для выполнения боевого задания во второй раз, через некоторое время приказом командира дивизии был возвращен из-за недостатка темного времени. По этой же причине соединение по-

---

<sup>1</sup> Красовский С.А. Жизнь в авиации. – С. 173.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 05.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Харьков	6-й авиакорпус	Ли-2	13	13	716	13,173	110
ст. Основа			20	19	509	16,921	
аэродром Основа		Ил-4	16	15	170	20,200	
г. Чугуев				1	24	1,112	
<b>Итого:</b>			<b>49</b>	<b>48</b>	<b>1419</b>	<b>51,406</b>	<b>110</b>
<b>Всего:</b>			<b>49</b>	<b>48</b>	<b>1419</b>	<b>51,406</b>	<b>110</b>

вторного вылета не производило. В 4-м гвардейском авиаполку на самолете командира корабля Д.Т. Гаврилова отказал авиагоризонт, пришлось бомбардировать случайную цель – город Чугуев.

Я уже привык к разделу боевых донесений корпуса за последнюю неделю, в которых говорится о блокировке немецкой авиацией аэроузла Морозовский, при этом все время задавался вопросом: что же это такое? Шесть дней подряд, приблизительно в одно и то же время над аэродромами авиакорпуса появляются немецкие самолеты, безнаказанно «висят» над ними в течение трех часов, сбрасывают бомбы, срывают боевую работу полков и так же безнаказанно уходят восвояси. Что это? Беспечность? Неимение средств для отражения налета? Или что-то другое? Ответа на данные вопросы я не нашел.

Что же касается дальнейшей блокировки, то в эту ночь немцы организовали ее в последний раз, сбросив более двухсот ФАБ, САБ и ЗАБ. Никакого материального ущерба они не принесли. Почему немцы прекратили это дело – неизвестно. Возможно, поняли неэффективность этой работы, возможно, тяжелое положение на фронтах ограничило их активность, а может быть, советские средства ПВО приняли какие-то меры. Скорее всего и то, и другое вместе.

7-й авиакорпус в эту ночь работал на ленинградском направлении и выполнял спецзадание. Так назывались те полеты, которые выполнялись по заявкам Центрального и республиканских штабов партизанского движения, Главного разведывательного управления, разведотделов фронтов, Народного Комиссариата государственной безопасности и других ведомств, у которых были интересы в тылу врага.

Как известно, для оказания помощи наземным войскам в Курской битве ЦШПД при Ставке ВГК была спланирована специальная партизанская операция под кодовым названием «рельсовая война». Она началась 3 августа 1943 года, то есть одновременно с контрнаступательными действиями советских войск на белгородском направлении. Не вдаваясь в подробности сути дела, хочу отметить, что в партизанской операции «рельсовая война» активнейшее участие принимала и АДД, причем как в ее ходе, так и в процессе подготовки к ней, доставляя партизанским отрядам Белоруссии, Смоленской, Орловской и других областей все необходимое для разрушения железнодорожной сети врага. К сожалению, эта огромная работа Авиации дальнего действия осталась за «бортом» данной книги, хотя я и планировал показать ее хотя бы частично. Но объем рукописи не позволил выполнить этот замысел.

В процессе Курской битвы к полетам на спецзадание привлекались многие экипажи авиационных корпусов, вооруженных самолетами Ли-2 и Б-25. Они оказали партизанской операции «рельсовая война» достаточно солидную и разностороннюю военную помощь. В ночь на 5 августа к этой работе подключился и 7-й авиакорпус. Среди тех, кто взял курс в партизанские края, был и Герой Советского Союза Б.Г. Лунца. Это звание он получил 27 июля.

Борис Григорьевич – партизанский летчик. На бомбардирование летал мало. Это замечание относится и к Курской битве. Его маршруты в основном были нацелены на партизанские края, часто приходилось летать к народным мстителям Украины. Особенно полюбился летчик С.А. Ковпаку. Его в полку так и называли – «шеф Ковпака».

В наградном листе на звание Героя Советского Союза есть такие нестандартные слова: «Партизаны многочисленных отрядов знают Лунца, как одного из лучших летчиков с «Большой земли». Фамилия Лунца стала для партизанских отрядов паролем. Сбитые и побывавшие у партизан летчики рассказывают, что при проверке в партизанских штабах задают первый вопрос: «Кого он знает из летчиков с

«Большой земли», летающих к ним?» И если отвечающий назовет фамилию Лунца, – это уже наполовину убеждает партизан, что пришедший действительно советский летчик».

Из всех девяти Героев Советского Союза, которым это звание было присвоено 27 июля, дистанция от первичного подписания наградного листа до Указа Президиума Верховного Совета СССР у Лунца получилась самой короткой. Документ «пробежал» все инстанции за двадцать дней. В.С. Гризодубова подписала наградной лист 8 июля, командир 1-й авиадивизии полковник И.В. Филиппов на следующий день, а 10 июля его подписал уже командир авиакорпуса генерал В.Е. Нестерцев. Не задержал документ и А.Е. Голованов, скрепив его своей подписью 12 июля.



Б.Г. Лунца

Лично знаком с Борисом Григорьевичем давно, лет двадцать. За это время дважды был у него дома, несколько раз встречались на различного рода мероприятиях, переписывались. Покорил он меня своей отзывчивостью, какой-то внутренней дисциплиной. Иногда говорят: «Он – человек обязательный». Думаю, что это выражение относится к Лунцу в полной мере. Вероятно, этим объясняются все его достижения в тех делах, которые ему довелось свершить за свою долгую и интересную жизнь. Наивысшая оценка его боевой деятельности – звание Героя Советского Союза. Наивысшая оценка его послевоенного труда – звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». А ведь занялся он этим трудным делом в тридцать восемь лет!

Родился Борис Григорьевич 8 мая 1908 года в Дрездене в семье политэмигрантов. Его мать Анна Николаевна Логачева, Лунца по замужеству, привлекалась к суду по делу стачки в Ростове-на-Дону в 1902 году. Приговор был суров – в Сибирь на вечную ссылку. После революции 1905 года ей удалось тайно эмигрировать. За границей познакомилась с Григорием Михайловичем Лунцем, юристом по образованию. В 1915 году семья вернулась в Россию.

Великую Октябрьскую социалистическую революцию родители приняли душой и сердцем, но ее плодами отец воспользоваться не смог – в 1918 году он ушел из жизни. Мать же своим честным трудом заслужила наивысшее признание советской власти – стала персональной пенсионеркой.

О небе парень особо не мечтал, на авиационную стезю его вывела служба в 40-й легко-бомбардировочной эскадрилье в должности моториста. Вот тут и пробудилось желание самому подняться в воздух. С 1931 года Борис Лунца – летчик гражданского воздушного флота. Десять предвоенных лет проработал в харьковском транспортном отряде. В нем и встретил войну.

Так получилось, что летчиком АДД Лунца стал в день своего рождения – 8 мая 1942 года он был зачислен на должность командира корабля 101-го авиаполка. Имея громадный опыт летной работы в предвоенные годы и значительную боевую практику в Киевской особой группе ГВФ, Лунца очень быстро стал ведущим летчиком. Когда же с лета 1942 года авиаполк почти полностью переключился на работу в интересах партизан, самые трудные и ответственные задания выполнял преимущественно его экипаж.

Описать всю боевую работу летчика за период войны – это написать отдельную книгу. Поэтому я ограничусь лишь несколькими эпизодами.

В одном из номеров «Красный сокол» поместил статью Героя Советского Союза П.П. Вершигоры «Смелые люди». Во врезке автор отмечал: «Полетам сталинских соколов в партизанские отряды я и посвятил несколько глав в моей книге «Люди с чистой совестью». В этих строках – партизанское спасибо летчикам Дальней авиации от бойцов отрядов Ковпака». В самой статье Петр Петрович весьма интересно описывает первое знакомство С.А. Ковпака с Б.Г. Лунцем.

«— Командир корабля Лунца, – отрекомендовался летчик. К нему подошли Руднев и Ковпак, а я побежал принимать вторую машину.

Ковпак позвал Лунца к себе, и, показывая вокруг на безбрежную равнину озера, спросил:

– Ну, як, хлопче, хорошу площадку пидготували?

– Аэродром идеальный, – не подозревая никакой каверзы, ответил тот.

– А подходы?

– Очень хороши.

– А грунт?

– Грунт твердый. Садился, как на бетонированную площадку.

– Ну, то-то. Теперь ходи сюда, – и он отвел Лунца в сторону, вывел на чистый, неупомянутый пушистый снег и валенками разгреб площадку с квадратный метр. Затем снял шапку и чисто подмел ею лед. Он был гладкий, как отполированное зеркало. Лунц смотрел на лысину Ковпака, блестящую при лунном свете, и улыбался.

– Це шо такое? – грозно спросил старик.

– Лед, товарищ командир отряда, – бойко ответил Лунц.

– Значит, можно на лед самолет посадить?

– Можно, товарищ командир.

– Так и генералам передай.

– Будет передано, товарищ командир отряда. А вы шапку все-таки наденьте. Тридцать два градуса мороза сегодня.

Ковпак лихо, набекрень, надел шапку и, хитро улыбаясь, сказал:

– Ты мне зубы не заговаривай. Ты мне от шо кажи: а сам еще раз к нам прилетишь? Машину завтра посадишь?

– Прилечу и машину посажу, товарищ Ковпак».

Так состоялось первое знакомство Бориса Лунца с легендарным партизанским командиром Ковпаком. Где бы в последующем не находился его отряд, Сидор Артемьевич всегда вызывал Лунца. И сердился, когда тот по тем или иным причинам не мог вылететь. Любил партизанский вожак летчика АДД. За его высокие летные качества.

Рассказывая мне о своем первом прилете к Ковпаку, Борис Григорьевич поведал, что это было 26 января 1943 года. Доставил он туда трех пассажиров и четыреста килограммов боеприпасов. Обратное взял четырнадцать раненых. А через три дня, выполняя обещание, он вылетел на Червоное озеро второй раз. На борту находился депутат Верховного Совета СССР В.А. Бегма. Небольшого росточка, в новом тулупе из овчины и шапке-ушанке. Среди восьмисот килограммов груза в самолет загрузили и ящики с орденами и медалями для отличившихся партизан. Обратным рейсом вывезли четырнадцать раненых.

Лунц доставлял Ковпаку пушки, оружие, боеприпасы, взрывчатку, медикаменты, увозил на «Большую землю» раненых, детей и женщин. Для ковпаковцев он стал «своим» летчиком.

Летал экипаж Лунца и в другие партизанские отряды. Так, 27 октября 1942 года они в труднейших погодных условиях распознали сигналы одной из площадок брянских партизан, произвели трудную посадку, доставив оружие и боеприпасы. Обратным рейсом вывезли двадцать пять женщин и детей.

В этом же месяце полк получил заявку от партизанского штаба Белоруссии обеспечить боеприпасами бригаду Константина Заслонова, которая находилась под Оршей. В числе группы кораблей, выполнивших эту заявку, был и экипаж Лунца. К.С. Заслонов получил помощь своевременно, сброшенные боеприпасы (девять мешков) сразу же пошли в дело. Еще много раз летали летчики полка, в том числе и Лунц, к знаменитому партизанскому командиру, который вел трудные и ежедневные бои с фашистами.

В ночь на 23 ноября три экипажа – В.И. Масленникова, Н.И. Слепова и Б.Г. Лунца – вывезли из брянских лесов около сорока детей в возрасте от четырех до десяти лет. А.И. Верховин описал их доставку на полковой аэродром так: «Сел, зарулил на разгрузочную площадку первый самолет. Открылась дверь, но ожидаемые пассажиры не выходили, их выносили на руках летчики.

– Вы посмотрите, Валентина Степановна, на их одежду, – сказал командир эскадрильи Масленников.

В это время из самолета выносили восьмилетнюю девочку и лет шести мальчика. На девочке было рваное пальтишко и летние туфельки, на мальчике – развалившиеся ботинки и такой же мужской пиджак».<sup>1</sup>

В марте 1943 года, изучив описание новой площадки Дуброва, Лунц получил разрешение сесть на нее. Полет завершился успешно. Так была открыта новая воздушная трасса в партизанский край, контролируемый отрядами А.Н. Сабурова.

На мой вопрос: «Какой полет оказался для вас самым сложным?» Лунц ответил так: «По сложности все были хороши, но, пожалуй, по погодным условиям самый трудный оказался полет с раненым генералом Покровским. Просьбу вывезти его с площадки Горелец выразил Белорусский штаб партизанского движения. Гризодубова поручила это дело мне. Они там из бомб и снарядов выплавляли тол, что-то

<sup>1</sup> В е р х о з и н А.М. Самолеты летят к партизанам. – М., 1964. – С. 71.

произошло, генерал обгорел и понадобилось его срочно доставить в московский госпиталь. Вот я и полетел. Это было в ночь на 17 июня».

Полет и туда, и обратно оказался действительно трудным. Взлетели с монинского аэродрома. На борту пять пассажиров и четыреста килограммов груза. Шли почти весь маршрут в сплошном дожде и низкой облачности. Горелец, что в сорока километрах от Минска, штурман А.Д. Каспаров определил по расчету времени. Сама площадка – это маленький участок бывших огородов, со всех сторон окруженный лесом. Ее не видно, за бортом ночь, дождь и низкая облачность. Веря в расчеты Каспарова, а Ашот Джумшурович был классным штурманом, Лунц пошел на авось. Делая над предполагаемой площадкой круги, он, постепенно теряя высоту, докружил до того момента, когда через пелену облачности и дождя пробились бледные блики сигнальных костров. Само приземление из-за раскисшей поверхности площадки, оказалось тоже трудным. Но мастерство летчика победило.

Времени на посадку ушло много, поэтому вылететь в эту же ночь экипажу не удалось: приближался рассвет. А состояние генерала было критическим. Но на полеты днем к партизанам или от них был строжайший запрет А.Е. Голованов. Ко всем неприятностям добавилась еще одна – у бортехника Георгия Андроновича Фомичева разболелись зубы, да так, что ни есть, ни пить, ни говорить он не мог. Благо пассажирами, которых они привезли в Горелец, оказались медики. Одна молодая врачиха и удалила больной зуб без всякого обезболивания.

Весь день лил дождь. Вечером, когда еще было светло, просмотрели площадку. Лунц решил, что травяной покров не позволит самолету завязнуть, и, несмотря на то, что тучи волоклись почти по земле, дал команду на загрузку. Привезли раненых. Состояние генерала было настолько тяжелым, что он временами терял сознание. А тут из Москвы пришел запрет на вылет – там погода оказалась не лучшей. Бывают моменты, когда во имя спасения жизни человека приказ надо и не выполнить. Лунц решил, что это тот случай.

Взлет был трудным. Чтобы колеса машины не зарылись в грунт, летчик стартовал без тормозов. А это значит, что моторы набирали силу уже на разбеге. Темная стена леса с каждой секундой нарастала. А самолет «пухнет», плохо набирает скорость. Еще немножко. Еще. Закрылки! Пошел, пошел. Вот промелькнули макушки деревьев. Летчик левой рукой отжимает штурвал, а правой показывает убирающему закрылки Фомичеву – постепенно, помедленней. Вошли в облака, набрали высоту и легли на курс. Над Монино туман, в пятидесяти метрах от земли ничего не видно. Трижды заходили на посадку. Наконец сели. Принимала самолет сама Гризодубова, приказавшая освещать посадочную полосу даже кострами.

А.М. Верховзин писал: «В первых числах июля план снабжения боеприпасами украинских партизан был выполнен. Летчики 101-го авиационного полка совершили более 150 вылетов. Заключительным по этому плану был полет экипажа Бориса Лунца 5 июля с аэродрома Липецк».<sup>1</sup>

Задание было не столько сложным, сколько ответственным. Предстояло доставить к месту дислокации партизанского соединения его командира генерала М.И. Наумова и с ним еще пять человек с грузом в двести пятьдесят килограммов.

– Я с Наумовым до этого полета уже встречался, – начал рассказ Борис Григорьевич. – Заболел он, и в первых числах мая, числа третьего, я вывез его в Москву с площадки Кожушки. Ну а теперь он поправился, и мне надо его доставить на место.

Дорога предстояла длинная, до площадки Храпунь восемьсот километров. Располагалась она на берегу реки. Из-за песка и маленьких редких елочек посадка оказалась трудной, но все обошлось. Прилетевших встретил комиссар сабуровского соединения З.А. Богатырь. От него узнали, что партизаны ведут тяжелый бой с немецкими карательными отрядами, что они совсем близко, оставаться здесь опасно. Комиссар соединения сказал, что у них находятся секретарь ЦК ВКП(б) Украины Д.С. Коротченко и начальник Украинского штаба партизанского движения Т.А. Строкач. Летчик гражданского воздушного флота Ф.Г. Радугин должен был вывезти их в Москву, но при вырубивании его самолет безнадежно застрял в песке. Кстати, Коротченко к партизанам немного раньше привез Лунца, а Строкача – Н.И. Слепов. И вот теперь их жизнь оказалась в опасности.

Что делать? Бой гремит уже недалеко от площадки, светает, лететь обратно нельзя, запрет. Сошлись в один узел три неразрешимые проблемы. Нужно было принимать командирское решение. И Лунц его принял. Взяв на борт Коротченко и Строкача, он взлетел и немедленно доложил в Москву, что держит курс на площадку Альбинск, просит дать разрешение на посадку там.

---

<sup>1</sup> В е р х о з и н А.М. Самолеты летят к партизанам. – С. 135.

В 101-м авиаполку была удивительная наземная радистка Маша-золотые ушки. Она все могла. Начальник штаба полка А.М. Верховзин в это время находился на командном пункте. Он вспоминал:

«Вот радистка Маша-золотые ушки крикнула:

– Лунц! Лунц в воздухе!

Через минуту мы читали радиограмму: «Дайте разрешение на посадку Альбинское, если нельзя, то укажите другое место».

В Москве было уже светло, время показывало, что там, где Лунц, тоже давно наступил рассвет. Мы поняли, что летчик попал в беду. Не медля ни минуты, ответили: «Садись Альбинское». Сразу же позвонили в штаб белорусских партизан, в Москву, и попросили срочно связаться по радио с командиром соединения в Альбинском В.И. Козловым... Меня заверили, что Альбинское примет самолет, сигналы для посадки будут выложены».<sup>1</sup>

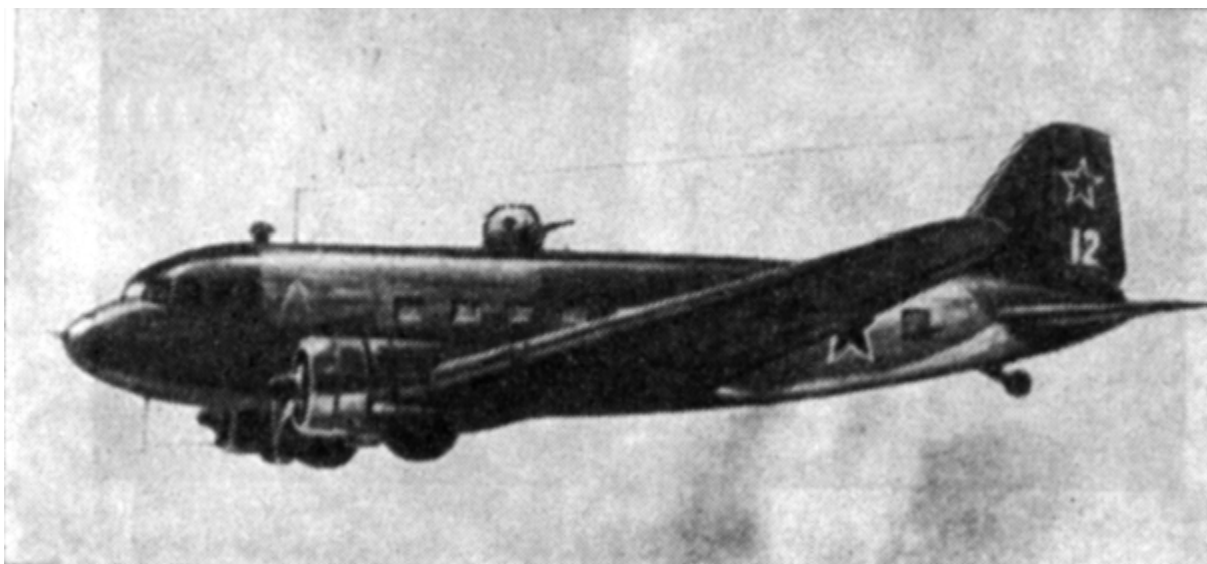
– До Альбинска километров четыреста, а то и больше, – завершил свой рассказ Борис Григорьевич, – а за бортом день, а на борту высокопоставленные пассажиры. Смотрели мы в оба, но наш перелет враг не заметил. Площадка оказалась тоже маленькой, но сесть на ней в светлое время особого труда не составило.

– А кто отвез Коротченко и Строкача в Москву?

– За нами вскорости прилетел Радугин. Они вообще-то хотели лететь со мной, но мне-то надо было в Липецк, там уже почти месяц находилась группа наших самолетов, которой я командовал. Поэтому их повез Феофан Григорьевич. Хороший летчик. Я пошел на Липецк, прихватив раненых и застрявший там наш экипаж Кузнецова. Мы были уже в воздухе, как на борт поступила команда лететь в Москву и нам. Прилетели в Монино, нас встречает начальство, полагая, что мы везем Коротченко и Строкача. А они на самолете Радугина.

Рассказ о Герое Советского Союза Борисе Григорьевиче Лунце получился относительно большим, но, право, он это заслужил. Даже то, что о нем написано, – это толика того, что он совершил, защищая Родину в годы Великой Отечественной войны. А потом надо иметь в виду, что, рассказывая о Лунце, я стремился показать какую трудную и емкую работу выполняла АДД, летая к партизанам, в том числе и в период Курской битвы.

Завершилась еще одна боевая ночь Курского сражения. Некоторые экипажи 6-го авиакорпуса садились на ее исходе. Пока они оформляли боевую документацию, разгорелась заря нового дня, дня, возвестившего советскому народу, всему миру о великой победе Красной Армии в районе Орла и Белгорода.



Самолет Ли-2 в полете

<sup>1</sup> В е р х о з и н А.М. Самолеты летят к партизанам. – С. 136-137.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

---



*А.М. Краснухин*



*В.Н. Осипов*



*С.И. Куликов*



*Е.П. Федоров*



*П.А. Таран*



*И.М. Корунов*



*Н.А. Иценко,  
командир Пе-8*



*В ночь на 6 августа наша авиация произвела налеты на железнодорожные узлы Брянск-1, Брянск-2, Харьков и Карачев. Бомбардировке были подвергнуты эшелоны с войсками и техникой противника. Разбито несколько железнодорожных составов, возникло много очагов пожаров, сопровождавшихся сильными взрывами.*

*В эту ночь наша авиация подвергла бомбардировке ряд аэродромов противника. Уничтожено и повреждено значительное число немецких самолетов, находившихся на этих аэродромах. Два наших самолета не вернулись на свои базы.*

*«Красная звезда», 1943, 7 августа.*

### ВОЗВРАЩЕНЫ РОДИНЕ

5 августа 1943 года! Славный день в истории Курской битвы, Великой Отечественной войны, в истории древних русских городов Орел и Белгород. Весть об их освобождении принесло радио. Это была победа. Шли к ней советские войска очень долго.

Особенно трудными были последние дни. На улицах Орла немцы построили укрепления, заминировали крупные здания, на крышах домов посадили автоматчиков, но ничего не помогло. Советские воины квартал за кварталом очищали город от врага и в конце концов, захватив большие трофеи и много пленных, полностью овладели им.

На освобождение города в этот день статьей «Орел» отозвался писатель Василий Гроссман. Он писал: «Среди дыма еще не погасших пожаров, среди неосевшей пыли, поднятой высоко в небо взрывами, по мостовым, покрытым битым кирпичом и осколками стекла, шли наши войска...»

И сотни людей выходили из подворотен, выползали из подвалов, бежали навстречу идущим под Красным знаменем командирам и красноармейцам. Откуда появилось столько цветов в эти минуты – ведь так суров был город в час окончания боя? Казалось, вдруг расцвели они среди изуродованных немцами улиц и дворов – и дети, женщины бросали цветы к ногам шагавших красноармейцев...

С холма хорошо виден весь город, та страшная работа, которую перед уходом вели немцы, работа палачей, казнивших огнем и взрывчаткой красивейшие здания и сооружения Орла. Взорван мост через Оку, соединявший центр города, Ленинскую улицу с вокзалом, его массивные пролеты тяжело рухнули в воду. Взорвано белое здание почты и телеграфа, зияет пустыми глазами театр, взорван Педагогический институт и белое здание городской больницы, пряди проводов свисают на мостовые, погромыхивают сорванные взрывами вывески и листы кровельной жести...

Первый день – день начала жизни. Над многими домами уже вывешены красные флаги, ветер расправляет их складки. Всего шесть-семь часов тому назад были здесь немцы, а в городе уже чувствуется первый удар пульса ожившей советской жизни... Пройдет еще день-два, и Орел начнет оживать, работать, учиться, станет в славный строй наших городов и сел, ведущих победоносную борьбу с фашизмом».<sup>1</sup>

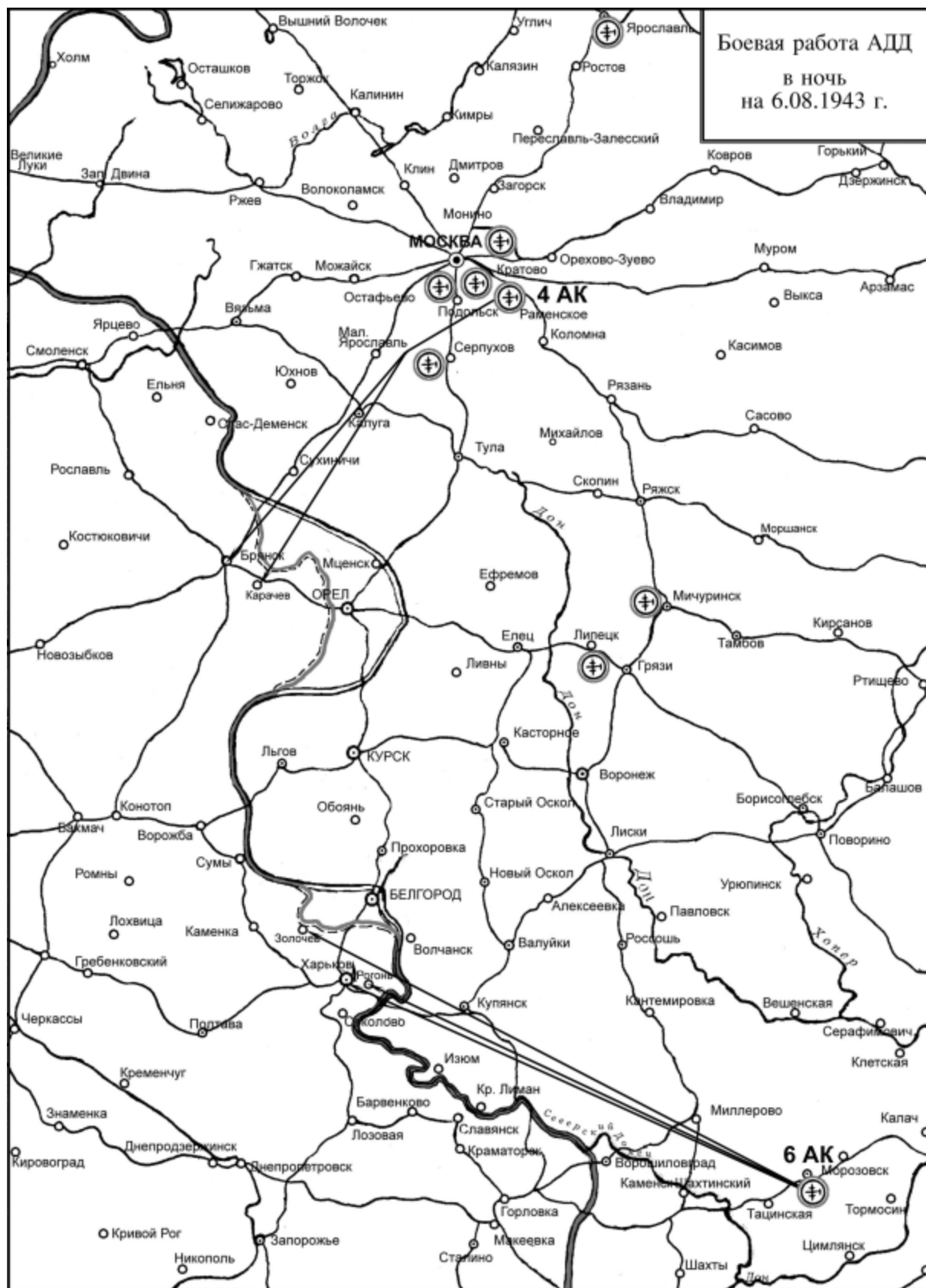
Не менее упорно фашисты удерживали Белгород. Но и его пришлось оставить. В боях за город наступающие советские войска уничтожили свыше трех тысяч солдат и офицеров противника, захватили склады с боеприпасами, много пленных.

На освобождение города в этот же день статьей «Конец белгородского направления» откликнулся журналист Юрий Жуков: «Выдающуюся роль в боях за Белгород сыграла наша авиация. Ушли в прошлое те страшные времена, когда самолеты Геринга безраздельно властвовали в небе. Теперь небо принадлежит нашей авиации. Бомбардировщики, штурмовики, истребители непрерывно висели над позициями противника, засыпая их бомбами всех калибров, расстреливая из пушек и пулеметов.

---

<sup>1</sup> От Советского информбюро... 1941-1945. Публицистика и очерки военных лет. – М., 1982. – С. 86-90.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 06.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч	
ж/д узел Брянск-1	4-й авиакорпус	Б-25	24	24	152	37,940		
ж/д узел Брянск-2			44	43	250	61,900		
ст. Карачев			30	30	215	40,900		
<b>Итого:</b>			<b>98</b>	<b>97</b>	<b>617</b>	<b>140,740</b>		
аэродром Сокольники	6-й авиакорпус	Ил-4	14	10	119	13,665		
ж/д узел Харьков		Ли-2	32	29	1305	31,369		
п. Сороковка		Ил-4			1	11	1,500	
аэродром Рогань					1	9	1,050	
п. Золочев					1	24	1,310	
<b>Итого:</b>				<b>46</b>	<b>42</b>	<b>1468</b>	<b>48,894</b>	
<b>Всего:</b>			<b>144</b>	<b>139</b>	<b>2085</b>	<b>189,634</b>		

И вот уже перед нами полуразрушенный Белгородский вокзал, так хорошо знакомый всем, кому пришлось в мирные годы ездить поездом на крымские или кавказские курорты. Мы все помним, какой это был чистенький, аккуратный вокзал, какой порядок царил в его залах, как гостеприимно встречали пассажиров в его буфетах...

Сейчас все здесь мертво. Трещит под ногами битое стекло. Тянет гарью и пороховым дымом. Лежат на перроне еще не убранные трупы. Среди скрученных взрывами рельс зияют свежие воронки. За вокзалом горят дома, подожженные отступающими фашистами...

Сейчас, когда я дописываю эти строки, в разбитое окно пустого заброшенного дома, где мы обосновались на час, доносятся звуки военного марша. Батальон гвардейцев марширует по мостовой, сопровождая развевающеся на ветру знамя 89-й гвардейской дивизии. Гвардейцы уже покидают город, двигаются дальше на юг».<sup>1</sup>

Это символично, что два главных города Курской битвы, ставшие в планах вермахта отправными точками для наступления на Курск, оказались освобожденными войсками Красной Армии в один день. Это символично, что начатое из этих городов 5 июля немецкое наступление завершилось их освобождением 5 августа, ровно через месяц.

О том, какое историческое значение имело освобождение Орла и Белгорода для всей страны, говорит тот факт, что впервые за весь период Великой Отечественной войны в честь этого события была назначена торжественная церемония – орудийный салют.

Были великие победы Красной Армии и до Курской битвы – под Москвой и в Сталинграде, но столица нашей Родины не салютовала в их честь. До Орла и Белгорода освобождались и другие города страны, но Москва по этому поводу не салютовала. И только с овладением главных городов Курской битвы было принято решение о проведении церемонии салюта. В этом значимость для страны освобождения Орла и Белгорода.

Решение о первом салюте было принято Верховным Главнокомандующим И.В. Сталиным и отражено в его приказе по случаю освобождения Орла и Белгорода.

«Сегодня, 5 августа, войска Брянского фронта при содействии с флангов войск Западного и Центрального фронтов в результате ожесточенных боев овладели городом Орел.

Сегодня же войска Степного и Воронежского фронтов сломили сопротивление противника и овладели городом Белгород.

Месяц тому назад, 5 июля, немцы начали свое летнее наступление из районов Орла и Белгорода, чтобы окружить и уничтожить наши войска, находящиеся в Курском выступе, и занять Курск.

Отразив все попытки противника прорваться к Курску со стороны Орла и Белгорода, наши войска сами перешли в наступление и 5 августа, ровно через месяц после начала июльского наступления немцев, заняли Орел и Белгород.

<sup>1</sup> От Советского информбюро... 1941-1945. Публицистика и очерки военных лет. – С. 91-96.

Тем самым разоблачена легенда немцев о том, что будто бы советские войска не в состоянии вести летом успешное наступление...

Сегодня, 5 августа, в 24 часа столица нашей Родины Москва будет салютовать нашим доблестным войскам, освободившим Орел и Белгород, двенадцатью артиллерийскими залпами из 120 орудий...

Вечная слава героям, павшим в борьбе за свободу нашей Родины!

Смерть немецким оккупантам!»<sup>1</sup>

Озвучил приказ выдающийся мастер слова Ю.Б. Левитан. Кто из советских людей старшего поколения не помнит его удивительной красоты голос, голос нашей советской истории! Еще до войны все привыкли к тому, что о самых важных и интересных событиях в жизни страны сообщал Юрий Борисович, а после 22 июня 1941 года и вплоть до Победы он был диктором Великой Отечественной войны. Каждый день рано утром все, кто имел возможность, заслушивая: «От Советского информбюро», – с замиранием сердца вслушивались в до боли знакомый и родной голос, стараясь по интонации предугадать хорошие или плохие вести несет он.

Небезынтересны воспоминания Юрия Борисовича о его рабочем дне на Всесоюзном радио 5 августа: «...Я, как обычно, пришел на радиостудию пораньше, чтобы заблаговременно ознакомиться с текстом. Вот подошло время передачи, а сводки Совинформбюро все нет и нет. Мы волнуемся, ждем. Строим разные догадки, предположения... Наконец, звонок из Кремля: «Сводки сегодня не будет. Готовьтесь к чтению важного документа!»

Но какого?..

Часовая стрелка уже подходила к одиннадцати вечера, когда нам вновь объявили: «Сообщите, что между 23 и 23 часами и 30 минутами будет передано важное правительственное сообщение». Каждые пять минут мы повторяли в очень сдержанных тонах эту фразу. А время, между тем, шло и шло. И вот появляется офицер с большим запечатанным конвертом. Вручает его председателю Радиокomiteта. На пакете надпись: «Передать по радио в 23.30». А времени уже, можно сказать, нет. Бегу по коридору, на ходу разрываю пакет. В студии уже произношу: «Говорит Москва», а сам торопливо пробегаю глазами текст...

«При-ка-з-з-з Вер-хов-но-го Глав-но-ко-ман-ду-ю-ще-го...». Читаю и нарочно растягиваю слова, чтобы успеть заглянуть в следующие строчки, узнать... И вдруг понимаю – большая победа: Орел и Белгород освобождены! Зарябило в глазах, пересохло горло. Торопливо глотнул воды, рывком расстегнул воротник...

Все охватившие меня чувства вложил я в заключительные строки: «Сегодня, 5 августа, в 24 часа столица нашей Родины – Москва будет салютовать нашим доблестным войскам, освободившим Орел и Белгород, двенадцатью артиллерийскими залпами из 120 орудий...».

Все жители Москвы вышли в полночь на улицы, вся страна прильнула к радиоприемникам. Все хотели увидеть россыпи и услышать звуки салютных артиллерийских залпов. Вполне естественно, таким желанием горел каждый воин Авиации дальнего действия. Но, увы, даже с подмосковных аэродромов до столицы за тридцать минут не доберешься. Поэтому стать соучастником этого поистине исторического события можно было только прильнув к репродукторам. Подавляющее большинство авиаторов так и поступило.

Весть об освобождении двух главных городов Курского сражения застала большинство личного состава АДД вдали от орловского и белгородского неба, и они, причастные своими боевыми делами к этому истори-



*И.В. Сталин*

<sup>1</sup> Приказы Верховного Главнокомандующего в период Великой Отечественной войны Советского Союза. – М., 1975. – С. 16-17.

ческому событию, восприняли радостное известие так, будто это их родной город сбросил с себя фашистское ярмо. Авиаторы поздравляли друг друга, обнимались, расстреливали небо ракетами. Полетов на боевое задание из-за непогоды в районе Ленинграда не было. Большинство личного состава отдыхало. Но голос Левитана поднял всех. Люди успокоились лишь под утро.

После завтрака почти во всех полках прошли митинги, посвященные освобождению Орла и Белгорода.

В 14-м гвардейском на нем выступил командир корабля И.Н. Константинов: «Родина нам доверила грозное оружие, на нас устремлены миллионы взглядов наших людей с надеждой на то, что защитим их, разобьем гитлеровскую банду, освободим свою священную землю и наших людей, попавших под немецкое рабство. Товарищи! Оправдаем надежду нашего народа, обрушим всю мощь нашего оружия на головы фашистской сволочи. Вперед на запад!».

В некоторых частях личный состав принимал приветствия войскам Брянского, Центрального и Степного фронтов. Вот одно из них:

«Рядовой, сержантский и офицерский состав нашей части горячо поздравляет и приветствует вас с одержанной победой. Мужеством, доблестью вашей и умением драться вы вписали еще одну славную страницу в историю нашей родной Красной Армии и нашей славной Родины.

Орел и Белгород вами возвращены Родине. Тысячи советских людей вновь свободно вздохнут, освободившись от ига фашистов. Легенда о неспособности Красной Армии вести летом наступление вами разоблачена до конца. Близок час нашей окончательной победы. Однако враг еще силен и коварен, его нужно добить. Мы обязуемся еще лучше работать, чтобы помочь своим трудом нашим славным соколам сбросить побольше смертоносного груза на голову гитлеровских бандитов».

Салют над Москвой могли наблюдать экипажи соединений, которые дислоцировались недалеко от столицы. Но в районе Ленинграда была непогода, поэтому из Монино, Остафьево и Кратово туда никто не ходил, а 4-й гвардейский авиакорпус, который в ночь на 6 августа подключился к работе в интересах Курской битвы,



Ю.Б. Левитан

уже поднял свои самолеты, и как раз в полночь они «салютовали» своими бомбами по железнодорожным узлам Брянск-1, Брянск-2 и Карачев. Но...

Командир эскадрильи 15-го гвардейского авиаполка Александр Васильевич Дудаков в ночь на 6 августа на боевое задание не планировался. В последнее время его экипаж все чаще и чаще стал получать специальные задания. Заброска разведывательно-диверсионных групп – дело сложное и ответственное, здесь нужен опытный летчик. Именно к таковым Дудаков и относился. Спецзадание могли «подбросить» в любое время, поэтому экипаж всегда был «на взводе» и к бомбардировочным делам стал привлекаться реже. Ну, а если далеко от аэродрома уходить нельзя, то над ним крутиться можно. А дел с молодыми летчиками поднакопилось предостаточно. Вот и в этот вечер, как только в звездном небе за последним взлетевшим на боевое задание самолетом растаял звук моторов, Дудаков начал над Кратовым карусель: взлет, круг, посадка; взлет, круг, посадка. Ровно в двенадцать ночи, когда Александр Васильевич в очередной раз поднялся в воздух и набрал заданную высоту, небо на северо-западе, в стороне Москвы, полыхнуло огнем.

– Самолет-г! – заорал во всю мочь радист Василий Голиков, да так, что у Дудакова под шлемофоном заломило уши.

Осмотрелись. Никаких самолетов в чистом небесном просторе не видно.

– Виноват, товарищ командир! – И через некоторое время: – А может, это фашист Москву бомбит?

– А разве возникает такой фейерверк, когда мы бомбим? Нет, здесь что-то другое.

И только после посадки узнали, что же это такое.

«Что-то другое» оказалось салютом.

– Ну и жидкий ты на расправу, Василек!

– Во! Сами же учите бдительности в воздухе! Жаль, что я не знал, а то бы в воздухе по приемнику поймал. Товарищ командир, будете на метеостанции...

– Голиков!

– Виноват, товарищ майор!

О том, что Дудаков имел интерес на метеостанции, знали все. Звали ее Людмилой. Блондинка от природы, скромна и застенчива, она давно покорила сердце Александра Васильевича.

Метеослужба, или как называли – «хозяйство Швыркова», находилась на втором этаже небольшого здания, в котором раньше жил Герой Советского Союза номер один, известный летчик Анатолий Васильевич Ляпидевский.

В небольшой комнатке уютилась вся посуточная смена – инженер-синоптик Евстигнеев, радист Алексей, две девчонки из синоптической службы БАО и она, метеонаблюдатель Людмила Ермо.

4-я гвардейская авиадивизия в эту ночь вела боевую работу, дел было много, и начальник метеослужбы Василий Федорович Швырков весь вечер работал со сменой.

Людмила склонилась над «кольцовкой» и, периодически опуская перо ручки во флакон с тушью, наносила последние метеосведения. Она торопилась, так как к часу ночи карта – хоть умри – должна быть готова. Было душно, в открытое окно затекали струйки свежего воздуха и безжалостно мотали жидкий огонек самодельной коптилки.

Радист, гуляя по эфиру, натолкнулся на голос Левитана. Диктор сообщил о том, что в 23.30 будет передано важное правительственное сообщение. До назначенного времени оставалось несколько минут. Все бросили свои дела и замерли в томительном ожидании. Ровно в половине двенадцатого Алексей прибавил громкость. Левитановский голос ударил в сердце: «Говорит Москва! При-ка-з Верховного Главного-ко-мандующего!..» Затаив дыхание, все склонились у приемника и чувствовали по тону голоса, что Левитан вышел в эфир с хорошими вестями. И они не ошиблись: «...овладели городом Орел».

– Ура-а-а!!!

Все бросились друг к другу.

А Левитан продолжал: «...сломили сопротивление противника и овладели городом Белгород».

– Ура-а-а!!!

Кто-то толкнул стол, коптилка погасла.

– Осторожней, не переверните тушь!



*А.В. Дудаков*

– Да черт с ней, с этой коптилкой!

Маленькая комната совсем стала тесной. От переполнившей людей радости, от захлестнувших эмоций.

– Людмила, а твой-то на задании?

– Да нет, слышите, гудит над головой.

– Ну, пошли смотреть салют! Возможно, что-либо и увидим.

Думаю, что работники штаба АДД возможность посмотреть первый салют Родины не упустили. Вероятно, в эту ночь в Москве по служебным делам оказался кто-либо из боевых частей и тоже смог посмотреть это зрелище. Мне известен всего один такой случай.

Так случилось, что штурман отряда 1-го гвардейского авиаполка (5-й авиакорпус) Е.С. Шапов в боевых делах, связанных с Курской битвой, участия не принимал. Летая в зимних условиях на со всех сторон продуваемом ТБ-3 в район Сталинграда, Евгений Сергеевич сильно простудился. Надо бы было подлечиться, но полк стал осваивать самолеты Ли-2, отстать от программы переучивания не хотелось, и штурман продолжал летать на боевые задания. Была еще одна причина наплевать к своему здоровью: судьба свела его с замечательным летчиком, заместителем командира эскадрильи И.Д. Масловым. Каждый вылет с ним – это новая крупица боевого опыта.

15 марта слетали на железнодорожный узел Бахмач. Боевой вылет оказался весьма удачным, казалось, есть повод для хорошего настроения, но его не было – хворь одолевала все сильнее и сильнее. Попался на глаза полковому врачу, и тот немедленно уложил штурмана в лазарет.

Запущенная простуда лечению поддавалась туго, лазаретную койку сменил на госпитальную в Мичуринске, но и там дело на поправку шло слишком медленно. Так оказался Евгений Шапов в Москве, в Центральном научно-исследовательском госпитале, что и по сей день находится в Сокольниках. За окном буйствовал май.

Запущенная болезнь надолго приковала штурмана к постели, но стараниями медицинского персонала терапевтического отделения все-таки удалось поставить его на ноги. Стал ходить, слушать радио. Вся палата, почти две дюжины больных, ежедневно следили за сообщениями на Курской дуге, живо обсуждали каждое новое известие из района боев.

Госпитальная жизнь скучновата и утомительна, она быстро надоедает. Процедуры, радио, газеты, изредка кино, харч да пататные байки – вот и весь день. А тут началось оживление, виной тому стал Василий Сталин, попавший в госпиталь с раненой ногой. Отвели ему отдельную палату, приставили для развлечения баяниста. И стали наезжать в госпиталь артисты. Одна знаменитость сменяла другую: Лидия Барская, Иван Козловский, Дмитрий Покрасс, Владимир Канделаки, Анастасия Зуева, Алла Тарасова. Несколько раз приезжала к Василию Иосифовичу Светлана Аллилуева.

Изменилась госпитальная жизнь, стала интересней. Да и дела на фронте пошли к выпрямлению Курской дуги. Положительные эмоции – это тоже лекарство. Начал Шапов поправляться, стал выходить в госпитальный парк, подышать сосновым воздухом. Он для больных легких – что надо.

И тут известие о салюте. Оно облетело госпиталь в мгновение ока. Как выдержала пологая крыша веранды столько людей – уму непостижимо. За несколько минут до назначенного срока она была забита до отказа. Кто-то стоял, кто-то сидел, кто-то опирался на костыли. Меж серого госпитального одеяния мелькали белые халаты врачей и медицинских сестер. Люди группировались вокруг тех, у кого имелись часы.

В назначенное время, секунда в секунду, небо над военной Москвой озарилось первыми вспышками первого салютного залпа. Его эхо покатило по улицам столицы, ворвалось в мощные радиоусилители, чтобы через несколько секунд вырваться через микрофоны тысяч и тысяч радиоприемников и радионаушников в различных уголках великой страны.

Потом был второй залп, третий... двенадцатый.

В письме ко мне Евгений Сергеевич Шапов писал: «5 августа останется в памяти всех советских людей. Впервые в Москве засверкал праздничный фейерверк, сообщивший всему миру о блистательной победе советских войск над врагом. Помню как сейчас, все ходячие больные, а я уже тоже выздоравливал, в едином порыве вышли на территорию госпиталя, а те, кто мог, взобрались на крышу веранды и оттуда с замирающим сердцем и великим восторгом смотрели и слушали торжественные звуки и великолепное сияние первого в тяжелой вой-



Е.С. Шапов

## ***Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой***

---

не салюта, салюта всему советскому народу, всем тем, кто отдал свою жизнь за победу над врагом, за счастье и свободу нашей любимой Родины. Многие дни мы все находились под впечатлением этого прекрасного праздника, давшего новые силы в борьбе с фашистами».

А в дневнике заместителя командира 5-й гвардейской авиадивизии появилась короткая запись: «Заняты Орел и Белгород! На харьковском направлении немецкий фронт прорван на ширину до семидесяти километров. У всех приподнятое настроение!»

На столь знаменательное событие не могли не отозваться советские поэты и писатели. Уже 6 августа почти все газеты страны поместили их статьи, стихи, репортажи. Не осталась в стороне и армейская «Красная звезда», которая, к примеру, опубликовала стихотворение Николая Асеева «Эхо славы»:

Стальные глубокие груди  
До самого сердца вздохнули:  
Сто двадцать орудий  
Слились в нарастающем гуле.

Раскаты! Раскаты! Раскаты!  
Приветом державным  
Откликнулась зычно, Москва, ты  
Сынам своим славным,

Откликнулась пламенным голосом,  
Как надо дерзать и бороться  
Своим беззаветным орловцам  
Своим храбрецам белгородцам.

И эхом немеркнувшей славы  
В пальбе орудийной  
Гул Бородина и Полтавы  
Слились воедино.

И вспыхнули зарева вспышки,  
Промчавшись веками,  
Венчая кремлевские вышки  
Бессмертья венками.

В этом же номере газеты поместил свою статью «Салют Победы» Алексей Толстой. Автор «Петра I» и «Хождения по мукам» писал: «По традициям Суворова прогремела слава русской армии, Красной Армии, выигравшей величайшую в истории битву, которая начата была 5 июля немцами, а 5 августа победно закончена русскими... Оказывается, под жарким солнцем августа немецкие пятки сверкают не хуже, чем деревянные подметки эрзац-валенки на январском снегу».

Александр Твардовский в те дни писал:

И голос праздничных орудий  
В сердцах взволнованных людей  
Был отголоском грозных будней,  
Был громом ваших батарей.  
И каждый дом и переулок,  
И каждым камнем вся Москва  
Распознавала в этих гулах –  
ОРЕЛ и БЕЛГОРОД – слова.

А вот как отозвался Семен Кирсанов:

От огня артиллерии беглого  
Розовеют окраины сел,  
За спиной – отвоеванный Белгород,  
За плечами – отбитый Орел.



Возникает закономерный вопрос: почему текст приказа Верховного Главнокомандующего был передан практически в полночь, почему между известием о салюте и его залпами было всего тридцать минут? Да потому, что весть о победе на Курской дуге, которую исподволь ждала с великим нетерпением вся страна, эту весть нужно было озвучить немедленно, именно в день освобождения Орла и Белгорода, то есть 5 августа, и никак не позже. Но не только озвучить текст приказа, но и подготовить к практическому исполнению один из его пунктов – подготовить салют. Он должен был прозвучать во временных пределах тех суток, в течение которых были освобождены два главных города Курской битвы. Значит, на подготовку текста и салюта оставались часы. Вот почему Юрий Левитан раскрывал пакет с текстом приказа на ходу; вот почему его голос уже произносил первые слова, а глаза читали текст дальше с тем, чтобы самому понять, что же там впереди; вот почему до салюта оставалось всего лишь тридцать минут.

В книге В.И. Кардашова я нашел весьма любопытный факт, который по сути дела дает ответ на поставленный мной вопрос. «Вечером 5 августа генералов Антонова и Штеменко вызвали в Ставку. В кабинете находились и другие военачальники. Верховный Главнокомандующий был в очень хорошем настроении и сразу же обратился к прибывшим генералам:

– Знаете ли вы военную историю? – Вопрос был неожиданным, и генералы не успели ответить, так как Сталин продолжал: – Если бы вы ее читали, то знали бы, что издавна, когда войска одерживали победы, то в честь полководцев гудели все колокола. И нам неплохо бы отмечать победы не только поздравительными приказами. Мы решили, – он кивнул головой на сидевших за столом членов Ставки, – давать в честь отличившихся войск и командиров, их возглавляющих, артиллерийские салюты. И учинять какую-то иллюминацию».<sup>1</sup>

Этот факт свидетельствует о том, что решение о салюте принималось 5 августа, что даже такие работники Генерального штаба, как А.И. Антонов и С.М. Штеменко, не знали о нем до вечера этого дня.

И вот что удивительно: великое действо по имени салют было подготовлено и образцово исполнено всего за несколько часов.

Что и говорить, освобождение Орла и Белгорода, а также салют в честь этого события, для всего советского народа, для личного состава Авиации дальнего действия стали праздником, генератором хорошего настроения, способствовали поднятию морального духа, удваивали энергию в борьбе с еще сильным врагом.

Николай Михеевич Горностаев пишет: «Это был первый салют в Великой Отечественной войне. Мы ликовали. Разгромив врага на Курской дуге, мы почувствовали первое дыхание Победы. Москва салютовала и нам! Мы долго несли в своих душах отзвуки первого салюта. Он стал для нас той точкой отсчета, с которой мы начали свой путь к Победе. И потому, когда наши войска повели наступление на брянском направлении, больше месяца мы летали в каком-то приподнятом настроении, работа спорилась».<sup>2</sup>

Это был первый салют. Потом были еще. Их было столько же, сколько побед, не менее славных, одержала Красная Армия на трудном и кровавом пути к Берлину. И каждый из этих последующих салютов озарял нашу непоколебимую веру в Победу новой вспышкой радости, точно так же, как озаряли темное небо над Москвой ее



*Первый салют Победы*

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 190.

<sup>2</sup> Горностаев Н.М. Мы воевали на Ли-2. – С.91.

победные салюты. Но никогда не забудется тот, первый, в честь освобождения Орла и Белгорода, который слушала вся страна, прильнув к радиоприемникам.

Свою боевую лепту в историческое дело освобождения Орла и Белгорода внесла и Авиация дальнего действия. В течение целого месяца, не пропустив ни одной ночи, ее экипажи неизменно появлялись над различными объектами врага на северном и южном фасах Курской дуги. Оценивая, например, роль АДД в ликвидации орловского плацдарма, Александр Евгеньевич Голованов писал: «АДД бомбила опорные пункты противника, уничтожала его живую силу и технику в местах их сосредоточения, а также и на переднем крае его обороны в районах северо-восточнее и северо-западнее города Болхова и восточнее Орла; препятствовала вражеским перевозкам в районах Брянского и Орловского железнодорожных узлов; разрушала летные поля и уничтожала самолеты на аэродромах. Достаточно сказать, что по всем перечисленным целям АДД за период ликвидации орловского плацдарма противника с 12 июля по 6 августа произвела 4031 самолето-вылетов».<sup>1</sup>

Но давайте от дел салютных вернемся на поле брани. В ночь салюта боевые дела продолжили два соединения – 4-й гвардейский и 6-й авиакорпуса.

Общую задачу соединению полковника С.П. Ковалева поставил генерал М.И. Шевелев: «На 6 августа всеми силами бомбардировать железнодорожный узел Брянск первый и второй. Время удара – вашим решением. Заход на цель – вашим решением. По целям действуйте только вы. Напряжение – два вылета».

Выполняя поставленную задачу, корпус за два вылета поднял в воздух девяносто восемь бомбардировщиков, из них только один возвратился по неисправности (командир корабля А.В. Голованов-тенко).

В первом вылете Брянск-1 подвергся концентрированному удару в течение десяти минут. Контролер майор М.Н. Березин отметил шестьдесят девять попаданий по объекту, два очага пожаров и один взрыв большой силы, перешедший в пожар, который постепенно охватил значительную территорию железнодорожного узла. С задания не возвратились два экипажа: командиров кораблей В.Н. Мартынова (13-й гвардейский авиаполк) и Н.А. Иваненко (15-й гвардейский авиаполк).

Брянск-2 подвергался воздействию в течение тридцати минут. Фотоснимками, опросом экипажей и наблюдениями контролера В.А. Гордиловского установлено сорок два попадания по площади объекта, семь очагов пожаров и три взрыва. Из района этой цели не вернулся экипаж командира корабля Н.Н. Сверщевского.

Три невозвращенца в первом вылете! Это слишком много, тем более для такого соединения, каким являлся 4-й гвардейский авиакорпус, с достаточно высоким уровнем подготовки летного состава и вооруженного по тем временам первоклассной боевой техникой – самолетами Б-25.

Надо сказать, что противовоздушная оборона Брянска была достаточно мощной, бомбардировщикам противодействовали до пяти батарей ЗА крупного и среднего калибров, четыре точки МЗА и тридцать пять-сорок прожекторов, а также большое количество истребителей.

Во втором вылете на узле Брянск-1 экипажи по всей площади цели создали двенадцать разрывов. Обстановку прямо из района работы сообщил корпусной контролер подполковник В.В. Погосев: «Видимость цели плохая, дымка. Интенсивный огонь ЗА до десяти батарей, тридцать прожекторов во взаимодействии с истребителями». Узел Брянск-2 контролировал, как и в первом вылете, В.А. Гордиловский. Он зафиксировал двадцать шесть разрывов.

Всеми видами контроля на узле Карачев отмечено сто двадцать шесть попаданий.

Картину боевой работы корпуса в эту ночь дополняет довольно обстоятельная дневниковая запись подполковника П.И. Кондратьева: «За эти дни действовали в основном по Брянску и помогали Волховскому фронту. Под Брянском несем большие потери. Не вернулся экипаж Сверщевского, с которым я летал на Волховский фронт, в этот же день не вернулись еще двое из 4-й гвардейской авиадивизии, в том числе майор Мартынов, заместитель командира третьей эскадрильи 13-го гвардейского авиаполка и один экипаж из 15-го гвардейского авиаполка.

Я в этот день летал на поверку заместителя командира эскадрильи 22-го гвардейского авиаполка капитана Сошникова. Уже в воздухе нас перенацелили с Брянска на Карачев. Сразу после взлета пошли с набором высоты в 2100 оборотов в минуту. Бомбить должны с 17000 футов. Последние тысячи футов самолет берет туго, но все же набрали 18000 и со снижением пошли на цель.

---

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Записки командующего. – С. 215.

Вся западная часть горизонта в грозах. Низкая разорванная облачность подходила к объекту. Впереди нас, почти на нашей высоте, зажглись САБы – чья-то преступная небрежность! Зенитки стали их обстреливать, они висят над целью на нашей высоте, и нам надо идти к ним, чтобы сбросить бомбы на цель. Неприятно! Чувствуешь, что самолет освещен больше, чем цель. Все же прошли и сбросили бомбы благополучно. После сброса уходим, как всегда, с разворотом и со снижением. Доворачиваем самолет на курс 60°. В это время стрелок кричит: «Сзади и выше самолет!» Делаю маневр: два резких разворота на 90° со снижением, и снова на курс 60° с выходом на большую скорость 230-240 км/час по прибору. И так до 12000 футов. Спрашиваю: «Не видно?» Стрелок: «Нет!». Вскоре переходим линию фронта, и тогда снова иду на большее снижение до 2000-1500 футов. Это гарантирует от того, чтобы какой-нибудь наглый фриц мог бы привязаться в хвост и сбить уже на нашей территории.

Несмотря на ясное небо полет проходит вслепую – сильная дымка и звезды видны только в зените. Горизонта не видно. Садимся в Кратово. Дозаряжаемся, подвешиваем бомбы. Должен состояться второй вылет. Дело идет к концу ночи и у всех большое нежелание идти на трассу к рассвету. Однако вылетаем.

В пути нас нацеливают на Карачев. Приходим туда на рассвете. Несколько прожекторов. И зенитный огонь по САБм, загоревшимся на этот раз на положенной высоте. Бомбы сброшены. Уходим на свою территорию на повышенной скорости. Положение неприятно тем, что сзади еще темно, а уходим на северо-восток, то есть на светлую часть горизонта. Это удобнейшая обстановка для истребителей противника – увязаться, незаметно подойти сзади и сбить. Делается спокойнее, когда переходим линию фронта и находимся над своей территорией. Уходим на малую высоту и идем домой».

В эту ночь, проявив разумную инициативу, отличился экипаж командира корабля Г.Г. Агамирова. Но сначала о нем. Гоге Григорьевичу к этому времени исполнилось двадцать восемь лет. Выше среднего роста, стройный, подтянутый, энергичный.

Летать Агамиров начал с 1937 года, после окончания Балашовской школы летчиков гражданского воздушного флота. Северо-Казахстанское управление, трасса Москва – Иркутск. Полеты, полеты, полеты. Возил пассажиров, почту, грузы. Потом стал готовить кадры в 74-й учебной авиационной эскадрилье в городе Шадринске. С первых дней Великой Отечественной войны Агамиров начал свою «войну» с начальством и кадровиками. Рапорт за рапортом. Отказ за отказом. Долго длилась эта дуэль. Летчик делал свое инструкторское дело и не терял надежды. Лишь в октябре 42-го он отбил отцу телеграмму: «Мое желание исполнилось, уезжаю на фронт. Гога».

1-й отдельный авиационный полк ГВФ. Вот это работа! А какие летчики и штурманы! Николай Зидрошко, Григорий Шипилов, Михаил Скрыльников, Павел Якимов, Михаил Журенко, Василий Бараев. Рядом с ними шло боевое становление летчика Агамирова. Вскоре его экипаж закрепили за партизанским отрядом Данченко, входившим в бригаду генерала Ивнева. Несколько раз слетали туда на своем Р-5, доставляя все необходимое. Потом по метеоусловиям случился в полетах значительный перерыв. За это время бригада, ведя бои с карателями, сменила дислокацию. Надо было найти ее новое место и забросить рацию. Задание было от командующего Западным фронтом.

Взлетели засветло 21 октября 1942 года. Ведущий – Агамиров, правый ведомый – Малкин, левый – Семенов. После взлета попали в полосу тумана. Ведомые возвратились. Агамиров пошел дальше. Уже на высоте четыреста метров самолет вошел в сплошную облачность, появились признаки обледенения. Форсаж двигателя, продолжение набора высоты. Пошли между слоями облачности по расчету времени. За линией фронта стало светлеть, замелькал диск луны. Через несколько минут полета попали под шквал зенитного огня и нервные лучи прожекторов. Треск в левом крыле и хвостовом оперении. Но пожара на самолете нет, и он управляем, лететь можно. Удалось найти прежнее место отряда. На земле ложные сигналы. Знаем эти штучки! Пошли дальше. Обшарили большой район. Наконец обнаружили конный обоз. Дали две зеленые ракеты. Зажегся треугольник костров, замигал зеленый свет фонаря. Это свои. Высота тридцать метров. Сброс. Еще заход. И еще сброс. Радиостанция и бензин, так необходимые партизанской бригаде в семь тысяч человек, были доставлены.

К моменту возвращения на свой аэродром там уже была получена радиограмма с благодарностью неизвестному летчику и с просьбой о помощи. В ту же ночь снарядили тринадцать самолетов. Лидером пошел Агамиров. Награда за выполнение задания была высокой – орден Красного Знамени. Через несколько месяцев еще одна, теперь уже чисто партизанская – медаль «Партизан Отечественной войны» первой степени. Это за полет по приказу Ставки в район Минска в партизанский отряд Героя Советского Союза. С.В. Гришина. Этим рейсом Агамиров перебрал к партизанам правительственные награды и члена Военного совета полковника Морозова.

С 3 июля, за два дня до начала сражения в районе Курска, Гога Агамиров в 22-м гвардейском авиаполку. За месяц боевой работы добросовестным отношением к любому заданию и общительным характером летчик быстро завоевал высокий авторитет среди достаточно сильного летного состава полка.

Уже после войны в своих воспоминаниях бывший командир 14-го гвардейского авиаполка, хорошо знавший Агамирова, писал о нем: «С первых дней своей боевой деятельности показал себя бесстрашным, грамотным в профессиональном и тактическом отношении летчиком, чем и завоевал высокий авторитет среди товарищей. Участвуя во всех операциях дивизии, экипаж Агамирова особо отличился при обеспечении бомбовых ударов в период Курской битвы».

Свое бесстрашие и грамотность Гога Агамиров проявил и при бомбардировании в эту ночь Брянска. Об этом говорит следующий архивный документ: «6 августа над целью один самолет попал в лучи прожекторов. По нему открыла огонь МЗА. Попытки экипажа уйти из лучей успеха не принесли. Видя это, летчик Агамиров пошел на выручку. По его команде воздушный стрелок Интезаров открыл огонь по прожекторной установке и МЗА. В результате нескольких очередей прожектор погас, и самолет вышел из опасного положения».<sup>1</sup>

Теперь о невозвращенцах. Экипаж Николая Николаевича Сверщевского в полку был молодым. Сам командир корабля в ночь на 6 августа совершал четырнадцатый боевой вылет. Экипажный штурман Василий Тимофеевич Зинько в полет не ушел. Буквально несколько дней назад ходили бомбить беззаботинскую артиллерийскую группировку противника. Над целью схватил их сверхмощный прожектор, прозванный летчиками «старшиной». Ослепленный его светом, командир корабля потерял пространственное положение. С трех тысяч метров в беспорядочном падении самолет пошел к земле. Вывели его летчики в горизонтальное положение на высоте тридцати метров. Барабанные перепонки штурмана не выдержали резкого перепада давления, и его прямо с самолета увезли в санчасть.

Для выполнения задания по бомбардированию Брянска штурманом корабля определили начальника химической службы полка А.И. Махова.

На боевой курс стали на высоте пяти тысяч метров. И тут же на бомбардировщик повел атаку немецкий истребитель. Зашел он сверху, слева, сзади и первой же очередью поразил левый мотор и зажег группу бензобаков левой плоскости. Мотор заклинило, плоскость загорелась. До цели – рукой подать. Дошли, сбросили бомбы, развернулись для выхода на обратный курс. Командир корабля полагал, что сумеет перетянуть линию фронта, но пожар распространился по самолету так быстро, что пришлось давать команду на покидание. Правый летчик Г.Н. Шевченко, радист В.И. Чубаев и стрелок Н.И. Кочергин ушли за борт первыми. Махов же замешкался и покинул самолет позднее. За ним сразу же прыгнул Сверщевский.

Приземлились они недалеко друг от друга в восьми километрах северо-восточнее Брянска. Остаток ночи скоротали в лесу, а утром, сориентировавшись, решили уходить в северо-западном направлении. Шли пять дней. 10 августа в деревне Николаевка установили контакт с оперативной разведгруппой партизанской бригады Корбута. 5 сентября за ними прилетел на У-2 лейтенант Зотов и перебросил через линию фронта на аэродром Хломово (двадцать пять километров южнее Мещовска), а уже оттуда, тоже на У-2, с летчиком Билевым прилетели в Остафьево.

О судьбе остальных членов экипажа ни командир корабля, ни штурман рассказать ничего не могли, единственное, что они доложили командованию полка, так это то, о чем поведали им партизаны: три человека в летной форме в районе деревни Быташь Орловской области задержаны легионерами и переданы немцам.

15 сентября вернулся в полк стрелок-радист Виктор Иванович Чубаев. Приземлился он в районе Дятьково в пяти километрах от села Сосновка прямо в лес, из которого не выходил три дня. На четвертый день, изрядно проголодавшись, направился в Сосновку. На картофельном поле заметил двух женщин, у которых попросил есть. Одна из них пообещала принести еду и пошла в село. Что-то в поведении ушедшей насторожило Чубаева, и он внимательно стал следить за ее действиями. Радист не ошибся: еще не дойдя до первых домов, женщина стала кому-то подавать знаки. Забыв о голоде, Чубаев что есть духу помчался к лесу. Пулеметная и автоматная стрельба со стороны деревни еще раз подтвердили: в предательстве женщины Чубаев не ошибся.

На пятый день скитаний повстречал в лесу детей, собирающих ягоды. Ребятишки сбегали в село и принесли еду. Никогда не казались такими вкусными черный хлеб, кусочек сала и зеленый лук. На следующий

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го гв. ак., оп. 1, д. 72, л. 25.

день, проявляя величайшую бдительность, подошел к двум женщинам, убиравшим рожь. Сволочей среди них не оказалось: с радистом поделились всем, что у них было. Разузнав, где находится линия фронта, Чубаев пошел в направлении на Жиздру, ориентируясь днем по солнцу, а ночью по звездам.

В один из дней на повороте проселочной дороги совершенно неожиданно наткнулся на четверых всадников, благо, что они только-только начали выезжать из-за леса, а рядом с радистом оказалась заросшая бурьяном канава. В нее он юркнул со скоростью зайца. Оживленно беседуя, всадники проехали мимо и, думалось, опасность миновала, но не тут-то было. Оказалось, что за всадниками трусцой бежала собака. Она-то и подняла шум. Чубаеву ничего не оставалось делать, как пустить в ход оружие. На собачий лай и выстрел пистолета примчались всадники, сбили прикладом винтовок радиста на землю, связали и приволокли в Дятьково.

В этот же день Виктора отправили в лагерь военнопленных города Брянска. Здесь он встретился с летчиком Шевченко и стрелком Кочергиным. Через четыре дня их этапом погнали в Смоленск, а уже оттуда поезд взял курс на Германию. Как только лязгнули буфера вагона, пленные принялись за дело. У кого-то нашелся кусок пилы, у кого-то перочинный нож, появилась даже стамеска. Пилили, долбили и ковыряли поочередно все сорок семь человек. Когда в задней по ходу поезда стене вагона образовалась приличная дыра, в нее стали один за другим уходить пленные. Все шло хорошо до тех пор, пока охрана не обнаружила побег. Автоматные очереди перекрыли остальным путь к свободе.

Чубаев оказался среди тех, кто в числе первых покинул вагон. С группой в четыре человека несколько дней двигались на север. В деревне Игрищи познакомился с парнем, который привел беглецов в партизанский отряд «За Родину». 15 сентября самолетом Ли-2 прилетел в Остафьево.

Вернулся в полк и летчик Владимир Григорьевич Шевченко, лишь судьба стрелка Николая Ивановича Кочергина осталась невыясненной.

А что произошло с экипажем командира корабля В.Н. Мартынова, тоже не вернувшегося с боевого задания? В свое время мне довелось встретиться с Александром Васильевичем Щукиным, штурманом корабля и выслушать его рассказ о том полете, а еще до нашей встречи он прислал мне свои воспоминания, в которых подробно описаны все его злоключения на брянской земле. Воспроизведу с небольшим сокращением и литературной обработкой его рассказ.

«На всю жизнь останется в моей памяти вылет в ночь на 6 августа. Я был включен в состав экипажа майора Мартынова, его штурман по каким-то причинам принимать участие в вылете не мог.

Весь маршрут мы прошли в спокойной обстановке, благополучно миновали линию фронта. Вот под нами уже и город Брянск. Подсветили его наши ребята хорошо. И надо же такому быть! В тот момент, когда я открыл люки и занялся прицеливанием, слева по борту самолета раздался какой-то металлический скрежет. Смотреть туда было некогда, в это время никакого штурмана ни под каким предлогом от прицела не оторвешь. Я продолжал делать свое дело, а сбросив бомбы, повернул голову влево. Мать честная, да мы же горим! Огромный сноп пламени отбрасывался через крыло к хвосту. Горел левый мотор.

Развернувшись на обратный курс, летчики пытались дотянуть до линии фронта, но пламя разгоралось быстрее, чем мы летели. В конце концов настал неприятный момент – надо покидать горящую машину, да еще над оккупированной территорией. Такое ощущение, как перед прыжком в холодную воду. Но делать нечего, и я по лазу пробрался в кабину навигатора, где уже был второй летчик, а Мартынов все продолжал пилотировать машину.

Я начал открывать люк, но он, как назло, не поддавался, тогда ударами ноги я выбил его и первым нырнул в проем. Через несколько минут оказался на вспаханном поле, это определили мои босые ноги, так как унты слетели с них еще в воздухе и приземлились где-то в другом месте. Огляделся. Вокруг темень и тишина. Ни очертаний леса, ни признаков строений, ни огонька. Земля, ночь и я. И больше ничего. Хоть бы собака залаяла или лягушка заквакала. Жуть!

Ориентируясь по звездам, пошел на восток, в сторону невидимого леса. Пока ночь прикрывает от дурного глаза, надо искать лес. С рассветом, когда растает темнота, он – единственное спасение. Шел, как говорится, до первых петухов, но спасительного убежища так и не достиг. Зато впереди обозначился пересекающий поле ров. Дно его было покрыто водой, а бока поросли высокой травой.

В этой канаве просидел целый день, пошел дождь, пистолет мой намок, чтобы сохранить боеспособность, закутал его в нижнюю рубаху. Наступила долгожданная ночь, и я наконец вылез из воды и грязи. Шел долго. На пути попала какая-то деревня. Стал решать: заходить или нет? Между собой долго боролся чувство опасности и ощущение голода. Победило второе. Наметил крайнюю избу и пошел к ней со стороны огородов. Пробирался, по всей видимости, зарослями конопли, она доходила до груди.

Уже оставалось метров двадцать, когда совершенно неожиданно заметил сидящего на завалинке человека. Увидел, оторопел и остановился. Что делать? А он сидит. Взвел тихонько пистолет, вышел из конопля так, чтобы меня было видно, и снова остановился. Человек встал, покашлял, но не ушел. И кашель его был какой-то... Как это получше сказать... Какой-то предупреждающий, что ли. Я стоял, озираясь вокруг, и вдруг заметил в темноте стволы орудий. А может, с испугу мне это просто показалось. Стою и соображаю, а пистолет на изготовке. Но тут все мои сомнения развеяло ржание лошадей. И я огородами, огородами подалее от этой деревеньки.

Очередной день провел во ржи на пригорке. Отсюда наблюдал, как в лощине горели две деревни. Позже узнал, что немцы, готовясь к драпу, угоняли население и жгли дома. Наступления темноты я не дождался, так как весь день не давал мне покоя видневшийся вдалеке лес. Стремление скорее попасть в него было так велико, что последние двести метров я не шел, а бежал. Радости моей не было предела: лес – это укрытие, лес – это, возможно, партизаны.

Углубившись на несколько сот метров, я расслабился, все тело охватила усталость, она свалила меня с ног, я лег на траву, бросил в рот горсть ржаных зерен и дожевывал их уже спящим. Проснулся, когда солнечные лучи позолотили макушки деревьев. Сбросив остатки дремоты, я двинулся навстречу солнцу. Шел до тех пор, пока меня не остановил плач ребенка. Пистолет в руку – и напрямик на этот плач, понимая, что рядом с ребенком должны быть взрослые.

Их оказалось трое – две женщины и мужчина с винтовкой. Все – из деревни Бухновичи. Почти все ее жители ушли в лес, чтобы спрятаться от немцев, решили уйти и они, но дороги не знают и ждут человека, который отведет их. Женщины предложили мне кусок хлеба и немного сырого бараньего жиру. От них я узнал, что немцы изгоняют людей из деревень, взрывают церкви, со всех строений снимают все железное и увозят с собой, в дома закладывают бутылки с горючей смесью, чтобы при отходе быстро поджечь село.

С этими людьми я попал в лагерь, в котором прятались жители многих деревень. Здесь находились целые семьи, скот, телеги и даже домашнее имущество. Мне сообщили, что среди обитателей лагеря находится летчик. Им оказался майор Мартынов. Как мы оба обрадовались этой встрече! Впервые за пять суток я по-человечески поел. Никогда до этого и никогда потом такой вкусной и ароматной жареной картошки есть мне не приходилось. А кружку молока я долго пил с закрытыми от удовольствия глазами.

Отдохнув в течение нескольких дней и набравшись сил, мы с Мартыновым начали думать о переходе линии фронта. Первая попытка, предпринятая нами двоими, завершилась неудачей – не зная местности, мы попали в болото, из которого еле унесли ноги. Хорошо, что сумели найти лагерь.

Взяв двух проводников, снова отправились в путь. На четверых два пистолета и две винтовки. Благополучно миновали болото и к рассвету вышли к реке. При ее форсировании один сопровождающий потерял винтовку, второй – сапоги. Было три часа утра, когда мы ступили на противоположный берег. После теплой воды, окунувшись в предутреннюю прохладу, мы так замерзли, что никто не мог говорить, мое тело охватил озноб. Выжав одежду, рысью пошли вперед, стараясь быстрой ходьбой разогреться. Мы были так заняты этим делом, что потеряли всякую бдительность. Процесс нашего согревания остановил окрик часового. Слова «Стой, кто идет!», произнесенные на русском языке, вмиг нас согрели.

От сопровождающих нас отделили, три дня выясняли наши личности, а когда все определилось, нас принял командующий 11-й воздушной армией генерал-лейтенант Н.Ф. Науменко. Он распорядился отправить нас к месту службы. На У-2 «лимузине», со второй кабиной для двух пассажиров, мы прибыли в Кратово 13 августа. Для боевых товарищей мы оказались пришельцами с того света, так как нас считали погибшими. Отсюда и уровень радости при этой встрече. В полк я прибыл в женской кофте и лаптях, которыми меня снабдили в лагере беженцев. Комбинезон после приземления я вместе с парашютом припрятал. К вечеру у меня поднялась температура, зашкалила под сорок, я потерял сознание и попал в лазарет. Подлечился, мне командир полка Дмитриев предложил отпуск, но штурманов у нас не хватало, и я отказался, сказав, что надо добивать немчуру».

Возвращение командира корабля и штурмана отразил в своем дневнике Павел Кондратьев: «Вчера узнал, что вернулся Мартынов со Щукиным – сбиты над Брянском, сбил истребитель. Скитались по лесам, попали к населению, бежавшему от немцев, затем проводники провели их на нашу территорию».

Командир корабля и штурман прибыли в полк 18 августа и застали там вернувшегося еще неделю назад стрелка П.И. Краюшкина. Он дополнил картину случившегося такими штрихами. Их атаковал снизу слева

Me-110. Мотор поджег с первой очереди. Сам он выбросился после команды Мартынова. Парашютов других членов экипажа не видел и после приземления ни с кем из них не встречался.

Павел Рудьев вернулся в полк 26 июля 1944 года. В боевых документах полка появились новые сведения о полете в ночь на 6 августа и некоторые свидетельства радиста о том, что с ним произошло после покидания самолета.

При подходе к Брянску он и стрелок Краюшкин на своей высоте полета заметили Me-110, находился истребитель приблизительно в трехстах метрах от бомбардировщика. Через минуту он с правым креном ушел под Б-25 и стал в исходное положение для атаки слева снизу. Огонь вел по левому мотору.

Приземлился Павел Рудьев в трех километрах южнее деревни Журиничи Хвостовского района Орловской области. Более суток шел к линии фронта, уже было слышно его дыхание, как случилась беда – радист попал в засаду и был пленен. После предварительного допроса его направили в лагерь города Брянска. 2 сентября большую группу пленных погрузили в железнодорожный эшелон и направили в сторону Минска. Уже в первую ночь в вагоне удалось приоткрыть дверь. В десяти километрах до Борисова несколько человек на ходу спрыгнули с поезда. Среди них был и Павел Рудьев. Лес надежно укрыл беглецов.

5 сентября радист уже был в партизанском отряде «Большевик» бригады имени Щорса. Приняли его хорошо, доверили оружие, и стал Павел Рудьев партизаном, ходил на подрыв железнодорожных путей, участвовал в операциях по разгрому вражеских гарнизонов. Затем его перевели в партизанскую бригаду «За советскую Белоруссию», поближе к линии фронта. Перейти ее пешком порядком не удалось. 18 марта 1944 года радиста направили в штаб партизанского отряда, которым командовал полковник Бельский. Здесь Рудьев ожидал попутного самолета. 20 мая на У-2 был доставлен на «Большую землю». Месяц проверки и в полк для продолжения борьбы с немецко-фашистскими захватчиками в прежней должности радиста.

Таким образом, из экипажа Мартынова вернулись все, кроме летчика Михаила Ивановича Макарова.

И об экипаже В.И. Иваненко. В 15-м гвардейском авиаполку за период Курской битвы потерь еще не было. В братском 13-м не вернулось уже несколько экипажей. Поэтому такой фактор, как естественная убыль, командира полка Сергея Алексеевича Ульяновского особо не беспокоил, он спокойно и вдумчиво вводил в строй недавно прибывшую группу молодых летчиков.

...Их было пятеро. Сойдя с электрички в Кратово, они пешком направились в штаб полка, довольные тем, что утомительное путешествие из Кировабада подходит к концу и в скором времени их наконец-то ждет человеческий обед. Разморенные июльским солнцем, с пересохшими губами и изрядно запыленными обмотками, они подошли к крыльцу здания, в котором размещался штаб полка. На крутых ступеньках стоял, словно изваяние, розовощекий старшина. Мимо него можно было и пройти, но вот сапоги. Хромовые, до блеска начищенные, отражающие на своей поверхности солнечные лучи, они заморозили всех пятерых. Хромовые сапоги были их голубой мечтой.

Поняв, что это пополнение, старшина изрек с самой верхней ступеньки крыльца:

– Ну, кто пойдет ко мне в первую эскадрилью?

Пятерка, замороженная сапожным блеском, молчала. Первым освободился от чарующего воздействия нижних конечностей старшины младший лейтенант Леонид Фаддеев. Тощий, как велосипед, он сделал шаг вперед и с высоты своего двухметрового роста задал встречный вопрос:

– А сапоги сорок третьего размера найдутся?

Старшина выразительно посмотрел на обмотки молодых летчиков, потом перевел взгляд на солнце своих ног и с видом, что в его хозяйстве чего только нет, ответил:

– Сорок третий, говоришь? Это не проблема!

– Тогда пиши меня!

Распределившись по эскадрильям, «шнурки», как их величали старшие по штурвалу братья, стали вписываться в полковую жизнь. Все они рвались на войну, но к этому делу их долго не подпускали. Сначала надо было поутюжить небо над Кратовом, потом с опытным летчиком слетать на какую-нибудь самую простую цель, а уж потом...

Пока шла вывозка, молодых приобщали к дежурству по аэродрому или на командном пункте. Здесь еженощно бился пульс боевой работы. В ночь на 6 августа порядок на КП полка, строго ограничивающий круг присутствующих, нарушило выступление по радио Юрия Левитана. В двух небольших комнатах землянки, вырытой прямо на аэродроме у опушки высокого соснового леса, былолюдно и душно.

За столом, сколоченном из досок пахучей ели, сидел «бать». Ульяновский – боевой летчик. Чтобы определить это, не нужно вчитываться в строки характеристик личного дела Сергея Алексеевича, достаточно было посмотреть на его лицо – зарубцевавшиеся следы от ожогов говорили о том, что военного лиха выпало ему предостаточно. Было «бате» тридцать пять. Вполне понятно, что величали его так не по причине возраста, а из-за великого уважения. Уважения за простоту и отцовское отношение ко всем своим подчиненным, но прежде всего к молодежи. Хотя с ними сам он летал не слишком часто, этим больше занимались командиры эскадрилий, но за тем, чтобы молодых «плавно» вводили в строй боевых, следил пристально. Уж кто-кто, а летная братия хорошо разбирается, кто командир по должности, а кто по званию.

Невысок, крепок, про таких говорят – ладно скроен. Общителен, любил шутку. Но сейчас командир неузнаваем: он чувствовал – в полк пришла беда. Еще час назад Ульяновский вместе со всеми, как ребенок, радовался известию о взятии Орла и Белгорода, а теперь вот молча сидит за столом, изредка поглядывая на висевшую на стене школьную доску. На ее левой стороне рукой Леонида Фаддеева написаны сверху вниз по вертикали фамилии командиров кораблей: Гордиловский, Павкин, Мельников, Калягин, Блакитный, Орлов, Иваненко. Сам Фаддеев стоит рядом с доской. У него в руках кусочек мела. Против всех фамилий, кроме Иваненко, он уже проставил буквы «ЗВ» – задание выполнено. В который раз Ульяновский молча смотрит на доску, затем переводит взгляд на молодого летчика, словно спрашивая: «Ну что же ты?» И Фаддеев, сам охваченный тревогой, также молча идет в соседнюю комнату, молча находит глазами радиста, державшего связь с Иваненко. Тот, не снимая наушников, делает выразительный жест рукой, Фаддеев кивает головой, – мол, понял, возвращается к доске, и в ответ на немой вопрос командира пожимает плечами. Молчит командир, молчат все, кто на КП обеспечивает боевой вылет полка: начальник штаба Г.В. Разживин, начопер М.П. Шишкин, начальник связи Г.А. Косяков, начальник разведки М.В. Сыромятников.

Вот уже на командный пункт стали приходить свешие после выполнения боевого задания командиры кораблей и штурманы. В докладах о Иваненко ничего конкретного. Лишь некоторые в период 23.08 – 23.12 наблюдали в районе цели горящий самолет в воздухе, он планировал в сторону линии фронта, но не дотянул, упал на оккупированной территории и взорвался. Решили, что это экипаж Иваненко.

Через две недели пасмурным вечером, когда решался вопрос быть полетам или нет, в полку появился правый летчик Александр Маврин. Худой, заросший щетиной, в гражданской одежде. Все, перед кем он предстал в первые минуты своего возвращения, бросились к нему с объятиями и расспросами. А он, одуревший от радости, что наконец-то среди своих, твердил только одно:

– Братцы, дайте закурить!

Кто-то быстро свернул сигарку, раскурил ее и сунул в рот жаждущему. Дрожащими от волнения руками он сделал пару затяжек и, обессиленный, сел на кровать. На все вопросы «Что случилось?», «Где остальные?» ответил:

– Сначала к начальству, потом к особняку, а уже потом расскажу и вам.

Узнав о возвращении Маврина, командир полка увел его в столовую и там, дождавшись, когда он насытится, выслушал его сбивчивый рассказ.

А ближе к полуночи, пользуясь свободным временем, предоставленным непогодой, праваки собрались вокруг вернувшегося собрата. В алюминиевую кастрюлю выбулькали из бутылки спирт, иной жидкости туда – ни-ни, нацедили четверть кружки и протянули ее Маврину. Каждый раз наполняясь, кружка обошла всех присутствующих. Так помянули невернувшихся. Завершив скорбный ритуал, стали слушать летчика.

– Как только мы сбросили САБы, тут сразу нас и разнесло. Кабина развалилась надвое. Что послужило причиной – до сих пор не соображу. Я оказался в воздухе и с перепугу сразу же дернул за кольцо. Но все обошлось, а мог попасть под обломки самолета. Уже под куполом хорошо рассмотрел освещенный САБи Брянск. Убедился, что меня сносит в затемненную сторону и успокоился. Опустился на деревья, да так, что завис. Хорошо, что ствол сосны был рядом, я уцепился за него ногами, расстегнул лямки и спустился на землю. Стянуть парашют не удалось, эту затею я бросил и побежал в сторону от Брянска. В лесу блуждал до утра, а когда начало светать, услышал собак и крики людей. Это была погоня. Предрасветный туман и деревья скрыли от меня собаку, я скорее ее почувствовал, чем увидел.



*С.А. Ульяновский*



Челюсти пса намертво перехватили мое запястье, пистолет выпал, и я, увлекаемый телом овчарки, повалился на кустарник.

Маврин прервал рассказ, завернул рукав и показал еще розовые раны на правой руке. Убедившись, что процедуру осмотра завершили все, он продолжил:

– Среди преследователей были и немцы, и наши сволочи-полицаи. Меня обезоружили. Хозяин пса с большим трудом разжал ему челюсти и высвободил мою окровавленную руку. В деревне, которая оказалась рядом, меня поместили в какую-то комнату, совсем без окон, связали руки, закрыли дверь и приставили к ней полицая. Сидел я там долго, сколько сказать трудно, но за это время несколько раз просился по нужде. Туалет стоял в глубине двора и состоял из двух частей – для мужчин, значит, и для женщин.

В очередной раз, когда меня потянуло, я заметил, что на часах уже не полицай, а немец. Довел он меня под дулом автомата до этого заведения, развязал руки и услужливо закрыл за мной дверь. Дело шло к ночи, но было еще светловато. Не успел я заняться делом, как увидел, что в перегородке отодвинулась одна доска, потом вторая, и чья-то рука потащила меня на женскую половину. Я протиснулся через узкую щель и... передо мной оказалась совсем молодая девушка. Она выразительно прижала палец к моим губам, дала мне юбку и шаль, показав, что все это надо надеть, а сама проворно раздвинула доски в задней стене туалета. С переодеванием я справился мигом. Мы выскользнули в щель, через несколько шагов оказались за сараем соседнего двора, а еще через полминуты выскочили на улицу. Там стояла запряженная в двуколку лошадь. Девушка толкнула меня к повозке и тут же исчезла. Возница дал команду лошади, и мы поехали. Как только выехали за околицу, мужчина стеганул животное кнутом, и оно помчалось к лесу. На самом его краю нас встретил вооруженный партизан.

– Кто же тебя спас?

– У дивчины имени не спрашивал, а человек, который меня довез до леса, уж больно был похож на одного из полицаяев.

– Значит, не все подлые! Значит, и среди них есть наши.

– Лучше бы их не было среди наших.

– Это верно!

– Может, еще кружку по кругу?

Последней части разговора Маврин уже не слышал, сон свалил его наповал. Остальные члены экипажа в полк не вернулись. Пропали без вести: командир корабля Николай Александрович Иваненко, штурман Николай Иванович Дураничев, радист Тимофей Федорович Курочка, стрелок Петр Васильевич Кривенков.

В ночь на 6 августа работал и 6-й авиакорпус. Задачу командиру соединения, вызвав его к аппарату СТ, поставил лично М.И. Шевелев: «Передаю задачу в ночь на 6 августа. Действовать по железнодорожной станции Харьков и по аэродрому Сокольники, который расположен в северной части Харькова. Самолеты находятся в основном на северной части аэродрома около ангаров и восточнее их. Попутный пункт, по которому будете действовать, тот же, что и вчера. Сегодня мы действуем по центральной железнодорожной станции этого пункта, а также по гнезду, которое расположено в северной части этого пункта. Кроме вас никто работать не будет. До свидания, желаю успехов».

Н.Г. Тупиков задачу бомбардирования железнодорожного узла Харьков поставил перед командиром 62-й авиадивизии, а по аэродрому Сокольники – 50-й.

Надо сказать, что пожелание успехов, высказанное начальником штаба АДД, в полной мере не сбылось. По сравнению с предыдущими днями, когда корпус почти на сто процентов выполнял поставленные перед ним задачи, четыре экипажа задание не выполнили, а три бомбардировали случайные цели. Кроме этого, из-за недостатка темного времени полки второго вылета не производили.

Самолет командира корабля Б.Н. Каштанова при бомбардировании узла Харьков над целью попал под сильный огонь ЗА и получил пробоину в правой плоскости. При следовании домой стал обходить грозу северным маршрутом. Прикинув, что горючего до своего аэродрома не хватит, сел в пункте Третий Яр северо-восточнее Миллерово. Из-за различных неисправностей на самолетах задание не выполнили В.Н. Осипов и А.А. Чекушкин. Из-за грозы на маршруте и в районе близком от объекта вернулись с бомбами два экипажа. Сбросили бомбы по случайным целям экипажи Г.В. Петрова, С.И. Кретьова и С.Н. Кремнева.

Да и сам результат бомбардирования оказался не очень-то высоким: на объекте 50-й авиадивизии, например, был зафиксирован всего лишь один взрыв. На узле Харьков возник двадцать один очаг пожаров.<sup>1</sup>

Экипажи привезли из района Харькова разведывательные сведения: в самом городе большое количество передвигающихся световых огней, на дороге Харьков – Белгород туда и обратно в движении до ста пятидесяти машин.

Из всего состава Авиации дальнего действия в ночь на 6 августа, ночь первого салюта, в районе теперь уже значительно выпрямленной Курской дуги, побывали самолеты только двух авиакорпусов. В то время, когда в Москве в честь освобождения Орла и Белгорода раздавались победные залпы ста двадцати орудий, сто сорок экипажей 4-го гвардейского и 6-го авиакорпусов сбрасывали в районе Брянска, Карачева и Харькова доставленные туда бомбы. Их было две тысячи восемьдесят две разного калибра. Общим весом сто девяносто одна тонна. Взрываясь на самолетных стоянках, среди эшелонов и станционных построек, они породили в общей сложности более тридцати очагов пожаров разных размеров. Их зарево здесь сливалось с заревом от вспышек салютных разрывов в Москве. Сброшенные бомбы породили около двадцати взрывов разной силы. Их звуки здесь, в районе Брянска, Карачева и Харькова, слились со звуками тысячи четырехсот сорока разорвавшихся в Москве салютных снарядов.

Жаль только, что эта ночь всеобщей радости для 4-го гвардейского авиакорпуса стала своеобразной «Варфоломеевской». Потеря сразу трех экипажей и трех самолетов – это слишком много.

А как немецкие сведения? Они совпали! По их данным, ночные истребители 6-го воздушного флота на орловском направлении сбили три советских бомбардировщика. Мы же по одному из сбитых Б-25 точных сведений не имеем. Может быть, следует отдать предпочтение немецкому учету?

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 75.

*В ночь на 7 августа наша авиация бомбардировала военные эшелоны противника на железнодорожных узлах Харьков, Брянск-1 и Брянск-2. Прямыми попаданиями бомб разбито несколько железнодорожных составов. Возникло до тридцати пожаров, многие из которых сопровождалось сильными взрывами. Все наши самолеты вернулись на свои базы.*

*«Красная звезда», 1943, 8 августа.*

## ОН ТАКОЙ, ЭТОТ АНДРЕЙ ГОЛОВАТЕНКО

С 3 августа войска пяти советских фронтов продолжали развертывать гигантское наступление в шестисоткилометровой полосе Курской дуги. Ликвидация двух основных узлов сопротивления противника – Орла и Белгорода – оказал решающее влияние на дальнейший ход наступления советских войск. Начался второй этап борьбы – этап полной ликвидации орловского и белгородско-харьковского плацдармов. Каждый день боев приносил все новые и новые успехи.

Войска Центрального фронта 6 августа овладели Кромами. Западный и Брянский фронты организовано преследовали основательно потрепанную орловскую группировку врага. Немцы повсеместно отступали. Войска Воронежского и Степного фронтов к 6 августа продвинулись в глубину обороны противника почти на сто километров.

Мощный удар советских войск на белгородско-харьковском направлении обескуражил врага, он заметался и начал возвращать из Донбасса совсем недавно переброшенные туда из-под Харькова танковые дивизии. В обратный путь на юг с орловского плацдарма направилась моторизованная дивизия «Великая Германия».

«Переброска оперативных резервов врага была своевременно вскрыта нашей разведкой. По приказу Ставки воздушные армии Воронежского, Степного, Юго-Западного, Южного фронтов и Авиации дальнего действия обрушили сокрушительные удары на танковые дивизии противника, поспешно перебрасываемые на сотни километров с одного опасного участка фронта на другой. Противник понес значительные потери».<sup>1</sup>

Наземная обстановка на фронтах диктовала задачи Авиации дальнего действия. Надо было бить по транспортным объектам противника, которые активно использовались для переброски войск и техники как в целях отступления, так и в целях переброски резервов.

Начальник оперативного отдела штаба АДД генерал-майор авиации Николай Григорьевич Хмелевский снял очки, большим и указательным пальцами правой руки прижал веки глаз, посидел неподвижно несколько секунд, затем достал из кармана носовой платок, протер идеально круглой формы стекла и начал читать документ. Это был обобщенный материал о деятельности ПВО и истребительной авиации противника в условиях ночи, составленный на основе наблюдений экипажей 45-й авиадивизии в июле 1943 года.

Полковник А.Н. Иващенко информировал штаб АДД, что существенных изменений в ПВО по количеству огневых средств и их расположению в сравнении с июнем не произошло, однако появились некоторые изменения в тактике, которые в основном сводятся к тесному взаимодействию зенитной артиллерии и прожекторов с ночной истребительной авиацией, активность которой в июле значительно возросла и представляет главную опасность для нашей авиации.

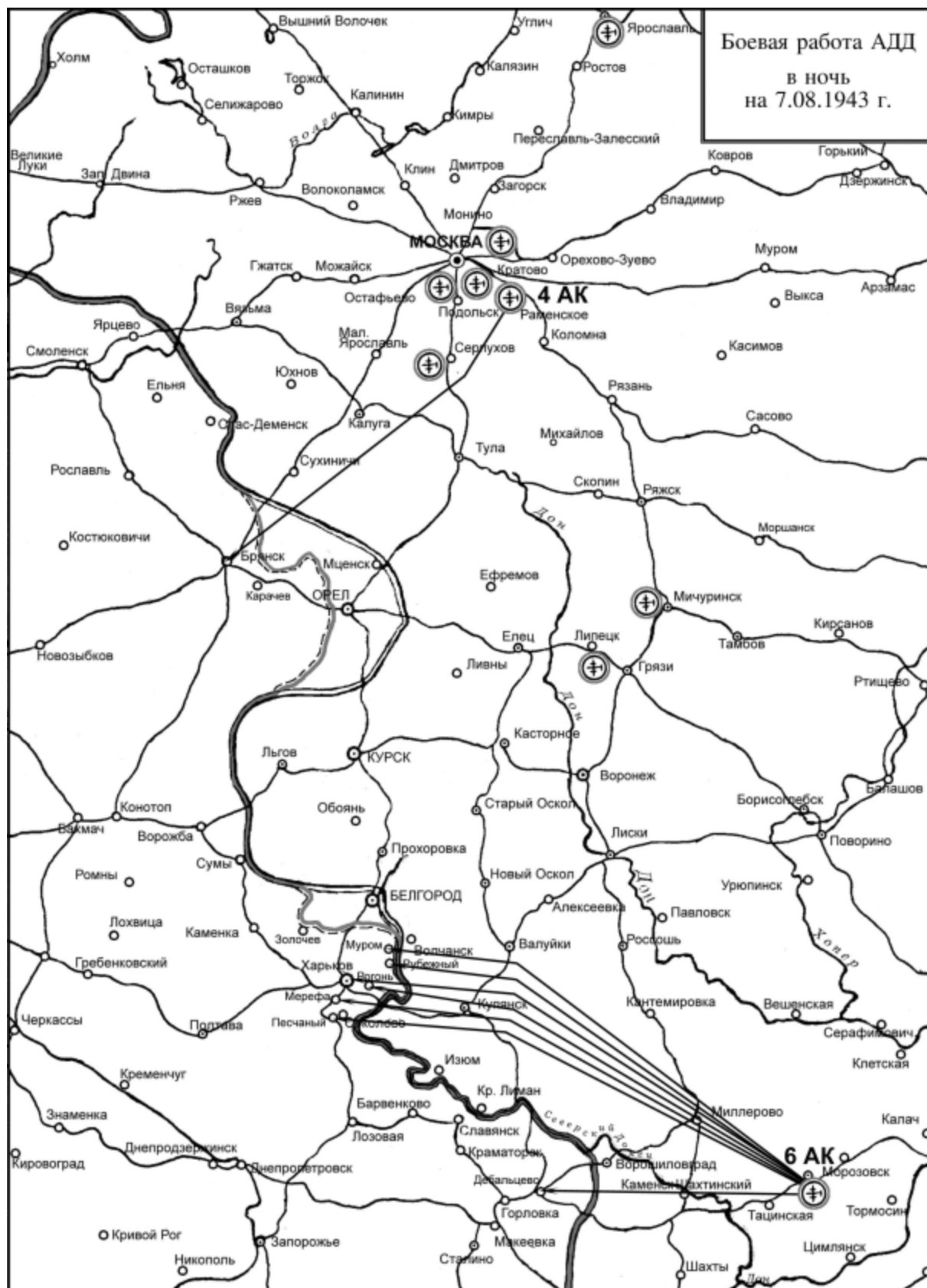
Николай Григорьевич был опытным оперативником. Ровесник века, он прошел большую жизненную школу, обладал широким кругозором, отличался высокой штабной культурой. Познакомившись с документом, он понял, что ничего нового начальник штаба дивизии не сообщил, но, тем не менее, позвонил в Кратово и поблагодарил Иващенко за хорошо подготовленный документ.

Положив трубку, Хмелевский направился к начальнику штаба, доложил ему о донесении из 45-й авиадивизии, на что Шевелев заметил:

---

<sup>1</sup> С о л о в ь е в В.Г. Вермахт на пути к гибели. – С. 172.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 07.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Брянск-1	4-й авиакорпус	Б-25	12	12	86	17,360	
ж/д узел Брянск-2			22	22	135	30,950	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>35</b>	<b>34</b>	<b>221</b>	<b>48,310</b>	
ж/д узел Харьков	6-й авиакорпус	Ли-2	21	12	742	13,476	
аэродром Сокольники		Ил-4	20	12	146	16,360	
п. Мерефа		Ли-2		1	4	1,000	
п. Рогань		Ли-2		1	12	0,837	
п. Песчаный (35 км юго-восточнее Харькова)		Ли-2		1	44	1,640	
п. Рубежный (2 км юго-западнее Волчанска)		Ли-2		1	45	0,950	
п. Муром (14 км юго-западнее Волчанска)		Ли-2		1	12	1,064	
ст. Дебальцево		Ил-4		1	11	1,500	
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>30</b>	<b>1016</b>	<b>36,827</b>	
<b>Всего:</b>			<b>76</b>	<b>64</b>	<b>1237</b>	<b>85,137</b>	

– Документы мы писать научились, а вот беречь людей и самолеты никак не научимся.

– Марк Иванович, хороший анализ – это основа для практических дел.

– А дела-то вон какие! Пять самолетов за месяц, да еще каких! Четыре из них сбиты истребителями! Ну ладно. На сегодняшнюю ночь картина складывается такая. Для Голованова на ленинградское направление идут третий, пятый, седьмой корпуса и 36-я авиадивизии. На брянское направление планирую 4-й, а на харьковское – шестой авиакорпуса. У Ковалева вон три экипажа сгнули...

Шевелев замолчал и стал нервно постукивать пальцами по столу. Чувствовалось, что он каждую боевую потерю в таком огромном хозяйстве, как Авиация дальнего действия, воспринимает близко к сердцу. После небольшой паузы начальник штаба завершил разговор:

– Ладно, Николай Григорьевич, иди готовь боевое распоряжение.

Итак, в ночь на 7 августа, как и в предыдущую, в интересах Курской битвы от АДД работали те же два авиакорпуса, получившие для бомбардирования те же цели.

Экипажи 50-й авиадивизии 6-го авиакорпуса бомбардировали аэродром Сокольники. Задание в первом вылете не выполнил только один – командира корабля Г.В. Петрова. При полете к цели обрезал мотор. Во втором вылете из-за плохих метеоусловий экипаж И.Г. Шустермана бомбардировал запасную цель – станцию Дебальцево. Остальные отбомбились по цели, создав один крупный очаг пожара и сильный взрыв.

Экипажи 62-й авиадивизии обрабатывали железнодорожный узел Харьков. Для многих погодные условия стали препятствием в выполнении задания. По этой причине вернулись с маршрута десять Ли-2. Еще четыре бомбардировали случайные цели: Л.В. Рассохин (штурман В.Н. Черепнев) – Песчаный, Ф.Н. Михнович (штурман В.А. Старченко) – Рогань, А.И. Сидоров (штурман А.П. Печенкин) – Рубежный, П.В. Новиченков (штурман А.Б. Урих) – пункт Муром (четырнадцать километров юго-западнее Шебекино). Экипаж командира корабля В.И. Левшина на обратном маршруте из-за грозы сел на аэродроме Викторополь.

Те же, кто бомбардировал основную цель, создали на ней девять очагов пожаров и один взрыв, подожгли два железнодорожных эшелона и подавили шесть точек ЗА.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1 «А», л. 77.

4-й гвардейский авиакорпус продолжил обработку железнодорожных узлов Брянск-1 и Брянск-2. Но прежде о событии, которое произошло в соединении в этот день и о котором следует рассказать. В 22-й гвардейский авиаполк на должность командира второй эскадрильи из 21-го авиаполка 6-го авиакорпуса прибыл Герой Советского Союза Иван Егорович Гаврыш. Почему это событие, о котором следует рассказать? Дело в том, что до прихода Гаврыша в корпус рядовых летчиков с таким высоким званием не было. Один-единственный Герой Советского Союза Иван Иванович Кожемякин занимал высокую должность командира дивизии. Вполне естественно, прибытие Гаврыша стало событием в соединении, но особенно в полку.

Родился Иван Егорович 16 января 1918 года в селе Лелюховка Полтавской области. Советской власти в это время исполнилось всего лишь два с половиной месяца. Трудным и голодным было детство. Отец умер в тридцать втором, когда Ивану исполнилось четырнадцать. Остались мать, старшая сестра, да он – единственный

мужчина. Как ни трудно было, а семилетку в Новосенжарах закончил. Потом рабфак в Полтаве. Вот тут не выдержал и, опасаясь голода, уехал в совхоз под Харьков. Когда немножко полегчало, вернулся в Полтаву строить мясокомбинат. Как-то заявился вербовщик из Москвы, уговорил на высокие заработки. Человек восемь парней подались товарняками в столицу. Под Можайском добывали гравий для метро. Осенью 1936 года попал на завод «Карболит», что в Орехово-Зуеве. С семнадцати до двадцати лет работал в цехе пресс-порошков. Думалось, что нашел свое место в жизни, но все перекроил тот самолет, что периодически прилетал и кружил, словно птица, над заводом. Потянуло в небо, да так, что оно и во сне грезилось. Полтора года усваивал первые авиационные азы в Орехово-Зуевском аэроклубе. На всю жизнь запомнились фамилии инструкторов Жаринова и Чулкова. Еще бы: они дали крылья.

Потом Энгельсская школа военных летчиков и еще один авиационный наставник – Юрий Ткач. В августе 1939 года состоялся выпуск. Технику пилотирования проверял суровый полковник В.А. Судец. Полет на бомбардировщике СБ прошел отлично. Вечером в курилке, центром которой была железная бочка для окурков, состоялся обстоятельный разговор на авиационную тему. Полковник не казался уже столь суровым. Не думал Гаврыш, что всего через несколько месяцев ему придется летать с Суецом на боевые задания в составе 21-го дбап. Их, боевых вылетов, было шесть, последний чуть не оказался трагическим. На курсе к укрепленному узлу белофиннов слетела боковая шторка кабины. Руки без перчаток, за бортом минус пятьдесят, а цель на подходе. Пока дошли, пока зашли, пока штурман Иван Сыч сбросил бомбы, мороз сделал свое дело. После прилета потянулись долгие и мучительные дни лечения. Врачи настаивали на ампутации пальцев правой руки, а это значит – прощай, авиация. Гаврыш не согласился. Несколько операций – и руку удалось сохранить.



*Б-25 в полете*

Большая война застала в Крыму, на аэродроме Саки. В пять утра поднял посыльный. Думали, учебная тревога. Но после речи В.М. Молотова, которую слушали в самолете, все стало на свои места. И пошли боевые вылеты, те, что были самые трудные, днем, без прикрытия, с явным превосходством противника. Жарким было небо в те летне-осенние месяцы 1941 года. До сих пор в глазах стоят физиономии немецких летчиков, которые нагло, с ухмылкой на лице подходили вплотную к бомбардировщику, почти «садились» на крыло и, выразительно жестикулируя руками, «рассказывали», как будут сбивать. Но сбить Гаврыша было не так-то просто! Вот три боевых эпизода из документа:

«15 июля 1941 года в дневном полете, после успешного бомбардирования армейского штаба противника в районе Виноградовки, встретил неожиданно вывалившихся из облаков несколько немецких бомбардировщиков Хе-111. Стрелок-радист Карпов двумя длинными очередями сбил одного. 20 августа 1941 года днем в районе юго-западнее Днепропетровска при уходе от цели подвергся нападению шести Ме-109. Самолет получил тяжелые повреждения: пробиты бензобаки, маслобаки, пневматика обоих колес, отбит руль поворота. Бомбардировщик, имея до тридцати пробоин, потерял частично управление. Но, несмотря на это, экипаж мужественно отражал атаки, и летчик Гаврыш сохранил материальную часть, произведя отличную посадку в Запорожье. 28 августа 1941 года при налете на переправу противника в районе Каховки ночью был атакован тремя Ме-109. Отлично маневрируя курсом и высотой, сочетая их с прицельным огнем своих стрелков, невредимым вышел из боя и благополучно произвел посадку на своем аэродроме».<sup>1</sup>

Десять раз в трудные месяцы 41-го экипаж Гаврыша подвергался одиночным и групповым атакам истребителей противника, но всегда выходил победителем.

Очевидно, нет необходимости приводить еще какие-либо примеры из боевой биографии Ивана Гаврыша в составе 21-го авиаполка и этим подтверждать его высокий пилотский класс, хладнокровие в воздухе, мужество и героизм в моменты опасности, которыми было так богато фронтовое небо. Но об одной детали сказать просто необходимо. Она говорит о многом. Первую боевую награду Иван Гаврыш получил 20 июня 1942 года. И самую что ни на есть высокую – он стал Героем Советского Союза. В это время было ему 24 года. Есть еще одна особенность этой награды. Это было первое, самое крупное по количеству награждение летчиков и штурманов АДД высокими наградами Родины – кроме Гаврыша звание Героя получили еще 18 человек. До Указа Президиума Верховного Совета СССР от 20.06.42 г. в Авиации дальнего действия было только 12 Героев, и почти все они получили это звание за выдающиеся подвиги (Н.Ф. Гастелло, А.Н. Рогов) или за выполнение специальных заданий (пять человек за беспримерные полеты на Берлин в августе 1941 года). Думаю, что после этих «деталей» высокая награда Ивана Гаврыша должна заиграть всеми своими оттенками.

Не повезло летчику: вскоре после присвоения звания Героя стали одолевать хвори: радикулит сменила хроническая малярия. От летной работы отстранили. Лечился почти год. Перевели в Остафьево, ближе к Москве. Так 6 августа 1943 года Иван Егорович Гаврыш оказался в 22-м гвардейском авиаполку. Для личного состава части это, несомненно, было приобретение. И я не мог не рассказать об этом.

И еще об одном относительно Гаврыша. Ему, как человеку в полку новому, предстояло войти в строй. Пока отцы-командиры занимались этим делом, завершилась Курская битва, в которой Иван Егорович, по сути дела, участия не принимал. Войдя в строй, он быстро вписался в боевую работу, приобрел в полку имя, совершил много славных дел. В его экипаже стрелком летал Александр Ильич Федоров, ставший после войны доктором филологических наук, профессором. Вот его впечатления о своем командире:

«Первые полеты с Иваном Егоровичем для меня были поучительными... Четкость и решительность его боевых действий в полете, быстрота реакции и точность расчета – все это заставляло каждого из нас, членов экипажа, во время опасности не заострять на ней внимание, а делать свое дело. Когда мы попадали под обстрел вражеских зениток, командир экипажа виртуозно маневрировал, направлял машину в те места, где только что появились шапки разрывов зенитных снарядов – по одному месту дважды зенитки не стреляют».

Он же посвятил своему командиру стихотворение, в котором есть такие четверостишия:

Мы летали, как асы,  
По немецким тылам,  
Пулеметные трассы  
Рвали даль пополам...

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 793756, д. 10, л. 49.

Прорывались мы с боем  
Через огненный шквал,  
Весь израненный «Боинг»  
Ты держал за штурвал.

А теперь вернемся к боевой работе авиакорпуса. С точки зрения выполнения задания ее следует признать вполне удовлетворительной. Все двенадцать экипажей, прибывшие на цель Брянск-1, и все двадцать два, прибывшие на цель Брянск-2, задание выполнили.

Эта оценка вполне подходит и к результатам бомбардирования. На узле Брянск-1 зафиксировано более тридцати попаданий в железнодорожные пути и станционные сооружения, возникло шесть очагов пожаров, три из них, в западной части, сопровождались взрывами большой силы, зарево от пожаров экипажи наблюдали на удалении пятидесяти километров. На узле Брянск-1 отмечено восемьдесят попаданий. Шесть возникших пожаров сопровождались двумя взрывами большой силы. Как доложил контролирующий майор Б.И. Жилин, это горели вагоны с боеприпасами и станционные постройки. Борис Иванович проконтролировал работу двадцати экипажей, оценил ее как весьма успешную. Что же касается подсвета, то он был выше всех похвал.

А вот в отношении потерь и повреждений материальной части, ранений летного состава, то этого «добра», как и в предыдущую ночь, оказалось предостаточно. ПВО Брянска продолжала оставаться сильным и приносила экипажам много неприятностей.

В районе цели на бомбардировщик заместителя командира 13-го гвардейского авиаполка по политической части майора Ф.В. Шкоды повел атаку Ме-110. Но Феодосий Васильевич был летчиком первоклассным, смелым, решительным и бесстрашным. В два счета он оставил нападающего с носом, не дав стрелкам никакой работы. Ловко увернулся от атак истребителя и командир корабля Г.И. Якименко, а вот экипажу В.А. Лачина и его самолету Ме-110 принес много неприятностей: сам командир корабля получил осколочные ранения в спину, лицо и голову, спина и плечо правого летчика Н.А. Осипова тоже приняла порцию осколков, на самолете оказалась перебитой гидросистема, повреждены левая плоскость, хвостовое оперение, грузовая часть фюзеляжа, левый мотор и погнут его винт, пробит бензобак. И все же летчики привели машину домой и приземлились на мягкий грунт своего аэродрома, не выпуская шасси.

На базу не возвратился экипаж А.В. Головатенко. После установления связи, с землей не работал, так как по заданию до цели шли в режиме радиомолчания. Единственную, и то предположительную, информацию привез Г.И. Якименко, наблюдавший взорвавшийся в воздухе в районе цели самолет, который горящим пошел к земле и упал в пятидесяти километрах южнее Брянска. Решили, что это самолет Головатенко.

Причина невозвращения Головатенко в какой-то степени отражена в дневнике Павла Кондратьева. «Работаем с подскока Кратово. Я вылетал туда и находился на КП. Дозаправка прошла быстро, но со взлетом напутал Галинский (командир 22-го гвардейского авиаполка. – А.С.) – дал сигнал на выруливание раньше времени, и его самолеты стали первыми на взлет в 5-й гвардейской авиадивизии, хотя подсветчик должен идти от 14-го полка. У Кудряшова, первого пошедшего на взлет, лопнуло левое колесо, он прекратил взлет и сделал взлет остальных невозможным. Сорвали вылет всей дивизии, так как самолет не могли убрать 5 часов 30 минут. Случайно вылетели трое, и один (Головатенко) не вернулся. Летали на Брянск во второй половине ночи и над объектом, в результате этих задержек со взлетом, были уже засветло. Штурман дивизии подполковник Ивченко видел над линией фронта горящий самолет».

Так что не все гладко было с выполнением боевого задания, как об этом трактует корпусное боевое донесение. Сорван вылет целой дивизии, а в донесении ни гу-гу.

Хорошее это дело – дневник военного времени!

Между прочим, в боевом донесении 5-й гвардейской авиадивизии об этом говорится, хотя имеются и разночтения со сведениями, приведенными в дневниковой записи Кондратьева: «Есть предположение, что Головатенко подбит истребителем, так как два экипажа наблюдали горящий самолет в воздухе.

Задержка остальных двенадцати экипажей произошла по следующей причине: при взлете летчика 22-го авиаполка Кудряшова в конце разбега на взлетной полосе лопнула камера колеса шасси и самолет находился на полосе 1 час 05 минут».

Что же касается экипажа А.В. Головатенко, то тревоги о его судьбе длились недолго. Уже 9 августа командир корабля А.В. Головатенко, штурман И.И. Федоров, радист А.Л. Айвозян и стрелок С.В. Дианов предстали перед начальством и доложили о том, что с ними случилось.



После выполнения задания на обратном маршруте, уже за линией фронта, на бомбардировщик напали сразу двое – Ме-109 и ФВ-190. Оба произвели по две атаки. С первой пулеметными очередями были выведены из строя электроуправление турелью, верхний и нижний пулеметы, переговорная аппаратура. Видя, что радист и стрелок не отражают атак, Головатенко решил, что они убиты. Значит, теперь все зависит только от него. Маневрируя по направлению и снижаясь по высоте, он пытался уйти от истребителей, но сделать этого не удалось. Повторной атакой они зажгли левый мотор и бензобаки левой плоскости, повредили рули управления, пробили маслобак.

Обстановка сложилась крайне критическая, но командир корабля не растерялся. В связи с тем, что внутренняя связь на корабле вышла из строя, он засомневался в своем первоначальном выводе о том, что стрелки убиты. Проявляя о них командирскую заботу, он приказал Виктору Букину выбраться с парашютом, дав тем самым остальным членам экипажа своеобразный сигнал на покидание самолета. Этот примитивный и вместе с тем оригинальный прием сработал, парашют правого летчика был замечен, и все члены экипажа благополучно покинули поврежденную машину. На борту какое-то время оставался лишь Головатенко. На высоте четырехсот метров взорвался левый бак, бомбардировщик охватило пламя, и командир корабля протиснулся с самолетом.

Экипаж приземлился в районе деревни Ульяновка (шестьдесят километров северо-восточнее Сухиничей). Уже занималась заря. Откуда-то взялись люди, оказали помощь, а местные власти помогли добраться до железной дороги.<sup>1</sup>

Через год и двадцать дней экипаж А.В. Головатенко почти в том же составе вновь встретится с немецким истребителем и будет сбит. И вновь Андрей Васильевич сделает все, чтобы спасти своих братьев по оружию.

Пусть читатель не примет за нескромность, если я сам себя процитирую: «В Андрее Головатенко Федоров ценил простоту, доброту и умение добротнo, без показухи делать свое летное дело. Но главное, что нравилось штурману в командире, — так это стремление в критической обстановке до конца бороться за жизнь экипажа, за спасение самолета».<sup>2</sup>

Все, что произошло с экипажем Головатенко, описано мной на основе боевых донесений. А вот рассказ самого командира корабля, записанный Павлом Кондратьевым в дневник. В нем некоторые новые детали:

«Отбомбились, когда уже на востоке занималась заря. Пошли обратно, для безопасности подвернули под облачность, что тянулась южнее маршрута. Через некоторое время я увидел пулеметную трассу, прошедшую сзади, снизу и вперед. Я вначале подумал, что по нас бьет МЗА и нажал кнопку СПУ, чтобы спросить стрелков, но при этом обнаружил, что оно не работает. Одновременно погас флоро-свет. Как потом выяснилось, с первой очереди истребитель вывел из строя и башни.

Затем снова прошла трасса слева, и я окончательно понял, что меня обстреливает истребитель и стал делать резкие развороты. Штурман вылез в навигаторскую. Через некоторое время истребитель разбил штурманскую кабину, а затем зажег левый мотор. Я спросил штурмана, прошли ли мы линию фронта. Он ответил, что прошли. Тогда я через некоторое время приказал экипажу прыгать, нажал на тумблер звонка, но он не сработал. Я сказал штурману и правому летчику, чтобы они прыгали, считая, что их увидят стрелки и тоже выпрыгнут.

Штурман и летчик выпрыгнули, а я продолжал вести самолет, думая его посадить, но левое крыло все больше охватывалось огнем. Дым и огонь стали проникать в навигаторскую кабину, потом рвануло левый задний бак, самолет стал плохо слушаться рулей. Тогда решил прыгать и я. Когда я выскочил, высота была около четырехсот метров, заметил два парашюта и увидел истребитель ФВ-190. Он сделал круг около нас и ушел на запад. Стрелки рассказали мне потом, что их было два, еще один Ме-109.

Опустился я метрах в двухстах от самолета. Подхватил парашют – и в лес. Посидел, покурил, подумал. Старался по различным признакам определить, где нахожусь. Консервная банка – немецкая. Нашел в окопе книгу – немецкая. Осмотрел колесо на дороге – рисунок протектора немецкий. Пошел потихоньку по лесу вдоль дороги, увидел женщину и спросил, есть ли немцы, ответила, что нет. Тогда я пошел в деревню и стал в сельсовете просить машину или лошадей, но их не оказалось. Один старик вызвался меня провести. Еще по пути мы поочередно встретили всех членов экипажа. Нас накормили и помогли добраться до железной дороги».

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 489, л. 17.

<sup>2</sup> Сергиенко А.М. Маршрутами специальных заданий. – М., 1994. – С. 219.

## *Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

---

Отошла в историю еще одна боевая ночь Aviации дальнего действия в небе над Курской дугой, хотя дуги как таковой уже не было. Точно так же как уже не было орловско-курского направления, его сменило орловско-брянское. Из военных документов и военного лексикона исчезло и белгородско-курское направление, ему на смену пришло белгородско-харьковское. Курск, еще месяц назад бывший главной целью в планах фашистского рейха, теперь, когда германская военная машина под напором советских войск откатилась на запад от Орла и на юго-запад от Белгорода, мог, наконец, вздохнуть свободно. Угроза городу вновь оказалась под врагом окончательно отпала.

Потерю нашего бомбардировщика от истребителя статисты 6-го воздушного флота в эту ночь не зафиксировали.



*После выполнения боевого задания*

*В ночь на 8 августа наша авиация произвела налеты на железнодорожные станции Карачев, Люботин, Мерефа и Основа. Бомбардированию были подвергнуты эшелоны противника с войсками и техникой. Возникли пожары, многие из которых сопровождались взрывами большой силы.*

*В ту же ночь наша авиация бомбардировала аэродромы, на которых было обнаружено скопление немецких самолетов. Уничтожено и повреждено значительное число самолетов противника.*

*Один наш самолет не вернулся с боевого задания.*

*«Красная звезда», 1943, 10 августа.*

### ЗАПОМНИТЕ АДРЕС: СЕЛО МАШКИНО КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Пламя гигантской битвы на фронте от Великих Лук до Таманского полуострова разгоралось все больше и больше. Овладев Орлом и Кромами, советские войска успешно продвигались на Дмитровск-Орловский, Карачев, Брянск и Жиздру.

Войска Воронежского и Степного фронтов, пробиваясь вперед, продолжали рассекал стратегический фронт противника. Направление главного удара в сражении под Курском переместилось сюда, на юго-запад Б.Г. Соловьев отмечает: «Между тем войска Воронежского и Степного фронтов одерживали новые победы... За пять дней наступления соединения 1-й танковой армии продвинулись более чем на 100 км и к исходу 7 августа овладели городом Богодуховом. 5-я танковая армия к этому времени овладела Казачьей Лопанью и Золочевом».<sup>1</sup>

В этот же день был освобожден Грайворон. Между оперативной группой «Кемпф» и 4-й танковой армией постепенно вбивался клин, который рассекал немецко-фашистскую группировку надвое.

Задача бить по транспортным объектам противника – аэродромам, железнодорожным узлам и станциям – оставалась для АДД главной и в ночь на 8 августа. На южном направлении продолжал действовать 6-й авиакорпус, а на северном на смену 4-му гвардейскому, после двух ночей его боевой работы, вновь пришло соединение генерала Е.Ф. Логинова. Ему начальник штаба АДД поставил следующую задачу:

«По данным разведки на железнодорожной станции Карачев и на перегоне Карачев – Брянск скопление до пятидесяти шести эшелонов. Командующий приказал:

1. В ночь на 8 августа первым вылетом уничтожить железнодорожные эшелоны противника на станции Карачев и на перегоне Карачев – Брянск. Вторым вылетом на рассвете уничтожить самолеты противника на аэродроме Брянск.

2. Боезарядка, время удара, высота бомбардирования, заход и уход от цели – вашим решением.

3. По данным целям действуете только вы.

4. При действиях по аэродрому высота бомбардирования до семи тысяч метров. Боезарядка – РРАБы. Заход рассчитывать так, чтобы сбить с толку противника».

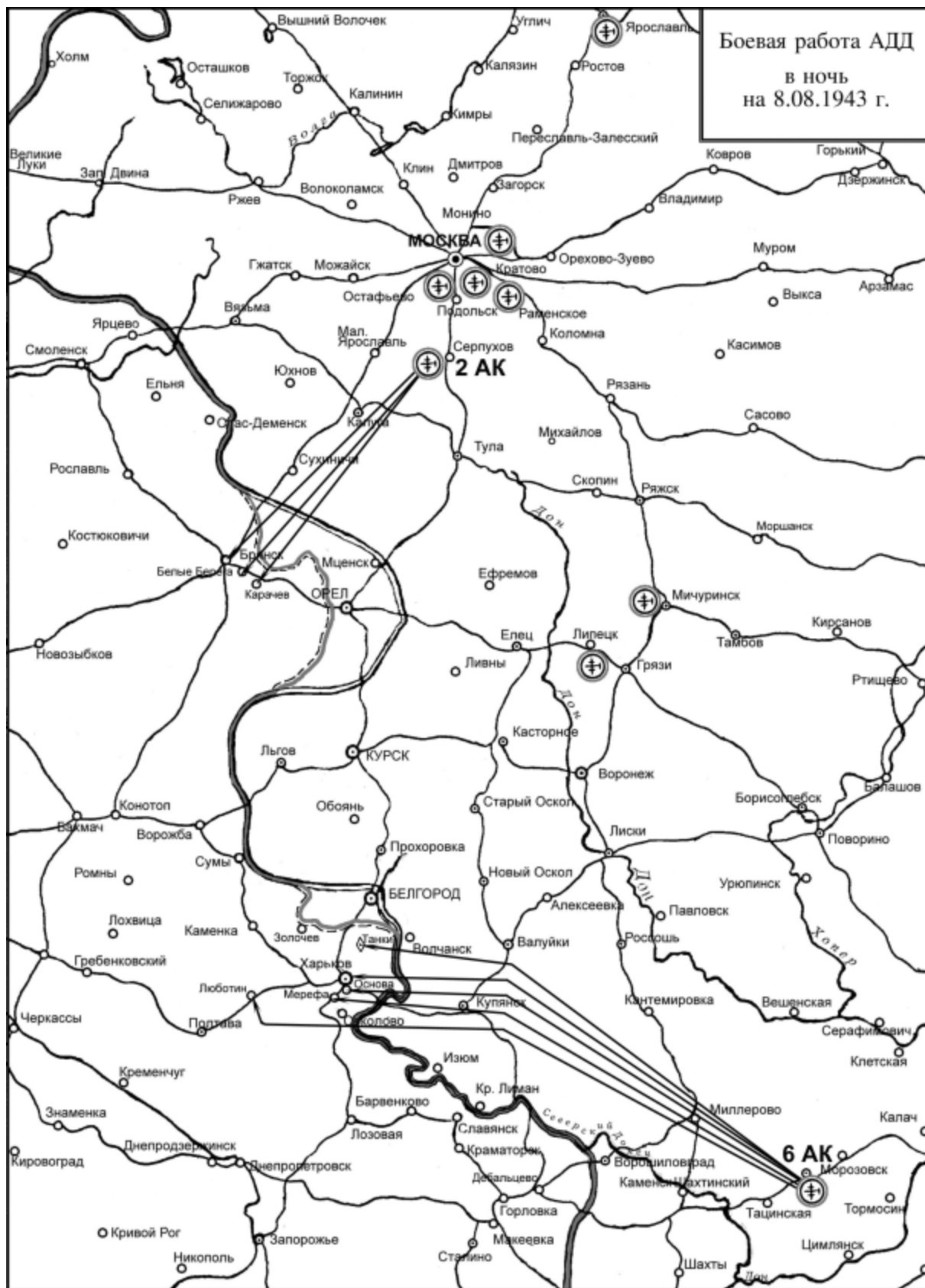
Начну с неприятностей, которые происходили последовательно, сменяя друг друга. Во время взлета на самолете командира корабля А.М. Казанкова (19-й гвардейский авиаполк) отказал правый мотор, машину развернуло в ту же сторону почти на девяносто градусов, летчик убрал газ и произвел посадку поперек старта. Впереди Ока. Погасить скорость не удалось, и Ил-4 с крутого берега рухнул в реку. Алексей Михайлович Казанков и радист Василий Петрович Шкаликов погибли, штурман А.И. Яшин и стрелок Е.В. Азаренков получили ушибы такой степени, что их отправили в госпиталь, самолет затонул.

В госпиталь в полном составе попал и экипаж 3-го гвардейского авиаполка Е.К. Игнатова (штурман Н.Г. Напалков, радист И.М. Немыченко).

---

<sup>1</sup> Соловьев Б.Г. Вермахт на пути к гибели. – С. 172.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 08.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ст. Карачев	2-й авиакорпус	Ил-4	44	42	400	57,430	
ст. на участке Карачев-Брянск			8	8	74	8,255	
аэродром Брянск			15	11	158	18,150	
<b>Итого:</b>			<b>67</b>	<b>61</b>	<b>632</b>	<b>83,835</b>	
ст. Основа	6-й авиакорпус	Ли-2	12	12	322	13,293	
ст. Мерефа		Ли-2	7	7	514	7,095	
аэродром Сокольники		Ли-2	4	4	140	3,635	
ст. Шпаковка		Ил-4	9	9	104	11,870	
ст. Люботин		Ил-4	8	8	56	7,620	
танки на шоссе Харьков – Белгород		Ил-4	4	4	43	4,170	
<b>Итого:</b>			<b>44</b>	<b>44</b>	<b>1179</b>	<b>47,683</b>	
<b>Всего:</b>			<b>111</b>	<b>105</b>	<b>1811</b>	<b>131,518</b>	



*Сбитый в районе г. Белгорода Фв-109*

Успешно выполнив боевое задание по бомбардированию станции Карачев, вернулись домой, быстро подготовили самолет для вылета на аэродром Брянск, подвесили в бомболюк тысячу двести пятьдесят килограммов бомб и порулили на старт. Время поджимало и, чтобы его сэкономить, командир корабля решил сократить длину пробега своего самолета на двести метров, для чего начал разбег не от старта, а от первого посадочного прожектора. При этом летчик или не обратил внимания на сигнал с КП полка для за руливания к месту старта, или этот сигнал проигнорировал.

Подорвав Ил-4 на скорости сто двадцать километров в час и поднявшись на высоту трех-четырёх метров, убрав шасси. При этом, по всей видимости, отвлек свое внимание от самого процесса взлета, так как машина на скорости сто семьдесят стала тянуть на нос. Вероятно, это произошло от повышенной эффективности триммера руля глубины. Снижаясь, самолет за пределами аэродрома чиркнул винтом за землю, его консоли обломались. Сбив несколько деревьев, бомбардировщик приземлился на живот, подорвался на бомбах и сгорел. Летчик и штурман получили ожоги первой и второй степени.

На маршруте к цели на высоте тысяча двести метров в районе Алексина штурман И.А. Лопухин, стараясь обезопасить самолет от обстрела ЗА, дал команду летчику Герою Советского Союза И.П. Курятнику (8-й гвардейский авиаполк) отвернуть вправо на десять градусов, а сам подал из ракетницы сигнал «Я свой». Ракета попала в левый мотор и он загорелся. Усилия летчика сбить пламя оказались напрасными. При покидании горящего самолета штурман Игорь Аристархович Лопухин зацепился за ручку стопора нижнего люка и погиб. Командир корабля и радист И.И. Шариков приземлились в районе Алексина, самолет сгорел.

Экипаж командира корабля В.Г. Панферова (18-й гвардейский авиаполк), бомбивший аэродром Брянск, на свой аэродром не вернулся. Вскоре из ПВО страны пришло сообщение, что он сел на Кубинке. Отбомбившись по Брянску, стали уходить из боевой зоны. Истребитель напал внезапно. В результате обстрела штурман И.В. Васюшин и радист М.В. Николаев получили ранение в голову, а стрелок Ефим Потапович Нечаев или был убит в воздухе и вывалился в люк, или без команды покинул самолет. На бомбардировщике оказалось до двухсот пробоин.

В районе Карачева на самолет командира корабля В.А. Маслова истребитель обрушился, словно коршун, и устроил экипажу настоящую баню, изрешетив бомбардировщик двумя сотнями пулевых пробоин. Удивительно, но факт: ни у кого ни единой царапины, ни один жизненно важный орган машины не пострадал.

В боевом донесении, отражающем факт этого воздушного боя, есть интересная деталь: «В районе Карачева на высоте четыре тысячи пятьсот метров Ме-110 напал на самолет летчика Маслова. Истребитель произвел двенадцать атак и нанес бомбардировщику двести пятьдесят пулеметно-пушечных пробоин. Причем обстрел производился снарядами и пулями, покрытыми фосфором, вследствие чего по краям пробоин образовывались светящиеся пятна, облегчающие истребителю отыскивать наш самолет во время преследования».

Факт любопытный и сам по себе единственный.

Теперь о результатах бомбардирования. В районе целей стояла безоблачная погода, но сильная дымка затрудняла работу штурманов, особенно трудно было молодым. Им помогли хорошее освещение объектов, и более опытные экипажи, которые отбомбились первыми, создали очаги пожаров, ставшие точками прицеливания. Весьма удачно сработал экипаж А.С. Петушкова. Штурман С.А. Зимонин уложил бомбы прямо в центр станции Карачев, возник взрыв огромной силы, породивший серию более мелких взрывов и множество пожаров.

На перегоне Брянск – Карачев бомбардировке подверглись два объекта. На станции Белые Берега возник один очаг пожара большого размера, на станции Мишники, прямо в центре, тоже возник пожар. Работу контролировали подполковник В.Г. Черниченко и майор Н.В. Червяков, штурман 2-й гвардейской авиадивизии. Бомбардирование аэродрома Брянск контролировал командир 18-го гвардейского авиаполка А.Я. Вавилов. Он отметил разрывы в центральной и северо-восточной частях объекта, один очаг пожара и один взрыв.

В эту боевую ночь отличились командир корабля В.Г. Кочнев и заместитель командира этого авиаполка по политической части П.И. Резонов, полетевший в экипаже штурманом. За два вылета на станцию Карачев они отвезли норму пяти бомбардировщиков – пять тонн бомб.

В истории полка есть небольшой раздел «Большевик Резонов», а в нем такие слова: «Имя его произносят с любовью и уважением. Любимый комиссар. Он воплотил в себе все лучшие черты политработника. За годы войны совершил более ста шестидесяти боевых вылетов. Даже своим присутствием учил храбрости, прививал молодежи волевые качества. В обращении с подчиненными прост, они всегда угощали его махоркой».

Замполита действительно в полку любили. Петр Иванович, спокойный и рассудительный, а главное заботливый, быстро пришелся всем по душе. Он был своим у летчиков, потому что сам отлично летал, может быть, чуть меньше других, но только по одной причине – из-за своей нескончаемой занятости. Ну а если пропускал какой-либо боевой вылет, то самый простой. Он был своим у техников, потому что знал все их беды, помогал их устранять, сам прекрасно владел материальной частью самолета. Но главное его достоинство – он умел говорить с людьми, разными по характеру, возрасту, званию, с тем, кто отличился, и с тем, кто провинился. Петр Иванович словом, а главное делом, доказывал, что партийную должность ему доверили не зря.

Полет на задание в эту ночь В.Г. Кочнева дает мне право рассказать о событии в боевой жизни 2-го гвардейского авиакорпуса, на первый взгляд не связанном с Курской битвой. Но это только на первый взгляд.

Перед обедом, когда боевая задача была уже получена, начальник политического отдела корпуса А.П. Грубич вошел в кабинет Логинова.

— Ну что, принес?

— Принес, Евгений Федорович.

— Давай!

Андрей Петрович положил на стол командира корпуса два листка бумаги.

— Первый Голованову, второй — Астахову.

— Посмотрим, посмотрим, а ты, Андрей Петрович, присаживайся.

Грубич сел, а Логинов углубился в чтение.

«Маршалу авиации А. Голованову. Группа летчиков ГВФ, бывших сослуживцев командира звена 3-го гвардейского авиаполка гвардии майора Опалева Владислава Георгиевича (Степанов Игорь, Петров Виктор и Клинов Виктор), узнав о его гибели в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, обратилась с письменным ходатайством о зачислении их в состав боевых экипажей 3-го гвардейского авиаполка, где состоял на службе майор Опалев. Прошу Вашего ходатайства перед начальником Управления ГВФ о направлении их в 3-й гвардейский авиаполк вверенного мне авиакорпуса для дальнейшей службы».<sup>1</sup>

— Ну что, дело хорошее!

Логинов подписал документ и поставил дату – 7 августа 1943 года. Затем взял в руки второй листок, адресованный начальнику управления ГВФ генерал-полковнику Ф.А. Астахову, пробежал его глазами и сказал:

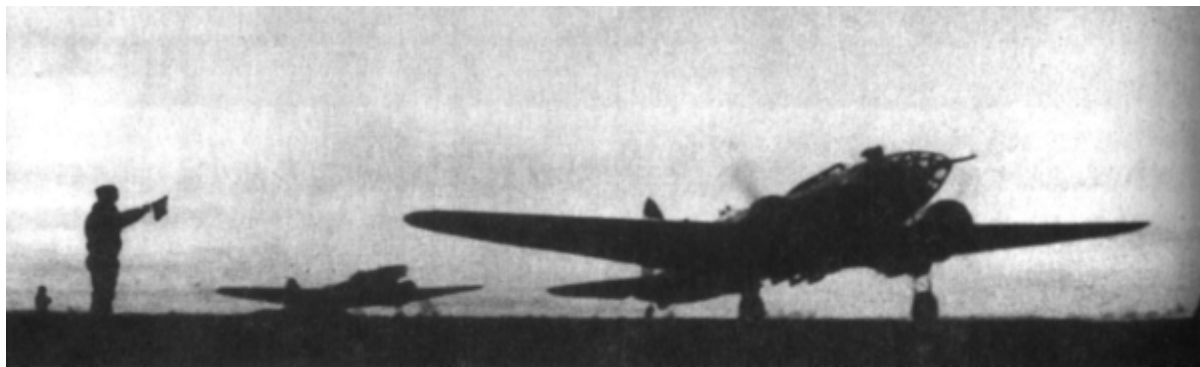
— В общем, то же самое. что и Голованову. А концовку, Андрей Петрович, надо изменить. Давай вот так: «На основании вышеизложенного прошу Вашего распоряжения об удовлетворении их просьбы, направив в мое распоряжение». Пойдет?

— Пойдет, Евгений Федорович.

— Тогда отправляй. Думаю, что пополнение в эскадрилью дальневосточников будет неплохим.

Кто такой Владислав Опалев и что это за эскадрилья дальневосточников? Расскажу все по порядку.

Осуществляя мечту, Слава Опалев поступил в 1931 году в Тамбовскую объединенную школу пилотов и техников. Закончив ее через три года, стал летчиком гражданского воздушного флота. Получив право выбора места работы, не задумываясь, назвал Хабаровск. Попал на гидроплан. Не то чтобы новое дело не нравилось,



*Вечерет. Пора на взлет*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 2-го гв. ак, оп. 1, д. 31, л. 107.

но оно было явно не для кипучей энергии молодого летчика – уж слишком ограничены возможности водных самолетов, хотелось большего простора.

Через знакомство с заместителем командира 12-го транспортного отряда Опалев стал «сухопутным» летчиком. Вот где раскрылись его незаурядные способности. Владимиру Пономаренко, как начальнику Опалева, часто приходилось с ним летать по различным заданиям, и он уже тогда давал ему высокую оценку: «У меня было такое впечатление, что пилотировал самолет человек, рожденный для неба. Он вел машину смело, легко, как бы играючи, и делал все с большим удовольствием. Чистоте его техники пилотирования, быстроте и точности реакции можно было позавидовать».

В 1940 году Пономаренко, с которым к этому времени сложились почти дружеские отношения, призвали в военную авиацию. Попал в нее, в связи с войной, и Опалев, но лишь в январе 1942 года. Его боевая биография началась в 750-м дальнебомбардировочном полку. Уже через месяц он встал вровень с самыми опытными ветеранами, а многих обошел по своему летному мастерству и боевому рвению. Шутка ли: через месяц после прибытия в полк Опалева представили к званию Героя Советского Союза. Подобного примера не найти во всей Авиации дальнего действия.

В истории полка отмечено: «За очень короткий срок овладел техникой пилотирования ночью в сложных метеоусловиях и стал отличным и знатным летчиком полка. Он бомбил Харьков, Сталино, Брянск, Витебск, Орел, Чудово, Днепропетровск, Полтаву, Псков, Дорогобуж, Кенигсберг, Данциг. В полете проявлял настойчивость и летное мастерство, инициативу и героизм. В марте 1942 года выполнял специальное задание – выбросил парашютистов в тылу врага. На обратном пути успешно бомбардировал Гродно. В том же месяце от прямого попадания бомб экипажем Опалева пущен под откос поезд, следующий из Германии в Минск».

Вот приказ командира полка Б.В. Бицкого от 22 февраля 1942 года: «Первыми мы приветствуем сегодня старших лейтенантов Опалева Владислава Георгиевича и Вихорева Алексея Васильевича и их экипажи. Месяц тому назад, начав свою боевую деятельность, они успешно произвели по двадцать боевых вылетов. Мужество, непоколебимая ненависть к врагу, храбрость и мастерство дали им возможность за этот короткий срок стать в ряды лучших летчиков и храбрых бойцов нашей части. Желаем успеха в их дальнейшей храброй борьбе с фашизмом. Поздравляю командование, партийную и комсомольскую организации и весь личный состав первой эскадрильи, добившейся высокого боевого духа всего коллектива эскадрильи.

За успехи в боевой деятельности эскадрильи, проявленную организованность в боевой работе и воспитание новых боевых экипажей командиру эскадрильи майору Федорову и военному эскадрильи старшему политруку Соколову объявляю благодарность. Летчикам Опалеву и Вихореву объявляю благодарность. Старших лейтенантов Вихорева и Опалева представляю к званию Героя Советского Союза.

Товарищи! Чтобы скорее разгромить и уничтожить врага малыми потерями мы должны летать еще больше и лучше, беречь материальную часть, проявлять больше мужества и отваги, умения и боевой инициативы, метко бомбить и стрелять, лучше организовывать боевую работу. Поднимем на щит лучших бойцов, будем равняться на них отстающих. За честь и боевую славу нашего полка! За гвардейское знамя! За нашу родную землю и великий народ!»<sup>1</sup>

Вчитываясь в строки приказа, все время думаю: какая же умница писала его, каким зарядом патриотизма обладал его автор и какое морально-политическое значение имели его фразы, строки и слова! Содержание этого приказа, как и еще нескольких, тексты которых я приведу позже, – естественная и достойная отповедь тем хулителям, которые в последнее время стараются принизить значение в годы войны партийно-политической работы в армии, ее мобилизующую роль в деле достижения победы.

Боевой товарищ Опалева, Герой Советского Союза Иван Иванович Киндюшев в своей книге «К победным рассветам» описывает становление летчика в полку и объясняет его стремительный рывок в число передовых авиаторов:

«Опалев принес на фронт жизнерадостность, здравый оптимизм, юмор, летную культуру и смекалку. Балагур и остролов в кругу друзей, в воздухе он проявлял отменную выдержку и требовательность к себе. Летное дело знал до тонкостей. Даже среди опытных летчиков славился искусством пилотирования. Его смелость в бою стала общеизвестна и уважаема всеми авиаторами, он всегда

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 3-го гв. ап, оп 673007, д. 1, л. 9.



первым вызывался на выполнение самых сложных и ответственных заданий. Это был летчик-новатор, отважный боец, верный друг и товарищ. Несмотря на свой малый рост по сравнению с другими командирами кораблей, он всегда взваливал на себя тяжелые заботы, всегда оставался «аккумулятором», заряжал людей бодростью, энергией, верой в победу».<sup>1</sup>

В подтверждение слов Ивана Ивановича о том, что Опалев являлся «летчиком-новатором», «взваливал на себя тяжелые заботы», привожу еще один приказ, подписанный 1 сентября 1942 года уже новым командиром полка Алексеем Ивановичем Щербаковым:

«18 августа Нарком обороны подписал приказ о преобразовании нашего полка в гвардейский. Это почетное и высокое звание добыто в жестокой борьбе с немецкими захватчиками. Славу гвардейцев принесли на своих крыльях наши храбрые летчики – Опалев, Борисов, Глазков, Федоров, Соколов, Бурлуцкий, Назаров, Горевалов. Слава гвардейцев добивалась общими усилиями и самоотверженным трудом всего личного состава.

В августе капитан Опалев впервые на самолете Ил-4 поднял в воздух две тысячи пятьсот килограммов бомбового груза и успешно выполнил боевое задание. Его рекорд повторили еще восемь экипажей полка. Все они отмечены командующим АДД. Шестнадцать самолетов летали в сложных метеоусловиях на полный радиус действия, двенадцать бомбили Берлин. Особо отмечаю работу экипажей Борисова, совершившего двадцать четыре боевых вылета, и Опалева, совершившего двадцать три боевых вылета, пять из них с предельной нагрузкой в две с половиной тонны».<sup>2</sup>

Герой Советского Союза Василий Васильевич Решетников пишет в своей книге «Что было – то было»: «Говорят, будто первым поднял две с половиной тонны не то Борисов, не то Опалев – пилоты из братского полка». Не говорят, Василий Васильевич, а это так! Об этом еще раз сказано в приказе от 6 ноября:

«Имя майора Опалева далеко известно за пределами части, его боевые дела, его бесстрашие и мастерство служат примером всем летчикам. Это он впервые на самолете Ил-4 поднял бомбовый груз две тысячи пятьсот килограммов».<sup>3</sup>

И еще раз в приказе от 31 декабря 1942 года: «Честь и слава отважному летчику Опалеву, который не раз поднимал в воздух и обрушивал на черные головы фашистов по две с половиной тонны бомб!»<sup>4</sup>

А в истории полка зафиксировано: «За новаторство в деле увеличения бомбовой нагрузки командующий АДД генерал-лейтенант Голованов объявил благодарность Опалеву».<sup>5</sup>

Вячеславу Опалеву, единственному в Авиации дальнего действия, принадлежит уникальный по своей дерзости случай.

В конце 1942 года в полку каким-то образом оказался трофейный немецкий истребитель Ме-110. Опалев, штурман Евгений Огороков и радист Анатолий Нилушков освоили его и стали летать в тыл противника на свободную охоту. На этом самолете они сделали около десяти боевых вылетов и нанесли врагу ощутимый урон.

Один раз смельчаки появились над немецким аэродромом в тот момент, когда там шла посадка. Встав в круг за впереди идущим Ю-88, они приблизились к нему вплотную и срезали пушечно-пулеметным огнем. Вполне естественно, на аэродроме возникла паника. Воспользовавшись ею, Опалев и Огороков метким бомбометанием зажгли на земле еще одного «юнкерса». Через несколько дней, 17 июля 1942 года, уже над другим немецким аэродромом, они сбили второго Ю-88. Но и сами попали под огонь зенитной артиллерии. В истории полка записано: «На охваченном пламенем самолете он успел только дотянуть до линии фронта, где члены экипажа и он сам выбросились и благополучно приземлились».

Экипаж продолжил боевую работу, теперь уже снова на родном Ил-4. К концу 1942 года Опалев совершил сто боевых вылетов. Это событие торжественно отметил весь полк. Не снижая темпов в боевой работе, летчик уверенно набирал вторую сотню, но... Сто шестьдесят седьмой оказался последним.

Хочу поправить И.И. Киндюшева, который пишет, что Опалев погиб в небе над Курской дугой при бомбардировании Орла. Это не так. В истории полка записано: «23 марта 1943 года после бомбардирования железнодорожного узла Конотоп огнем ЗА был подбит самолет майора Опалева. Он дотянул до своей

<sup>1</sup> К и н д ю ш е в И.И. К победным рассветам. – С. 155.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 3-го гв. ап, оп. 539341, д. 1, л. 116.

<sup>3</sup> Там же, л. 179.

<sup>4</sup> Там же, л. 217.

<sup>5</sup> Там же, оп. 364098, д. 1, л. 19.

территории и дал возможность своему экипажу выбраться на парашютах, а сам упал в деревне: голова была разбита стабилизатором».<sup>1</sup>

После приземления собрались вместе только двое – штурман Евгений Борисович Окороков и радист Анатолий Сергеевич Нилушков. Вернувшись в полк, Окороков написал докладную, в которой отметил: «Первым выпрыгнул я, вторым радист. После раскрытия парашюта я видел, как самолет продолжал лететь горизонтально, затем резко вошел в пикирование, врезался в землю и загорелся. После приземления в полутора километрах западнее села Яцино (тридцать пять километров севернее Льгова) я, радист организовали поиск летчика. Ночью поиски не принесли успеха. С рассветом мы их возобновили. Искали тщательно, но не нашли. Решили сделать тщательные раскопки сгоревшего самолета, обследовали кабину, но ничего не обнаружили. После опроса местного населения пришли к выводу, что майор Опалев выпрыгнул с парашютом и решил самостоятельно пробиваться на восток».<sup>2</sup>

Но не пробился летчик на восток, он погиб. Похоронили его жители села Машкино Канышевского района Курской области. Две девушки – Лена Семенова и Дуся Косицкая, – принимавшие участие в захоронении, прислали в полк письмо. Вот оно:

«Дорогие товарищи летчики! Ваш друг летчик Опалев разбился насмерть. Мы нашли его на рассвете. Парашют его полностью не раскрылся. Этот страшный случай произошел ночью. Самолет летел низко. И если бы летчик, спасая свою жизнь, спрыгнул, то горящий бомбардировщик мог упасть на крыши домов. Опалев не допустил этого. Но прыгнул он поздно. А бомбардировщик, пролетев над деревней, врезался в землю и сгорел в пяти метрах от нашей речки Беличка.

Мы похоронили героя в нашем селе, и на могиле был митинг. На том митинге выступил парторг нашего колхоза и сказал словами Чкалова: «Вся Отчизна наша объята великим пламенем героизма». А мы все, затаив дыхание, слушали эту речь и поклялись так же не жалеть своих трудов, как Опалев не пожалел своей жизни для Родины.

Товарищи летчики! Когда будете пролетать над нашим селом, вспомните, что здесь похоронен Ваш заслуженный боевой товарищ, который погиб честно и благородно, не щадя своей жизни, борясь за наше освобождение.

Дорогие товарищи! Когда придет победа и к нам вернется счастье жить в мире, приезжайте на могилу вашего друга. Будем вместе с вами хранить память об этом большом человеке. Запомните адрес: село Машкино, Канышевского района, Курской области»<sup>3</sup>

Так закончился боевой путь без преувеличения выдающегося летчика АДД. И прав И.И. Киндюшев, когда писал: «Есть в авиации имена, как легенды. За ними – яркие, удивительные события, примеры мужества, любви, преданности Родине. И вместе с тем за каждым таким именем обычный человек, который стал известен потому, что познал дорогу к подвигу»<sup>4</sup> Верные слова!

Однополчане восприняли гибель Опалева с болью в сердце. Вместе с тем его смерть вызвала и волну патриотизма, желание еще крепче бить врага, мстить за его оборванную молодую жизнь. Ярким подтверждением тому служит инициатива его друга летчика Владимира Георгиевича Кочнева, тоже дальневосточника. Она отражена в письме на имя командира 2-й гвардейской авиадивизии гвардии полковника А.И. Щербакова:

«Товарищ полковник! Возможно, я с таким вопросом обращаюсь к вам не по инстанции, но я думаю, что вы меня поймете и поэтому ругать не будете.

Как вам известно, 24 июня ночью я потерял свой боевой экипаж. Положение у меня создалось чрезвычайно тяжелое, но несмотря на это, мне все же удалось вырваться и вырвать свою гвардейскую машину из ураганного вражеского огня и природной стихии. Сейчас командир полка меня отправляет в санаторий, но я отказываюсь... и продолжаю воевать! Верно, усталость чувствуется, но потерять таких боевых людей, а самому уехать в санаторий – это может сделать только не русская душа. Немцев на нашей земле еще много, а поэтому их нужно бить без передышки.

При том я сейчас получаю ежедневно десятки писем от девушек и ребят Дальнего Востока, которые посвящаются трагической гибели нашего любимого друга, бывшего летчика дальневосточных просторов, затем прославленного летчика нашей доблестной Авиации дальнего действия Владислава Опалева. Эти земляки просят меня, чтобы мы многими своими подвигами отомстили за смерть такого замечатель-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 3-го гв. ап, оп. 364098, д. 1, л. 19.

<sup>2</sup> Там же, ф. 2-й ад., оп. 1, д. 25, л. 117.

<sup>3</sup> Там же, ф. 3-го вз. ап, оп. 573253, д. 1, л. 29.

<sup>4</sup> К и н д ю ш е в И.И. К победным рассветам. – С. 151-152.

ного земляка. Я землякам ответил, что пока мои глаза видят землю, а руки способны держать штурвал, я не брошу своего боевого корабля, буду мстить, и если придет трудная минута, то не пожалею своей жизни во имя такого замечательного русского народа.

Я также ответил землякам, что мы постараемся создать из дальневосточных соратников по работе Владислава эскадрилью имени В. Опалева, которая должна будет принести большой урон проклятому врагу. Вот поэтому-то, товарищ полковник, я вам и пишу.

Я думаю, что вы меня поддержите, и мы создадим эскадрилью из гражданских летчиков Дальнего Востока имени В. Опалева, которая принесет славу АДД. Владислав Опалев был любимцем летчиков гражданской авиации Дальнего Востока, которые с болью в сердце переживают его гибель. Эти летчики прислали мне ряд писем, где просят меня, чтобы я ходатайствовал перед командованием о зачислении их в часть, где воевал Опалев. Фамилии четырех вам уже известны. Имеются все возможности, чтобы создать такую эскадрилью, только требуется ваша поддержка. Люди есть и они горят желанием сражаться в наших рядах. Прошу, товарищ полковник, передать мое письмо командиру 2-го гвардейского авиакорпуса генерал-майору товарищу Логинову (тоже нашему дальневосточнику).

29.06.43. Заместитель командира первой эскадрильи 18-го гвардейского авиаполка гвардии лейтенант В.Г. Кочнев». <sup>1</sup>

Исполняющий обязанности командира дивизии начальник штаба полковник Константин Никифорович Шевчук дал ход письму-рапорту:

«Командиру 2-го гвардейского авиакорпуса генерал-майору авиации Логинову. При этом представляю письмо с ходатайством о создании в дивизии эскадрильи дальневосточников с присвоением таковой имени ветерана 3-го гвардейского авиаполка, инициатора и передовика гвардии майора Опалева Владислава Георгиевича. Это предложение не только одного летчика Кочнева, но и многих других летчиков дивизии. Со своей стороны ходатайствую перед вами и прошу вас о поддержке почина».

Командир корпуса наложил резолюцию: «Шевчуку. Представьте проект организации Дальневосточной эскадрильи. Решение будет по представлению проекта». <sup>2</sup>

А письма от дальневосточников продолжали поступать. Они и побудили Шевчука еще раз обратиться к командиру корпуса со следующим документом:

«Группа летчиков ГВФ, бывших сослуживцев командира звена 3-го гвардейского авиаполка гвардии майора Опалева (Игорь Степанов, Виктор Петров и Виктор Клинов), узнав о его трагической гибели в борьбе с немецкими захватчиками, обратились с письменным ходатайством о зачислении их в состав боевых экипажей полка, где состоял на службе Опалев. Вышепоименованных летчиков знает хорошо по работе в ГВФ на ДВК заместитель командира 3-го гвардейского авиаполка Герой Советского Союза Борисов Василий Александрович, а посему и прошу вас о возбуждении ходатайства об откомандировании летчиков Петрова, Клинова и Степанова в наше распоряжение для прохождения дальнейшей службы на вакантные должности». <sup>3</sup>

Вот почему командир 2-го гвардейского авиакорпуса обратился с ходатайством к командующему АДД и начальнику управления ГВФ. Произошло это 7 августа 1943 года в период Курской битвы. Это позволило мне посвятить замечательному летчику Авиации дальнего действия несколько страниц книг. Право же, он это заслужил своими боевыми делами и своей смертью.

6-му авиакорпусу командование АДД «подбросило», как никогда, много объектов, причем разного характера. Это видно из боевого распоряжения командира корпуса: «В ночь на 8 августа бомбардировать эшелоны на станциях Люботин, Шпаковка, Основа, Мерефа, наносить удары по аэродрому Сокольники и бомбардировать танки противника на дороге из Харькова на Белгород.

50-я авиадивизия бомбардирует станции Люботин и Шпаковка, а четыре экипажами танки противника на дороге. В случае обнаружения танков, бомбить основные цели. Бомбовая зарядка – пять САБ-100 и пять ФАБ-100, крупнокалиберными фугасными бомбами внешней подвес-



*В.А. Борисов*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 2-го гв. ак, оп. 1, д. 31, л. 87.

<sup>2</sup> Там же, л. 85.

<sup>3</sup> Там же, л. 112.

ки бомбардировать станцию Люботин, а внутренней – освещать и бомбардировать танки. Четверку выпускать через десять минут.

62-я авиадивизия бомбардирует станции Основа и Мерефа. Для беспокоящего удара по аэродрому Сокольники выделить четыре экипажа с РРАБми.

Заход для всех с юго-востока по Северскому Донцу. Уход правым разворотом. Готовность к 23.00 по данным разведчика погоды. При сбрасывании бомб по случайным целям знать точно, что это территория противника».

Бомбардирование объектов было эффективным, на станциях Шпаковка, Люботин возникло четыре очага пожаров и столько же взрывов, а также шесть прямых попаданий в железнодорожные пути. При бомбардировании танков на грунтовых дорогах Харьков – Белгород и их скоплений в двух километрах южнее пункта Русская – Лозовая (шестнадцать километров севернее Харькова) отмечен лишь один взрыв. На станции Мерефа создано девять очагов пожаров, два взрыва, подорван склад с боеприпасами, отмечено одно прямое попадание ФАБ-250 в железнодорожное полотно. Контролировали работу экипажей заместители командиров дивизий.<sup>1</sup>

И еще об одном. В ночь на 8 августа Военный совет АДД поставил перед командиром 45-й авиадивизии полковником В.И. Лебедевым ответственную задачу – доставить и разбросать над некоторыми районами Восточной Пруссии листовки и специальную агитационную литературу.

Полет на спецзадание был доверен командиру корабля С.М. Макаренко. Семь часов экипаж пробивался к месту назначения через обширную зону грозовой деятельности, но так и не смог преодолеть эту преграду. Вернулись в Кратово и при посадке сломали правую ногу шасси и правую плоскость. Задание оказалось невыполненным и осталось за дивизией.<sup>2</sup>

АДД продолжала оказывать посильную помощь наступающим войскам в районе Курского сражения, правда не всем фронтам и в ограниченных размерах. В минувшую ночь 2-й гвардейский авиакорпус принес массу неприятностей. Потеряно три самолета и четыре человека летного состава. Все они не боевые, но связаны с выполнением боевого задания. Все три потери можно отнести к разряду нелепых. Ну как еще расценить случай с экипажем И.П. Курятника, когда штурман своей ракетой поджигает свой самолет и гибнет в результате своей оплошности? Ну как расценить действия летчика Е.К. Игнатова, который, как потом определил командир полка, взял не положенную тысячу килограммов бомб, а прихватил излишек в двести пятьдесят килограммов, и с этим весом, стараясь скорее уйти во второй боевой, сам себе ограничил пробег на взлете. А ведь командир полка запрещал брать этот вес, ибо моторчики на самолете были на предельном часовом ресурсе. Так что отнести эти случаи к разряду нелепых можно с большой натяжкой. По крайней мере, все они говорят, что в авиации не бывает мелочей.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 78.

<sup>2</sup> Там же, ф. 45-й ад, оп. 1, д. 92, л. 69.

*В ночь на 9 августа 1943 года наша авиация бомбардировала воинские эшелоны и военные склады противника на железнодорожном узле Унеча, станции Почеп, Люботин, Мерефа, Основа.*

*Прямым попаданием бомб взорвано несколько складов боеприпасов и железнодорожных составов. В результате бомбардирования возникло большое число пожаров.*

*«Красный сокол», 1943, 11 августа.*

### ЗА ВСЕ НАДО ПЛАТИТЬ

Весь день 8 августа все советские фронты продолжали теснить врага на орловско-брянском и белгородско-харьковском направлениях. События на этих участках советско-германского фронта приобретали для противника все более угрожающий характер. Особенно беспокоило гитлеровское командование положение дел на харьковском направлении, оно понимало, что падение Харькова открывает советским войскам путь в Донбасс и в районы Левобережной Украины. Поэтому гитлеровцы делали все возможное, чтобы остановить, притормозить продвижение войск Воронежского и Степного фронтов. Они усилили сопротивление, яростно контратаковали, произвели маневр резервами.

В фундаментальном исследовании по истории Курской битвы его авторы Г.А. Колтунов и Б.Г. Соловьев приводят выдержку из «Дневника боевых действий ОКВ» за 8 августа: «В районе Харькова противник при поддержке мощных танковых соединений значительно увеличил свой прорыв, и его передовой отряд находится в 40 км северо-западнее Харькова».<sup>1</sup>

Успех быстро развивавшегося наступления вынуждал командование вермахта продолжать срочные переброски войск как на брянском, так и харьковском направлениях. В дневное время суток этому противодействовала авиация воздушных армий, в ночное же эта задача в основном возлагалась на АДД. С 3 августа, с началом операции «Полководец Румянцев», Авиация дальнего действия наносила бомбардировочные удары только по объектам транспортного характера, прежде всего по железнодорожным узлам и станциям. При этом на брянском направлении действовали, сменяя поочередно друг друга, 2-й и 4-й гвардейские авиакорпуса, а на харьковском «прижившееся» здесь хозяйство генерала Г.Н. Тупикова. Боевая работа в ночь на 9 августа не стала в этом отношении исключением.

Дивизии 6-го авиакорпуса продолжали бомбардирование станций харьковского железнодорожного узла. Из шестидесяти пяти экипажей задание не выполнил только один. При полете к станции Мерефа на самолете командира корабля Н.Н. Самусева обрел мотор, вернулись, в районе своего аэродрома сели на фюзеляж, за исключением погнувшихся винтов, все обошлось.

Еще одному летчику, Я.С. Хролу, пришлось сажать свой «ил» на живот. Задание экипаж выполнил, при подходе к аэродрому обнаружил, что шасси не выпускаются. Посадку произвел благополучно.

На станции Люботин в результате бомбардирования возникло три очага пожаров, пять взрывов, отмечены прямые попадания: восемнадцать в железнодорожные пути, шесть – в эшелоны и два – в станционные здания.

На станции Шпаковка зафиксировано два очага пожаров, пять взрывов, один из них больших размеров, еще один – с последующим пожаром. Кроме этого, отмечено три прямых попадания в железнодорожные пути на самой станции. На узле Мерефа возникло четыре больших очага пожаров, на станции Основа – пять очагов пожаров и шесть взрывов, один из которых большой силы.

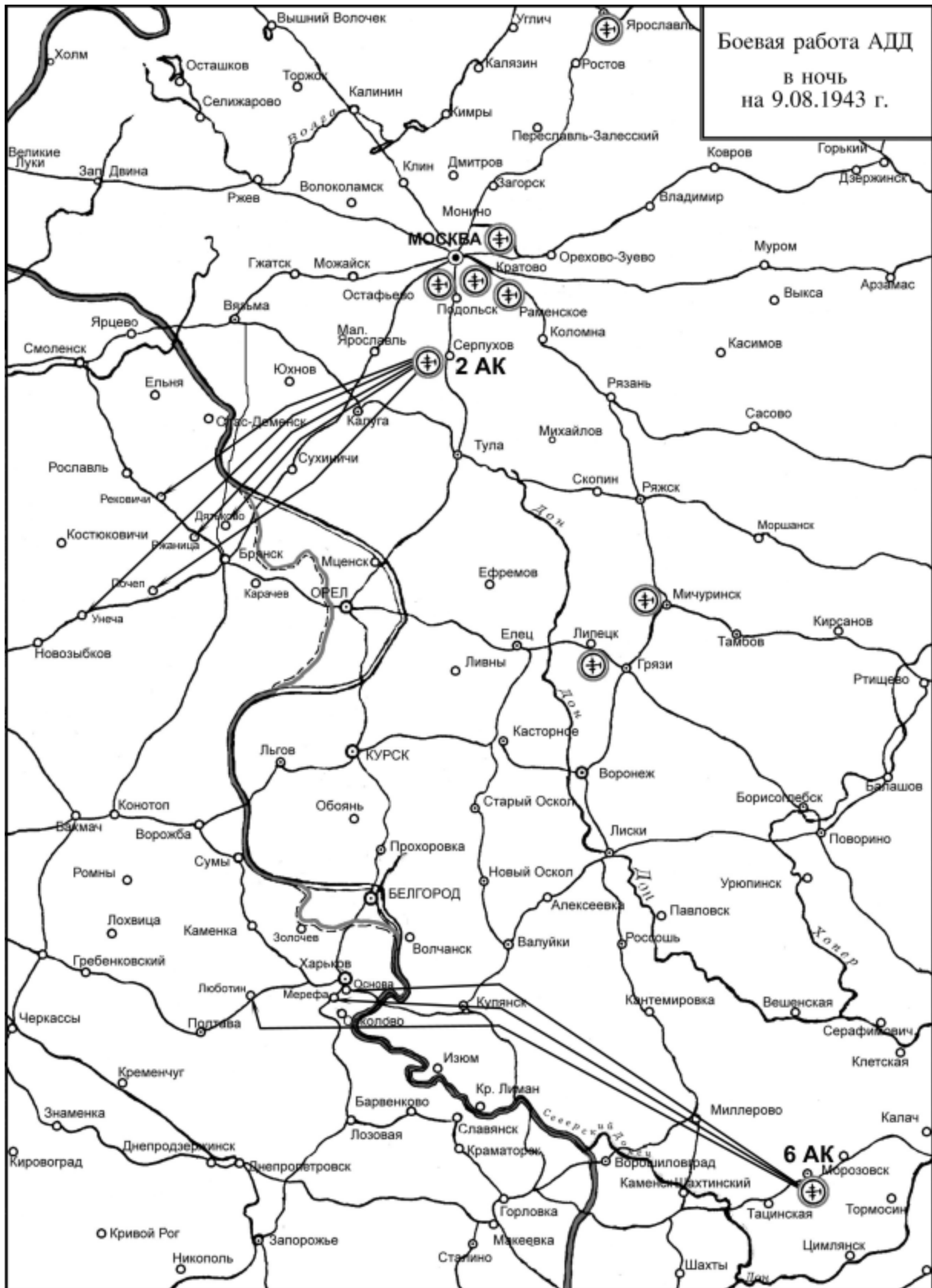
Контролирующие, да и многие экипажи в районе Харькова зафиксировали работу двенадцати прожекторов, обратив внимание на то, что некоторые из них имели рассеивающие лучи. На высоте четырех тысяч метров радиус рассеивания достигал порядка двухсот метров, но сила луча была значительно слабее обычного. Все сошлись во мнении, что это прожектора-искатели.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Колтунов Г.А., Соловьев Б.Г. Курская битва. – С. 312.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 79.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 09.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ст. Почеп	2-й авиакорпус	Ил-4	20	15	161	23,555	268
ст. Унеча			20	16	194	21,210	
ст. Дятьково				1	10	1,000	
ст. Ржаница				1	8	1,250	
ст. Рековичи				1	13	1,750	
Разведка погоды				1	1		
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>35</b>	<b>386</b>	<b>48,765</b>	<b>268</b>
ст. Мерефа	6-й авиакорпус	Ли-2	11	11	724	11,361	12
ст. Основа			16	15	674	15,664	
ст. Люботин		Ил-4	21	21	224	24,790	
ст. Шпаковка			17	17	202	23,935	
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>64</b>	<b>1824</b>	<b>75,750</b>	<b>12</b>
<b>Всего:</b>			<b>106</b>	<b>99</b>	<b>2210</b>	<b>124,515</b>	<b>280</b>



*Ил-4 на боевом курсе*

Еще одну ночь отработал на орловском направлении, продолжая бить по железнодорожным объектам, 2-й гвардейский авиакорпус. На этот раз под его воздействием оказались узел Унеча и станция Почеп. Как и в предыдущую ночь, не обошлось без неприятностей, больших и малых, но об этом позже, а сейчас о результатах бомбардирования.

Условия полета к объектам оказались трудными, местами облачность доходила до десяти баллов. В районе же цели погода была ясной, но густая дымка понизила видимость до одного километра. Удовлетворительный подсвет и поджигание целей первыми, наиболее опытными экипажами, облегчили работу остальным, особенно молодым. Во многом прицельному бомбардированию помогло и отсутствие противодействия.

Работу бомбардировочного эшелона на станции Почеп контролировал А.Я. Ткаченко, который зафиксировал четыре очага пожаров и разрывы бомб по всей территории станции. Результаты бомбардирования узла Унеча контролировали В.Г. Черниченко и А.А. Смирнов, отметившие два очага пожаров в северо-восточной части объекта.

Теперь о неприятностях малых. Три экипажа по различным неисправностям на самолетах бомбардировали запасные и случайные цели – В.А. Борисов, В.Т. Иванов и В.Ф. Галочкин. Два экипажа задание не выполнили: на самолете командира корабля А.С. Петушкова отказал авигоризонт, а на Ил-4 Г.Ф. Баженова – один из моторов. Четыре экипажа в пределах расчетного времени на свой аэродром не вернулись.<sup>1</sup> От каждой дивизии по два. Это уже о неприятностях больших.

В 21.30 командир корабля 3-го гвардейского авиаполка В.В. Бойцов вышел на связь, что-то передавал, но на командном пункте его не поняли, на запросы ответа не последовало. Связь с экипажем так и не восстановилась. Все прояснилось 10 августа, в этот день в полк прибыли летчик и штурман М.К. Шумило.

При подходе к Почепу в районе Жуковки на бомбардировщик навалились сразу два истребителя. Закрутился смертельный бой. Видя, что у фашистов намерения серьезные и что они полны решимости довести начатое дело до конца, Бойцов приказал штурману перво-наперво освободиться от бомб. Затем затребовал курс по кратчайшему расстоянию на свою территорию. Пока летчик тянул до линии фронта, «мессеры» поочередно продолжали «клевать» бомбардировщик, нанося ему все новые и новые раны: вывели из строя правый мотор, снарядом сняли, словно скальп, обшивку на левой плоскости по моторную гондолу, погасили самолетное освещение, прервали внутреннюю связь, побили обе плоскости и заднюю часть фюзеляжа, изрешетили хвостовое оперение. И все-таки при этом неравном соотношении сил радист Николай Иванович Балалайкин сумел перед самой линией фронта свалить одного из двух. Сели на редкий лес на своей территории в шестнадцати километрах от линии фронта, у деревни Поляны, что в тридцати километрах восточнее Кирова. Это был район действий 50-й армии. Радист покинул самолет раньше, благополучно приземлился, но из-за ранения его поместили в полевой госпиталь.



А.Я. Вавилов

Произошла боевая потеря в 18-м гвардейском авиаполку 2-й гвардейской авиадивизии. Ее отразило полковое боевое донесение: «В ночь на 9 августа произведено девять самолето-вылетов на бомбардирование железнодорожной станции Почеп. Цель освещена хорошо. Создано шесть пожаров и один взрыв. Результаты бомбардирования фотографировал Кузьминич. После расчетного времени на свой аэродром не вернулся командир полка майор Вавилов».

Александр Яковлевич Вавилов! Один из лучших полковых командиров Авиации дальнего действия! В истории авиаполка записано: «Сто шестьдесят раз на крыльях своего самолета возвращался с победой. За период войны прошел путь от лейтенанта до полковника. Будучи командиром полка, своей боевой храбростью и личным примером воодушевлял подчиненных на подвиги. В период особо напряженной работы садился в самолет и производил по два боевых вылета в ночь».

Все здесь верно за исключением одного: один раз из ста шестидесяти Александр Яковлевич вернулся в полк не на крыльях своего самолета и не с победой, а сухопутным путем, отдав победу какому-то фашистскому асу. Но об этом чуть позже. А сейчас несколько слов о командире полка.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 490, л. 22.



Он принадлежал к числу людей, которые притягивают к себе других, как магнит. Его талант как руководителя раскрылся именно на должности командира полка. Обаяние, простота в общении с подчиненными, умение, несмотря на занятость, внимательно выслушать собеседника и готовность помочь каждому, кто в этой помощи нуждается, создали Вавилу непререкаемый авторитет в полку. И все же главным в командирской деятельности Александра Яковлевича были его высокие чисто профессиональные качества. Любому летчику своего полка он мог смело сказать: «Делай, как я». В этом он был на голову выше любого из своих подчиненных. Он часто летал на боевые задания, особенно тогда, когда в воздух поднимался или весь полк, или большая часть его экипажей.

И еще об одном. Немного было в Авиации дальнего действия полков, в которых высоким авторитетом одновременно обладали сразу обе ключевые фигуры – командир и его заместитель по политической части. Александр Вавилов и Петр Резонов, каждый на своем месте, делали все для людей и во имя людей. Отсюда их высокий авторитет среди подчиненных. Это были две руки одного тела. Руки – это командир и замполит, тело – полковой коллектив.

А теперь о полете, когда Александр Вавилов вернулся в полк, не использовав крылья своего самолета.

Первый вылет полка на Почеп прошел успешно. Выполнив задание, все вернулись на аэродром Малино (недалеко от станции Михнево, что на полпути от Москвы до Каширы). Техники, урвавшие часок-другой для сна, принялись готовить машины ко второму вылету. По самолетным стоянкам гулял ветерок. Ночная прохлада разгоняла дремоту, бодрила. Вавилов и штурман полка Александр Васильевич Антонов вышли из душного помещения командного пункта на свежий воздух. Не успели привыкнуть к темноте, как к ним подошли командир первой эскадрильи Сергей Федорович Кондрин и полковой врач Аркадий Яковлевич Богатырь.

– Товарищ майор, – обратился Кондрин, – заболел Иванов.

– Что с ним, Аркадий Яковлевич?

– Вероятно, ангина, температура тридцать восемь.

– Замена есть?

– Нет, товарищ майор, – ответил Кондрин, – у меня все задействованы.

– Хорошо, готовьтесь к вылету, а технику передайте, чтобы самолет Иванова был в полной готовности.

– Самолет готов!

– Хорошо.

Командир эскадрильи и врач растаяли во мраке ночи.

– Ну что? – обратился Вавилов к штурману полка, когда они остались одни.

– Летим!

– Стрелку-то я разрешил не присутствовать на аэродроме.

– Слетаем втроем.

– Тогда зови Перекреста!

Командирская машина взлетела самая последняя. Набрали высоту, легли на курс. Через час миновали Сухиничи. Под крылом тянулись знакомые места. В этом районе, пожалуй, нет ни одного сколько-нибудь приличного населенного пункта, по которому не приходилось бы работать. Миновали линию фронта. Скоро Брянск.

– Саша, сверни самокрутку, что-то махорочки захотелось.

Но просьбу Вавилова Антонов выполнить не успел. Длинная пулеметная очередь с правой стороны прошила кабину летчика и штурмана. Брызнули осколками стекла, вдребезги разлетелась приборная доска, перебитый штурвал повис в руках командира корабля, из-под педалей потянулись оранжевые языки пламени, Ил-4 свалился на левое крыло и, лишенный управления, пошел к земле в беспорядочном падении.

Борясь с огнем, Вавилов несколько раз подал команду на покидание самолета. Не дождавшись ответа, он с трудом перевалился через борт кабины на крыло, скатился по нему, дернул кольцо. Как только раскрылся парашют, сразу начал осматривать комбинезон. Так и есть: левый рукав и нижняя часть брюк тлели, пораженные огнем. Это опасно, так можно приземлиться горящим факелом. Обжигая руки, летчик затер тлеющие места комбинезона. Он так был занят этим делом, что чуть не пропустил момент приземления. К действительности его вернул взорвавшийся самолет. Две тонны бомб, го-

рючее и боекомплект создали такой мощный взрыв, что уплотненная волна воздуха качнула парашют. Вавилов посмотрел вниз, но там спрессованная темнота. Через несколько мгновений парашют накрыл верхушку сосны, спуск прекратился и тело летчика закачалось между пахучими ветвями дерева.

Решив, что до земли не более двух метров, Вавилов отцепил ножные карабины и, повиснув на грудном ремне, понял, что допустил ошибку – обожженные руки не смогли разомкнуть защелку замка. Убедившись, что крепление парашюта на груди зажимается весом собственного тела, поймал ближайшую ветку, подтянулся к стволу, ухватился за него руками и ногами, а затем немного приподнялся. Натяжение крепления ослабло, что в конце концов и позволило освободиться от парашюта.

После этого Вавилов начал спуск. Работая всеми конечностями, опустился на метр-два, пошарил ногами – пустота. Еще разок – земли нет. Отдохнул. А в обожженных кистях рук нестерпимая боль. Еще одна попытка потрогать ногами вождеденную землю. Но ее все нет и нет, она в кромешной темноте даже не просматривалась. Еще несколько сползаний по стволу вниз и обессиленные руки отказались повиноваться воле летчика. Ушибся здорово, но все кости оказались целыми. Вот такими мучительными стали эти последние метры приземления.

Самосуд начался здесь же, под сосной. Как он мог, строго требующий от других, уйти на боевое задание без стрелка?! Наблюдение за воздухом было ослаблено, истребитель подошел практически вплотную и с малой дистанции прицельно поразил бомбардировщик. Цена за эту оплошность уплачена огромная. Вряд ли штурман жив, уж больно много огневого металла прошло через его кабину. И удалось ли покинуть самолет радисту? Костя Перекрест парень опытный, но выбраться было трудно.

Завершив разбор происшествия, Вавилов обмотал руки носовыми платками и двинулся на восток, подальше от предательски зависшего парашюта. Августовские ночи не слишком длинны, вскоре наступил рассвет. Идти стало легче, но и опаснее. Прежде чем перейти более или менее открытое место, летчик долго присматривался и лишь после того, как убеждался, что опасности нет, продолжал путь.

Голода еще не испытывал, но курить хотелось нестерпимо. Портсигар набит «Казбеком», а вот спички выпали при прыжке из самолета. На вторые сутки стал настойчиво заявлять о себе и голод. А в карманах ни крошки хлеба, даже ножа не оказалось. И опять критический анализ своих поступков. Сотню раз предупреждал летчиков об этих мелочах, а сам оказался без них! «Вот вернусь домой, перед боевым вылетом лично буду проверять наличие этих вещей у каждого члена экипажа».

Шел Вавилов только днем. Вечером выбирал ель поразлапистей и устраивался на ночлег. Засыпал на пять минут, не более. Просыпаясь, смотрел на самолетные часы со светящимся циферблатом и снова засыпал на несколько минут. А с рассветом – в дальнейший путь.

В разоренных и выжженных деревьях – ни души. В них не было даже собак. Иногда попадались ягоды, то черная смородина, то брусника. Этим летчик и поддерживал свои силы. На четвертые сутки нарвался на полицаев. Спас лес. На седьмые сутки движение на восток преградила неширокая лента реки. Берега высокие. Противоположный почти голый, лишь вдаль, в полукилометре, бугрился сосновый бор. Вавилов решил переправляться утром. Чтобы одежда осталась сухой, задумал соорудить небольшой плот, благо высохших прутьев ивняка в высоком кустарнике было предостаточно. Одна беда – покрытые волдырями руки никак не хотели делать то, что надо. Целый день, испытывая адские боли, трудился Александр Яковлевич над своим сооружением. К вечеру плот был готов.

Хотел было спустить его к воде, а заодно и напиться, но вдруг послышался скрип колес. Посмотрел на противоположный берег и обомлел: две лошаденки тащили повозки, нагруженные сеном, на каждой восседали по два фрица. От неожиданности Вавилов присел. Его резкое движение не осталось незамеченным. Над головой прошелестела автоматная очередь, несколько скошенных пулями веток упали к его ногам. Вторая очередь уложила летчика на землю. Постреляв для острастки еще немного, немцы, не искушая судьбу, покатили дальше.

Долго не решался Вавилов спуститься к реке, но жажда все же погнала к воде. Сделав несколько шагов, он остановился: по противоположному берегу, прикрываясь обрывом, крался парень. Все его движения говорили о том, что он не хочет быть замеченным. Решив, что это свой, Вавилов кашлянул. Парень моментально присел на корточки, стараясь прикрыться редким и низкорослым кустарником. Как только Александр Яковлевич вышел из своего укрытия на открытое место, незнакомец моментально вскинул пистолет.

– Убери эту штуку, не балуй!

– Командир! – донеслось с того берега.

– Костя! Перекрест!

Сошлись на вавиловском берегу и бросились друг к другу в объятия. Командир полка и радист встретились как братья. Когда страсти улеглись, начались расспросы. От разорвавшегося в кабине снаряда в ноги радиста попало тринадцать осколков, часть из них он удалил, но те, что сидели глубоко, остались. Вместе с осколками в раны попали ворсинки от унтов, началось гноение.

– Товарищ командир, как вы думаете, где Антонов?

– Думаю, Саша погиб. Большая часть снарядов прошла сбоку от меня, но все они пришили на кабину штурмана. Шансов на то, что они не задели Антонова мало. Вот поэтому думаю, что он убит или тяжело ранен, а это в наших условиях одно и то же.

– Я виноват, товарищ командир, не заметил атаки истребителя.

– Не знаю, Костя, виноват ты или нет, а я вот – точно. Не должны мы были лететь без Дубины. Что я теперь скажу жене Антонова Анне?! Детей у него двое малых...

Еще неделю, теперь уже вдвоем, провели командир полка и радист в брянских лесах, двигаясь на восток к линии фронта или в поисках партизан. Отощали и обессилели основательно. Нагнуться за ягодой или пройти двести-триста метров стало проблемой.

Не было линии фронта, не было партизан, не осталось сил, но была надежда. Ею и жили. Еще через два дня встретили у села Слободище близ Любохны двух девушек. Перво-наперво, что сделали Катя и Мария, так это принесли хлеб, несколько вареных картошин, спички и соль.

Забывтый запах хлеба! Вавилов и Перекрест с трудом дождались ухода девушек, мигом спустились к ручью и полностью отдались во власть блаженства. Забывтый вкус хлеба! Ели жадно, с закрытыми глазами. А какого труда стоило уговорить Перекреста оставить часть продуктов на потом!

Катя и Мария пообещали летчикам свести их с партизанами. Оказалось, что отец Кати Федор Михайлович, спасаясь от немцев, давно решил увести семью к партизанам. Собираясь к ним со своей семьей и его брат Михаил. Четыре дня группа в одиннадцать человек пыталась найти партизан. Помогла смекалка Вавилова, который по ночным маршрутам У-2 определил направление поиска.

В партизанском отряде Вавилов и Перекрест пробыли недолго, всего несколько дней. На «Большую землю» их доставил на У-2 летчик Зотов. Худые, заросшие, в оборванной одежде, они прибыли в родной полк, где их уже не ждали. Радость встречи омрачило известие о том, что штурман Александр Васильевич Антонов еще не вернулся. На основе рассказа Александра Яковлевича Вавилова его стали числить погибшим.

Из 8-й гвардейской авиадивизии в положенное время не вернулись тоже два экипажа. В боевом донесении этого соединения говорится: «В ночь на 9 августа произведен двадцать один самолето-вылет. Основную цель – железнодорожный узел Унеча – бомбардировало шестнадцать экипажей. Отмечена плохая организация освещения, САБы были сброшены после основного бомбардирования. После ухода от цели экипажи видели на станции два пожара. Зенитной обороны не было. Два экипажа не вернулись: старшего лейтенанта Лакомкина (штурман Ростовцев, радист Баранов, стрелок Сафронов) и экипаж Героя Советского Союза капитана Решетникова (штурман Плаксицкий, радист Митрофанов). Лакомкин – сто шестьдесят два боевых вылета, Решетников – двести двадцать».

29 августа 1943 года заместитель командира эскадрильи 8-го гвардейского авиаполка Андрей Акимович Лакомкин вернулся к родным пенатам и написал рапорт о пребывании в тылу противника с 8 по 25 августа.

«Получив задачу бомбардировать железнодорожный узел Унеча в ночь на 9 августа, мой экипаж в составе штурмана Ростовцева, стрелка Сафронова и радиста Баранова произвел взлет, легли на курс к заданной цели. В районе аэродрома Олсуфьево-Сеща на высоте четыре тысячи пятьсот метров истребитель противника произвел атаку сзади снизу. Пушечный и пулеметный огонь пришелся по правой плоскости, где возник небольшой очаг пожара.

После первой атаки я убрал газ и резким снижением с разворотом стал уходить на юг. Но в это время истребитель зашел сверху справа и произвел вторую атаку, огонь пришелся по второй группе бензобаков правой плоскости. Возник пожар и стал быстро распространяться в сторону мотогондолы и центральных бензобаков. Истребитель ушел, а я принял решение повернуть влево и с высоты три тысячи шестьсот метров отбомбился по аэродрому Олсуфьево, на окраине которого от нашего бомбардирования возник пожар.

После этого я запросил у штурмана курс домой, но, пройдя три-четыре минуты, понял, что до линии фронта не дотянуть, так как пожар уже переместился в район бензобаков центральной группы, и с минуты на минуту мог последовать взрыв. Я приказал штурману дать курс в партизанский район, с которым прошел еще

две-три минуты, после чего вынужден был дать команду приготовиться к прыжку. Все члены экипажа покинули самолет одновременно, а я на высоте две тысячи пятьсот метров попытался скольжением сбить пламя, но это не удалось и я тоже покинул самолет.

После приземления сразу в мою сторону полетело до десятка белых ракет и потянулись автоматные очереди. Я побежал в противоположную сторону и километра через два попал в болото с кустарником, где пролежал двое суток, так как немцы все это время обстреливали местность. На третьи сутки, когда они ушли, я уничтожил все документы, закопал ордена и медали и тронулся в восточном направлении.

Вскоре начался лес, я продолжал идти на восток, шел целые сутки, продукты добывать было негде, так как все деревни сожжены, а жители угнаны. На девятые сутки мой организм до того ослаб, что утром я потерял сознание. Пришел в себя и вновь пошел вперед, смог преодолеть километров восемь и вновь потерял сознание. В таком состоянии меня и нашли партизанские разведчики, которые доставили меня в штаб бригады «За Родину».<sup>1</sup>

Находясь в партизанском отряде, Андрей Лакомкин собрал весьма интересные сведения о результатах бомбардирования станции Унеча в ту ночь, когда его самолет сбил немецкий истребитель. По свидетельству местных жителей в результате бомбардирования станция оказалась полностью разбитой. А немцы якобы даже организовали сбор средств тем людям, которые пострадали от разрушений и пожаров. Интересными оказались и сведения по аэродрому Олсуфьево. Партизаны хорошо изучили его работу и проинформировали Лакомкина о том, что на аэродроме базируется большое количество самолетов, но все они на ночь разлетаются по различным площадкам, не уходят лишь ночные истребители, имеющие телевизоры (радиолокаторы).

Позже в полк вернулись остальные члены экипажа Лакомкина штурман Е.А. Ростовцев, радист М.И. Баранов, стрелок В.М. Сафронов.

Подшло время рассказа о В.В. Решетникове. Василий Васильевич – один из тех девяти Героев Советского Союза, которому это звание было присвоено 27 июля, в разгар Курской битвы.

Пожалуй, есть смысл начать с фактов для боевого летчика не совсем приятных. А что к таковым в годы войны, если ты остался жив, относили? Конечно же факт, когда тебя сбивают. Любой, кому в военной судьбе довелось подобное испытать, скажет: хорошего здесь мало. Кому охота покидать самолет, который не может донести тебя домой своими крыльями? Кому хочется приземляться на оккупированной территории со всеми вытекающими отсюда последствиями. Ведь тут три исхода: или тебя убьют, или ты попадешь в плен, или ты зачастую с великими лишениями вернешься.

Но война есть война, на ней бомбардировщики летают, чтобы бомбить, а зенитчики и истребители врага стреляют, чтобы их сбивать. И такое бывало часто. Практическое подтверждение этому – мое повествование: редко какая боевая ночь в Курской битве проходила без потерь.

К этому можно добавить: редко кому из летчиков, прошедших войну от звонка до звонка, удавалось избежать этой неприятной участи. Не ушел от нее и В.В. Решетников, который был сбит как раз в ночь на 9 августа. Именно поэтому рассказ о нем я вынужден начать с этого неприятного для летчика факта.

Экипаж командира эскадрильи 19-го гвардейского авиаполка Героя Советского Союза В.В. Решетникова попал под огонь немецкого истребителя тоже в районе Унечи, только уже после выполнения задания, на обратном маршруте. До линии фронта было совсем недалеко. Атака для экипажа оказалась внезапной, немецкий летчик зажег бомбардировщик с первой очереди, командир корабля получил легкое ранение. Подал команду на покидание, Решетников сумел подтянуть горящую машину ближе к линии фронта, и только после этого воспользовался парашютом сам. Уже в воздухе, под куполом, он понял, что, по всей видимости, приземлится на территории противника. Энергичным скольжением Василий Васильевич сумел перетянуть линию фронта и стать ногами на землю в ста метрах от нее в расположении своих войск.

Теперь эти архивные сведения я дополню воспоминаниями летчика. Оказывается, экипаж Решетникова на боевое задание в эту ночь не планировался, так как их самолет был на ремонте. В полет готовились в основном молодые экипажи, но разведчик донес о сложной погоде на маршруте, и Василий Васильевич, как командир эскадрильи, в пожарном порядке, без особой подготовки и необходимой экипировки, заменил летчика Седых. В полет ушли штурман и начальник связи эскадрильи Иван Плаксицкий и Николай Митрофанов. Стрелка Василия Штефурко в это время на аэродроме не оказалось.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й гв. ад., оп. 1, д. 109, л. 47.

Решетников пишет: «Мы не то чтобы с полным легкомыслием пустились в полет, даже не подумав набросить на себя поверх летних гимнастерок хоть какую-нибудь одежку, о чем очень скоро пожалели, а просто отнеслись к нему, как вполне обыденному и привычному делу».

Отбомбился Плаксицкий по хорошо видимой Унече вполне прилично, и пошли домой напрямую, не обходя ни Жуковку, ни Брянск. Вероятно, это была ошибка. Хотя эти основательно прикрытые пункты миновали благополучно, у линии фронта истребитель их все же подстерег. Атаковал он внезапно, сзади и снизу. Машина сразу же вышла из повиновения летчика.

Как члены экипажа покидали подбитый и горящий самолет? Решетников свидетельствует: «Я помочь ей (машине. – А.С.) ничем не мог и без раздумий подал команду покинуть самолет. Из кабины штурмана потянула тугая струя воздуха. Плаксицкий – опытный парашютист и машину покинул мгновенно. Думаю, и Митрофанов не опоздал – ему выбираться легче. А, может, Николай был ранен?.. Через правый борт махнул и я. Парашют открыл без задержки. Вижу и теперь уже слышу артиллерийскую стрельбу. Где наши? Где противник? Неужели уплыву к немцам? Пока падал, хоть и недалеко, все перепуталось. Я быстро отыскал Большую Медведицу и, изрядно намотав с ее стороны с ладони на локоть жгуты парашютных строп, стал скользить в северном направлении. Я чувствовал, посматривая на землю, что парашют все-таки смещается в нашу сторону, но слабо. Хватит ли этого ничтожного сноса для спасения? Все внимание было сосредоточено только на этом – как можно дальше на север, на север».

Из этого отрывка воспоминаний Василия Васильевича однозначно ясно, что штурман борт самолета покинул, а вот в отношении радиста у командира корабля полной уверенности не было.

Сам он приземлился вполне благополучно, не зная точно на чьей территории. Пошел на север, но вскоре натолкнулся на колючую проволоку, проник в огражденную зону, пересек ее, снова преодолел заграждение и вскоре оказался у своих. Когда летчик рассказал командиру батальона о колючей проволоке и огражденной территории, все изумились. Оказывается, Решетников пересек... минное поле. Так и хочется воскликнуть: знать, родился ты, парень, в рубашке! Более того, что эта фраза просто просилась в заголовок данного параграфа, но, в связи с тем, что в одном из предыдущих я ее уже употребил, то этому дал название, позаимствованное у самого Василия Васильевича, который, самокритично оценивая свои действия в этом боевом вылете, написал: «Похоже, моя самоуверенность так зашкалила за зоны здравомыслия, что стала опаснее неопытности новичка. За все надо платить». А плата оказалась самая высокая: две жизни пропавших без вести: «Судьба Ивана Плаксицкого и Николая Митрофанова в ту же ночь канула в полную и вечную безвестность... Можно только предположить, что озверелые после провала летнего наступления и жестокого поражения в Курской битве гитлеровцы, отвергнув саму мысль о пленении советских летчиков, в ту же ночь расправились с ними. Но скорее всего (нужно знать одного и другого!), смерть к ним пришла в перестрелке. Живыми датся в руки они не могли».<sup>1</sup>

К сведениям о судьбе штурмана и радиста следует добавить свидетельство комбата о том, что самолет упал на оккупированной территории, с передовой видели двух спускающихся парашютистов, которые тоже приземлились, но по ту линию фронта.

«В полную и вечную безвестность» канула судьба еще двух славных авиаторов-дальников: штурмана Ивана Яковлевича Плаксицкого и радиста Николая Дмитриевича Митрофанова.

Так закончился для Василия Васильевича этот боевой вылет: он потерял товарищей и самолет. Но в его военной биографии, помимо этого, было много удачных и весьма удачных полетов: или отличное поражение цели, или ловкий прорыв через частокол прожекторных лучей и разрывов зенитных снарядов, или победа в борьбе с силами природы. Но, пожалуй, удачей из удач для боевого летчика-бомбардировщика является тот полет, когда твой экипаж, принимая навязанный истребителем противника бой, выходит из него победителем. Когда истребитель сбивает бомбардировщик – это как бы закономерно. Когда же наоборот, то это уже из разряда вон выходящее, это уже победа.

Были такие победы и у Василия Решетникова. Здесь я должен рассказать вот о чем. Звание Героя Советского Союза Василий Васильевич получил, как говорится, со второго захода. Был и первый, когда он еще был командиром звена. Тогда высокое начальство, что повыше командира полка, по всей видимости, посчитало, что высокая награда молодого летчика еще подождет, пусть он повоюет, и ограничились орденом Ленина. Наградой тоже высокой.

<sup>1</sup> Решетников В.В. Что было – то было. – С. 169-172.

Так вот, в том представлении командир полка отмечал: «В ночь на 28 февраля 1942 года при бомбардировании аэродрома Орша мастерски вышел на цель и уничтожил около десяти фашистских бомбардировщиков. В это время на самолет напал истребитель, вывел из строя один мотор, разбил хвостовое оперение и тяжело ранил штурмана Архипова, но и сам не ушел от меткого огня стрелка-радиста, который сбил Ме-110. Решетников сам сбросил оставшиеся бомбы и вернулся на свою базу».

Все здесь верно за исключением того, что бомбы еще до ранения сбросил штурман, не Архипов, а Земсков, а сам Решетников вернулся на свою базу пешим порядком. Обратимся к воспоминаниям самого летчика.

«И вот 28 февраля мы идем на Оршу, наносим удар по аэродрому Балбасово, где засели бомбардировщики, бомбящие Москву... Глянул влево назад – и ахнул: над нами совсем рядом висела черная туша двухмоторного «Мессершмитта-110». Чернов, кажется, опередил его, запустив по черному брюху длинную очередь со «шкаса», но и тот успел выпустить со всех своих носовых точек мощный сноп огня, с грохотом впившийся в тело нашей машины...

– Чернов, Неженцев, где истребитель?

– Горит на земле!

Действительно, сзади, за правым бортом, ярким пламенем сверкал костер. Так горят только самолеты. Этот «наш». Ловко подцепил его Чернов. Но, я думаю, такую массивную колоду, как «Мессершмитт-110» одной даже длинной очередью свалить трудно. Скорее всего Николай убил пилота».<sup>1</sup>

Бомбардировщик при атаке Ме-110 получил серьезные повреждения. Летчик тянул на нем до линии фронта целых триста пятьдесят километров. Уже над своей территорией неожиданно заклинило правый мотор, Решетников приказал радисту и стрелку покинуть самолет, а сам с тяжело раненым штурманом сел на лесную поляну. Конники генерала Белова помогли вытащить из самолета штурмана и доставить его в полевой госпиталь города Мещовска. Там Василий Петрович Земсков и скончался. Летчик, радист и стрелок порознь вернулись в полк. Сбил Ме-110 Евгений (а не Николай) Кузьмич Чернов.

Василий Васильевич Решетников совершил подвиг, причем самой высокой мерки – он спас жизнь своих подчиненных. Действиям летчика командование полка дало самую высокую оценку. В.Г. Тихонов подписал следующий приказ: «В ночь на 28 февраля 1942 года экипаж отважного летчика Решетникова вылетел на выполнение боевого задания по уничтожению самолетов противника на аэродроме Балбасово. Над целью был обстрелян огнем ЗА и атакован истребителем. Штурман Земсков был тяжело ранен прямым попаданием крупного снаряда (разорвался в кабине штурмана), отказали приборы, атакой истребителя было нарушено управление самолетом. Экипажу грозила гибель. Отважный летчик Решетников привел самолет на свою территорию и спас жизнь экипажа».

О подвиге летчика донес по своей линии и замполит полка М.И. Спиридонов: «На втором заходе бомбардировщик атаковал Ме-110. Стрелок-радист Чернов подпустил его на сто метров и длинной очередью сбил. Штурман Земсков был тяжело ранен в область позвоночника. На самолете заклинило триммер руля глубины, были пробиты бензобаки, выведен из строя один мотор. Герой-летчик коммунист Решетников повел самолет на свою территорию. Преодолевая невероятные усилия, командир корабля набрал на одном моторе три тысячи метров и стал тянуть на свою территорию. Разбитые пилотажно-навигационные приборы не давали возможности контролировать режим полета. Ему помогал стрелок-радист. Сел без шасси в районе Мещовска, обеспечил необходимую медицинскую помощь штурману и охрану самолета».

7 апреля 1942 года командир полка представил отважного летчика к ордену Красной Звезды. В наградном листе, кроме описания подробностей боевого вылета 28 февраля, отмечалось: «В дни Отечественной войны в сложных условиях боевой работы командир звена Решетников проявил себя подлинным патриотом и сыном социалистической Родины, стойким, мужественным и бесстрашным воздушным бойцом за честь и свободу своего народа, ничего не может сломить его стремление и волю при любых условиях пробиться к цели и метко поразить ее... Своими боевыми подвигами и бесстрашием он увлекает личный состав на подвиги и геройство».

Увлекает на подвиги и геройство других! Самая высокая оценка боевому летчику!

Почему я так подробно пишу о сбитом немецком самолете и спасении экипажа? Ведь подобное в годы войны бывало нередко, некоторые факты прошли и через эту книгу. Пишу, несомненно, подробно, в связи с тем, что сбитый экипажем бомбардировщика истребитель – это успех, это действительно, победа. Но не только поэтому. Здесь есть и нечто другое.

---

<sup>1</sup> Решетников В.В. Что было – то было. – С. 59-62.

Я только что свел воедино два источника – архивный документ и воспоминания летчика. Первый подтверждает второй. Оба говорят о свершившемся факте: да, 28 февраля 1942 года экипаж 751-го дальнебомбардировочного авиационного полка в районе аэродрома Орша сбил немецкий истребитель Me-110. Свидетельство летчика подтверждено советскими архивными документами.

Почему я перед словом «архивным» поставил слово «советским»? Пожалуй, хватит томить читателя интригующими вопросами. Пора сказать, что факт сбитого экипажем Решетникова истребителя Me-110 подтвержден и немецким архивным документом! Этот документ перед вами, факт, который нас интересует, обрамлен рамкой. Вот его перевод: «27 февраля сбит истребитель Me-110 С-6 за номером 2249. Летчик Людвиг Шмидтхубер, стрелок Роберт Кишлер погибли в районе деревни Доброва».

1944-02-25	He 111H-20	700140	6N+EH Stab I/KG 4	Faules Meer
	Flugzeugführer	Oblt	Metzig, Rudolf	vermißt
	Beobachter	Uffz	Trümper, Werner	vermißt
	Bordfunker	Uffz	Scherinsky, Heinrich	vermißt
	Bordschütze	Obgfr	Becker, Hermann	vermißt
	Bordschütze	Gefr	Schurwanz, Henry	vermißt
	Absturz brennend. Bruch 100 %.			
9.	Maybe one of these is correct. I have no other records in my files.			
1942-02-10	Bf 110E-3	2519	Stab St.G 2	Karrmin
	Bruchlandung. Bruch 30 %.			
1942-02-10	Bf 110E-3	2329	3U+FR 7./ZG 26	Bir Hacheim
	Flugzeugführer	Oblt	Schott, Ludwig	†
	Kr.Ber.	Lt	Speer	†
	Unbekannt. Bruch 100 %.			
1942-02-11	Bf 110E-2/N	4415	S9+HN 5./ZG 1	(Denidow-Welish)
	Flugzeugführer	Oblt	Löhlhöffel von Löwensprung, Helmut	vermißt
	Bordfunker	Lt	Jochum, Günther	vermißt
	Unbekannt. Bruch 100 %.			
1942-02-11	Bf 110C-4	3012	6./ZG 1	Demidow
	Flakbeschuß. Bruch 15 %.			
1942-02-27	Bf 110C-6	2249	S9+SP 6./ZG 1	Bei Dobrowa
	Flugzeugführer	Fw	Schmidthuber, Ludwig	†
	Bordfunker	Obgfr	Kischler, Robert	†
	Flakbeschuß. Bruch 100 %.			
1942-02-27	Bf 110E-1	4042	4./ZG 26	Schatalowka
	Bauchlandung infolge Fahrwerkschaden. Bruch 40 %.			
1942-02-28	Bf 110D-0	3325	D5+EK 3./NJG 3	Bei Kostowitschi
	Flugzeugführer	Oblt	BöhmeL, Gerhard	†
	Bordfunker	Fw	Seifert, Rudolf	†
	Jägerbeschuß. Bruch 100 %.			
1942-02-28	Bf 110E-1/N	4053	S9+IN 5./ZG 1	Brjansk
	Flugzeugführer	Ofw	Wittig, Gerhard	verletzt
	Bauchlandung nach Feindbeschuß. Bruch 20 %.			
1942-02-28	Bf 110E-2/N	4495	S9+FN 5./ZG 1	(Juchnow-Medyn)
	Flugzeugführer	Uffz	Rohde, Helmut	vermißt
	Bordfunker	Obgfr	Pohtz, Ernst	vermißt
	Unbekannt. Bruch 100 %.			
1942-03-01	Bf 110D-3	4300	3U+BB Stab I/NJG 4	(Juchnow)
	Flugzeugführer	Lt	Eggert, Ernst	vermißt
	Bordfunker	Gefr	Hofmann, Hermann	vermißt
	Unbekannt. Bruch 100 %.			
1942-03-01	Bf 110D-3	4323	I/NJG 4	Bei Reljaki
	Notlandung nach Feindbeschuß. Bruch 35 %.			
1942-03-01	Bf 110C-4	3595	S9+AM 4./ZG 1	Bei Subowo
	Flugzeugführer	Fw	Schanz, Georg	vermißt
	Bordfunker	Gefr	Müller, Hermann	vermißt

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

Будет правильным, если рядом с копией немецкого документа мы дадим и копию нашего. Речь идет о страничке из наградного листа, которым Василий Васильевич Решетников был вторично представлен к званию Героя Советского Союза.

не раз выходил победителем из сложных условий в боевых вылетах. 28.2.42г. при бомбометании аэродрома противника у г.Орша, он мастерски вышел на цель и обрушил часть запаса бомб на стоянки самолетов врага, уничтожил более 10 фашистских бомбардировщиков. Заходя на второй заход, к нему привязался истребитель врага "Миссершмидт-110" и вывел из строя один мотор РЕШЕТНИКОВА, разбил хвостовое оперение и тяжело ранил штурмана, но и стервятник не ушел от меткого огня стрелка-радиста. Длинной пулеметной очередью стервятник был подожжен и горящий рухнул на землю. На израненной машине РЕШЕТНИКОВ еще раз зашел на цель и обрушил оставшийся груз на головы врагов. На одном моторе привел машину на свою территорию и благополучно посадил в районе Мешевска. За отличное выполнение боевых заданий капитан РЕШЕТНИКОВ награжден орденом "Красная Звезда" и орденом Ленина.

После последнего награждения произвел 76 успешных вылетов боевых, из них: 9 днем и 67 ночью. Требовательный к себе и подчиненным. Политически развит хорошо. Идеологически выдержан, морально устойчив. Делу партии Ленина-Сталина и социалистической Родине предан.

За проявленную отвагу, мужество и героизм при выполнении боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, капитан РЕШЕТНИКОВ достоин правительственной награды - присвоения звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда".

КОМАНДИР 19 ГВАРДЕЙСКОГО АП ДД  
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА  
гвардии подполковник ШАПОШНИКОВ.

26 июня 1943г.

(8 гв.А, 2 гв.АК ДД)

По данному представлению гвардии капитану РЕШЕТНИКОВУ Василию Васильевичу Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27.7.43г. присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда".

ОСНОВАНИЕ: Архив МО СССР, оп.6862525, д.111, л.116.

КОПИЯ ВЕРНА: / ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА I ОТДЕЛА  
ПОДПОЛКОВНИК

"13" июля 1940.





Закончил войну Василий Решетников заместителем командира полка. В послевоенный период, занимая высокие должности, несколько лет был командующим Дальней авиацией, заместителем Главкома ВВС. В октябре 1986 года в звании генерал-полковника авиации вышел в отставку, живет в Москве, принимает активное участие в работе совета ветеранов ДА.

За две подряд ночи боевой работы 2-й гвардейский авиакорпус понес серьезные потери в личном составе и особенно в технике. Они стали результатом серьезных упущений в работе командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций в вопросах боевой подготовки и воинской дисциплины. Эти недостатки, еще до букета потерь, в своем приказе «О летных и чрезвычайных происшествиях во 2-м авиакорпусе» вскрыл командующий АДД. В документе отмечалось:

«Несмотря на то, что моими приказами № 0143 и № 0147 были отмечены серьезные недостатки в работе авиакорпуса, в частности – отсутствие последовательности при вводе молодых экипажей в боевую работу и большое количество отказов материальной части из-за небрежной подготовки ее к полетам, – эти недостатки имеют место и на сегодняшний день.

За нарушение моих приказов и недостаточную требовательность к подчиненным, слабую дисциплину в частях, что привело к большому количеству летных происшествий, командиру авиакорпуса генерал-майору авиации Логинову объявляю выговор».

Вспышка летных происшествий и боевых потерь произошла уже после приказа А.Е. Голованова. Командование корпуса понимало, что командующий бросает соединение на самое опасное направление Курской битвы, на наиболее защищенные средствами ПВО объекты, каковым, к примеру, являлся Брянский железнодорожный узел, но это ни в коей мере не могло служить оправданием столь больших потерь. Вместе с тем командование корпуса видело и серьезные промахи в своей работе, а также в деятельности подчиненных частей и соединений. Эти недостатки генерал Е.Ф. Логинов отразил в своем приказе от 11 августа «О боевых и небоевых потерях».

«В ночь на 7 и 8 августа 1943 года при действиях на брянском направлении произошел целый ряд исключительно тяжелых боевых и небоевых потерь, связанных с выполнением боевых заданий.

На различных участках брянского направления за две ночи было сбито истребителями противника пять экипажей и два (Маслова и Панферова) вернулись с пробоинами по двести штук в самолете. Несмотря на это, у экипажей проявляется зазнайство, ряд командиров кораблей не берут вторых стрелков на кинжальную установку, самовольно оставляя их (Решетников, Маслов, Игнатов, Бойцов), а командиры частей в погоне за количеством экипажей, из-за недостатка летного состава, не замечают этих безобразий, чем частично способствуют увеличению потерь на столь трудном и насыщенном средством ПВО направлении».

Да, прав Василий Васильевич Решетников, за все надо платить, в том числе за собственные ошибки, за собственные упущения. Только вот плата слишком высокая – оборванные жизни молодых людей.

По неизвестным причинам немецкие архивы не зафиксировали эти наши поражения и эти свои победы. То ли учет был несовершенным, то ли им уже было не до этого. Все дни до 23 августа помечены словами «успехов мало».

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

---



*А.Г. Анциферов*



*Н.А. Волков*



*Е.Ф. Логинов*



*Слева направо: Г.Г. Гурьянов, А.Е. Голованов*

*Наши войска на Брянском направлении, преодолевая сопротивление противника, продолжали наступление и, продвинувшись вперед, освободили выше 80 населенных пунктов...*

*На харьковском направлении наши войска продолжали успешно развивать наступление и заняли свыше 100 населенных пунктов, в том числе Тростянец, Цуповка, Слатино, Муром, взяты большие трофеи – оружие и военное имущество...*

*Войска Степного фронта ведут бои на дальних подступах к Харькову.*

*Наземным войскам активно содействовала авиация, нанося удары по автоколоннам и скоплениям войск противника на железнодорожных станциях Лозовая, Гусаровка, Красноград, Барвенково.*

*Бюро Курского обкома ВКП(б) и облисполком приняли постановление об оказании первоочередной помощи населению освобожденных районов области и города Белгорода.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## **БЕЛГОРОДЕЦ ИВАН КОЖЕМЯКИН И УКРАИНЕЦ ПРОКОФЕЙ НЕМИЧ**

В ночь на 10 августа штаб АДД к боевым действиям в интересах Курского сражения привлек два авиакорпуса – 4-й гвардейский и 6-й. Боевые распоряжения в Кратово и Морозовск ушли в 10.00.

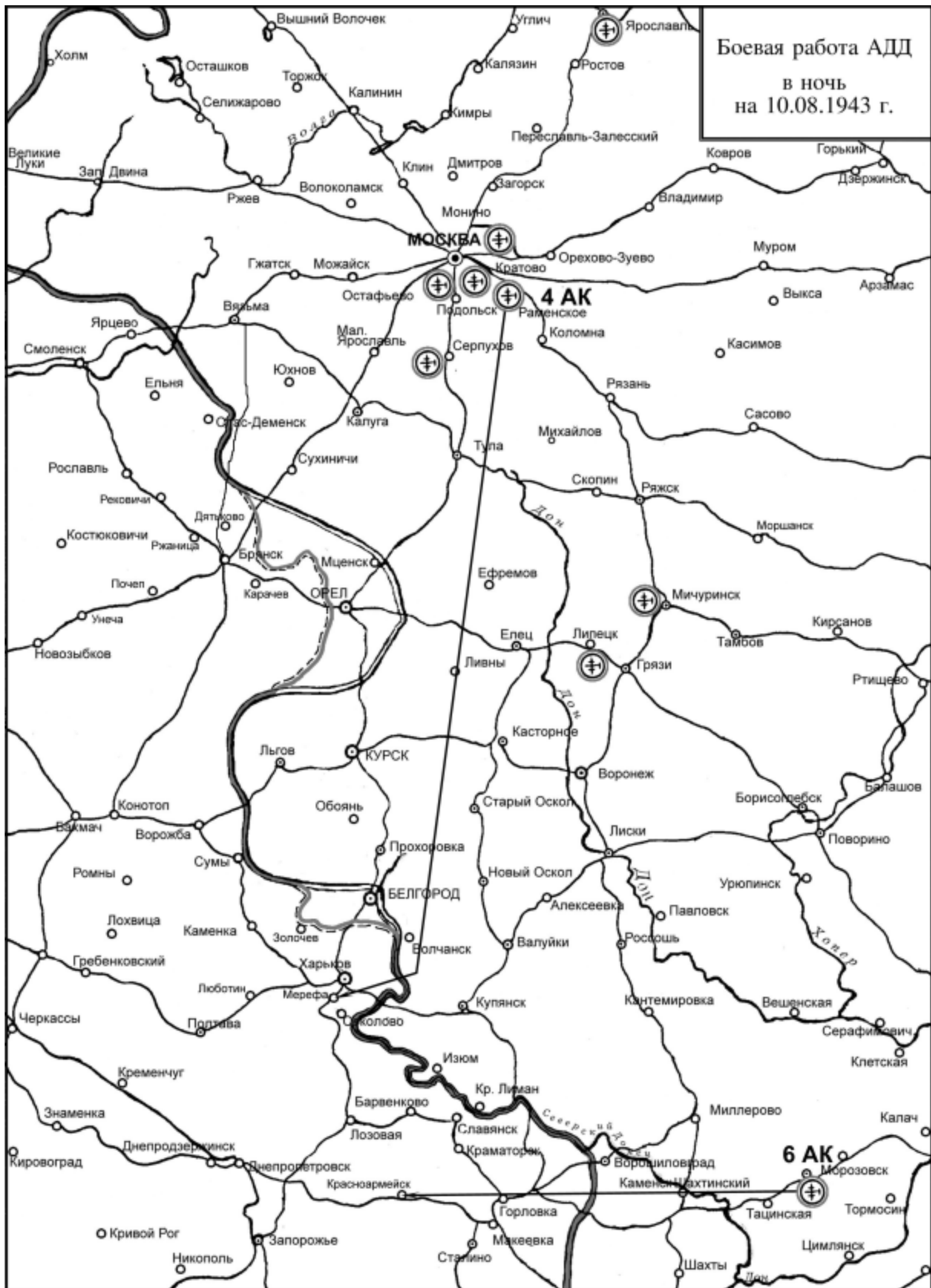
Генерал Г.Н. Тупиков, изучив синоптическую карту, отпустил метеоролога и, оставшись в кабине один, закурил. До совещания оставалось десять минут. Георгий Николаевич подошел к висевшей на стене карте, отодвинул шторку, нашел Полтаву. «Ну, вот, – подумал комкор, – война уже и сюда докатилась. Железнодорожный узел Полтава, как объект для бомбардирования, давался соединению за весь период Курской битвы впервые. Как лучше, как безопаснее проложить маршрут на эту относительно удаленную от места базирования полков цель?» Этот вопрос сейчас для генерала был главным, он по сути дела и был предметом обсуждения на предстоящем совещании.

Георгий Николаевич Тупиков, сдав 62-ю авиадивизию Г.С. Счетчикову, приступил к исполнению обязанностей командира 6-го авиакорпуса с 20 мая 1943 года. В прошлом он был прекрасным летчиком, прошел Испанию, на всех командных должностях проявил себя великолепным организатором. Но чем выше поднимался по должностным ступенькам, тем меньше поднимался в воздух. Став командиром корпуса вообще перестал летать на боевые задания.

Из всех командиров корпусов АДД в военном отношении Тупиков был, пожалуй, самым сильным. Основное его достоинство, как командира подобного ранга, это умение быстро и грамотно принять решение. Записанные с его слов указания в руках опытного начальника оперативного отдела тут же превращались в боевой приказ. В летной работе Тупиков был строг, требователен и справедлив. Помимо высоких, чисто военных качеств, природа одарила его прекрасным голосом. Он знал многие оперные арии и исполнял их великолепно. Об этом его таланте знали немногие, свое дарование он озвучивал редко, ну разве лишь тогда, когда... Но не будем вдаваться в подробности, скажем лишь о том, что к трезвенникам он никогда не относился, добавив к этому, что и грань никогда не переступал.

На совещание прибыли начальник политического отдела Николай Васильевич Очнев, начальник штаба корпуса Николай Власьевич Перминов, штурман Василий Моисеевич Белый, начальник оперативного отдела Василий Павлович Ушаков и начальник разведотдела Евгений Сергеевич Зарембовский. Продолжалось оно пятнадцать минут. Обсудив все вопросы предстоящей боевой работы по железнодорожному узлу Полтава и получив указания, начальники служб разошлись по своим рабочим местам. В кабинете Тупикова остался лишь его заместитель по политической части. Закурили.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 10.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбо-метание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Мерефа	4-й авиакорпус	Б-25	62	62	368	91,180	
<b>Итого:</b>			<b>62</b>	<b>62</b>	<b>368</b>	<b>91,180</b>	
ж/д узел Красноармейск и разведка погоды	6-й авиакорпус	Ил-4	1	1	3	0,600	
<b>Итого:</b>			<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0,600</b>	
<b>Всего:</b>			<b>63</b>	<b>63</b>	<b>371</b>	<b>91,780</b>	

– Ну что там пишут твои москвичи, Николай Васильевич? – спросил Тупиков.

Жена Очнева Маргарита Семеновна с семилетней дочерью Неллей жила в Москве, часто писала, а тут уже почти месяц никаких вестей. Николай Васильевич переживал, своими тревогами делился с Тупиковым.

– Пока молчат.

– А ты попроси Гурьянова, пусть пошлет кого-нибудь на квартиру.

– Ну вот еще что! Ночью прибыл самолет с листовками, ребята привезли газеты, рассказали о салюте. Вот вам, Георгий Николаевич, последние номера «Красного сокола» и «Красной звезды».

– Спасибо. Я так думаю, что вряд ли мы сегодня полетим на Полтаву, на маршруте грозы. Так что после обеда в полках твоим политбойцам можно будет поактивнее поработать.

И действительно, вот уже месяц, как авиакорпус из ночи в ночь поднимает в воздух все, что можно, времени для проведения каких-либо партийно-политических мероприятий практически нет. Правда, удалось кое-что провести во время так называемых «отгулов», когда решением командира корпуса полки поочередно получали время для осмотра материальной части и отдыха летного состава. А вот в дни боевой работы даже газеты почитать некогда.

Очнев вернулся в свой кабинет, подошел к окну, открыл форточку. Со второго этажа двухэтажного штабного здания просматривался грунтовый аэродром. Сама станция Морозовская разбросалась своими домишками с противоположной стороны. В одном из них Очнев имел квартиру, но ночевал он там редко, все больше в кабинете, неотъемлемым атрибутом которого была походная кровать. Удобно: лег отдохнуть – как будто дома, встал – и сразу на работе. А еще в постели можно курить. Это уж совсем блаженство. Под дымок очень хорошо думается.

Вот и сейчас, вернувшись от Тупикова, Николай Васильевич прилег на кровать, закурил и стал просматривать газеты. Его больше всего интересовали материалы об освобождении Орла и Белгорода и о салюте, люди только этим и интересуются. Оба номера «Красной звезды» за 6 и 7 августа писали об этом подробно. Очнев просмотрел заголовки статей «Залпы 120 орудий», «Наши части освободили Белгород», «Орел и Белгород». Особый интерес у него вызвала статья «В нашем Орле».

«С рассвета город живет возбужденной жизнью: из подвалов, из оврагов, из лесов вышли на свет божий орловские жители – дети, молодежь, старики. Какие у всех изможденные от голода и отчаяния лица!.. И в то же время как сияют их глаза, сколько радости в их порывистых движениях, в их жестах приветствия. Наши пришли!..»

В октябре 1942 года немцы вошли в Орел. Год и десять месяцев они уничтожали человеческое достоинство советских людей, издевались над их лучшими чувствами... Когда по Комсомольской улице прошел отряд автомашин, из толпы проворно выбежал старик с обнаженной головой. Он шагал рядом с бойцами, неся в руках сбереженный им портрет Ленина, он шептал только одно слово: «Сыночки!».

Завершив просмотр газет, Очнев встал, подошел к телефону, попросил телефонистку вызвать замполита 11-го гвардейского авиаполка майора Барина.

– Павел Андреевич, как договаривались, я работаю сегодня у тебя. Хорошо, выезжаю. Вот еще что. Сегодня по радио Краснознаменный ансамбль песни и пляски дает большой концерт, посвященный бойцам и офицерам – участникам боев за Орел и Белгород. А мы к такому относимся. Имей в виду.

К обеду штабы дивизий и полков оформили боевые документы, экипажи подготовились к заданию, инженерно-технический состав привел самолеты в полную готовность, но вопрос о вылете оставался открытым – погодные условия в районе базирования и особенно на маршруте к лучшему не менялись. Полную ясность должен был внести разведчик погоды.

Это задание получил экипаж командира корабля Героя Советского Союза В.Н. Осипова. Одновременно ему предстояло бомбардировать железнодорожную станцию Красноармейск. Экипаж отбомбил, проанализировал погоду на маршруте, передал информацию о ее состоянии на КП корпуса. Грозы на маршруте и в районе цели заставили командование соединения принять решение – вылет не производить.

Таким образом, в боевой работе в ночь на 10 августа участвовал лишь один 4-й гвардейский авиакорпус, ему предстояло в интересах Воронежского фронта бомбардировать железнодорожный узел Мерефу.

Судя по боевому распоряжению, отданному штабом АДД, первоначально соединение имело другую задачу: «Командующий приказал.

1. Ранее поставленную вам задачу отменить.
2. В ночь на 10 августа уничтожить эшелоны и разрушать пути на железнодорожном узле Мерефа.
3. Боезарядка: крупнокалиберные фугасные и зажигательные.
4. Время удара, высота бомбардирования и заходы – вашим решением. По цели действуете только вы.

Шевелев».

До этого над Мерефой появлялись лишь бомбардировщики 6-го авиакорпуса. Для соединения С.П. Ковалева этот железнодорожный узел, как объект для бомбардирования, определялся впервые.

Какова причина изменения боевого задания? Этот ответ мы находим в работе В.И. Кардашова: «В этот момент характер сражения в полосе Воронежского фронта становится еще напряженнее: на встречу 1-й и 5-й гвардейским танковым армиям выдвигались фашистские танковые дивизии. Ставка Верховного Главнокомандования из данных разведки знала о переброске противником этих дивизий и была обеспокоена складывающимся положением.

В ночь на 10 августа представителю Ставки Г.К. Жукову было передано указание: «Ставка Верховного Главнокомандования считает необходимым изолировать Харьков путем скорейшего перехвата основных железнодорожных и шоссейных путей сообщения в направлениях на Полтаву, Красноград, Лозовую и тем самым ускорить освобождение Харькова.

Для этой цели 1-й танковой армией Катюкова перерезать основные пути в районе Ковяги, Валки, а 5-й гвардейской танковой армией Ротмистрова, обойдя Харьков с юго-запада, перерезать пути в районе Мерефа».<sup>1</sup>

Вот почему в срочном порядке понадобился бомбардировочный удар по этому железнодорожному узлу.

Противовоздушная оборона объекта оказалась достаточно сильной, работе экипажей пытались помешать три батареи ЗА среднего калибра, пять точек МЗА, около десятка прожекторов и истребители. Тем не менее, проявляя настойчивость, изворачиваясь и отбиваясь, экипажи в строго отведенное время выходили на центр узла и производили прицельное бомбардирование. Шестьдесят два бомбардировщика Б-25 в течение часа и пяти минут держали Мерефу под напряжением, то есть каждую минуту объект принимал очередную порцию бомб, а это почти полторы тонны.

Один из участников этого налета генерал-майор авиации в отставке Федор Степанович Яловой вспоминает: «Еще на подходе к узлу, за многие километры, было видно, что там море огня и света. Огонь на земле от взрывов бомб и пожаров, свет над станцией – от светящихся бомб. А зенитная артиллерия, ставя преграду, перекрыла нам путь стеной огня. И вот в этот ад нам надо войти. Вошли. А что делать. Трудно поверить, что в ту ночь никого не сбили». Да, в ту ночь авиакорпус никого не потерял, лишь некоторые экипажи отделались легким испугом. Один истребитель напал на бомбардировщик командира корабля М.В. Журавкова. Все атаки экипаж отбил, уберег себя и самолет от ранений и повреждений, задание выполнил. От огня зенитной артиллерии Б-25 летчика П.Ф. Дюжаева получил четыре пробоины в фюзеляже и две в плоскости.

Ясная погода, видимость в три-пять километров облегчили работу штурманов. Результаты бомбардирования сфотографировали П.А. Детков и Ф.Н. Рябчук. Дешифровка снимков показала: на объекте

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 493, л. 20.

разорвалось сто девяносто бомб, возникло пятнадцать очагов пожаров, произошло шесть взрывов, из них два большой силы. Экипажи отметили горящие эшелоны и станционные постройки. Эти сведения подтвердили контролеры, среди которых находился и командир 4-й гвардейской авиадивизии Герой Советского Союза полковник И.И. Кожемякин.

Иван Иванович белгородец. По месту рождения. К славной плеяде Героев Советского Союза АДД он не принадлежит, так как высокое звание получил еще в финскую кампанию будучи комиссаром эскадрильи 44-го скоростного бомбардировочного авиаполка.

1 октября 1908 года в семье крестьянина-бедняка хутора Бриллиантов Ивана Кожемякина родился последний, тринадцатый ребенок. Решили назвать его так же, как и отца, самым распространенным русским именем – Иван. Первые знания получил в Болховецкой начальной школе.

До призыва в армию, в октябре 1930 года, Кожемякин поработал заместителем председателя хуторского Совета, а затем – членом правления первой сельскохозяйственной артели.

Дорога к небу пролегла через полковую школу в Белгороде, пехотную в Москве и летную в Оренбурге. В 1936 году Иван Кожемякин стал военным штурманом. Участвуя в освобождении Западной Украины и Западной Белоруссии, получил первое боевое «крещение». В 1940 году с женой и двумя детьми приехал в родной хутор Бриллиантов. В чине батальонного комиссара, с Золотой Звездой Героя и орденом Красного Знамени на груди.

В финском небе штурман Кожемякин совершил тридцать шесть боевых вылетов и, «благодаря личному примеру своего комиссара, внимательному отношению и постоянной заботе с его стороны о каждом, подчиненные были готовы идти за ним и выполнить любое боевое задание».

В работе историка, особенно если он стремится соединить архивный документ с воспоминаниями ветеранов, иногда, даже можно сказать, весьма редко, встречаются случаи, когда информационные источники вступают в противоречие друг с другом. Личность Кожемякина как раз тот не слишком частый пример.

Передо мной копия наградного листа на звание Героя Советского Союза, ряд характеристик, в одной из них, в частности, говорится, что «полковой комиссар, спокойный, уравновешенный человек, постоянно в курсе всех мелочей жизни полка, хорошо знает людей. Сочетание командира и комиссара весьма удачно». В официальных документах оценочные характеристики высокие.

А вот в письмах ко мне, в рассказах при встречах многие его бывшие подчиненные, заместители по командованию дивизией от таких положительных характеристик воздерживаются, а порой, чего греха таить, указывают на негативные стороны его характера, личной жизни и командирской деятельности.

Одним из суждений стало такое: звание Героя получил по разнарядке. По всей видимости доля правды в этом есть, ибо редко кому за финскую давали две столь высокие награды. Но если получение звания Героя по разнарядке – это негатив, то причем здесь Кожемякин? С другой стороны, если стал вопрос дать это высокое звание кому-либо из комиссаров, то из них ведь выбирали, и то, что остановились на кандидатуре Кожемякина – это его заслуга. И, наконец, еще одно: тридцать шесть боевых вылетов комиссара за короткую финскую войну – это не фунт изюма. И еще: весть об окончании войны застала Кожемякина на госпитальной койке после ранения, полученного в бою. Вроде и малая война, а огня в ней было много. Какую-то его толику принял на себя и Кожемякин.

Второй раз ранение получил уже на большой войне в апреле 1942 года, будучи комиссаром своего родного 44-го сбав. После излечения Ивана Ивановича вызвали в Главное политическое управление Красной Армии и предложили должность заместителя командира по политической части формируемой 222-й авиадивизии. С предложением согласился. Так Кожемякин попал в Авиацию дальнего действия.

В ночь на 23 февраля 1943 года во время боевого вылета погиб командир соединения Федор Васильевич Титов. Его место занял Кожемякин. Авиационная карьера тридцатилетнего командира дивизии – редкий пример переброски в годы войны руководящего работника с комиссарской должности на командирскую. Через месяц после назначения соединение стало гвардейским, а еще через два на его базе был развернут авиакорпус.

4-я гвардейская авиадивизия под руководством Кожемякина принимала активнейшее участие в Курской битве. Сам он на боевые задания летал нечасто, не позволяла должность, а уж если поднимался в воздух, то больше с контрольными функциями. Так было и в ночь на 10 августа.

Впервые я познакомился с Иваном Ивановичем в 1976 году у него на квартире. День 14 февраля выдался морозный. Я долго искал улицу и дом, изрядно продрог. Согрелся чаем и теплом, которое исходило от простого, бесхитростного и скромного человека. Ни тени самолюбования, ни грамма зазнайства.

Зная, что он белгородец, я, вполне естественно, часть беседы «привязал» к Курской битве.

– Для освобождения Белгорода мы сделали очень много. Но должен сказать, что лично для меня боевые вылеты в это время стали настоящей мукой. Понимаешь, когда бомбишь другие города, которые под немцем, то всегда думаешь, как бы не угодить в чей-то дом. А тут под крылом свое, родное. Как-то предстояло ударить по складу на окраине Белгорода. Дату не помню, а вот сам полет – вроде вчера это было.

– Так вы сами летали?

– В том-то и дело! Я ведь около этих складов в свое время в буденовцев играл и мог их найти с закрытыми глазами. И нашел. Гражданские объекты остались нетронутыми, а военный наша авиация уничтожила.

Иван Иванович макнул кусочек сахара в чай, откусил, звучно отхлебнул глоток, поставил чашку на стол и продолжил:

– А с родным городом у меня была такая встреча. Это случилось в ночь после его освобождения, в ночь салюта, а вернее, уже под утро. У нас тогда было задание обрабатывать железнодорожный узел Брянск. Мы уже знали, что Белгород освобожден. Я позвонил начальнику штаба АДД генералу Шевелеву и попросил у него разрешения, если позволит обстановка, после выполнения боевого задания сесть в районе города и попытаться хоть что-то узнать о судьбе моих братьев и сестер, которые все это время находились под немцем, и я о них ничегошеньки не знал. Шевелев долго молчал. Дело понятное: нарушение серьезное, но и отказать вроде неудобно. Но разрешил, со всякими там советами и предостережениями.

Полетел я в экипаже заместителя командира 15-го гвардейского авиаполка с Виталием Гордиловским и штурманом Александром Горбачевым. После выполнения боевого задания сели на дорогу недалеко от хутора Бриллиантов. Нашел сестру, жива оказалась. Узнал, что один брат погиб. В самом городе на улице Пушкина жила еще одна сестра и брат, но туда добраться – проблема. А времени-то – в обрез. Но два часа с сестрой побыл. Вернулся в Кратово и сразу же доложил Шевелеву. Ну и поблагодарил, конечно.

10 августа 1943 года в жизни одной из частей Авиации дальнего действия произошло важное событие – 746-му авиаполку 45-й авиадивизии исполнилось два года. Ее экипажи в последний раз работали в интересах Курской битвы в ночь на 23 июля, бомбардируя аэродром Сеща. Переключившись после этого на ленинградское направление, соединение продолжало активную боевую деятельность.

В этот день дивизия не летала. С утра состоялся митинг, затем праздничный обед, вечером – торжественное собрание. На нем были зачитаны приказ о поощрении отличившихся в боях, телеграммы от Военного совета АДД и братских полков.

Торжества венчало письмо И.В. Сталину:

«В первые дни войны по Вашему приказу и под Вашим непосредственным руководством был организован наш полк тяжелых бомбардировщиков дальнего действия. Сегодня мы, летчики, штурманы, воздушные стрелки, инженеры, офицерский, сержантский и рядовой состав полка отмечаем вторую годовщину боевой работы.

Сегодня мы вспоминаем боевые достижения, воскрешаем в памяти все подвиги отдельных людей и экипажей для того, чтобы следовать лучшим традициям полка.

Сегодня мы вспоминаем своих товарищей, павших смертью храбрых при выполнении боевых заданий. Их святая кровь обязывает нас все свои силы отдать на то великое дело защиты Родины, во имя которого они погибли. Мы заносим в книгу почета лучших из лучших, чтобы сохранить память навсегда.

Сегодня мы вспоминаем также свои ошибки и неудачи. Вспоминаем для того, чтобы больше не повторять их, чтобы предостеречь своих молодых товарищей.

Мы счастливы рапортовать Вам, своему Верховному Главнокомандующему, что после двухлетнего участия в боях, наш боевой коллектив вырос, окреп, закалился. Мы добились успехов в экономии горюче-



*И.И. Кожемякин*



го, что значительно удлинит маршрут полета. Мы собственными силами почти вдвое увеличили бомбовую нагрузку наших кораблей и сейчас отвозим на города Германии бомбы такого веса и такой разрушительной силы, каких не возит ни один корабль в мире. Мы научились успешно бомбардировать передний край обороны противника, как это было под Сталинградом, под Великими Луками, под Ржевом, под Орлом. Это свидетельствует о точности и прицельности бомбометания».

Хотя 36-я авиадивизия к боевой работе в интересах Курской битвы больше не привлекалась, в ее истории 9 августа тоже произошло событие, о котором нельзя не написать. В этот день на должность диспетчера штаба формируемой 48-й авиадивизии был назначен старший сержант Прокофий Владимирович Немич. Что такое сделал, чем отличился двадцатипятилетний парень из украинского села Солонцы Миргородского района Полтавской области? Об этом и пойдет речь в коротком рассказе.

Прокофий поднялся в небо над городом Славянском, обучаясь в аэроклубе. Это случилось в 1935 году. Приобрел крылья без отрыва от производства. Пришло время призыва в армию и Немичу, как аэроклубовцу, предложили поступить в Кировабадскую школу летчиков имени Хользунова. Обычно после окончания военных школ или училищ выпускники пускаются в путь к новому месту службы, кто в близкий, кто в далекий. Прокофию понадобилось всего тридцать минут, чтобы попасть в 42-й дальнебомбардировочный авиаполк, который дислоцировался здесь же, в Кировабаде. В его составе и встретил войну, перелетев в октябре 1941 года под Ярославль.

Это было самое трудное для страны время, враг находился у стен Москвы. На защиту столицы произвел десять боевых вылетов. Представляя летчика к награде, командир полка А.Д. Бабенко отмечал: «Выполняя боевые задания днем, при интенсивном обстреле ЗА и ЗП, в условиях неоднократных встреч с истребителями противника, Немич всегда вел уверенно свой самолет к цели, презирая опасность и смерть, стремясь нанести наиболее сокрушительные удары проклятому врагу».

23 октября при бомбардировании автоколонны на можайском шоссе от попадания снаряда зенитной артиллерии Ил-4 воспламенился. Дотянув горящую машину до своей территории, Немич спас членов экипажа от возможного плена. 4 декабря обеспечил штурману максимальные условия для отличного бомбометания по войскам и технике противника в районе Солнечногорска. И хотя в этом полете осколок от зенитного снаряда нашел радиста, а правый мотор был подбит, задание экипаж выполнил отлично.

24 января 1942 года бомбардировали железнодорожные объекты на перегоне Ржев – Великие Луки. Ме-109 напал неожиданно. Поврежденный бомбардировщик Немич вывел на свою территорию и решил садиться перед собой, не зная, что там впереди. А впереди оказался лесной массив. Трещало все – деревья, обшивка самолета, человеческие кости.

Очнулся летчик на госпитальной койке в Осташково. Переломанная левая нога в гипсе, обмороженные руки в бинтах, полная потеря памяти. Полевой госпиталь оказал первую помощь и эвакуировал раненого в Москву. В лечебном заведении, размещенном в Тимирязевской академии, его продержали тоже недолго и как тяжело больного отправили в Пермь. Здесь до конца апреля врачи восстанавливали его силы и память, а заодно отсекли на руках три обмороженных пальца. И снова в путь. Теперь в Омск.

Профессор эвакогоспиталя Михаил Самойлович Жуховицкий, осматривая больного, долго хмурил брови и молчал. Внимательно прощупал ноги, потом голову. И снова хмурил брови. Наконец изрек:

– Решение приму после анализов!

Через два дня пришел, присел на краешек кровати и, положив тяжелую руку на левую ногу, сказал:

– Вот что, солдат, вот эту ногу будем убирать, по-медицински это называется ампутировать.

Куда-то провалилось сердце. Взяв себя в руки, Прокофий упавшим голосом произнес:

– Я же летчик...

– Э, браток, это забудь! Летать тебе заказано, речь идет о жизни, а ты – летчик. Готовься, операция сегодня!

Из-за контузии наркоз был не общий. Только после операции дело пошло на поправку, как Михаил Самойлович снова подсел на краешек кровати, повертел перед глазами сделанным накануне рентгеновским снимком, нахмурил брови и сказал тоном, не терпящим возражения:

– Будем ампутировать и вторую ногу.

Сказал и ушел. А Немич, ошеломленный, натянул на голову одеяло, закусил угол подушки и пролежал так до тех пор, пока за ним не пришли с каталкой.

Потом был госпиталь по протезированию и нелегкая учеба ходить.

В эти трудные дни и месяцы большую моральную поддержку оказали книги «Как закалялась сталь», «Рожденные бурей», «Тихий Дон». Постепенно Прокофий привык к своему беспомощному состоянию. Медперсонал делал все возможное, чтобы облегчить физические и моральные страдания бывшему летчику. Нянечки и медицинские сестры даже носили его в Ленинскую комнату для просмотра кинофильмов.

Восстановив более или менее здоровье, Немич все чаще и чаще стал задумываться о своем дальнейшем будущем. Куда податься после госпиталя? Родное село еще под оккупацией, двоюродный брат в Красноярске, но кому он там нужен без ног? Единственное родное место – это полк. Установил связь с однополчанами, написал командованию, подробно рассказал о своей беде, попросился на любую должность.

Узнав о том, что Немич жив и стал калекой, командир полка Андрей Дементьевич Бабенко и его заместитель по политической части Михаил Алексеевич Диесперов долго не думали, отправили в Омск теплое письмо-приглашение. И представили к награде.

Немич прибыл в полк 28 мая 1943 года после шестнадцатимесячного отсутствия. Встретили его, как родного, окружили заботой. Командование полка поставило старшего сержанта на должность адъютанта эскадрильи. 17 июня Прокофий Владимирович получил награду – орден Отечественной войны I степени.

Понимая, что должность адъютанта для инвалида не слишком подходящая, Бабенко упросил командование дивизии подыскать Немичу что-либо попроще. При формировании 48-й авиадивизии такая возможность открылась. Так с 9 августа Прокофий Владимирович стал диспетчером соединения. Одновременно командование представило его к званию младшего лейтенанта, в ноябре 1943 года Немич укрепил на своих плечах офицерские погоны.

Он закончил войну, как и многие, победным майским днем, демобилизовался, уехал в свои Солонцы к семье. В середине семидесятых годов я установил с ним переписку. Не знаю, жив он сейчас или нет, но в любом случае я преклоняюсь перед этим человеком и хочу, чтобы память о нем была увековечена на страницах книги. Память о нем и о добрых деяниях командования полка и дивизии.

Еще одна боевая ночь Авиации дальнего действия отошла в историю, приблизив час окончания Курской битвы. И пусть в ее ночном небе побывал лишь один авиакорпус, и пусть его летчики выводили свои бомбардировщики только на один объект, но все же завершилась она, эта боевая ночь, без потерь. И от этого концовка параграфа более светлая, чем у предыдущих.



*Руководство 4-й гвардейской авиадивизии обсуждает план очередного боевого вылета.  
Слева направо: начальник штаба С.В. Усачев, командир И.И. Кожемякин, начальник политотдела Н.П. Дакаленко, заместитель командира А.А. Скворцов*

*В ночь на 11 августа наша авиация произвела налет на железнодорожные узлы Мерефа и Полтава. Бомбардированию были подвергнуты воинские эшелоны и военные склады противника.*

*Экипажи наших самолетов наблюдали прямые попадания бомб в железнодорожные составы. Возникли пожары, сопровождавшиеся сильными взрывами.*

*Один наш самолет не вернулся с боевого задания.*

*«Красная звезда», 1943, 12 августа.*

### ШТУРМАН РОЩЕНКО ИЗ КОРОЧИ

Выполняя приказ Ставки Верховного Главнокомандования, с утра 10 августа 1-я танковая армия генерала М.Е. Катукова повела наступление в направлении на Ковяги и Валки, а 5-я гвардейская танковая армия генерала П.А. Ротмистрова устремилась в обход Харькова на Мерефу. Основная задача армий – перерезать железнодорожные и шоссейные магистрали на Полтаву, Красноград и Лозовую, через которую шла подпитка всем необходимым фашистской группировки в районе Харькова.

Оказывая помощь танковым армиям, Авиация дальнего действия должна была нанести бомбардировочный удар по двум железнодорожным узлам этого направления – Полтаве и Мерефе. Эту задачу, как и в прошлую ночь, командование АДД возложило на два соединения.

4-й гвардейский корпус продолжил начатое накануне дело – бомбардировал железнодорожный узел Мерефу. Кроме этого, предстояло работать и по узлу Полтава.

Разведчик погоды проанализировал ее состояние на маршруте и в районе цели. Она оказалась под силу далеко не всем: по маршруту облачность до десяти баллов, дожди, грозы, обледенение. В районе цели несколько получше. Командование корпуса решило отправить в полет наиболее сильные экипажи. Таких набралось пятьдесят восемь, но и из них задание выполнили только двадцать, остальных завернула непогода.

Например, из семнадцати экипажей 15-го гвардейского полка, пробывавшихся на Полтаву, цели достигли только пять – И.М. Герца, М.С. Могутова, Л.И. Мельникова, К.И. Антипова и В.Г. Комягина. Остальные, встретив на маршруте десятибалльную облачность и ливневые дожди, отступили и повернули обратно.

Те, кто добрался до узла Полтава-главная, создали два очага пожаров, а в центре объекта один взрыв большой силы. На узле Мерефа возник один очаг пожара в центре станции. После выполнения боевого задания командир корабля Б-25 В.П. Скоморохин обратил внимание на повышенный расход бензина. Всем экипажем «ломали» голову, но причину так и не установили. Пришлось садиться в Серпухове. Оказалось, что тумблер заливки стоял в нейтральном положении и горючее постепенно выливалось.<sup>1</sup>

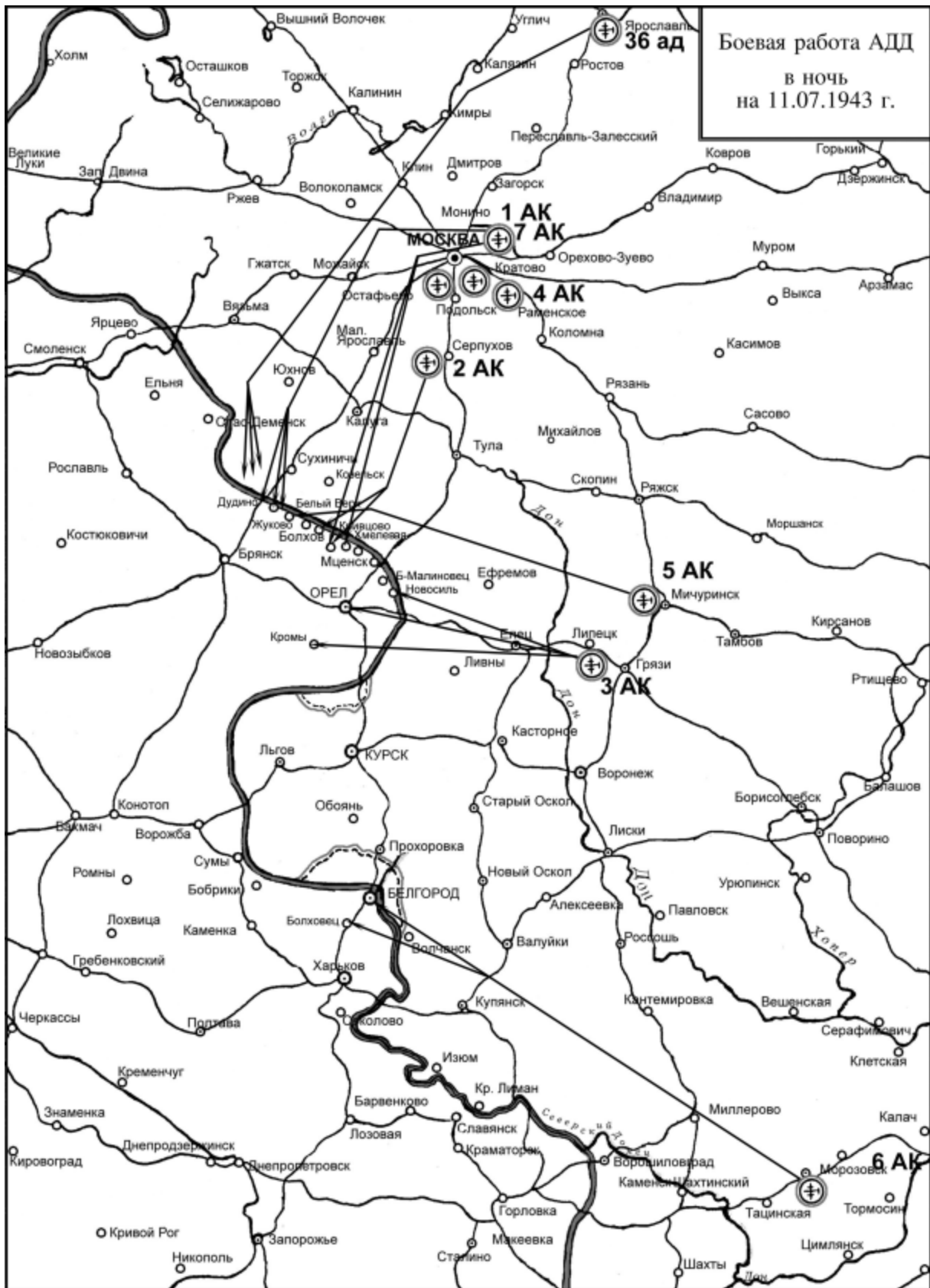
В район Харькова направило часть своих самолетов и командование 6-го авиакорпуса. 62-й авиадивизии предстояло бомбардировать скопление войск и техники противника в пункте Валки (сорок пять километров юго-западнее Харькова). Четыре экипажа (командиров кораблей Н.А. Кузьмичева, Б.Н. Каштанова, Е.П. Пузина и Н.И. Кабанова) вернулись с маршрута по метеословиям. Экипаж А.В. Орехова, выполнив задание, лег на обратный курс, встретил на пути бушевавшую молниями и громами грозу, стал ее обходить, сжег горючее и сел вынужденно в поле в семи километрах севернее Верхне-Теплое (тридцать километров севернее Ворошиловграда).

После выполнения боевого задания пришел на свой родной аэродром Суховский командир корабля Ли-2 11-го гвардейского авиаполка Ф.Н. Михнович, а над ним гроза с ливневым дождем. Летчик сделал круг, стараясь просмотреть старт, а затем под углом двадцать пять градусов к линии посадочных огней, включив на

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 493, л. 20.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 11.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбо-метание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Полтава	4-й авиакорпус	Б-25	24	13	78	22,100	
ст. Мерефа			34	7	48	11,400	
<b>Итого:</b>			<b>58</b>	<b>20</b>	<b>126</b>	<b>33,500</b>	
г. Валки	6-й авиакорпус	Ли-2	17	13	815	17,004	
		Ил-4	8	3			
Полтава (главн)			15	8	94	10,895	
пп. Красноармейское, Станичный, Глубовка, ст. Люботин		Ил-4		4	46	5,950	
<b>Итого:</b>			<b>40</b>	<b>28</b>	<b>955</b>	<b>33,849</b>	
<b>Всего:</b>			<b>98</b>	<b>48</b>	<b>1081</b>	<b>67,349</b>	

непродолжительное время фары, стал заходить на посадку. Вскоре, поняв ошибку, с высоты примерно ста метров, ушел на второй круг, набрал двести метров, развернулся на 180° и начал планировать в направлении, противоположному выложенному старту, имея линию посадочных огней слева от себя.

Пролетая на высоте пятидесяти метров над посадочным прожектором, включил фары, прошел метров пятьсот и коснулся колесами земли, пробежал по ней несколько секунд, взмыл на двадцать метров и потерял скорость. Самолет ударился передней кабиной о землю, разрушаясь, пробороzdил грунт на расстоянии двухсот метров, развернулся на 180° и застыл.

До захода на посадку над аэродромом прошел пятиминутный ливневый дождь, бушевала гроза, видимо, летчик, находясь в паническом состоянии, ошибся в определении правильного расположения старта.

При катастрофе погибли командир корабля Федор Никифорович Михнович, штурман Самуил Лазаревич Гуревич, бортмеханик Михаил Васильевич Удальцов, стрелок Антон Иванович Мацвай. Радист Николай Павлович Строганов и техник по фотооборудованию Михаил Иванович Аверкин получили тяжелые ранения.

На гибель экипажа отозвалась газета «Красный сокол», отозвалась неуклюже, судя по всему из-за того, что редакция просто не знала истину случившегося. В передовой статье «Экипаж – самостоятельная тактическая единица» в номере за 22 августа газета писала:

«Совсем иначе вел себя в сложной обстановке командир экипажа Михнович. На обратном пути от цели он получил приказ идти на запасной аэродром ввиду плохой погоды в районе своего аэродрома. Михнович все же решил садиться. Но, приняв это решение, он начал осуществлять его нерешительно, допустил ряд грубых ошибок в технике пилотирования, растерялся и повредил машину».

Неужели, зная о том, что произошло с экипажем, редакция не располагала сведениями о последних, о том, что Михнович не только повредил машину, а погиб и сам, что кроме него погибли еще два члена экипажа? В это просто не верится. А если знала и вот таким образом подала этот факт, то это, мягко выражаясь, не делает чести редакции в общем-то хорошей газеты.

При расследовании случившегося оказалось, что в экипаже отсутствовал второй летчик. Кроме этого, были вскрыты следующие упущения при руководстве полетами: не улучшен подсвет старта, не включен своевременно посадочный прожектор, нечеткая команда на уход на аэродром Скасырская, на котором были хорошие метеоусловия. Полковник Г.С. Счетчиков объявил выговоры: за выпуск экипажа на боевое задание без правого летчика командиру авиаполка подполковнику Б.В. Блинову; за принятие мер по улучшению подсвета старта – руководителю полетов командиру эскадрильи А.В. Трофимову. А начальник метеослужбы дивизии С.М. Чумаков за дачу неправильного прогноза схлопотал двое суток ареста.

50-я авиадивизия работала одним полком, 5-й гвардейский занимался осмотром материальной части. Три экипажа бомбардировали танки и войска противника в пункте Валки, а восемь – железнодорожный узел Полтава. Кроме пожаров и взрывов здесь отмечены прямые попадания в эшелон и железнодорожное полотно. Сложные метеоусловия снизили качество боевой работы. На свой аэродром не вернулся экипаж команди-

ра корабля П.Ф. Рвачева, не вернулся из района Полтавы. Единственное, что доложил радист после взлета, так это то, что миновали населенный пункт Кременная. И это все.

Как всегда в таких случаях ждут. Последней уходит надежда. Время унесло и ее. Пропали без вести командир корабля 5-го гвардейского авиаполка Петр Федорович Рвачев, штурман Ефим Васильевич Якимов, радист Михаил Иванович Пронин.

Продолжая рассказывать о наиболее значимых событиях в боевой и политической жизни тех авиакорпусов, которые временно покинули небо Курской битвы, я должен проинформировать читателя о том, что 10 августа 1943 года командир 1-й гвардейской авиадивизии полковник С.С. Лебедев подписал приказ, которым переходящее Красное знамя шефов Железнодорожного района города Москвы закреплялось за третьей эскадрилей 2-го гвардейского авиаполка под командованием гвардии майора Дмитрия Васильевича Чумаченко. В приказе отмечалось, что в июле 1943 года подразделение произвело девяносто три самолето-вылета, средняя нагрузка составила одну тысячу четыреста двадцать килограммов на самолет.

Связь трудящихся Железнодорожного района Москвы с личным составом 1-го гвардейского авиакорпуса поддерживалась практически весь период войны. Как правило, в праздничные дни в полки приезжали делегации от различных коллективов, привозили с собой подарки, знакомились с боевой деятельностью авиаторов, на встречах рассказывали о своих трудовых достижениях. В свою очередь, руководство частей формировало и направляло на заводы и фабрики свои делегации. Выступая в цехах, по радио, на митингах, летчики рассказывали о своих боевых успехах. Администрация и партийная организация района учредили переходящее Красное знамя. Командование корпуса раз в три месяца по итогам боевой работы определяло лучшую дивизию, которой это знамя и передавалось, а командир дивизии, в свою очередь, закреплял его за лучшей эскадрилей. До 10 августа знамя находилось в 17-м гвардейском авиаполку.

Соблюдая хронологию повествования, я должен рассказать еще об одном Герое Советского Союза, получившем это звание 27 июля 1943 года, в период Курской битвы. Речь пойдет о штурмане эскадрильи 8-го гвардейского авиаполка Владимире Федоровиче Рощенко. А повод «привязаться» к данному параграфу дали два таких обстоятельства. Во-первых, 10 августа 1943 года в газете «Красный сокол» появилась его статья «Бомбардировщики в эти дни». Во-вторых, ровно тридцать три года спустя, 10 августа 1976 года, я впервые переступил порог его московской квартиры. Теперь, когда выстроились эти даты, так и хочется воскликнуть: «Бывают же совпадения!».

Открыл мне дверь высокий, статный мужчина, крепко пожал руку и, не выпуская ее из своей, легонько перетянул через порог, приговаривая:

– Смелее, смелее, я тут один, так что мешать нам никто не будет. А вы точны, как английская королева. Правда, в Англии я не был, но так говорят. А вообще побывал везде. Нет, не был еще в Австралии. Теперь смело могу сказать, что там и не побываю. Совсем недавно простился со своим Ил-62. Значит, вы ко мне как к Герою Советского Союза? С чего начнем?

– Если можно, Владимир Федорович, давайте начнем с детства.

– Это можно!

...Родился Владимир Рощенко 20 сентября 1921 года в городе Ветлуге Горьковской области в семье военнослужащего. Отца не помнит. Мальчику исполнилось всего лишь два года, когда заместитель командира кавалерийского полка Федор Рощенко, подавляя банды басмачей в Средней Азии, погиб.

В 1931 году Владимир переехал к деду в Корочу. Здесь и окончил десять классов. И «заболел» авиацией тоже здесь. О том, что есть такие машины, которые летают, слышал давно, а вот увидеть довелось лишь в 1937 году, когда впервые в село прилетел почтовый У-2. Вся корочанская ребятня мигом оказалась у самолета. Щупали, гладили, заглядывали. А летчик не успевал отвечать на вопросы, которые сыпались со всех сторон. Когда же, постреливая в патрубki сизым дымком, самолет побежал по зеленому полю, а затем оторвался от земли и стал уходить в голубую высь, вся ватага замерла от изумления. Заворожило это чудо и Володю Рощенко, да так, что небо стало мечтой, целью и судьбой.

В марте 1940 года, закончив 2-е Чкаловское авиационное училище, Рощенко стал штурманом. Предвоенный год прослужил в 53-м дальнебомбардировочном авиаполку. В нем и встретил огневой июнь 41-го. Потом, когда Герой Советского Союза В.Г. Тихонов стал формировать новый полк, попал к нему. Первый провозной на боевое задание в район Донбасса совершил с опытным штурманом М.П. Ерохиным. Второй – с не менее опытным П.П. Хрусталевым. Третий был уже самостоятельным.

Экипаж, в котором Рощенко стал штурманом, тоже в боевом отношении только-только становился на ноги. Командир корабля Иван Прокофьевич Курятник долго болел, к полетам несколько месяцев не привлекался. Радист Иван Иванович Шариков и стрелок Василий Павлович Переславцев, можно сказать, пороха еще не нюхали. Однако в строй боевых экипажей встали быстро.

Основную закалку получили летом 1942 года в полетах на дальние цели — Берлин, Данциг, Кенигсберг, Варшава, Будапешт, Тильзит. Потом пошли невероятно трудные боевые вылеты в район Сталинграда. Особенно запомнился дневной удар по аэродрому Питомник, когда ушли на свободную охоту, заметили заходящие на посадку «юнкерсы», и, чтобы дать им возможность спокойно сесть, отошли в сторонку, а затем с высоты пяти-сот метров накрыли шесть из них серией бомб.

31 декабря 1942 года Иван Курятник стал Героем Советского Союза, а Владимира Рощенко наградили орденом Ленина. Прошло полгода. 28 июня командир полка М.П. Смитиенко подписал наградной лист на штурмана эскадрильи, в котором сделал вывод: за беззаветную преданность Родине, за образцовое выполнение ответственных боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом героизм, мужество и отвагу гвардии лейтенант Рощенко достоин высшей правительственной награды — звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В этот же день наградной лист подписали командир авиадивизии полковник В.Г. Тихонов и командир авиакорпуса генерал Е.Ф. Логинов. Через месяц Владимир Федорович Рощенко стал Героем Советского Союза. К этому времени он совершил более двухсот боевых вылетов и принимал самое активное участие в Курской битве. Об этом его статья «Бомбардировщики в эти дни».

Кстати, выдержку из этой статьи, рассказывающую о начавшемся рано утром 5 июля немецком наступлении в районе Орла, я уже использовал. Это единственное свидетельство очевидца, оставшееся в документальном источнике.

Далее штурман поделился своими воспоминаниями о том, что в боях под Сталинградом летчикам приходилось бомбардировать передний край обороны противника, что тогда связь с наземным командованием была организована не всегда четко. «Но то, с чем мы столкнулись в этот раз, превзошло все наши ожидания. Наземные войска заранее были оповещены о нашем вылете. Специальными сигналами они указывали нам путь к цели... Вскоре сюда же обрушились и наши бомбы, кроша замаскированные вражеские позиции. С каждым новым бомбовым залпом огонь со стороны противника по нашим войскам ослабевал... В течение восьми дней мы изматывали врага, накрывая его в лесах и населенных пунктах, в лощинах и на дорогах».

Затем Рощенко кратко рассказал о том, как летчики работали в первые дни контрнаступления советских войск, какую оборону приходилось преодолевать наземным войскам и как им помогали бомбардировщики.

«От нас требовались пунктуальность и точность в бомбометании. Достаточно было ошибиться в угле прицеливания хотя бы на два градуса и наши бомбы полетели бы в расположение своих же войск. Но этого не случилось. Линия нашего фронта была хорошо обозначена световыми сигналами. Таким же способом пехотинцы указывали нам и цель. В одну из ночей мы снесли с лица земли сильно укрепленный опорный пункт гитлеровцев. В следующий свой полет мы увидели, что он уже находится в руках наших войск. Сознание того, что наш удар помог пехоте, вселяло радость».

Далее Владимир Федорович познакомил читателя с результатами одного боевого вылета своего экипажа. «Не так давно мы выполнили сложную операцию. Наши наступающие войска встретили ожесточенное сопротивление гитлеровцев, закрепившихся в лесу и в ряде населенных пунктов, расположенных вдоль линии фронта. Штурм их позиций без помощи бомбардировочной авиации привел бы к излишним жертвам с нашей стороны. Нам была поставлена задача сломить сопротивление немцев.

Налет носил массированный характер. На долю нашего экипажа выпала честь подсветить лес для бомбардировки его экипажами другой части... По светомаяку я вышел к реке, от которой не так далеко оставалось лететь до цели. Потом перешел к детальной ориентировке по карте крупного масштаба. Населенные пункты, где окопались немцы, уже бомбили летчики других частей. Там полыхали пожары, вспыхивали взрывы.



*В.Ф. Рощенко*

## ***Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой***

---

В лесу враг чувствовал себя еще в безопасности и, вероятно, думал, что ему удастся сохранить этот плацдарм для отпора нашим войскам. Но враг ошибся. С появлением нашего бомбардировщика в лес со стороны наших войск полетели трассирующие снаряды. Артиллеристы указывали нам боевой курс. Мой командир Герой Советского Союза гвардии капитан Курятник повел самолет по указанному пути. Чтобы не ошибиться, я сбросил сперва одну светящуюся бомбу. Она осветила окраину леса. Надо было пролететь еще немного вперед. Через минуту-две в разных местах уже висели САБы, озаряя своим светом большую площадь.

Вслед за нами пришли другие бомбардировщики и обрушили фугасные бомбы на последний укрепленный здесь район врага. Как мы, так и наши товарищи выдержали время удара с абсолютной точностью. Трижды мы заходили на лес, вешая над ним все новые «люстры». Вскоре укрепленный район немцев был взят нашими войсками».

Так воевал Герой Советского Союза Владимир Рощенко на Курской дуге, так защищал Родину в годы Великой Отечественной войны, совершив за весь ее период 298 боевых вылетов. В июне 1990 года его не стало. На белгородской земле он получил воспитание, здесь «заболел» мечтой о небе, отсюда ушел в армию. Поэтому мы вправе считать его белгородцем.

Девяносто восемь бомбардировщиков Авиации дальнего действия в ночь на 11 августа продолжили оказание помощи с воздуха танкистам 1-й и 5-й гвардейской танковых армий в прорыве на Ковяги, Валки и Мерефу. Ночной бомбардировочный удар с воздуха помог танкистам выполнить приказ Ставки Верховного Главнокомандования.



*В ночь на 12 августа наша авиация второй раз бомбардировала железнодорожный узел Полтава. При подходе к цели наши летчики установили, что еще с прошлой ночи продолжал гореть один военный склад противника.*

*В результате бомбардирования вновь возникло шесть крупных пожаров, сопровождавшихся взрывами большой силы.*

*В ту же ночь наша авиация совершила налет на железнодорожный узел Красноград. Прямым попаданием бомб разбито несколько воинских эшелонов противника. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.*

*«Красная звезда», 1943, 13 августа.*

### БЮРГЕРАМ ЭТО НАДО ЗНАТЬ!

Выполняя указание Ставки, танкисты генерала М.Е. Катукова при активной поддержке Авиации дальнего действия, утром 11 августа ворвались в Высокополье и на станцию Ковяги. Заняв эти населенные пункты, они перерезали важнейшую для противника железнодорожную магистраль Полтава – Харьков. Расширяя прорыв в западном и юго-западном направлении, войска фронта подошли к важным опорным пунктам врага – Ахтырке, Боронле и Котельве, – охватив Харьков с запада.

«...1-я и 5-я гвардейская танковые армии продолжали наступать на главном направлении. К 11 августа они овладели районами Высокополье, Ковяги, перерезав железную дорогу Харьков – Полтава. В результате этого белгородско-харьковская группировка противника была расчленена на две части. На вспомогательном направлении войска Воронежского фронта продвинулись на рубеж Гребенниковка, Тростянец, Ахтырка. В это время соединения Степного фронта подошли к внешнему харьковскому оборонительному обводу и завязали бои по его прорыву».<sup>1</sup>

Немецко-фашистское командование прилагало отчаянные усилия, чтобы удержать в своих руках Харьков и остановить дальнейшее продвижение советских войск. Особую тревогу у него вызывал их выход в район южнее Богодухова, угрожавший охватить главные силы фашистской группировки в районе Харькова не только с запада, но и с юга. Противник начал принимать меры.

«В тот же день (11 августа. – А.С.) фашистские войска нанесли по соединениям 1-й танковой и левому флангу 6-й гвардейской армии мощный контрудар на богодуховском направлении. Однако со средоточением сил на ахтырском направлении противник запоздал и потому одновременного двухстороннего удара в тыл ударной группировки Воронежского фронта у него не получилось».<sup>2</sup>

Здесь завязались упорные бои. Стороны начали подтягивать дополнительные силы. Фашистское командование решило использовать для контрудара по войскам Воронежского фронта в районе Богодухова даже три свои отборные танковые дивизии «Райх», «Викинг» и «Мертвая голова». Подтягивались и другие резервы. Основными железнодорожными узлами, по которым шла подпитка вражеской группировки в районе Харькова, стали Полтавский и Красноградский. По этим объектам потребовалось авиационное воздействие. Эту задачу командование АДД поставило двум авиакорпусам.

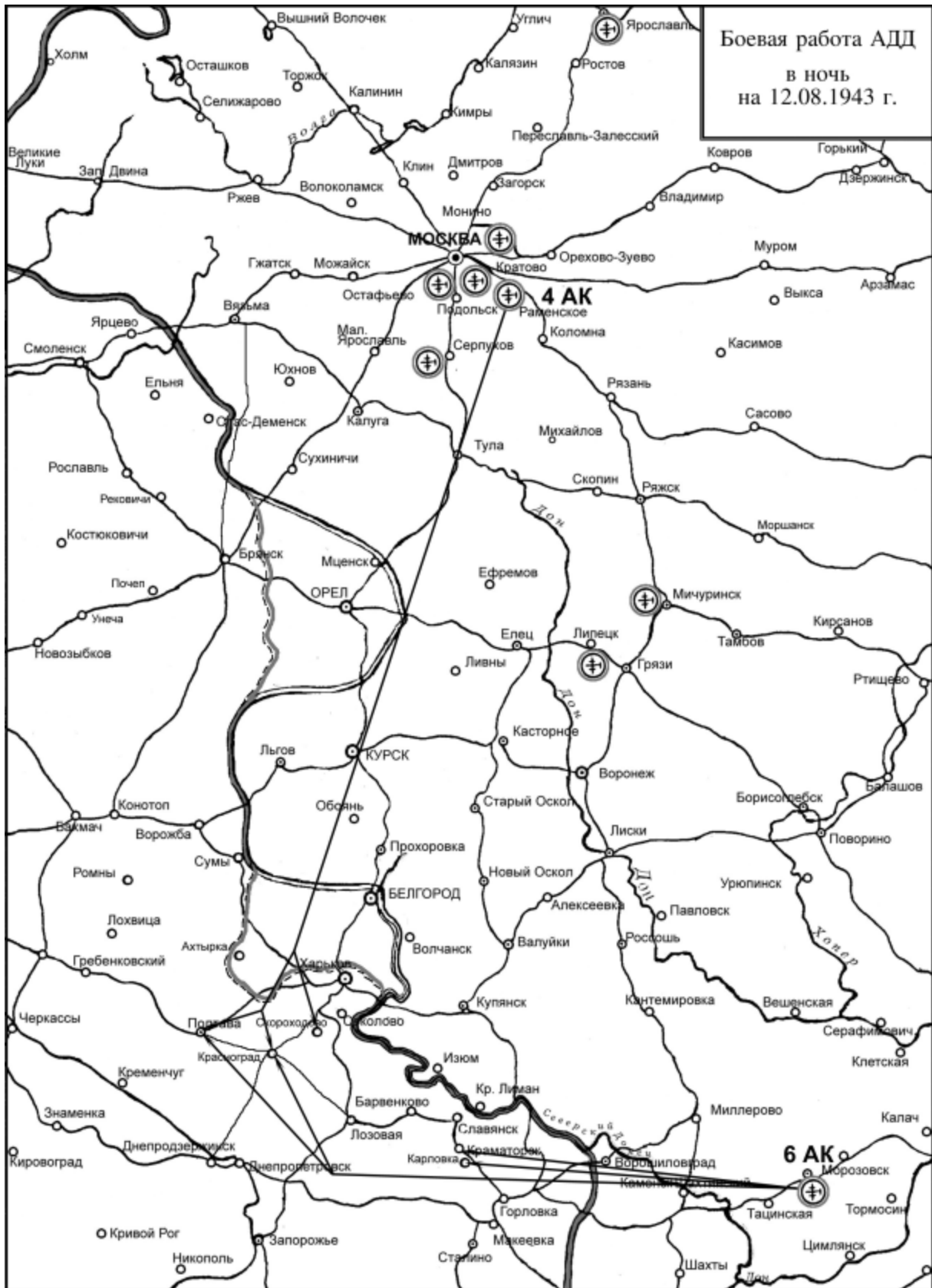
Работу экипажей 4-го гвардейского авиакорпуса по Полтаве контролировал штурман 4-й гвардейской авиадивизии майор А.И. Матвиенко, отметивший хороший подсвет и вполне удовлетворительные результаты бомбардирования. По его оценкам, докладам экипажей и данным фотоконтроля, который произвели экипажи П.А. Деткова и Ф.Н. Рябчука, на объекте зафиксировано сто пять попаданий, шесть очагов пожаров, сопровождавшихся взрывами большой силы, предположительно были взорваны цистерна с горючим и эшелон с боеприпасами.

---

<sup>1</sup> Тимохович И.В. Советская авиация в битве под Курском. – С. 108.

<sup>2</sup> Кондрашов В.И. 5 июля 1943. – С. 204.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 12.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Полтава (главн)	4-й авиакорпус	Б-25	35	33	175	45,700	280
ж/д узел Красноград			25	25	149	37,840	
Разведка погоды с попутным бомбардированием ст. Скороходово (юго-восточнее Харькова)				1	6	1,700	
<b>Итого:</b>			<b>60</b>	<b>59</b>	<b>330</b>	<b>85,240</b>	<b>280</b>
ж/д узел Полтава (главн)	6-й авиакорпус	Ли-2	32	30	1451	30,787	
ж/д узел Красноград		Ил-4	19	17	224	22,051	
Разведка погоды и бомбардирование ст. Карловка			1	10	1,000		
ст. Краматорская				1	10	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>51</b>	<b>49</b>	<b>1695</b>	<b>54,838</b>	
<b>Всего:</b>			<b>111</b>	<b>108</b>	<b>2025</b>	<b>140,078</b>	<b>280</b>

На подходе к Полтаве самолет командира корабля Б-25 М.В. Журавкова перехватил истребитель. Высота две тысячи четыреста метров, вокруг ни облачка. Но стрелки хорошо организовали оборону и не дали врагу поразить бомбардировщик. Командир корабля Е.А. Мухин из-за нехватки горючего сел на аэродроме Липицы. Задание не выполнил один экипаж – летчика А.Г. Котлярова. Разведчик погоды на станции Скоморохово прямым попаданием разрушил железнодорожное полотно.

Работу группы экипажей по узлу Красноград контролировал майор С.Л. Пляцковский, отметивший пять очагов пожаров, один из которых в юго-восточной части сопровождался взрывами большой силы, по его предположению, кто-то уложил бомбы в склад с боеприпасами. На самолет летчика Н.М. Кравцова сделал наскок Ме-110, но эти атаки лавров немцу не принесли.<sup>1</sup>

В связи со сложной погодой на маршруте командир 6-го авиакорпуса вылет на объекты поставил в зависимость от результатов разведки погоды. Информацию о ее состоянии дал экипаж-разведчик от 50-й авиадивизии В.Н. Осипова (штурман Г.А. Говязин). В связи с тем, что оба объекта находились практически рядом, его сведениями воспользовалось и командование братской дивизии, Г.С. Счетчиков и Ф.И. Меньшиков приняли решение на вылет.

Из девятнадцати экипажей, державших курс на Красноград, задание не выполнили два. Из-за болезни в воздухе командира корабля А.В. Лукина штурману И.И. Краснюкову пришлось бомбардировать случайную цель – железнодорожный узел Краматорская. На самолете летчика М.В. Голубева отказали авиагоризонт и ГМК. После тщательного анализа сложившейся ситуации приняли решение возвращаться, штурман Ф.А. Кичайкин дал обратный курс. На свой аэродром не вернулся самолет Ил-4 командира корабля А.Ф. Алексеева (21-й авиаполк). Через несколько часов пришло известие: из-за потери ориентировки штурманом Ф.П. Артемьевым сели вынужденно в районе села Киша (тридцать километров северо-западнее Элисты). Отбомбившиеся экипажи создали восемь очагов пожаров и четыре взрыва.

Из группы кораблей, прибывших на узел Полтава, задание не выполнили тоже два экипажа. На самолете Н.И. Кабанова отказал мотор, летчик вернулся и сел вынужденно в пяти километрах юго-восточнее своего аэродрома. На бомбардировщике командира корабля А.В. Трофимова началась тряска правого мотора, отбомбившись по случайной цели, вернулись на свой аэродром. Подсвет Полтавы оказался неудовлетворитель-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 494, л. 30.

ным. Тем не менее, бомбили штурманы прицельно, помогли им пожары, созданные экипажами 4-го гвардейского авиакорпуса.<sup>1</sup>

Выполняя боевое задание в эту ночь, как и в предыдущие, те экипажи Aviации дальнего действия, которым выпала честь продолжать участвовать в Курском сражении, пролетали над местами недавних боев, над освобожденными Орлом и Белгородом. Пролетали не боясь, что оттуда потянется ввысь смертельная огненная ниточка какой-то немецкой зенитки. Они знали, что там уже стоит советская зенитная артиллерия, что небо над освобожденными городами теперь стало чужим для фашистских самолетов. А еще они удивлялись, как далеко и быстро, всего за несколько дней, фронт откатился за Белгород и неумолимо приближается к Харькову. И гордились – это результат и их работы. Гордились, что с их помощью Орел, Белгород, подобно могучим птицам, парящим над Окой и Северским Донцом, вновь расправили свои гордые и непокоренные крылья для вольной жизни, что своими бомбами, своей кровью и смертью своих боевых товарищей они вернули их в лоно свободных советских городов.

Все советские газеты продолжали помещать материалы об освобождении Орла и Белгорода, о первом салюте. «Красная звезда» за 8 августа поместила статью «В Белгороде». Редко кто не прочитал ее перед вылетом.

«Вот он, город садов, пахучих лип и белой акации. Белгород, как и Орел, кровоточит, он весь в язвах. Его дома зияют пустыми, разбитыми глазницами окон, черными проломами в стенах. На гористом лике двух городов легла одна каинова печать: «Сделано немцами».

Но Белгород поражает и ужасает больше, чем Орел. Здесь немецкая жестокость и подлость проявились с еще более страшной силой. В Белгороде немцы как бы сдавили горло городу: он онемел, он превращен немцами в страшную зону пустыни. Это – безязыковый город, в нем царит угнетенная тишина. Редкий прохожий появляется на улицах города. Белгород вымер. 29 июля немцы начали угонять жителей... Когда одного воина спросили, какой он части, – боец ответил весело – мы белгородские!.. Они отвоевали этот город у немцев. Они вместе со всей страной возродят его к новой светлой жизни».

Пришло время рассказать о той огромной работе, которую в ходе Курского сражения выполняли отдельные, наиболее подготовленные экипажи. Речь идет о доставке в различные районы оккупированной территории Советского Союза, а также в глубокий тыл врага пропагандистской литературы (книги, брошюры, газеты, листовки). Количество сброшенных печатных изданий в тысячах штук отражено в итогах боевой работы за каждый день, а названия сведены в отдельную таблицу.

Доставка печатных изданий в тыл противника – это завершающая часть огромной работы в сфере военно-политической пропаганды среди войск и населения противника, а также среди той части советских людей, которые оказались на временно оккупированной территории. Из всех видов печатной пропаганды самым массовым и оперативным были листовки. Они готовились и издавались Главным политическим управлением РККА, военными советами, командирами и политорганами Красной Армии. Доставка же к местам назначения осуществлялась авиацией. Большую часть этой работы, а в глубокий тыл и всю ее, выполняла АДД.

В моих руках воспоминания бывшего начальника политического отдела Aviации дальнего действия Серафима Ивановича Приезжева. Этого кристально чистого человека, политработника с большой буквы я застал в госпитале имени Н.Н. Бурденко, незадолго до его ухода из жизни. По разрешению Серафима Ивановича его жена Екатерина Тимофеевна передала его записки мне. Политический отдел АДД Приезжаев возглавлял с 6 марта 1942 года. В воспоминаниях записано: «Я вновь в Москве, опять в том же здании, на работе того же характера, что за четыре месяца до начала войны, только масштабы несравнимы».

Еще одна запись от 9 июля 1943 года, в период уже начавшейся Курской битвы, фиксирует его уход на другую должность: «Закончился период аппаратной работы, возрос личный опыт, вырос уровень личной подготовки, жизненный опыт обогатился тем, что стало ясным какая затхлая атмосфера возникает там, где нет большевистской нетерпимости к замазы-



*С.И. Приезжев*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 82.

ванию недостатков, к элементам подхалимства. Ухожу на 8-й авиакорпус, ближе к живому делу». Думается, не без оснований легли эти строки на бумагу воспоминаний этого принципиального политработника.

Организацией работы по доставке листовок в тыл противника занимались политорганы, заместители командиров полков по политической части. Приезжаев отмечал: «Листовки изготовлялись Главным политическим управлением РККА. Наш политотдел распределял их по авиационным соединениям в соответствии с планом предстоящих полетов. Мы же вели учет районов выброски листовок, в чем и отчитывались перед Главпуrom...

В связи с листовками мне часто приходилось встречаться с Д.З. Мануильским, который в Главном политическом управлении фактически являлся руководителем работы среди войск противника. Я был знаком с Дмитрием Захаровичем еще с начала 30-х годов, работая некоторое время в ЦК Монгольской Народно-революционной партии, а затем в Дальневосточном секретариате Исполкома Коминтерна. К тому же его сын учился в Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского.

К нему я всякий раз заходил перед моими выездами в войска. Я нуждался в беседах с ним по вопросам международной обстановки и о положении на фронтах для своих выступлений перед личным составом. Бывали случаи, когда я заставлял его за работой над листовками. И всегда я поражался его неутомимости, хотя в то время ему шел шестидесятый год. Писал он быстро. Листовку размером в одну страницу ученической тетради он исполнял за семь-восемь минут и писал так, что в правках они не нуждались. Написанные им листовки были остры, всегда дышали революционным пафосом. Писались они короткими фразами, как бы стреляли по врагу.

По инициативе Мануильского были собраны многие десятки тысяч писем военнопленных солдат и офицеров, находившихся в лагерях. Они были адресованы их родным. Эти письма мы бросали над Германией, Венгрией и Румынией, что являлось сокрушительным ударом по грязной клевете Геббельса о том, что будто Красная Армия расстреливает военнопленных»,

Считаю: свидетельство Приезжаева полезно тем, что среди известной части публицистов распространено мнение, мол-де, написание листовок не представляет слишком большого труда, чего там стоит изобразить одну страничку текста. Ошибочность такого мнения очевидна. Чеховские слова – «краткость – сестра таланта» – к этой работе подходят как нельзя кстати. На одной страничке надо предельно кратко, четко, аргументированно осветить какую-то важную политическую проблему. Это под силу только людям талантливым. К ним, несомненно, относился и Дмитрий Захарович Мануильский, представитель той партии, роль которой в достижении Победы в Великой Отечественной войне так усиленно пытаются принизить, а порой и просто опозлить доморожденные антикоммунисты.

Вот текст листовки «Почему он молчит?», изданной Главным политическим управлением РККА 27 июля 1943 года и несколько раз доставляемой в глубокий тыл врага экипажами Авиации дальнего действия.

*«Солдаты!*

*Почему Адольф Гитлер сейчас молчит? Раньше он говорил часами. А народ молчал. Сейчас, в трагические дни, которые переживает Германия, народ заговорил, спрашивая:*

*Что же дальше? Куда нас завели?*

*Сколько еще немецких могил усеют поля и дороги чужих стран?*

*Гитлер должен дать ответ, но он молчит.*

*Он молчит потому, что ему нечего сказать.*

*О чем он может сказать?*

*О том, как он погубил трехсоттысячную армию под Сталинградом и проиграл кампанию 1942 года?*

*О том, что никакой вымышленный «Атлантический вал» не предотвратит второго фронта в Европе?*

*О том, что лето 1943 года не оставляет уже никаких надежд?*

*О том, что он уже проиграл эту войну?*

*Если бы во главе Германии стоял честный человек, он должен бы сказать народу всю правду и уйти.*

*Но в Германии в роли фюрера выступает жалкий трус, обманщик, провалившийся политик, обанкротившийся стратег. Когда дела шли будто бы неплохо, он кричал громче всех. А сейчас этот авантюрист растерянно молчит и прячется от народа.*

*Солдаты! Неужели вы не видите, что Гитлеру нечего сказать. Он – банкрот.*

*Обычных банкротов сажают за решетку. Любой обанкротившийся генерал, если бы он потерпел такое поражение, как под Сталинградом, был бы немедленно отстранен и предан суду.*

*А банкрот Гитлер? Он гуляет на свободе, он продолжает гнать вас на убой.*

*Мало того. Он еще пугает вас катастрофой. Но ведь именно банкроты и ведут страну к катастрофе! История всех стран и народов подтверждает это. Обычный банкрот просто гибнет сам. Банкрот во главе государства – тащит в пропасть народ.*

*Спасение народа – в свержении банкротов!*

*Солдаты! Гитлер молчит, но вам молчать нельзя. Поднимайтесь против Гитлера, пока он еще окончательно не погубил Германию.*

*Долой банкрота Гитлера – и Германия будет спасена!*

*Помните: гитлеры приходят и уходят, а народ германский остается!*

*Немецкие солдаты! Кончайте войну! Безбоязненно переходите в плен к русским.» (Рис.3)*

В ряде листовок отражались события, связанные с боями на Курской дуге. Думаю, молодому читателю будет интересно познакомиться с содержанием одной из них. Листовку «Под Курском похоронены иллюзии немецких солдат», изданную Главным политическим управле-

нием РККА 15 июля 1943 года, экипажи АДД в распоряжении немецких войск не разбирались.

*«Никакими хитросплетениями не удалось вашей пропаганде скрыть вести о крахе немцев под Курском.*

*Всем стало известно:*

*что третье генеральное наступление, начатое Гитлером 5 июля, на этот раз под Курском и Орлом, он проиграл в самом же начале;*

*что за девять дней боев он потерял около ста тысяч человек убитыми, 2718 танков, 1292 самолета, а успеха не добился! Красная Армия не только сорвала генеральное наступление Гитлера, но 13 июля сама перешла в наступление на город Орел с севера и востока.*

*Наступление Красной Армии успешно развивается.*

*Провал летнего наступления немцев – это решающее поражение немецкой армии.*

**ПОД КУРСКОМ ПОХОРОНЕНЫ ИЛЛЮЗИИ НЕМЕЦКИХ СОЛДАТ.**

*Вы надеялись на лето. Сейчас ваши надежды на лето рухнули.*

*Вы надеялись на тотальную мобилизацию. Но тотально мобилизованные дивизии оказались неспособными добиться каких-либо успехов. Ваши надежды на тотальную мобилизацию не оправдались.*

*Вы надеялись на новое оружие. Но «тигры» и «фердинанды» оказались неспособными пробить русскую оборону, а наше старое испытанное русское оружие уничтожает их, как и ваши обычные танки и*



Рис.3. Лицевая сторона листовки «Почему он молчит?»

*пушки.*

*На что вы надеетесь, солдаты!*

*На фюрера?*

*Но разве НЕ ОН виновник гибели немецкой армии под Сталинградом, катастрофы в Тунисе, опустошительных бомбардировок ваших городов, нависшего над Германией вторжения англо-американских армий?*

*Надежда на фюрера не спасла ста тысяч немецких солдат от гибели под Курском и Орлом.*

*То же произойдет и с вами, солдаты, если вы позволите Гитлеру и дальше затягивать безнадежно проигранную им войну.*

*Лишь одно может спасти вас – русский плен.*

*Это поняли многие ваши товарищи. Они ежедневно сотнями добровольно переходят к русским в плен.*

*Сдавайтесь безбоязненно в плен. Ни один волос не упадет с вашей головы!*

**ПРОПУСК!**

*(на немецком и русском языках)»*

Полеты самолетов с листовками на борту в ходе Курской битвы осуществлялись практически каждую ночь. При этом командиры и политработники не старались к выполнению этой работы привлекать постоянные экипажи, этим делом, с учетом важности задания, занимались самые сильные из них. К примеру, 14 июля в район Орла, наряду с выполнением задач бомбардирования, листовки доставили такие экипажи 45-й авиадивизии: В.В. Пономаренко (шестнадцать тысяч штук), С.М. Макаренко (тридцать шесть тысяч), М.Н. Каминский (двадцать тысяч); 18 июля П.И. Немков (двадцать тысяч «Вести с советской Родины»), М.Ф. Откидач (двадцать четыре тысячи «Почему он молчит?»).

Эту работу экипажи АДД выполняли с большим желанием, особенно, когда листовки предназначались для советских людей, оказавшихся на временно оккупированной территории нашей страны. Доставить правду о положении дел на фронтах войны, об успехах Красной Армии отравленным геббельсовской ложью людям считалось самым добрым делом. Правда нужна была немецкому солдату и немецкому народу.

Накануне начала операции «Цитадель» германское командование рекламировало «новое оружие» и проведенную в Германии тотальную мобилизацию, которые якобы принесут успех новому летнему наступлению. Однако его провал и контрнаступление Красной Армии на курском и белгородском направлениях заставили врага вначале замалчивать истинное положение дел, затем изворачиваться и врать. Это вранье надо было разоблачать. Эту работу экипажи АДД также выполняли с интересом.

11 августа 1943 года Военный совет Авиации дальнего действия поставил командиру 45-й авиадивизии, активно работавшей в это время на ленинградском направлении, задачу на сброс листовок над территорией Восточной Пруссии. Пришло время рассказать бюргерам через агитационную литературу правду о событиях на советско-германском фронте, в частности в районе Курской дуги. Полковник В.И. Лебедев выполнение этой задачи возложил на командование 890-го авиаполка.

Командир полка Герой Советского Союза Эндель Карлович Пусэп и его заместитель по политической части Федор Игнатович Алферов во мнении кому доверить ответственное задание сошлись быстро – экипажу самолета Пе-8 № 42097 под руководством командира корабля Николая Александровича Ермакова. И для этого были все основания.

К началу Курской битвы этот небольшой коллектив в одиннадцать человек стал выделяться в полку своей боевой спайкой, наибольшее взаимопонимание было между главными членами экипажа – командиром, штурманом Н.И. Турковским и бортовым техником И.С. Гончаровым. Боевые задания выполняли уверенно, к каждому вылету подходили вдумчиво, все его детали продумывали на земле. Самолет и экипаж находились в постоянной готовности подняться в воздух. В июле отработали хорошо, а в августе, не пропустив ни одного боевого вылета и выполнив их с высоким качеством, явно тянули на первое место.

Сброс листовок – дело, прежде всего замполитское, поэтому Алферов контроль за подготовкой экипажа к заданию взял в свои руки.

Перво-наперво он сам ознакомился с тем агитационным материалом, который экипажу предстояло доставить в намеченные пункты Восточной Пруссии. Политотдел АДД направил «Манифест Национального Комитета «Свободная Германия», газету «Свободная Германия» № 2, «Приказ Сталина от 24 июля 1943 года», «Письма военнопленных» и брошюру «Манифест и протоколы Национального собрания». Весь материал был на немецком языке, однако Москва всегда присылала и несколько экземпляров в переводе, что позволяло экипажам знать содержание предназначенных к выборке документов.

Алферов с интересом узнал, что 12 и 13 июля в Москве состоялась конференция военнопленных немецких офицеров и солдат, которые совместно с немецкими общественными и профсоюзными деятелями и депутатами рейхстага решили образовать Национальный комитет «Свободная Германия». Он-то и обратился к немецкой армии и народу с Манифестом.

Продуманные и точные формулировки документа били прямо в цель: «Годами подготовлял Гитлер эту захватническую войну, не спрашивая воли народа. Гитлер привел Германию к политической изоляции... Всю Европу сделал он врагом германского народа, а имя его покрыл позором. Он виновник той ненависти, которая окружает сейчас Германию. Никогда внешний враг не ввергал нас, немцев, в такую пучину бедствий, как это сделал Гитлер. Факты неумолимо говорят: война проиграна. Ценой неслыханных жертв и лишений Германия может еще на некоторое время затянуть войну. Продолжение безнадежной войны было бы, однако, равносильно гибели нации. Но Германия не должна умереть! Быть или не быть нашему отечеству – так стоит сейчас вопрос».

«Вот это бомба! – подумал замполит. – Вот какую правду понесут ребята на своих крыльях. Надо все это до них довести, надо, чтобы это задание они выполнили!».

Алферов попросил штурмана дивизии Героя Советского Союза С.М. Романова оказать экипажу помощь в выборе наиболее безопасного маршрута, а когда подготовка к полету была завершена, сам провел контроль готовности. Напугав экипаж, Федор Игнатович сказал:

– Ваше задание во всех отношениях и сложное, и ответственное, исходит оно от Военного совета АДД и носит персональный характер. Что это значит? Это задание Военный совет возложил на 45-ю авиадивизию, ее командир поручил его выполнить нашему полку, ну а мы с подполковником Пусэпом решили, что лучше вас это никто не сделает. Имя командира вашего экипажа известно в Москве. Теперь о трудностях. Полет предстоит длительный, в глубокий тыл, со всеми вытекающими отсюда последствиями. Но на вашей стороне погода, она сложная. Это вам на руку, так безопаснее. Вы знаете: бросать листовки – не бомбить, здесь не надо прицеливаться, но расчет по времени должен быть точным. Ну это вы уже сами знаете. И последнее: данный полет – это должок. Несколько дней назад Макаренко его уже выполнял, но неудачно. Поэтому кровь из носа, но задание должно быть выполнено. Вы везете в Восточную Пруссию бомбы посolidнее фугасок, бюргерам это надо знать!

Когда ночь набросила свое покрывало на кратовский аэродром, Ермаков поднял машину в воздух и взял курс на север. От линии фронта летели за облаками, которые, по мере продвижения вперед, все больше и больше уплотнялись: до Андриаполя два-четыре балла, до Невеля двухслойная на разных высотах с верхней границей в пять тысяч метров, до Двинска в пределах пяти баллов, затем до самой Восточной Пруссии и над ней от восьми до десяти баллов высотой до восьми тысяч метров.

В связи с тем, что земля не просматривалась, штурман Турковский выход на цель определил по расчету времени и по пеленгам, которые давал командный пункт дивизии. Выброску листовок начали над пунктом Торн в 01.49 из-за облаков с высоты семи с половиной тысяч метров. Затем с курсом 45° пошли на Мариенбург. Одарив этот город агитационной литературой, по засеченному из радиобюро дивизии пеленгу, взяли курс 270° на третий, конечный пункт работы – Инстербург. Очистив самолет до последней листовки, повернули назад. В Кратово сели утром, пробыв в воздухе 8 часов 30 минут.

Оказывая помощь войскам Воронежского фронта, прорвавшимся в район Богодухова, два авиакорпуса АДД отбомбили железнодорожные узлы Полтава и Красноград, стараясь ограничить подпитку резервами немецкую группировку в районе Харькова. Один экипаж на Пе-8 доставил в Восточную Пруссию очередную порцию агитационной литературы, рассказывающую правду о положении на советско-германском фронте, в районе Курского сражения, а также о зарождении на территории Советского Союза антигитлеровского Национального комитета «Свободная Германия».



*В ночь на 13 августа наша авиация в третий раз подвергла бомбардировке воинские эшелоны и военные склады противника на железнодорожном узле Полтава. В результате бомбардирования подожжены склады и пять железнодорожных составов. Наблюдением отмечено восемнадцать сильных взрывов. К концу бомбардирования огонь распространился вдоль железнодорожного полотна и слился в огромный очаг пожара.*

*На железнодорожном узле Красноград разрывы наблюдались среди скопившихся здесь эшелонов противника. В результате прямого попадания бомб в один из эшелонов произошел взрыв огромной силы. После этого взрыва возникли пожары на всей территории железнодорожного узла. Все наши самолеты вернулись на свои базы.*

*«Красная звезда», 1943, 14 августа.*

## РОЗЫ И ШИПЫ

Освобождение Орла и Белгорода стало знаменательным событием не только для советских людей. Эхо этой победы прокатилось по всему миру. Из союзных держав первым откликнулся президент США Ф. Рузвельт. 6 августа он писал И.В. Сталину: «В течение месяца гигантских боев Ваши вооруженные силы мастерством, своим мужеством, своей самоотверженностью и своим упорством не только остановили давно замышлявшееся германское наступление, но и начали успешное контрнаступление, имеющее далеко идущие последствия.

Искренние поздравления Красной Армии, народу Советского Союза и лично Вам по случаю великой победы под Орлом. Советский Союз может справедливо гордиться своими героическими победами».<sup>1</sup>

Эхо победы под Орлом и Белгородом докатилось и до туманных берегов Великобритании.

12 августа премьер-министр этой страны У. Черчилль дал ему свою оценку. В письме И.В. Сталину он писал: «Ваша телеграмма от 9 августа дает мне возможность выразить Вам свои искренние поздравления с недавними весьма значительными победами, одержанными русскими армиями под Орлом и Белгородом, открывающими путь к Вашему дальнейшему наступлению в направлении Брянска и Харькова. Поражения германской армии на этом фронте являются вехами на пути к нашей окончательной победе».<sup>2</sup>

Черчилль ссылается на телеграмму Сталина от 9 августа, которая была отправлена в Лондон на предложение Британского правительства о возможной встрече глав трех держав. Этот документ содержит весьма любопытные факты, в связи с этим не могу не привести его частичного содержания:

«Вместе с тем я должен сказать, что при данной обстановке на советско-германском фронте я, к сожалению, лишен возможности отлучиться и оторваться от фронта даже на одну неделю. Хотя мы имеем в последнее время на фронте некоторые успехи, от советских войск и советского командования требуется именно теперь исключительное напряжение сил и особая бдительность в отношении к вероятным новым действиям противника. В связи с этим мне приходится чаще чем обыкновенно выезжать в войска, на те или иные участки нашего фронта».<sup>3</sup>

Какие же, на мой взгляд, в этом документе любопытные факты? Во-первых, обращает на себя внимание весьма сдержанная оценка военных достижений Советского Союза, сведенная руководителем страны до «некоторых успехов». Во-вторых, И.В. Сталин пишет, что обстановка на советско-германском фронте заставляет его выезжать на те или иные его участки. Прочитав об этом, современный молодой человек, напичканный

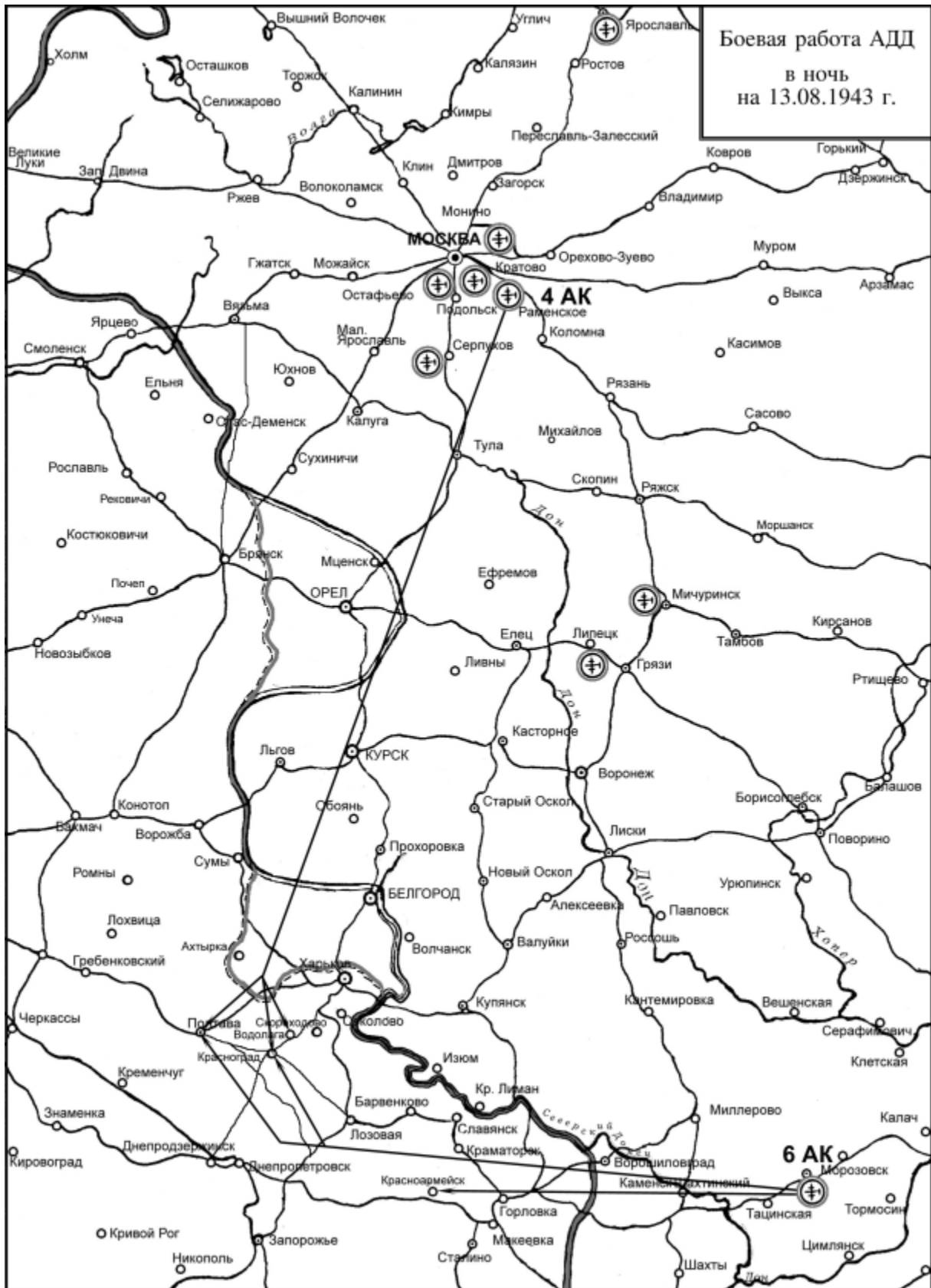
---

<sup>1</sup> Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. – М. 1989. – Т. 2. – С. 77.

<sup>2</sup> Там же. – Т.1. – С. 168.

<sup>3</sup> Там же. – С. 141.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 13.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбо-метание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Полтава (главн)	4-й авиакорпус	Б-25	34	33	190	48,150	
ж/д узел Красноград			27	27	178	41,630	
Разведка погоды с бомбардированием ст. Скоморохово			1	1	6	0,6	
<b>Итого:</b>			<b>62</b>	<b>61</b>	<b>374</b>	<b>90,380</b>	
ж/д узел Красноград	6-й авиакорпус	Ил-4	19	16	335	23,234	
Полтава-главная		Ли-2	32	28	1193	31,821	
ж/д узел Красноар-мейск		Ил-4		4	44	4,420	
п. Дудковка		Ли-2		1	48	1,236	
<b>Итого:</b>			<b>51</b>	<b>49</b>	<b>1620</b>	<b>60,711</b>	
<b>Всего:</b>			<b>113</b>	<b>110</b>	<b>1994</b>	<b>151,091</b>	

всякими небылицами о Верховном Главнокомандующем, вроде такой, что он якобы никогда на фронт не выезжал, руководил-де войсками по глобусу, воскликнет: «Ну и вранье!».

Да нет, не вранье! А самая настоящая истина. Мне трудно судить о том, выезжал ли И.В. Сталин на какой-либо участок советско-германского фронта в пределах Курской дуги, просто таких фактов я не знаю. А вот, что в период Курского сражения на фронте он был, – это точно.

Бывший начальник штаба Западного фронта генерал-полковник А.П. Покровский, ссылаясь на краткий научно-популярный очерк «Великая Отечественная война», писал: «Ставка Верховного Главнокомандования придавала наступлению войск Западного и Калининского фронтов на смоленском направлении (речь идет о Смоленской наступательной операции 1943 года. – А.С.) большое значение. Это видно прежде всего из того, что Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза И.В. Сталин лично 3 августа прибыл в район Юхнова на Западный фронт, а 5 августа находился уже в селе Хорошево на Калининском фронте. Его интересовали вопросы боевой готовности войск, меры оперативной маскировки, расстановка руководящих кадров. Он дал ряд указаний по практической подготовке операции».<sup>1</sup>

Этот факт подтверждают и авторы только что вышедшей книги «Полководец Сталин»<sup>2</sup>. Наконец, о пребывании И.В. Сталина на Калининском фронте подробно рассказано его бывшим командующим Маршалом Советского Союза А.И. Еременко<sup>3</sup>.

И, в-третьих, И.В. Сталин пишет У. Черчиллю, что «от советских войск и советского командования требуется именно теперь исключительное напряжение сил и особая бдительность в отношении к вероятным новым действиям противника».

Это предвидение подтвердилось через несколько дней. Речь идет о гитлеровских контрударях из района Богодухова и Ахтырки, о которых я уже упоминал. А.М. Самсонов подчеркивает: «Командование войск противника, стремясь не допустить окружения своей харьковской группировки, решило организовать сильные контрудары на богодуховском и ахтырском направлениях. Гитлеровцы сосредоточили западнее Ахтырки и южнее Богодухова 4 пехотных и 7 танковых и моторизованных дивизий, имевших до 600 танков. Контрудары танковых дивизий по левому крылу и центру Воронежского фронта немцы остановили уже ослабленные в боях соединения 6-й гвардейской и 1-й танковых армий».<sup>4</sup>

Бои здесь, особенно в районе Богодухова, приняли ожесточенный характер. Обе стороны несли большие потери. Гитлеровцы любой ценой стремились восстановить контроль над железной дорогой Харьков – Полтава. «Стремясь отрезать и разгромить 1-ю танковую армию, овладеть железной дорогой Харьков – Пол-

<sup>1</sup> Военно-исторический журнал. – 1973. – № 10. – С. 13.

<sup>2</sup> Соловьев Б., Суходеев В. Полководец Сталин. – М., 1999. – С. 132.

<sup>3</sup> Военно-исторический журнал. – 1993. – № 12.

<sup>4</sup> Самсонов А.М. Крах фашистской агрессии. – С. 395.

тава, гитлеровцы 12 августа ввели в бой до 400 танков. Советские войска сражались упорно: за день боев противник продвинулся только на 3-4 километра, неся тяжелые потери».<sup>1</sup>

Стороны, стараясь добиться перевеса, продолжали подтягивать в район боев все новые и новые резервы. Главными железнодорожными узлами, через которые шла подпитка гитлеровской группировки, по-прежнему оставались Полтава и Красноград. Две ночи подряд 4-й гвардейский и 6-й авиакорпуса били по Полтаве и одну ночь по Краснограду. Обстановка требовала продолжить эту работу.

Исключительно эффективно сработали экипажи соединения С.П. Ковалева: только один – командира корабля А.Н. Миронова из-за отказа свечей мотора возвратился на свой аэродром. Остальные при ясной погоде на маршруте и в районе цели благополучно дошли до объектов и нанесли в короткий промежуток времени концентрированный бомбовый удар.

Работу полтавской группы экипажей контролировали подполковник Е.А. Шаханов и майор А.И. Матвиенко, они наблюдали в центре станции большой пожар, вызвавший десять взрывов, горящие эшелоны и взрывы большой силы. Дешифровка снимков, сделанных Ф.Н. Рябчуком и П.А. Детковым, показала, что по территории объекта произведено сто шестнадцать попаданий, на ней возникло восемь пожаров, горело пять эшелонов.



С.П. Ковалев

Работу красноградской группы экипажей проконтролировал командир 14-го гвардейского авиаполка подполковник В.Д. Зенков, он лицезрел взрыв большой силы, а затем сильный пожар – предположительно горел эшелон с горючим. Цель освещалась отлично, бомбили штурманы только прицельно.

В этом вылете вновь отличился экипаж Г.Г. Агамирова. В боевом донесении 5-й гвардейской авиадивизии отмечено: «22-й гвардейский авиаполк в ночь на 13 августа уничтожил скопления железнодорожных эшелонов, разрушал железнодорожные пути и станционные сооружения на узле Красноград. В результате удачного бомбардирования экипажа Агамирова (штурман Л.Н. Решетников) в южной части вокзала отмечено два пожара».

Командир корабля Л.Н. Пашетов южнее Полтавы обнаружил колонну машин и атаковал ее. Инициативу проявил и В.Т. Маркизов, который огнем бортового оружия подавил два прожектора. Атаки истребителей выдержали экипажи Ф.Н. Рябчука и Г.П. Троценко.

Отлично отбомбила железнодорожный узел Полтаву 62-я авиадивизия 6-го авиакорпуса. Шестнадцать очагов пожаров переросли в большие, а десять сопровождались продолжительными взрывами. Столбы красного пламени высотой до двухсот метров, пожары и взрывы наблюдались вдоль железнодорожного полотна полосой до одного километра. Взрывались и горели цистерны и вагоны в пяти эшелонах с горючим и боеприпасами. Все эти сведения визуального наблюдения подтвердили фотоснимки.

Не обошлось без неприятностей, о которых на фоне хороших результатов бомбардирования даже не хочется говорить, но надо, ибо они были и очень серьезные. Экипаж П.Т. Полякова после выполнения боевого задания стал на обратный курс, на рубеже линии фронта сдал мотор, шли на одном тридцать минут и все это время самолет терял высоту. В районе Старобельска пришлось садиться в поле с убранными шасси. Не считая погнутых винтов, все обошлось. С боевого задания не возвратились два экипажа 4-го гвардейского авиаполка – командиров кораблей Н.В. Леонова и М.Н. Сидорова. В корпусном боевом донесении говорится: «Контролеры (а ими были начальник разведотдела полка и командиры эскадрилий. – А.С.) и экипажи наблюдали: в 01.22 на высоте трех тысяч метров горел самолет, упал в районе юго-восточнее Полтавы и взорвался; в 01.27 – в семи километрах северо-восточнее



В.Д. Зенков

Полтавы на высоте трех с половиной тысяч метров загорелся, упал и взорвался самолет. Отмечались воздушные бои над целью. Предположительно оба экипажа сбиты истребителями».

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 206.

Через две недели в очередном боевом донесении корпуса появилось такое дополнение: «В ночь на 13 августа экипаж 4-го гвардейского авиаполка Леонова бомбардировал станцию Полтава и создал один очаг пожара больших размеров. На обратном маршруте в 01.10 атакован Ме-109. Истребитель произвел две атаки сзади сбоку и сверху. Самолет загорелся, горящим упал на землю и взорвался. Экипаж выпрыгнул. Летчик перешел линию фронта. Место падения самолета и место нахождения остальных членов экипажа неизвестно».

Этот документ появился на основе рассказа вернувшегося в полк 26 августа командира корабля Николая Васильевича Леонова. Летчик поведал о следующем.

Заметив после первой атаки истребителя пламя на левой плоскости и левом моторе, Леонов начал его сбивать, но пожар продолжал разгораться, огонь стал проникать в кабину. В это время истребитель произвел повторную атаку и пулеметной очередью перебил управление элеронами. Летчик дал команду покинуть самолет. Сам он видел, как раскрылись парашюты штурмана Н.М. Гришина и бортового техника И.В. Гараха, а вот когда и как выпрыгнули в этой круговерти радист В.П. Зинкевич и стрелок В.А. Хохряков, не заметил.

Убедившись, что на запрос никто не отвечает, летчик надел парашют и, готовясь к прыжку, оставил штурвал. Как только он это сделал, Ли-2 начал с разворотом скользить в правую сторону. Прыгать пришлось при крайне неудобном положении, когда самолет находился в крутой спирали. С невероятным трудом дополз до двери и, в конце концов, выбросился наружу.

Парашют раскрыл на восьмистах метрах, огляделся.

– Ах ты, сволочь! Ах ты...

В ночном небе, между землей и звездами, повисли слова красивого русского мата. Жаль только, что тот, кому они предназначались, не мог их расслышать и оценить великолепные лингвистические способности советского летчика. В матерщинную многоэтажную тираду Николай Леонов вложил всю свою душу, которая пылала не меньшим огнем ненависти, чем его объятый пламенем и крутящийся в смертельной спирали самолет. А этот фашист, этот гад ползучий, продолжал его преследовать.

– Ах ты...

Этот новый словесный залп он отправил в уже пустое небо, стоя ногами на земле. Истребитель ушел, бомбардировщик упал и взорвался где-то недалеко от места приземления летчика. Отстегнув лямки парашюта, спрятал его в кустарнике, глянул в небо, чтобы по звездам восстановить ориентировку, а там новая межсамолетная дуэль. Забыв об опасности, Леонов, сжав кулаки, смотрел, как один из двух, уже объятый пламенем, круто шел к земле, скрылся за горизонтом и там через пару секунд вздыбился клубком огня и дыма.

Чувство собственного бессилия переросло в ярость и летчик... побежал. Не осознавая зачем и не зная куда. Бежал долго, пока физическая усталость не погасила нервную вспышку. Остановился, перевел дух, достал компас, сориентировался и пошел на север.

Шел несколько дней, обходя стороной населенные пункты. Проснувшись в густом кустарнике утром 18 августа, поздравил сам себя с профессиональным праздником, привел одежду в относительный порядок и решил зайти в небольшое село, перед которым остановился на исходе минувшего дня. Затем передумал, перешел на кукурузное поле, на его окраине устроил наблюдательный пункт и пролежал там, изучая обстановку, весь день. Вечером под покровом надвигающихся сумерек вошел в одну из крайних хат. Люди там оказались добрые. Летчик узнал подробности о сбитых советских самолетах. На одном погибло шесть человек, все сгорели, со второго двоих раненых подобрали жандармы. Леонов сделал вывод, что сгоревшие шесть человек – это экипаж Сидорова. Ну а раненые – это, по всей видимости, кто-то из его товарищей.

Подкрепившись и отдохнув, Леонов продолжил путь. В Первоозновке узнал, что немцев в селе нет, остались в нем одни полицейские, да и те бегут в Полтаву. Познакомился с летчиком из 88-го истребительного авиаполка сержантом Приставкой, который проживал в селе уже целый год. Вместе с ним пошли дальше, в сторону линии фронта.

19 августа встретились с патрульной разведкой одного из подразделений советских войск и были доставлены в штаб, расположенный в селе Большие Рублевки. Познакомившись с документами, командир батальона направил летчика в штаб 2-й воздушной армии, где находился Н.С. Скрипко. После беседы с ним попутным самолетом прилетел в Москву, где подробно рассказал начальнику штаба АДД о своем двенадцатом боевом вылете.

Информация командира корабля о том, что судьба остальных членов экипажа ему неизвестна, легла в основу вывода: они пропали без вести. Это печальное сообщение через месяц ушло по адресам родителей. А еще через месяц командование полка некоторым из них срочно направило извинительно-радостное известие

о том, что их сыновья живы. Основанием для этого послужило возвращение из плена штурмана Н.М. Гришина, радиста В.П. Зинкевича и стрелка В.А. Хохрякова. Все трое находились в немецком госпитале для военнопленных в Полтаве. После освобождения города самолетом Ли-2 их доставили в полк, где они продолжили курс лечения. Каждый из вернувшихся прошел свой путь страданий и лишений.

После третьей атаки истребителя штурман получил ранение. При приземлении сломал выше колена простреленную пулеметной очередью ногу. Испытывая адскую боль и не имея возможности передвигаться, приготовился к худшему. Но повезло, его нашли хорошие люди из села Алексеевка – пастух Василий Федорович Чернявский и его помощник Роман Головки. Они отвезли раненого в больницу деревни Каштановка. При расставании штурман уговорил Чернявского взять его документы для сохранения.

В больнице его обнаружили немцы и как военнопленного 19 августа направили в полтавский лагерь, где он провалялся без всякой помощи целые сутки. На следующий день Гришина поместили в госпиталь для военнопленных, там он пролежал ровно месяц. Покидая Полтаву, фашисты эвакуировали выздоравливающих больных и раненых. Гришина отнесли к их числу, но и здесь нашлись смелые люди. Врачи Павел Михайлович Тарасов и Георгий Михайлович Горенко, сами из военнопленных, рискуя жизнью, внесли штурмана в список нетранспортабельных.

Нашлась еще одна добрая душа. Медицинская сестра Тамара Михайловна Дубинина по его просьбе сходила в Алексеевку и принесла документы.

Вернувшийся в полк штурман рассказал о мужественном поведении и причине гибели бортового техника Ильи Васильевича Гараха. В критический момент он больше думал о товарищах, чем о себе. Сохраняя хладнокровие, принес парашюты летчику и штурману, помогал раненым покинуть самолет. Сам выпрыгнул в числе последних, но парню не повезло: его разбитое тело нашли рядом с лопнувшим куполом парашюта.

Штурман также сообщил, что, как рассказали жители, самолет с бортовым номером шестнадцать взорвался в воздухе, все погибли и похоронены в районе деревни Каштановки. На этом самолете летал экипаж командира корабля Сидорова Михаила Николаевича. С ним погибли летчик Шеверев Михаил Степанович, штурман Печенкин Алексей Петрович, борттехник Обронов Владимир Евгеньевич, радист Малюта Иван Григорьевич, стрелок Жиглов Борис Павлович.

Помимо всего, штурман привез свидетельства местных жителей о результатах бомбардирования Полтавы в ту злополучную для него ночь: уничтожено два эшелона с боеприпасами и по одному с горючим, стройматериалами и эвакуированными, которые в большинстве своем разбежались.

Стрелок Валентин Алексеевич Хохряков во время обстрела бомбардировщика истребителем получил тяжелое ранение и на некоторое время потерял сознание. Очнулся от огня и дыма, сообразил, что к чему, и вслед за радистом покинул самолет. Приземлился на кукурузное поле, да так неудачно, что вновь потерял сознание. Сколько пролежал в таком состоянии не помнит, но, вероятно, долго, так как очнулся, когда было уже светло. Недалеко, шагах в двадцати, стоял паренек и, выглядывая из-за стеблей кукурузы, внимательно наблюдал за раненым. Хохряков нащупал в кармане комбинезона пистолет.

– Чего стоишь? Подойди, помоги подняться, видишь, я ранен.

Но незнакомец постоял минуту-другую и, как будто снявшись с тормозов, побежал в деревню. Чутье подсказало стрелку, что желающий помочь ведет себя несколько иначе. Хотел отползти в кустарник, но сил хватило метров на десять. Через час с небольшим, громко ломая на ходу кукурузу, к нему подошел невооруженный мужчина средних лет и спросил:

– Это вы бомбили Полтаву?

– Да!

– Молодцы! Давай помогу. А я староста, немцев в селе нет.

Человек, назвавший себя старостой, вместе с парнем помог Хохрякову добраться до деревни, напоил, отобрал пистолет, сказав, что это для безопасности, запряг худую, как голландская сельдь, лошадь и отвез стрелка... к немцам.

После короткого допроса, вопросы которого вертелись вокруг места падения самолета, большая группа фашистов уехала на его розыск. Сообразив, что провидение дает ему шанс, Хохряков отпросился у дневального в туалет, где спрятал все свои документы и награды.

Возвратившиеся немцы привезли с собой В.И. Зинкевича и два парашюта, которые тут же разрезали на части и разделили между собой. Радист и стрелок пролежали на соломе без всякой помощи до полудня. Зинкевич рассказал, что в самолете был ранен в обе ноги, руку и спину, с трудом дополз до двери и с помощью борттехника покинул самолет. Приземлился между хатами какого-то села километрах в пятнадцати от Полтавы

и сильно ушибся. От полицаев отстреливался до последнего патрона, но был взят. По дороге ему удалось незаметно уничтожить все свои документы.

В 16 часов к дому подъехала машина, из нее вышел немецкий офицер в форме «Люфтваффе», о чем-то переговорил с охраной, а затем направился к раненым. Помолчал, улыбаясь, а затем через переводчика спросил:

– На каком заходе я вас сбил?

– Я был ранен на втором, – ответил Хохряков.

– А я сделал три захода! Но вы хорошо стреляли, немножко меня зацепили, но только немножко. Ухмыльнулся, пожелал выздоровления, сел в машину и укатил так же быстро, как появился.

Хохрякова и Зинкевича отправили в Полтаву. В госпитале им сделали легкую перевязку, а на второй день оба попали на операционный стол. Хохрякову наложили гипс на руку и грудь, Зенкевичу – на руку и ноги. 17 сентября, узнав о предстоящей эвакуации, стрелок из госпиталя сбежал и до прихода Красной Армии скрывался в подвале у гражданина Василия Никифоровича Сень города Полтава. После освобождения сумел съездить за документами, но деревню фашисты сожгли дотла.

Владимир Павлович Зинкевич дождался освобождения Полтавы. Ввиду тяжелого состояния немцы его не эвакуировали.

Таков результат вылета 62-й авиадивизии на железнодорожный узел Полтава, вылета в котором оказалось много роз, но не обошлось и без шипов.

Результаты бомбардирования 50-й авиадивизии по узлу Красноград были на первый взгляд более скромными: пять очагов пожаров, одиннадцать взрывов, пять прямых попаданий в эшелон и восемь прямых попаданий в железнодорожное полотно. С учетом того, что потеря и возвращений в соединении в эту ночь не было, подобный результат следует признать отличным.<sup>1</sup>

Этот вывод можно отнесли и к общему результату боевой работы АДД за эту ночь. Бомбардировочный удар двух авиакорпусов по железнодорожным узлам Полтава и Красноград оказался как никогда эффективным. Не все солдаты фюрера, не вся его техника прибыли к основному месту боев. Путь им туда перекрыли бомбы дальних бомбардировщиков. Их результативную работу хорошо отразила газета «Красная звезда», информационное сообщение которой я вынес в качестве эпиграфа к этому параграфу. Итог этот был бы еще более высоким, если б не потеря людей и двух самолетов. О них, кстати, газета умолчала.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 83.



*Труженики ночного неба*



*В ночь на 14 августа наша авиация продолжала наносить бомбардировочные удары по воинским эшелонам противника на железнодорожных узлах Полтава и Красноград. В результате бомбардирования разбито несколько железнодорожных составов, возникло много пожаров, сопровождавшихся взрывами.*

*В ту же ночь наша авиация подвергла сильной бомбардировке скопления немецких войск и техники в районе станции Люботин и городе Валки. Два наших самолета не вернулись с боевого задания.*

*«Красная звезда», 1943, 15 августа.*

### ЗА СМЕРТЬ ДРУГА

В районе южнее Богодухова продолжались ожесточенные бои. Как ни старалось советское командование помешать переброске сюда резервов противника, все же ему удалось добиться перевеса в танках. С их помощью враг начал теснить наши войска на север и вновь овладел железной дорогой Харьков – Полтава.

Контрудар немецко-фашистских войск в районе Богодухова – это, несомненно, просчет командования Воронежского фронта, которое не обеспечило с флангов ударную группировку, продвинувшуюся быстро и далеко на юг. В.И. Кардашов отмечает: «В боевых порядках 1-й и 5-й гвардейской танковых армий, на которые обрушился удар гитлеровцев, было мало артиллерии крупного калибра, которая могла бы поражать танки врага с большого расстояния... Ватутин стал перебрасывать на угрожающее направление резервы, концентрировать здесь артиллерию. Упорнейшая схватка продолжалась несколько дней».<sup>1</sup>

В эти дни помощь авиации Воронежскому фронту была необходима как никогда. Воздушная разведка вскрывала места накопления вражеских войск и тем самым помогала командованию фронта принять правильное и быстрое решение. Кроме этого значительные силы фронтовой и частично Дальней авиации были брошены для подавления этих вскрытых оперативных резервов. Немаловажное значение имело авиационное воздействие на те узловые железнодорожные станции, через которые враг подтягивал свои дальние резервы.

Все эти обстоятельства и определили боевую задачу АДД в ночь на 14 августа: ей предстояло нанести бомбардировочные удары по живой силе и технике врага, в основном по танкам, в пунктах Огульцы, Валки, Люботин, расположенных в двадцати-сорока пяти километрах юго-западнее Харькова, то есть в районе Богодухова.

По замыслу командования АДД в ночь на 14 августа достаточно мощными силами по железнодорожным узлам Полтава и Красноград должны были ударить три авиакорпуса, однако эту мощь почти на половину урезала непогода.

Находившийся на командном пункте 2-й воздушной армии у командующего генерал-лейтенанта С.А. Красовского генерал Н.С. Скрипка определил 6-му авиакорпусу для бомбардирования три объекта, в расположении которых нужно было нанести удар по войскам и технике противника. Руководству дивизий предстояло организовать по два боевых вылета.

Продуманная и четкая работа командиров, штабов и политработников, тщательная подготовка к заданию каждого экипажа позволили соединению добиться весьма высоких результатов бомбардирования, завершить работу без потерь, аварий и поломок. Из шестидесяти семи самолетов, побывавших над пунктами скопления войск и техники врага, только на бомбардировщике Ли-2 командира корабля А.С. Плотникова на обратном маршруте произошел небольшой отказ – потек маслорадиатор. Летчик посадил машину в Купянске, экипаж устранил неисправность и утром перелетел на свой аэродром.

В результате прицельного бомбардирования на пункте Валки возникло двадцать взрывов (из них пять большой силы с двумя последующими очагами пожаров), прямым попаданием бомб был уничтожен один

---

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 206.



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 14.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч	
ж/д узел Красноград	1-й авиакорпус	Ил-4	41	22	45	6,620	136	
ст. Рудня			2	2	16	1,600		
ст. Харьков				2	20	2,000		
ж/д узел Валки				2	22	2,500		
ст. Полтава				2	22	2,500		
д. Огульцы				1	1	0,250		
ж/д перегон Берестовеньки – Власовка – Водолага				3	32	3,500		
г. Зеньков				1	10	1,000		
арт. в районе Опошня				1	11	1,250		
п. Войковка				1	1	0,250		
ст. Орлик				1	11	1,250		
ст. Водолага				1	11	1,250		
ст. Божков				1	10	1,000		
Разведка погоды				1				
<b>Итого:</b>					<b>44</b>	<b>40</b>	<b>212</b>	<b>24,970</b>
ж/д узел Полтава (главн)	2-й авиакорпус	Ил-4	34	20	158	22,450		
ст. Белки				2	23	2,300		
ст. Абазовка				1	4	1,200		
ст. Кочубеевка				1	8	1,250		
п. Милорадово				1	10	1,000		
перегон Олешня – Чупаховка				1	13	1,300		
ст. Белые Берега				1	11	1,100		
ст. Дятьково				1	10	1,000		
ст. Карачев				1	13	1,300		
ст. Гадяч				1	10	1,000		
ст. Олешня				1	11	1,250		
ст. Комаричи				1	13	1,300		
аэродром Полтава				5	1	10	1,000	
Разведка погоды				1				
<b>Итого:</b>					<b>40</b>	<b>33</b>	<b>294</b>	<b>37,450</b>
п. Валки	6-й авиакорпус	Ил-4	39	39	447	52,250		
п. Огульцы		Ли-2	13	13	735	13,774		
п. Люботин		Ли-2	15	15	639	16,058		
<b>Итого:</b>			<b>67</b>	<b>67</b>	<b>1821</b>	<b>82,082</b>		
<b>Всего:</b>			<b>151</b>	<b>140</b>	<b>2327</b>	<b>144,502</b>	<b>136</b>	

прожектор. взорван один склад с горючим, кроме этого отмечено три прямых попадания в машины на шоссе в центре пункта.

На объекте Огульцы возникло двенадцать очагов пожаров, один взрыв большой силы с последующим растекающимся очагом пожара. На пункте Люботин экипажи создали по пять взрывов и очагов пожаров.<sup>1</sup>

На Красноград, после длительного перерыва, направил сорок один самолет 1-й гвардейский авиакорпус. Разведчик погоды командир корабля А.К. Пастухов прошел северным маршрутом без бомб, донес о ее фактическом состоянии и благополучно вернулся в Момино. Второй разведчик П.П. Марков, с дополнительной задачей бомбардирования железнодорожного узла Харьков, прошел южным маршрутом, дал информацию, отбомбился не по заданной цели и также благополучно возвратился на свой аэродром. Проанализировав сведения, полученные с борта самолетов-разведчиков, генерал Д.П. Юханов решил использовать южный маршрут, ограничив количество отправленных в бой экипажей степенью их летной подготовки. В воздух поднялись сорок один из числа самых сильных и два молодых – командиров кораблей М.Ф. Румянцева и А.М. Симакова. Им дали цель полегче – станцию Рудня.

Молодые лицом в грязь не ударили, со своей задачей справились на сто процентов, отбомбившись, при отсутствии противодействия, по центру объекта. А вот у более опытных результаты оказались скромными – задание по основной цели выполнили только двадцать два, фактически половина всего бомбардировочного эшелона. Причиной тому – метеоусловия.

С Момино до Щигров шли при малооблачной погоде, над Белгородом облака сгустились до восьми баллов, затем пошла многослойка с нижней кромкой в восемьсот метров и видимостью в дожде до одного километра, а в районе цели уже господствовали все десять баллов. Попав над Красноградом в сложные метеоусловия, шестнадцать самолетов бомбардировали различные цели. Все они указаны в таблице, мне же остается только назвать фамилии командиров кораблей. Называю их в порядке перечисления объектов: П.П. Марков и А.Н. Тархов, Б.Ф. Чибисов и Н.В. Ковтунов, А.А. Алехнович и Б.Г. Пузанов, И.М. Глазов, А.М. Резниченко, П.И. Лобанов, С.С. Шестопал, М.Н. Романюк, В.А. Матвеев, П.И. Золотарь, С.И. Швец, С.П. Даньшин, В.П. Шабунин.

Из всех перечисленных экипажей наиболее эффективно отбомбился по станции Божков (семнадцать километров северо-восточнее Полтавы) шабунинский, который прямым попаданием в эшелон вызвал взрыв большой силы.

Три экипажа задание не выполнили: А.П. Маркина из-за отключения внутреннего освещения, И.К. Кацюка, попавшего в зону обледенения, и Ю.П. Кролевца из-за сложных метеоусловий. Два после выполнения боевого задания сели на чужих аэродромах: П.И. Храпова по неисправности материальной части и Г.А. Нефедова из-за потери ориентировки.

Остальные двадцать два экипажа своим бомбардированием создали на железнодорожном узле Красноград, преимущественно в центральной и западной частях, тринадцать очагов пожаров.

После пятидневного перерыва в район Курского сражения вновь вернулся 2-й гвардейский авиакорпус. Боевой приказ № 45, подписанный командиром генерал-майором авиации Е.Ф. Логиновым и начальником штаба полковником А.Ф. Стоколясом, поставил подчиненным дивизиям следующие задачи:

«В ночь на 14 августа 1943 года 2-й гвардейский авиакорпус уничтожает железнодорожные эшелоны и разрушает железнодорожные пути на станции Полтава – Киевская.

2-я гвардейская авиадивизия в период 01.20 – 01.30 с высоты пяти тысяч метров бомбардирует узел Полтава – Киевская. Ось маршрута: аэродром вылета – Ливны – цель – Белгород – Ливны – аэродром посадки. Заход на цель с северо-востока, уход – левым разворотом.

8-я гвардейская авиадивизия в период 01.00 – 01.20 с высоты пять тысяч двести метров бомбардирует узел Полтава – Киевская. Пять самолетов выделить на бомбардирование аэродрома Полтава с целью его сковывания, которым вылететь во главе колонны самолетов. Ось маршрута: аэродром вылета – Ливны – цель – Ахтырка – Ливны – аэродром посадки. Заход на цель с северо-востока, уход – правым разворотом.

Всем экипажам при полете к цели от города Ливны связи с землей не держать. Войти в связь после выполнения боевого задания. Предупредить экипажи о внимательном наблюдении за воздухом как при полете к цели, так и при возвращении на свой аэродром».

Работа 2-го авиакорпуса по железнодорожному узлу и аэродрому Полтава проходила почти по такому же сценарию, что и 1-го гвардейского. «Стряпала» его непогода. Одиннадцать экипажей вынуждены были бомбардировать не основную цель. Называю их в порядке перечисления объектов в схеме: Е.В. Евдо-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак., оп. 1, д. 1 «А», л. 84.

кимов и Ф.А. Бычков, П.Н. Ползиков, В.К. Кузьминич, А.Т. Назаров, П.А. Гринев, П.М. Фурс, И.С. Инешин, И.М. Смирнов, Е.Н. Яковлев, А.А. Аницкий, А.В. Тимошенко.

Шесть экипажей с маршрута вернулись, все по одной и той же причине – из-за сложных метеорологических условий. Смогли же их преодолеть и выполнить задание тридцать три экипажа. Отыскивать цель помогала им... противовоздушная оборона. Два дивизиона ЗА своим огнем и тридцать прожекторов своими лучами демаскировали объект, создали над ним световое поле, по которому ориентировались многие штурманы.

В эту ночь над Полтавой свирепствовали истребители. Вероятно, еженощное посещение железнодорожного узла самолетами АДЦ вызвало у немецкого руководства ПВО стремление усилить охрану этого объекта. Под их ярость попало несколько бомбардировщиков 2-го авиакорпуса.

В 02.25 в районе Обояни на высоте двух тысяч семисот метров на самолет майора А.А. Смирнова (8-й гвардейский авиаполк) напал Ме-110. Подкрался он незаметно сзади и снизу, то есть сделал все по истребительским канонам правильно, за исключением одного – не открыл огня. Это странное и не совсем логичное поведение неприятеля насторожило всех членов экипажа. Действительно, не для тренировки же он заходил в хвост бомбардировщика. А может, решил выбрать более выгодную для атаки позицию? А может, в нужный момент отказало оружие?

Что бы там ни было, а экипаж стал держать ухо востро. И соколик появился снова. И опять не стрелял, но на этот раз по вполне объяснимой причине – как только он был обнаружен, летчик моментально увел бомбардировщик в облачность. На этом упражнении в заходе для атаки прекратились.

В этом же районе, только чуть позже и на высоте уже пяти тысяч метров, на бомбардировщик командира корабля Ф.А. Бычкова напали сразу два Ме-110. Действовали они в паре: один, демонстрируя атаку, заходил сзади с включенной фарой и зажженными бортовыми огнями, а второй в это время крался сверху сзади без всяких, вполне естественно, огней. Вот так они, кувыркаясь вокруг бомбардировщика, действовали четыре раза. И четырежды экипаж срывал замысел этой пары. То стрелки своевременно поставят заградительный огонь, то летчик резким снижением и разворотом в сторону атакующего заставит его проскочить. Так постепенно снизились до двух тысяч метров и во время четвертой атаки ушли в облачность.

Но не все действовали так умело и ловко. Кое-кому пришлось потуже. Выполнив задание, один за другим на аэродром возвращались экипажи 18-го гвардейского авиаполка. Зашел на посадку и благополучно приземлился летчик А.С. Бердников. Сел экипаж В.К. Кузьминича. За ним П.А. Гринева. Что-то задерживается И.И. Грудаков. Последняя радиограмма от него была в 23.46 из района Ливны. Потом, понятно, экипаж шел в режиме радиомолчания. Но что-то этот режим у него затянулся. Однако еще есть время, еще можно подождать. Вот сел контролер В.Г. Кочнев, зарулил на стоянку, пришел с докладом: два пожара, один взрыв, четыре батареи зенитной артиллерии и до двенадцати прожекторов. А Грудаков? Выразительно пожал плечами. Истекло расчетное время. Где экипаж, что случилось? Все, кто в эту ночь побывал над Полтавой, ничего особого не видели, все, как и Кочнев, пожимали плечами. В полное юридическое право вступили слова «Пропали без вести». Потом вести стали поступать. Они приходили в полк с возвращением членов экипажа.

Радист В.М. Неведомский вышел с оккупированной территории без особых осложнений, а вот на долю стрелка И.К. Дубины лиха выпало предостаточно. Отбомбились по основной цели. Через пять минут после отхода от Полтавы на бомбардировщик повел атаку Ме-109. Зашел он слева, сзади, сверху. Первая же очередь оказалась прицельной – левый мотор и левую плоскость охватило пламя, а стрелок получил ранение в живот и правую ногу. Видя, что летчику сбить огонь не удастся и что перспектива покидания самолета неизбежна, штурман по СПУ предупредил кормовую часть экипажа о том, что самолет находится над оккупированной территорией. После команды Грудакова на покидание горячей машины Неведомский помог раненому стрелку уйти за борт.

Дубина приземлился в районе населенного пункта Ново-Дубно (двадцать километров восточнее Диканьки). Самолет упал километрах в пяти на северо-восток от деревни.

Остаток ночи стрелок провел в лесу. Часов в девять вышел на разведку и сразу же увидел старика. Установив с ним контакт, выяснил, что немцы в деревне есть, но они уже «навострили лыжи». Дедулька оказался человеком смелым, проворно сбежал домой, принес еду, каким-то снадобьем смазал раны, а вечером, под покровом ночи, укрыл от недобрых глаз в своей хате.

Несколько дней прошли спокойно, стрелок стал поправляться, а утром 18 августа недобрые глаза все-таки нашлись. Местный староста вошел в избу неожиданно. К этому времени все село знало об

упавшем бомбардировщике. Как ни выкручивался Дубина, но принадлежность к авиации скрыть ему не удалось. Сообразив, что на жизни советского летчика можно поиметь выгоду, немецкий холуй пытался увезти стрелка в Полтаву, но просчитался: выстрел из «ГТ» оборвал его планы. Старик и здесь не спасовал. Спрятав труп предателя, он отвел Дубину в соседний хутор, где тот в доме одной колхозницы и дождался прихода наших разведчиков. Произошло это 24 августа.

Штурман В.Ф. Романов вернулся лишь 15 октября 1943 года. О его пребывании на оккупированной территории сведений нет, судя по длительному сроку отсутствия штурмана в полку, можно предположить, что и на его долю бед выпало немало.

Из всех членов экипажа в часть не вернулся только командир корабля Иван Иванович Грудаков. Его судьба отражена в истории полка:

«Летчик Грудаков Иван Иванович, воспитанник ленинского комсомола, совершивший более ста сорока боевых вылетов; штурман Романов Владимир Федорович, штурман эскадрильи, капитан; радист Неведомский Владимир Мартынович, начальник связи эскадрильи, старшина – в ночь на 14 августа бомбардировали железнодорожный узел Полтава. Их самолет над целью был подбит истребителем и загорелся. Летчик решил во что бы то ни стало спасти экипаж. На горящей машине ушел от цели, стараясь дотянуть до своей территории. Когда стало трудно дышать, открыл колпак. Он держал штурвал еще и тогда, когда загорелись волосы. После этого дал команду прыгать. Самолет и летчик сгорели, а экипаж спасся. Штурман Романов отомстил фашистам за смерть своего друга, он совершил двести семьдесят девять боевых вылетов, стал Героем Советского Союза».

Не возвратился в свой полк (8-й гвардейский) и экипаж летчика И.М. Смирнова. О том, что случилось с самолетом и его боевыми товарищами, первым рассказал радист Г.М. Луговской, вернувшийся в часть через несколько дней.

До Полтавы они не дошли, на пути к ней не смогли преодолеть метеорологический заслон. Приняв решение возвращаться, Смирнов приказал штурману В.С. Прянишникову сбросить бомбы на любую цель. Вернулись немножко назад и в районе более или менее приличной погоды отбомбились по переднему краю обороны противника. Через несколько минут полета снова попали в сложные метеорологические условия, в которых летчик потерял пространственное положение. Бомбардировщик свалился на правое крыло и пошел к земле. Приняв команду на покидание, Луговской и стрелок И.П. Мишуров с трудом открыли люк. Беспорядочно падающий самолет то и дело порождал в тесной кабине силы, которые бросали их тела из стороны в сторону. Радист хотел, чтобы первым машину покинул стрелок, но тот при очередном броске зацепился лямкой парашюта за какой-то выступ своей установки и никак не мог освободиться. Понимая, что Мишуров сам этого сделать не сможет, Луговский пришел ему на помощь и после того как стрелок вывалился в люк, выждав несколько секунд, ушел за борт и сам.

Вращательное движение, которое телу радиста создал падающий самолет, надо было погасить во что бы то ни стало. Он это понимал. Подавив желание немедленно рвануть кольцо, Луговской, разбросав руки и ноги, ждал. Лишь когда он убедился, что небо над головой, а земля под ним, раскрыл парашют. Вокруг никого и ничего. Приземлился нормально. Прислушался. Тишина. Осмотрелся. Вроде вдали что-то горело: отблески далекого пожара суетились в темноте ночи. Решив, что это догорает их «ил», Луговской направился туда. Он не ошибся. Приблизительно через час радист оказался у самолета, вернее, у того, что от него осталось.

Занимался рассвет. От еще не остывших обломков бомбардировщика тянуло теплом. Пахло горелым маслом и резиной. Луговской подошел ближе. Предчувствие, что летчик не покинул самолет, подтвердилось: полуобгоревший труп Смирнова лежал среди обломков машины. Больше никого из членов экипажа радист не нашел. Вскоре к останкам самолета подъехала грузовая машина с военными. Это были артиллеристы. Они сообщили, что приблизительно в километре лежит мертвое тело еще одного члена экипажа. Им оказался стрелок Иван Парамонович Мишуров. Тщательный осмотр показал, что еще в воздухе он был задушен стропами своего парашюта. По всей видимости, стрелок рано его раскрыл. Смирнова и Мишурова похоронили в лесу около деревни Тростинец. Артиллеристы сообщили, что штурман приземлился нормально и отправлен в какую-то воинскую часть. 24 августа Владимир Степанович Прянишников прибыл в полк.

Иван Мишуров в эту ночь пролетел над своим родным домом в последний раз. Маршрут его самолета из Серпухова на Полтаву проходил прямо над селом Ширакино Львовского района Курской области. У двадцатилетнего парня там жили родители и совсем молодая жена – Нина Архиповна Аниканова.

Полетами экипажей 19-го гвардейского авиаполка в эту ночь руководил его командир А.И. Шапошников. Рядом с ним от взлета до посадки последнего самолета на командном пункте находился штурман полка

М.Н. Алексеев, получивший звание Героя Советского Союза 27 июля. Золотой Звезды на груди Максима Николаевича еще не было, но вызова в Кремль ждали со дня на день.

Имея штурманское образование (Харьковское авиационное училище, 1937 год), Алексеев встретил Великую Отечественную войну в должности начальника связи эскадрильи. В мае 1942 года стал штурманом эскадрильи, а через год, когда формировался 19-й гвардейский авиаполк, возглавил его штурманскую службу.

Военная судьба свела Алексеева с выдающимся летчиком Aviации дальнего действия Александром Ивановичем Шапошниковым, одним из первых ее Героев (29 марта 1942 года). По всем показателям в боевой



*А.И. Шапошников*

работе экипаж был впереди. В одном из политдонесений отмечалось: «Характеризуя работу отдельных членов боевого актива части, нельзя не выделить таких людей, как летчик Герой Советского Союза Шапошников, первый открывший счет сотенников полка, и его штурмана Алексеева, также совершившего сто боевых вылетов. Не отстает от них и стрелок-радист Жильцов. Этот орденосный экипаж по праву считается передовиком в боевой работе».

Первую награду – орден Ленина – Максим Алексеев получил в марте 1942 года за тридцать боевых вылетов. Вторую – орден Красного Знамени – в декабре этого же года.

Вот некоторые характеристики, отраженные в ряде боевых документов и наградных листах: «отличный мастер самолетовождения», «бесстрашный воздушный боец», «умелый организатор и воспитатель штурманского состава», «не имеет ни одного случая потери ориентировки», «в бою инициативен и хладнокровен».

Правда, один раз хладнокровие Максима Николаевича основательно подвело. Это случилось в ночь на 25 июня 1942 года. Полк в составе дивизии бомбардировал войска противника в деревне Пахонок. Шапошников вывел самолет на объект на высоте тысячи четырехсот метров. Алексеев отбомбился прицельно, успел даже рассмотреть, что натворили

его бомбы. Потом началась борьба с истребителем, борьба не на жизнь, а на смерть. Летчик Ме-110 оказался настырным, но не лыком был шит и командир корабля. Коса нашла на камень.

Не успел истребитель зайти в атаку, как Шапошников резким снижением и изменением курса ускользнул от пулеметной очереди. Минут через шесть силуэт Ме-110 вновь прорезался на темном фоне неба, однако и на этот раз Шапошников маневром ушел из опасной зоны. Посоветовавшись с Алексеевым, взял курс на Дягилево. Однако через некоторое время, попав в полосу низкой облачности и тумана, решили идти в Серпухов. До аэродрома было уже не так далеко, как последовала еще одна атака Ме-110.

Тот ли это был летчик или другой – пойдй разберись. Две длинные очереди прошлестели рядом с кабиной штурмана. Реагируя на нападение, Шапошников резко дал газ, рванул на себя штурвал и устремился в облачность. Из выхлопных патрубков моторов бомбардировщика, из-за слишком обогащенной смеси, стало вырваться пламя. Приняв это за пожар на самолете, Алексеев хотел связаться с летчиком, но второпях что-то напутал. А тут еще бомбардировщик, задрав нос, вот-вот пойдет на петлю. Решив, что Шапошников убит, Алексеев выбросился на парашюте и благополучно приземлился в районе Коломны.

Усталый и расстроенный вечером этого же дня штурман появился в Серпухове. Каково же было его удивление, когда он встретил всех членов экипажа живыми и здоровыми, а самолет на стоянке целым и невредимым.

От Шапошникова узнал, что им пришлось выдержать еще несколько атак истребителя, но огнем стрелков и маневром удалось держать Ме-110 на почтительном расстоянии. Отвязался настырный фашист, ничего не добившись, лишь перед рассветом.

Что и говорить, неприятный вышел случай, но, надо сказать, ни начальство претензий штурману не предъявило, ни полковые острословы языки по этому случаю не чесали. Не любил вспоминать этот курьез в личной биографии и сам Максим Николаевич. А по сему забылся он в полку очень быстро, осев лишь сухими словами в боевом донесении.

1 июня 1943 года подполковник А.И. Шапошников подписал наградной лист, которым штурман 19-го гвардейского авиаполка М.Н. Алексеев был представлен к званию Героя Советского Союза. К этому времени Максим Николаевич совершил двести девять боевых вылетов. 27 июля это звание ему было присвоено.

Штурманская служба полка под руководством Алексеева в ходе Курской битвы сделала все возможное, чтобы нанести врагу как можно больший урон. Достаточно сказать, что за этот период не зафиксировано и одной потери ориентировки, ни одного нецельного бомбардирования. В этом, несомненно, большая заслуга Максима Николаевича.

Вскоре Алексеева вместе с другими награжденными вызвали в Кремль. Золотую Звезду и орден Ленина вручил сам Михаил Иванович Калинин. А вскоре к этой радости прибавилась новая – Красная Армия освободила Куйбышевский район Ростовской области и его родное село Русское, где жили отец, мать и сестра. Значит, теперь они свободны! Написал письмо родным, сообщил, что жив, здоров, что стал Героем Советского Союза. В ответном письме сестра Анна сообщила, что Пелагея Ивановна жива, ей уже восемьдесят пять лет, а вот Николая Михайловича уже нет, его расстреляли немцы.

После этого каждый очередной боевой вылет Максим Николаевич совершал с мыслью об отце, с желанием отомстить за его смерть. К тем двумстам девяти приплюсовалось до конца войны еще семьдесят шесть.

Завершив в 1955 году службу, Максим Николаевич поселился в далеком городе Фрунзе. Эта отдаленность не позволила нам встретиться, но на мою просьбу поделиться своими воспоминаниями он откликнулся одним коротким письмом, скупко ответив на мои вопросы. По отзывам однополчан, Максим Николаевич был весьма скромным человеком, себя не выпячивал, свое участие в защите Родины оценивал как обычное явление. В том единственном письме есть такая фраза: «Сердечно поздравляю вас с шестидесятилетием нашего любимого государства». В моей многочисленной переписке с ветеранами АДД подобные слова – единственные.

Умер Максим Николаевич Алексеев 25 октября 1986 года во Фрунзе, там же и похоронен.

В ночь на 14 августа Авиация дальнего действия продолжила активную помощь войскам Воронежского фронта в отражении контрудара немецко-фашистских войск в районе Богодухова. Преодолевая сложные погодные условия, усиленную истребителями противовоздушную оборону, ее экипажи бомбардировали скопления войск и техники противника на поле боя и железнодорожных станциях.



*М.Н. Алексеев*



*В ночь на 15 августа наша авиация вновь подвергла сильной бомбардировке немецкие воинские эшелоны на железнодорожных узлах Полтава и Красноград. Наблюдением экипажей наших самолетов отмечены прямые попадания бомб в железнодорожные составы. Возникло свыше сорока пожаров, многие из которых сопровождалась взрывами большой силы.*

*В ту же ночь крупные силы нашей авиации произвели налет на железнодорожный узел Рославль. Бомбардировке были подвергнуты эшелоны с войсками и техникой противника. Возникло большое число пожаров. В результате взрыва огромной силы в северо-западной части железнодорожного узла пожар охватил несколько эшелонов.*

*Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.*

*«Красная звезда», 1943, 17 августа.*

### АДД ВНОВЬ НАРАЩИВАЕТ СИЛЫ

Пять ночей на орловско-брянском направлении Курского сражения не появлялись бомбардировщики Авиации дальнего действия. За это время здесь произошли значительные события. Войска трех фронтов продолжали теснить немецко-фашистскую группировку, выжимая ее с орловского плацдарма в направлении Брянска.

Н.С. Скрипко писал: «10 августа, преодолевая сопротивление гитлеровцев на брянском направлении, наши войска овладели железнодорожной станцией Хотынец, 12 августа войска Центрального фронта освободили город Дмитровск-Орловский, 13 августа войска Западного фронта заняли город и железнодорожную станцию Спас-Деменск и продолжали успешно продвигаться в направлении Ельня, Смоленск».<sup>1</sup>

Преследуя отходящего противника, советская авиация наносила удары по его войскам и технике на железных и автомобильных дорогах, в местах их сосредоточения. Ее действия в основном приходились на дневное время суток. Этого явно было недостаточно. Обстановка требовала усилить авиационное воздействие и ночью. На орловско-брянском направлении вновь понадобились тяжелые бомбы. Основной магистралью, по которой шла большая часть различных военных грузов в двух направлениях, оставалась железная дорога Брянск – Рославль – Смоленск. Брянский узел, временно находящийся в руках врага, не мог жаловаться на отсутствие внимания к нему со стороны Авиации дальнего действия. Посещала она его довольно часто. Настал черед навестить на Рославль, который в железнодорожных перевозках противника играл все большую и большую роль.

Эпицентром боевых действий на белгородско-харьковском направлении по-прежнему оставался богодуховский очаг. Особых изменений за последние сутки здесь не произошло, противник продвинулся в северном направлении еще на несколько километров. И хотя он уже выдыхался, наши войска несли потери и с трудом сдерживали танковый накат. Воронежский фронт нуждался в авиационной поддержке и ночью.

С середины августа началось наращивание сил АДД для оказания помощи наземным войскам, ведущим успешное наступление из районов Орла и Белгорода. Об этом просили некоторые командующие фронтами. Так, докладывая Верховному Главнокомандующему соображения по овладению Брянским плацдармом, командующий войсками Брянского фронта генерал-полковник М.М. Попов просил: «...восстановление боевых потерь авиации при подходе к реке Десна и работы авиации Голованова А.Е.»<sup>2</sup>. Анализ процесса возвращения соединений к боевым действиям в интересах продолжающегося Курского сражения после их ухода на ленинградское направление показывает, что к постоянно действующему здесь 6-му авиакорпусу периодически стали подключаться 2-й и 4-й гвардейские, затем 14 августа 1-й гвардейский авиакорпуса, а на следующий день после долгого перерыва и 45-я авиадивизия. Постепенно на это направление вернулись все соединения Авиации дальнего действия, за исключением 36-й авиадивизии, которая, отработав здесь после-

<sup>1</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 309-310.

<sup>2</sup> Великая Отечественная. Курская битва. Документы и материалы. – С. 143.



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 15.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Рославль	1-й авиакорпус	Ил-4	42	40	438	48,920	143
ст. Крапивенская			5	5	42	4,200	
ж/д перегон Рославль – Оселье			1		10	1,000	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>48</b>	<b>46</b>	<b>490</b>	<b>54,120</b>	<b>143</b>
ж/д узел Рославль	2-й авиакорпус	Ил-4	40	39	417	51,050	243
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>39</b>	<b>417</b>	<b>51,050</b>	
ж/д узел Полтава (главн.)	4-й авиакорпус	Б-25	62	61	364	91,680	
Разведка погоды с бомбардированием ст. Ярески			1	6	1,700		
<b>Итого:</b>			<b>62</b>	<b>62</b>	<b>370</b>	<b>93,380</b>	<b>243</b>
ж/д узел Красноград	6-й авиакорпус	Ил-4	38	37	458	53,965	72
п. Валки		Ли-2	44	44	2201	45,535	
<b>Итого:</b>			<b>82</b>	<b>81</b>	<b>2659</b>	<b>99,500</b>	<b>72</b>
ж/д узел Рославль	45-я авиадивизия	Пе-8	9	6	37	24,500	80
ст. Жолынец			1	10	4,000		
<b>Итого:</b>			<b>9</b>	<b>7</b>	<b>47</b>	<b>28,500</b>	<b>80</b>
<b>Всего:</b>			<b>242</b>	<b>235</b>	<b>3983</b>	<b>326,550</b>	<b>538</b>

дний раз в ночь на 22 июля, до конца Курской битвы обеспечивала нужды наземных войск Ленинградского и Волховского фронтов.

Те авиационные соединения, которые уходили на ленинградское направление со сменой дислокации своих частей, стали возвращаться на места своего постоянного базирования. Это возвращение оформлялось приказами. Вот, к примеру, один из них командира 5-го авиакорпуса:

«1. Частям корпуса к 17.00 14 августа 1943 года перебазироваться на аэродромы постоянного базирования (Мичуринск, Никифоровка) и быть готовыми вести боевую работу в ночь на 15 августа.

2. Командиру 53-й авиадивизии выделить восемь Ли-2, которые к 12.00 14 августа направить на аэродром Мигалово (Калинин) в распоряжение генерала Волкова в помощь перебазированию частей 3-го гвардейского авиакорпуса на постоянные аэродромы.

3. Для выполнения перелета тщательно продумать все организационные вопросы, на аэродромах Выползово и Хотилово назначить ответственных командиров для производства ремонта неисправной материальной части.

4. После посадки самолетов на основные аэродромы немедленно приступить к подготовке материальной части и подвеске бомб для выполнения боевых заданий на 15 августа».

В ночь на 15 августа главными объектами для бомбардирования стали железнодорожные узлы Рославль, Красноград и Полтава, а также скопления войск и техники противника в пункте Валки.

Узел Красноград обрабатывала 50-я авиадивизия 6-го авиакорпуса, а по пункту Валки ударили экипажи 62-й авиадивизии. Г.Т. Тупиков предупредил командиров соединений: «При полете на цель и обратно точно через озеро Лиман не проходить, там возможны истребители. Решение по выполнению заданий представить немедленно».

И вновь, не считая двух мелочей, личный состав дивизии задание выполнил с высоким качеством: восемьдесят два корабля Ил-4 и Ли-2 ушли в бой, и только один из них вернулся с маршрута.

На узле Красноград в результате прицельного бомбардирования возникло двадцать девять очагов пожаров и шестнадцать взрывов, семь из них перешли в пожары – горели эшелоны с горючим. Экипажи взорвали два склада с боеприпасами и произвели много прямых попаданий: четырнадцать в железнодорожное полотно, одно – в стрелки, одно – в станционное здание и четыре – в эшелоны. На самолете командира корабля Л.В. Рассохина один из моторов погнал стружку. Вернулись, не выполнив задание.

При бомбардировании войск и техники противника в пункте Валки возникло шестнадцать очагов пожаров, один из них больших размеров. Экипаж А.В. Орехова не сбросил ФАБ-250. Весь обратный путь штурман А.В. Юзин мучился догадками: что за причина? Лишь после благополучной посадки выяснилось, что в полете оборвался проводничок пиропатрона и он не сработал.<sup>1</sup>

На железнодорожный узел Полтава штаб АДД нацелил 4-й гвардейский авиакорпус. Командование соединения направило туда шестьдесят два корабля Б-25.

На контроль бомбардирования от 15-го гвардейского авиаполка собирался заместитель полка майор В.А. Гордиловский, однако буквально перед вылетом заболел штурман экипажа М.Н. Щекунский. Пришлось искать замену. В пожарном порядке на борт самолета поднялся штурман В.В. Погожев. Ему и был поручен контроль.

Преодолев небольшой участок десятибалльной облачности в районе Курска, экипажи прошли зону относительно благоприятной погоды, которая захватила и объект бомбардирования и, используя хороший подсвет, приступили к работе. Она продолжалась семьдесят минут, то есть над железнодорожным узлом каждые шестьдесят секунд проходил один бомбардировщик. Задание выполнили все.

Неудачно произвел подсвет цели экипаж 15-го гвардейского авиаполка В.И. Адясова (штурман С.Е. Борисов). В результате командование полка признало результаты бомбардирования неэффективными.

Тем не менее, авиакорпус сработал в эту ночь хорошо. По докладам экипажей и фотоснимкам, которые привезли П.А. Детков, В.П. Драгомирецкий и Ф.Н. Рябчук, а также по информации контролера майора В.В. Погожева сложилась общая картина результатов бомбардирования: по площади цели произведено девятнадцать попаданий, из них десять по той части города, которая прилегала к станции; возникло восемь очагов пожаров, загорелся один эшелон, среди вагонов произошел взрыв большой силы. Экипаж Н.М. Рыбалко отбил от трех атак немецкого истребителя.<sup>2</sup>

Железнодорожный узел Рославль бомбардировали три соединения. Для 1-го гвардейского авиакорпуса сведения о погоде добывал экипаж П.Ф. Кляты. Доложив о том, что на маршруте малооблачно, видимость до десяти километров, а над целью четыре балла, Платон Федосеевич все сокрушался по поводу того, что его отправили на разведку без бомб.

Всего один экипаж не выполнил задание: на одном из моторов самолета командира корабля Д.В. Чумаченко произошел прогар поршня. Отказала материальная часть самолета и у летчика И.Ф. Ключкова. Пришлось бомбардировать железнодорожный перегон на участке Рославль – Оселье.

Бомбы, сброшенные экипажами по узлу Рославль, рвались преимущественно в центре объекта, где было создано восемнадцать очагов пожаров, несколько из них, вытянутых по своей конфигурации в линию, сопровождалось взрывами. В северо-восточной части узла возгорелось два крупных очага с пламенем ярко-красного цвета, в северо-западной – произошел взрыв большой силы, после которого возник крупный очаг пожара с белым пламенем, вытянутым вдоль железнодорожных путей.

Пять экипажей имели задание бомбардировать станцию Крапивенская, что в пятнадцати километрах севернее Рославля. На территории самой станции и среди станционных построек возникло два очага пожаров и один взрыв.<sup>3</sup>

Из сорока бомбардировщиков 2-го гвардейского авиакорпуса, направленных на узел Рославль, задание не выполнил только один – на самолете летчика А.Т. Назарова отказал мотор, сели вынужденно на аэродроме «Полотняный завод». Радист покинул самолет без команды.

Некоторые детали этой посадки проявились в специальном приказе командира авиакорпуса от 30 августа: «В ночь на 15 августа летчик 3-го гвардейского авиаполка лейтенант А.Т. Назаров произвел вынужденную посадку на колеса на аэродроме «Полотняный завод» по причине отказа правого мотора – произошел прогар трех поршней. Несмотря на то, что аэродром был незнаком и старт на нем не работал, летчик с посадкой справился отлично и сохранил самолет». За высокие профессиональные навыки и летное мастерство, прояв-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак., оп. 1, д. 1 «А», л. 85.

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 497, л. 20.

<sup>3</sup> Там же, л. 16.

ленные в сложных условиях, генерал-майор авиации Е.Ф. Логинов объявил командиру корабля Алексею Тимофеевичу Назарову благодарность.

Остальные экипажи при лунном свете, малооблачной погоде и хорошем освещении покрыли всю площадь объекта разрывами бомб, создав множество пожаров и взрывов, один из которых, в южной части, особенно сильный – на воздух взлетел склад боеприпасов. На аэродроме возникло шесть очагов пожаров, один из них в разбросанном виде занял большую площадь, в южной части летного поля произошел взрыв большой мощности.

Многие экипажи, возвратившись с задания, в своих докладах отметили работу звена Ме-110 во взаимодействии со средствами зенитной артиллерии. На южной окраине Рославля действовал один рассеивающий прожектор, он клал луч от зенита на землю. Лишь только сноп света касался земли, сразу же зенитная артиллерия прекращала огонь. В это время, по-видимому, работали истребители. Как только луч достигал зенита, зенитки начинали свою работу.

Контролирующие работу А.А. Смирнов, Е.В. Евдокимов, С.Ф. Кондрин и В.Ф. Романов с разных мест наблюдали падающий горящий самолет, сбитый истребителями.<sup>1</sup>

Завершили удар по железнодорожному узлу Рославль тяжелые корабли Пе-8. На задание ушло их девять, по основной цели отбомбились шесть. Условия бомбардирования были хорошими, цель просматривалась отчетливо, штурманы бомбили прицельно и дружно. Контролеры отметили мощные взрывы и большой световой эффект от действий ФАБ-2500. На узле возникло одиннадцать очагов пожаров и четыре взрыва. После отхода они наблюдались до предела видимости.

На маршруте к цели и обратно летчики зафиксировали большое количество пожаров в населенных пунктах и городах Киров, Спас-Деменск, Жиздра, Людиново, а на участке фронта Спас-Деменск – Людиново интенсивную артиллерийскую и пулеметную стрельбу в сторону противника.

Три Пе-8 основную цель не бомбили. Во время полета к ней заболел командир корабля В.П. Зеленской. Второй пилот Ф.В. Локтионов и штурман В.К. Ванчурин приняли решение идти на запасную цель. Станцию Жолынец обработали из-за облаков. Серия перекрывала пути, непосредственно по путям попали две бомбы.

Через тридцать минут после взлета на корабле летчика Т.П. Кокорева отказал водораспределитель третьего мотора. Вернулись и сели на своем аэродроме с бомбами. Подвели моторы и экипаж командира корабля С.С. Сугака. На втором началась течь радиатора, а третий вообще отказал. Вернулись, сбросили бомбы на «пассив» на ложный аэродром в трех километрах юго-восточнее Кратово.<sup>2</sup>

Подключение 45-й авиадивизии к боевым действиям на орловско-брянском направлении – прекрасный повод рассказать еще об одном славном имени Авиации дальнего действия. Речь идет о Герое Советского Союза Н.А. Ищенко. Внимательный читатель должен помнить, что Николай Александрович получил это высокое звание 27 июля. 13 августа его вызвали в Москву. Золотую Звезду и орден Ленина вручил М.И. Калинин. Командование полка разрешило задержаться в столице, но Ищенко доверием не злоупотребил и уже 14-го был на месте. На боевое задание его не запланировали, единственное, что он смог сделать, так это проводить экипажи в очередной полет.

И еще об одной «привязке» ко дню повествования. Как раз в эти дни гостем 746-го авиаполка был известный советский писатель А.А. Фадеев. Точной датой я не располагаю. Александр Александрович общался со многими людьми полка, делал в своей записной книжке зарисовки. Опубликовал их писатель в двенадцатом номере журнала «Юность» за 1961 год. Есть там и зарисовка на Ищенко.

«Август 1943 года. В полку Авиации дальнего действия. Ищенко Николай Александрович, Герой Советского Союза, 34 года, родом из Майкопского района... Учился в Майкопе. В авиацию попал по разверстке в 1931 году. Летал на линии ГВФ Москва – Иркутск. В военной авиации с 1941 года, с начала войны.

Горел над Бобруйской переправой. Обгорело лицо, осколком раздробило пяточную кость. Три с половиной месяца в госпитале. Все зажило. Летал бомбить Кенигсберг, Тильзит, Инстенбург. Полеты над Орлом.



Н.А. Ищенко

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 497, л. 18.

<sup>2</sup> Там же, л. 28.

Высокий, спокойный, кареглазый, моложавый парень с украинской, чуть смягченной по манере произносить и мужественной по тембру речью, с вьющимися темными волосами. Хорошая, легко и охотно возникающая улыбка.

Скромен до застенчивости (с людьми новыми), рассказывает медленно, слова клещами не вытащить. У него один из лучших экипажей в полку. Командир корабля и командир эскадрильи».

Таким запомнился Николай Ищенко Александру Фадееву. Надо сказать, что принадлежность Героя по месту рождения к Адыгейской автономной области было установлено именно по свидетельству писателя. Поисковую работу и все уточнения провел некий А. Киселев, который и познакомил 9 мая 1964 года читателей «Адыгейской правды» с новым славным именем их земляка.

Из пятерых детей крестьянской семьи Николай был самым старшим. Поэтому, когда в 1927 году умерла мать, он взял часть отцовских забот о младших сестрах и брате на свои плечи.

В 1931 году двадцатилетнего шофера автотракторной базы майкопского леспромхоза, как одного из лучших комсомольцев, горком ВКП(б) направил на учебу в Батайскую авиационную школу гражданского воздушного флота.

Встретиться с Николаем Александровичем Ищенко мне не довелось, он погиб сразу после войны в авиационной катастрофе. А вот с его женой Верой Никитичной встреча в Подольске состоялась. В том же 1931 году она, с мечтой летать, тоже поступила в Батайскую авиационную школу. Здесь они познакомились и поженились. Однако семья, в которой и муж и жена летчики, не состоялась – у девушки в воздухе никак не получалась «коробочка». После того, как ее по летной неуклюжести отчислили, она перешла на техническое отделение, закончила учебу раньше Николая и стала работать техником на У-2.

В 1934 году Ищенко стал летчиком, его направили в Свердловск. Вскоре туда приехала и Вера. И стали они авиационной семьей: муж летал на У-2, а жена обслуживала его машину. Ищенко часто приходилось менять место работы, и всюду за ним следовал «личный» техник самолета – Вера Никитична Ищенко. После Свердловска работали в Перми, Тюмени. В городе Сарапуле родилась дочь, потом еще одна. Пришлось Ищенко поработать и на трассе Иркутск – Москва. Руководил в то время Восточно-Сибирским управлением ГВФ А.Е. Голованов. Поэтому неудивительно, что при формировании Александром Евгеньевичем 212-го дальнебомбардировочного авиаполка, Николай Ищенко, как опытный летчик ГВФ, стал заместителем командира одной из его эскадрилий. Здесь, в Смоленске, его и застала война.

А.Е. Голованов вспоминает: «Последняя тревога, проведенная в три часа утра в субботу, 21 июня, показала хорошие результаты, и в штабе было решено на следующий день дать личному составу полный отдых. В субботу в Доме офицеров организовали вечер самодеятельности и танцы».

Отдыхали на нем и супруги Ищенко. Вера Никитична рассказывала: «21 июня мы были в гарнизонном клубе и смотрели концерт. Спать легли поздно. Под утро слышу топот солдатских ног. Разбудила Николая. А в дверь уже стучат: «Тревога!» Дело это у нас было частым, тревожный чемоданчик всегда был под рукой. Николай убежал, а я, привыкшая к подобным вещам, легла досыпать. Часов в десять прибежал посыльный за летными перчатками и сказал, что началась война. Я – на аэродром. Муж сказал, что мне с детьми надо уезжать. Нас эвакуировали в Балашов. А они уже в первую ночь ушли на задание».

Неудачно начал летчик свою боевую биографию. 30 июня 1941 года, бомбардируя танки врага на переправе через Березину в районе Бобруйска, ему пришлось в дневных условиях прорываться через достаточно сильную противовоздушную оборону объекта. Зенитным снарядом Ил-4 был подожжен, а Ищенко получил ранение в ногу. На горящем самолете командир корабля сумел перетянуть через линию фронта. После чего все члены экипажа, в том числе и он, воспользовались парашютами. Приземлялись в разных местах. Раненого Ищенко нашли местные жители и отправили в госпиталь города Орла. Этот факт и отразил Александр Фадеев: «Горел над Бобруйской переправой...».

Из Орла Ищенко эвакуировали в Энгельс. Туда, узнав о случившемся, и приехала Вера. Встретил ее муж на костылях, похудевший, стриженный наголо. Тяжелое ранение надолго приковало летчика к госпитальной койке. На ноги врачи его поставили, но их приговор был весьма категоричен: «По состоянию здоровья к полетам на боевые задания непригоден». Может быть, кто-либо другой и воспользовался бы этим врачебным вердиктом, но только не Николай Ищенко. В статье А. Киселева есть такая фраза: «Перед нами встает образ человека, воспитанного Советской властью, человека, ни на минуту не сомневавшегося в правоте великого дела, за которое он боролся». Верные слова, они как нельзя лучше характеризуют внутренний мир летчика. Ищенко не воспользовался своим правом инвалида, он сделал все, чтобы обойти запрет медиков и возвратиться в боевую авиацию.

К моменту выздоровления 212-й авиаполк был расформирован, а А.Е. Голованов уже командовал авиадивизией. Он-то и помог летчику «устроиться» командиром корабля в 746-й авиаполк.

Николай Ищенко, теперь уже имея в руках штурвал бомбардировщика Пе-8, с весны 1942 года вновь стал на боевой курс. Жене ушло письмо: «Устроился ничего, место такое, что ходить будем только ночью. Здесь из знакомых всего трое, в том числе Василий Обухов, которого ты знаешь. Голованов принял хорошо, с помощью его я только и попал сюда».

20 июня первая боевая награда – орден Красного Знамени. 9 июля вылетел бомбардировать железнодорожный узел Орел. Штурман В.Г. Рогозин, завершив свое дело, закрыл створки бомболюка. В это время зенитный снаряд и вонзился в первый мотор. Но в запасе было еще три. На них без особых трудностей добрались до своего аэродрома и стали заходить на посадку. Вот тут все и произошло: на высоте ста двадцати метров в один миг, словно сговорившись, отказали сразу все три мотора. Тут уж не довернешь, не дотянешь, единственное, что оставалось, так это планировать и сажать машину перед собой, что бы там впереди ни было. А впереди был лес. На него Ищенко и посадил грузную многотонную машину. Конечно, Пе-8 был потерян, но экипаж, получив различной степени ушибы, остался цел.

Через два дня после случившегося Ищенко с перевязанной головой ушел в очередной боевой вылет. А позже в одной из характеристик появились такие слова: «По своему характеру спокойный, скромный и трудолюбивый человек, идущий в бой, не считаясь со здоровьем».

А боевые вылеты продолжались. 3 августа бомбардировал узел Вязьму, 1 сентября – Варшаву. Ночь – на боевом курсе, днем – отдых. Вечером снова в полет. 31 декабря 1942 года еще одна награда – орден Отечественной войны первой степени.

Боевая работа в 1943 году шла своим чередом. Все было хорошо, но в феврале что-то случилось. Домой в письме написал: «Недаром ты, Верунчик, беспокоилась, правда немного раньше времени. Была небольшая неприятность вроде той, какая случилась в первые дни войны, но все окончилось гораздо лучше, все приземлились без царапин, за исключением одного, которого так и не нашли. Ну а так дела наши идут очень хорошо, о них говорить нечего, ибо в газетах все сообщается».

15 мая командир полка подписал наградной лист на командира эскадрильи Николая Александровича Ищенко с выводом о том, что он достоин высшей правительственной награды. В документе отмечались профессиональные и боевые качества летчика: «по своей исключительной работоспособности, выдержанности и смелости является примером в полку», «своей громадной выдержкой, спокойствием, смелостью и летным мастерством обеспечивает отличные и хорошие результаты своим штурманам».

В Курской битве Николай Ищенко летал не слишком часто, но результативно. Описывая боевую работу АДД в ночь на 12 июля, когда два экипажа 45-й авиадивизии сбросили на узел сопротивления врага в пункте Лески две ФАБ-5000, я намеренно не назвал имена командиров кораблей. Пришло время это сделать: пятитонки доставили и сбросили экипажи Н.А. Ищенко и М.Н. Каминского. В газете «Красная звезда» позже был помещен снимок воронки, образовавшийся после взрыва одной из них. Вот он перед вами, читатель. Присмотритесь к фигурке человека слева. Каким маленьким он выглядит по сравнению с размерами воронки.

В июле по итогам боевой работы первая авиаэскадрилья, руководимая майором Ищенко, заняла первое место, а среди экипажей лучшими стали подчиненные ему командиры кораблей С.С. Сугак и М.В. Симонов.



В истории полка Николаю Ищенко посвящены такие строки: «Это летчик в лучшем понимании этого слова. Начало войны. В один из таких дней советский бомбардировщик, вылетевший на бомбардирование бобруйской переправы... Оправившись от ран и ожогов, он садится за штурвал тяжелого бомбардировщика на место погибшего при выполнении задания летчика Асямова. Возглавляя лучший в части корабль, Ищенко добил-

Воронка от разрыва ФАБ-5000





*Наши войска на Брянском направлении, сломив сопротивление противника, после упорных уличных боев овладели городом Карачев... С освобождением Карачева ликвидация орловского плацдарма была фактически закончена.*

*На харьковском направлении наши войска, отбивая контратаки противника, продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ВЕЧНО ЧИСЛИТЬ В СПИСКАХ ТРЕТЬЕЙ ЭСКАДРИЛЬИ

Боевые действия советских войск в рамках Курской битвы 15 августа показали, что основные усилия Авиации дальнего действия в предстоящую ночь следует направить на такие три участка: продолжить бомбардирование железнодорожного узла Полтава, обеспечить оказание помощи наземным войскам в районе Богодухова и принять участие в авиационной подготовке предстоящего наступления Юго-Западного фронта.

Пять ночей подряд соединения АДД били по железнодорожному узлу Полтава, на несколько часов выводили его из строя, но, прилагая максимум усилий, немцы восстанавливали его работоспособность. Бомбардирование надо было продолжить.

Положение в полосе наступления Воронежского и Степного фронтов к исходу 15 августа Г.К. Жуков оценивал так: «Как я уже доносил, противник за последние дни значительно усилил сопротивление нашим наступающим частям. Против армий Николаева и Степина (псевдонимы Н.Ф. Ватутина и И.С. Конева. – А.С.) на сегодняшний день действуют в первой линии 10 танковых дивизий и 12 пехотных дивизий... Почти против всех армий Николаева и Степина, кроме усилившегося огневого сопротивления, за последние два дня противник проводит по 5-6 контратак пехоты с танками... Сегодня 15.8 противник нанес удар по Чистякову. В контрударе участвовали танковые дивизии «Рейх» и «Мертвая голова» при поддержке авиации, сделавшей по двум дивизиям Чистякова около 600 самолето-ударов».<sup>1</sup>

Особенно напряженными продолжали оставаться бои в районе Богодухова. Помощь нашей группировке войск здесь ночными бомбовыми ударами тоже надо было продолжить.

Планы Ставки Верховного Главнокомандования на южном участке советско-германского фронта потребовали привлечения части сил АДД и сюда. В конце июля активные боевые действия советских войск в районе Донбасса прекратились. Командование Юго-Западного и Южного фронтов приступило к перегруппировке сил. По заданию Ставки маршал А.М. Василевский совместно с командующими фронтами подготовил и направил в Москву план действий войск Юго-Западного и Южного фронтов. 10 августа он был утвержден. По плану Ставки первым должен был начать операцию Юго-Западный фронт под командованием Р.Я. Малиновского. Основные усилия своих войск он сосредоточил на изюм-барвенковском направлении.

Наступление армий фронта началось в разные сроки. Это было вызвано тем, что возникла настоятельная необходимость оказать помощь И.С. Коневу в районе Харькова. После артиллерийской подготовки утром 13 августа части и соединения правого крыла Юго-Западного фронта приступили к форсированию Северского Донца.

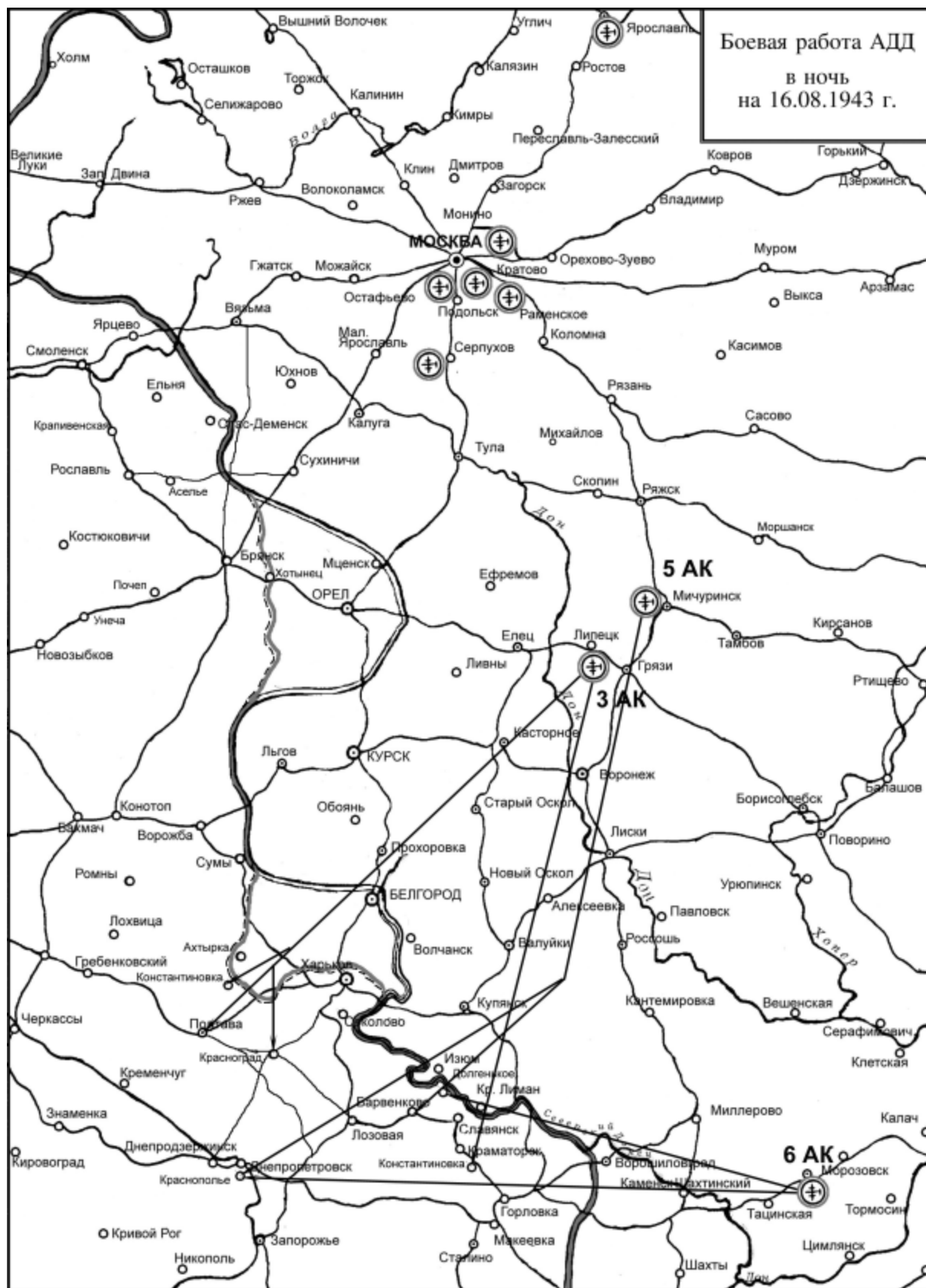
«Наше командование отчетливо представляло себе, что разгромить противостоящего врага будет нелегко. Войскам предстояло наступать в чрезвычайно трудных условиях. Они должны были преодолеть многочисленные водные рубежи, действовать на местности, очень выгодной для обороняющегося, прорвать сильно укрепленные позиции с огромным количеством огневых средств».<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Колтунов Г.А., Соловьев Б.Г. Курская битва. – С. 323-324.

<sup>2</sup> Ершов А.Г. Освобождение Донбасса. – С. 123.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 16.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ж/д узел Полтава	3-й авиакорпус	Ил-4	32	32	361	45,105	
танки и войска противника в п. Константиновка			18	17	186	23,870	
пп. Мидяникий, Бидило			12	11	132	16,500	
совхоз «Костуровка»			4	4	46	6,150	
Разведка погоды с попутным бомбардированием Краснограда			1	1	11	1,250	
<b>Итого:</b>			<b>67</b>	<b>65</b>	<b>736</b>	<b>92,875</b>	
п. Долгенькая	5-й авиакорпус	Ли-2	15	14	81	13,470	
п. Перемога			12	11	45	11,350	
п. Моросовка		Ли-2	15	15	177	20,515	
п. Краснополье-2		ТБ-3	5	5			
<b>Итого:</b>			<b>47</b>	<b>45</b>	<b>303</b>	<b>45,335</b>	
п. Долгенькая	6-й авиакорпус	Ли-2	53	52	1519	71,258	
п. Моросовка и Краснополье-2		Ил-4	46	45	1704	59,686	
<b>Итого:</b>			<b>99</b>	<b>97</b>	<b>3223</b>	<b>130,944</b>	
<b>Всего:</b>			<b>213</b>	<b>207</b>	<b>4262</b>	<b>269,154</b>	

Это предположение подтвердилось ожесточенными боями уже в первый день. Поэтому перед наступлением 16 августа войск в центральной части Юго-Западного фронта было целесообразным дать возможность поработать здесь дальним бомбардировщиком. Такую задачу генералу Н.С. Скрипко и поставил маршал А.М. Василевский.

В ночь на 16 августа на поле битвы в район Курского сражения с ленинградского направления вернулись 3-й гвардейский и 5-й авиакорпуса. Совместно с 6-м они и составили в эту ночь ударную силу АДД. Все остальные соединения по погодным условиям на аэродромах базирования в боевой работе участия не принимали.

Один из активных участников Курской битвы командир корабля 10-г гвардейского авиаполка Герой Советского Союза А.Н. Кот вспоминал: «14 августа мы вернулись на аэродром Липецк. В это время войска Степного и Юго-Западного фронтов вели упорные бои на подступах к Харькову. Враг создал вокруг города мощные укрепления. Два ряда дотов, насыщенных большим количеством огневых средств, преграждали путь наступающим. Бои разгорелись на фронте протяженностью в 200 километров. Действия наземных войск с воздуха поддерживали авиация фронтов и самолеты АДД. Наш полк способствовал наступлению Степного фронта. Целями для бомбовых ударов были скопления войск и техники немцев в населенных пунктах Люботин, Богодухов, Ахтырка, Валки, Рогань, Дергачи и места сосредоточения гитлеровских резервов в Полтаве, Конотопе, Ворожбе, Ромнах, Краснограде, Ромодане, Гомеле. Летали мы каждую ночь. Преодолевая усталость, наносили сокрушительные удары по врагу. Мы радовались, что наши войска наступают, освобождают родную землю».<sup>1</sup>

О том, как влияли на настроение личного состава успехи наступательных действий Красной Армии говорится в истории этого авиаполка: «В этот период летный состав выполнял боевые задания с исключительно высокоприподнятым духом – это результат успешного наступления Красной Армии. По-прежнему ведущую роль занимал экипаж Барашева. Экипаж Даценко стремился соперничать с ним в боевом мастерстве. Он

<sup>1</sup> К о т А.Н. Отечества крылатые сыны. – Днепропетровск, 1989. – С. 165.

уже стал «штатным» осветителем полка и неплохо выполнял эту ответственную задачу. По-прежнему прекрасно выполняли свои обязанности Паращенко, Краснов, Жуган, причем необходимо отметить, что экипаж Жугана отлично выполнял задачи по разведке погоды. Его радист Осмачко всегда держит безупречную связь с землей».<sup>1</sup>

В ночь на 16 августа АДД продолжала бомбардировку железнодорожного узла Полтава. Н.С. Скрипко нацелил на этот объект 3-й гвардейский авиакорпус, а его командир, в свою очередь, возложил эту задачу на полковника И.К. Бровко. Курс на Полтаву взяли тридцать два экипажа Ил-4, задание выполнили все, создав на узле пять очагов пожаров и три взрыва.

Кроме этого, корпус бомбардировал войска и танки противника в ряде пунктов в районе Богодухова. Наши наземные части подготовили светонаведение, его основные элементы через штаб АДД передал командиру корпуса Н.С. Скрипко:

«1. Линия фронта наших войск обозначается одиночными кострами в глубине на один километр от переднего края и ракетами.

2. Артиллерия будет вести стрельбу по пунктам, по которым вы будете действовать (кроме Полтавы).

3. Входные ворота: справа на линии совхоза «Костуровка» и северо-восточной окраины Константиновки выложены кострами три треугольника со стороны угла сто метров; вершина угла в сторону противника с расстоянием между группами костров в один километр».

Однако с организацией светонаведения наземные войска справились плохо: треугольников из костров не было, ракеты давались редко. Несмотря на это, в Константиновке в результате бомбардирования был взорван склад с боеприпасами, в пункте Медянкий-Бидило возникло пять очагов пожаров и один взрыв, в Костуровке – два очага пожаров и один взрыв большой силы. Два экипажа командиров кораблей М.К. Минченко и В.Г. Коровичина по причине обрезания моторов задание не выполнили.

С боевого задания не вернулся экипаж командира звена 20-го гвардейского авиаполка В.М. Колесникова. Обратимся к боевому донесению дивизии: «Тридцать один экипаж в 23.10 – 23.40 с высоты тысяча четыреста метров бомбардировал эшелоны и разрушал пути на железнодорожном узле Полтава. Четыре экипажа бомбардировали танки и войска противника в населенном пункте совхоз «Костуровка» (двадцать шесть километров юго-западнее Богодухова). Экипажи-осветители С.И. Захаров (штурман А.Ф. Петров), Г.Е. Подоба (штурман С.С. Резун), И.И. Кирсанов (штурман Н.Г. Назаров) цель осветили хорошо. На узле возникло пять очагов пожаров и три взрыва. Экипаж Колесникова с боевого задания не возвратился. Первая радиограмма получена в 22.45: «Мотор дает перебои». В 23.08 доложил: «Бомбардировал, отказал мотор». Слышимость была плохая. Дана команда идти на посадку на ближайший аэродром. Квитанция от экипажа не получена».

В Липецк пришло сообщение: «В районе Мокрой Орловки при посадке на вынужденную потерпел катастрофу самолет, принадлежащий полковнику Бровко. Летчик Колесников, штурман Власов погибли, радист Колесниченко жив». К месту происшествия вылетел заместитель командира полка полковник И.М. Зайкин. Расследование прояснило картину случившегося.

Экипажу предстояло бомбардировать совхоз «Костуровка». Туда он и держал курс. Когда начались перебои в левом моторе, завернули на запасную цель, где штурман П.М. Власов и сбросил весь бомбовый заряд. На обратном маршруте «больной» мотор совсем перестал тянуть и его пришлось выключить, самолет начал быстро терять высоту. Вынужденная посадка стала неизбежной.

Площадку подыскивали с помощью ракет, штурман расстрелял весь свой запас, но так ничего подходящего и не нашли. Теперь уже стала неизбежной посадка перед собой. С ней летчик не справился. Ударившись о мягкую почву, самолет зарылся моторами в землю, сделал полный капот, то есть перевернулся через кабину штурмана на спину.

Командир корабля Василий Михайлович Колесников погиб сразу, штурман Павел Михайлович Власов, получив тяжелые ранения, умер на второй день. Радист О.П. Колесниченко остался жив и невредим. В момент катастрофы в одном километре от места происшествия на привале находились артиллеристы. Они вытащили из разбитого самолета тяжелораненого штурмана и мертвое тело летчика. Они же похоронили Колесникова и Власова в шести километрах восточнее пункта Мокрая Орловка, или в десяти километрах северо-восточнее Грайворона.

Экипаж в полку был на хорошем счету, особенно летчик. Об этом говорит приказ командира полка № 38, единственный в этом роде во всей Авиации дальнего действия периода Великой Отечественной войны. Его содержание отражено в истории части:

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 10-го гв. ап, оп. 364069, д. 1, л. 186.

«В полку вырос замечательный патриот-летчик, командир звена гвардии лейтенант Колесников Василий Михайлович. Несмотря на свою молодость, он совершил сто семьдесят семь боевых вылетов. За бесстрашие в бою, за смелость и мужество, за личную дисциплинированность и примерность награжден орденами Ленина, Красного Знамени и медалью «За оборону Сталинграда».

Отважный летчик погиб при выполнении боевого задания в ночь на 16 августа 1943 года. Командир 20-го гвардейского авиаполка С.А. Гельбак приказом № 38 увековечил память погибшего летчика, зачислив его навечно в списки третьей эскадрильи. В приказе говорится: «Командира звена летчика гвардии лейтенанта Колесникова вечно числить в списках третьей эскадрильи почетным офицером части, читая его фамилию на всех перекличках и построениях».<sup>1</sup>

Наиболее мощный удар по войскам противника в районе Изюма в эту ночь нанесли 5-й и 6-й авиакорпуса. Перед ними командование АДД поставило следующую задачу: «Эшелонированными ударами уничтожать живую силу и разрушать укрепления противника в пунктах Долгенькая и один километр на запад от него, в пункте Перемога, в районе пункта Моросовка, в западной части Краснополье-2, включая лес между этими пунктами».

Распределив объекты между дивизиями и поставив им конкретные задачи, командиры корпусов довели план светонавещения: направление выхода на каждый пункт войска обозначат выложенным «Т» или стрелой, линия фронта будет обозначаться фонарями, ракетами разных цветов и редким артиллерийским огнем по целям.

Высокие результаты в выполнении задания продолжал показывать боевой коллектив 6-го авиакорпуса: из девяти девяти экипажей, ушедших в район Изюма, только два по различным неисправностям на самолетах вернулись с маршрута. Остальные, в полной мере используя хорошие подсвет и светонавещение, а также отсутствие противовоздушной обороны объектов, бомбили прицельно и кучно, создав большое количество очагов пожаров и взрывов.<sup>2</sup>

Для выполнения поставленной задачи 5-й авиакорпус поднял в воздух сорок семь бомбардировщиков, пять из них ТБ-3. Два экипажа – Д.Д. Евсеенко и В.Ф. Шеметова – из-за отказа моторов вернулись с маршрутов. Последний не дотянул до своего аэродрома и сел вынужденно в районе Лосево. На подходе к объектам летчики, в условиях хорошей видимости, наблюдали на линии фронта в пунктах Шлаковка, Каменка, Богородичное интенсивную перестрелку наземных войск, а на железнодорожной станции Валуйки и в пункте Сватово – сильные пожары.

Противодействия на объектах фактически не было. Хорошее освещение, при котором отчетливо просматривались контуры объектов, обеспечило высокие результаты бомбардирования. Их отметили контролеры С.А. Якушкин, С.Ф. Суховерхов и Г.З. Коцюржинский.<sup>3</sup>

Мне остается только рассказать о значительном событии, которое произошло в этот день в 5-м авиакорпусе: на аэродроме Никифоровка, где базировался 1-й гвардейский авиаполк, приземлился новенький именной самолет Ли-2. Его появление связано в именем Героя Советского Союза Василия Михайловича Чистякова. Было ему тридцать пять. Из родной деревни Балахтимерово мальцом ушел на заработки в Питер. Именно – ушел. Топал пешком, да еще, сберегая отцовские сапоги, босиком. В восемнадцать лет стал начальником лесопункта на Урале. В двадцать – вступил в партию.

Подшло время службы в армии. Попал в эскадрон обслуживания Школы красных командиров имени ВЦИКа в Кремле, потом стал курсантом кавалерийского отделения этой же школы. С третьего курса, поменяв седло на кабину самолета, перешел на штурманское отделение Ейского летного училища. В полку с 1935 года.

Как воевал? Достаточно сказать о том, что ровно через год после начала войны он стал Героем Советского Союза. Случилось это 20 июня 1942 года. Это был шестой Указ Президиума Верховного Совета СССР за период войны, которым награждались летчики АДД. Сразу 19 человек удостоились самой высокой награды Родины.

Среди девятнадцати – три представителя 1-го полка: командиры кораблей Я.И. Пляшечник и Ф.Ф. Степанов, а также штурман В.М. Чистяков. Причем Степанов и Чистяков летали в одном экипаже. Из девятнадцати награжденных этим Указом – пять штурманов, двое из них – посмертно. До этого в АДД звание Героя получил только один штурман, но он уже погиб. Таким образом, в Авиации дальнего действия стало три Героя Советского Союза из категории штурманов – А.П. Штепенко, С.А. Романов и В.М. Чистяков.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 20-го гв. ап, оп. 364103, д. 1, л. 54.

<sup>2</sup> Там же, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 86.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 498, л. 26.



*В.М. Чистяков*

Как потом пошла служба? Нет, Василий Михайлович не зазнался, наоборот, продвигался вперед, в соответствии со своим вкладом в дело боевой работы полка. Вскоре он стал штурманом эскадрильи, проявив и на этой должности свои организаторские способности. В приказе по полку по итогам работы в мае 1943 года третья эскадрилья определена как лучшая, а ее командованию (командиру Д.М. Равичу, штурману В.М. Чистякову и инженеру М.И. Овчарову) объявлена благодарность. В июне Василий Михайлович Чистяков возглавил штурманскую службу полка.

Интересную характеристику дал Чистякову некогда подчиненный ему по штурманской службе Евгений Щапов: «Его отличала личная отвага, желание выполнять самые ответственные боевые задания, умение хорошо взаимодействовать с молодыми штурманами, благожелательное отношение к их успехам. У меня с ним сложились самые дружеские отношения. Несмотря на то, что в 1942 году мы были на равных, штурманами отрядов, мне многого недоставало, чтобы стать Чистяковым. Он был невероятно силен. В Ясенках взял на спину ящик с картами килограммов в сто и поднялся на второй этаж. Широкое лицо, крупная голова, в плечах – косая

сажень, роста среднего, но вся фигура дышала силой».

Весть о том, что Василий Чистяков стал Героем Советского Союза докатилась до земляков его родной деревни Балахтимерово и районного центра Устюжна. Это было время, когда по почину саратовского колхозника Ферапонта Головатого в стране начался массовый взнос населением денежных средств и материальных ценностей на строительство боевой техники для Красной Армии. Это патриотическое движение захватило и Вологодскую область, а в Устюженском районе оно приняло целевое назначение – собрать средства на самолет Герою-земляку Чистякову.

Инициативу проявили колхозники Хрипеловского сельсовета и рабочие судостроительной верфи имени Желябова. Вскоре их начинание приняло широкий размах, охватило все население района. К 1 марта 1943 года в Фонд обороны устюжане собрали сто сорок тысяч рублей, из них половина принадлежала желябовцам. Они-то и обратились с письмом к Верховному Главнокомандующему: «Дорогой Иосиф Виссарионович! По примеру патриотов нашей социалистической Родины, коллектив рабочих судостроительной верфи им. Желябова внес из своего заработка 70 тысяч рублей на постройку боевого самолета для Красной Армии. Построенный самолет просим передать нашему земляку – Герою Советского Союза, трижды орденоносцу Василию Михайловичу Чистякову». Вскоре из Москвы пришел ответ:

«Судостроительная верфь имени Желябова, директору верфи тов. Фадееву, секретарю партбюро тов. Сарачеву. Передайте коллективу рабочих судостроительной верфи мой братский привет и благодарность Красной Армии за заботу о Воздушных силах Красной Армии. И. Сталин».

Воля трудящихся Устюженского района была выполнена, на собранные ими средства рабочие авиационного завода № 84 города Ташкента построили самолет Ли-2, которому было присвоено имя «Устюжанин». В первых числах августа 1943 года член Военного совета АДД Г.Г. Гурьянов направил командиру 1-го полка И.С. Аграновскому телеграмму с просьбой командировать в Момино экипаж Чистякова за получением именного самолета. Одновременно ушла телеграмма и на имя секретаря Устюженского РК ВКП(б) с предложением направить в Москву делегацию для передачи самолета экипажу.

Такая делегация устюжан была немедленно сформирована, в нее вошли: второй секретарь райкома Иван Дмитриевич Питерцев, отец Героя Михаил Архипович Чистяков, колхозник колхоза «Красное Знамя», рабочий судостроительной верфи Степан Иванович Дегтев, учитель Иван Павлович Киселев и председатель колхоза «Гончар» Екатерина Павловна Корсакова.

Из Устюжны делегация прибыла в Вологду, получила необходимые документы и поездом выехала в Москву. 12 августа посланцев принял Гурьянов. Он вкратце рассказал об Авиации дальнего действия, познакомил в общих чертах с боевой деятельностью Героя Советского Союза Василия Чистякова. Питерцев, в свою очередь, проинформировал члена Военного совета о производственных успехах устюжан, об их участии в патриотическом движении.

После сытного обеда делегацию сопроводили на Центральный аэродром. Там, на дальней стоянке, стоял новенький Ли-2. Вдоль его правого борта, исполненная большими белыми буквами, красовалась надпись – «Устюжанин». Представителей района встретил экипаж, который к этому времени, получив самолет в Момино, прилетел в Москву.



*Делегация Устюженского района после вручения именного самолета своему земляку Герою Советского Союза В.М. Чистякову (крайний справа), август 1943 года*

Земляков приветствовал Василий Михайлович Чистяков и остальные члены экипажа во главе с командиром корабля Героем Советского Союза Федором Федоровичем Степановым. Началось знакомство и осмотр самолета. Фотограф из штаба АДД сделал два снимка: на фоне самолета делегация в полном составе с Героем Советского Союза Чистяковым и отец с сыном. С Центрального аэродрома Москвы все вместе перелетели в Монино, переночевали, а утром взяли курс на Никифоровку Тамбовской области.

В полку для приема делегации самолета все было готово. Дорогих гостей встречали хлебом и солью, познакомили с боевыми успехами личного состава, на автомашине свозили в Мичуринск, где они посетили питомник знаменитого селекционера.

Митинг, посвященный передаче именного самолета, состоялся 15 августа. Был по-летнему теплый и солнечный день. Личный состав, построенный на летном поле аэродрома, застыл по команде «смирно». Перед строем, чеканя шаг, прошла знаменная группа. Гвардейский стяг затрепетал на правом фланге полка. Лучи солнца бликами играли в серебре, золоте и эмали орденов и медалей.

Митинг открыл заместитель командира полка по политчасти Павел Николаевич Морозов. В коротком вступительном слове он сказал, что торжественная передача именного самолета, построенного на трудовые сбережения полугодных тружеников Устюженского района, свидетельствует о единении фронта и тыла, которое является проявлением высокого морального духа советского народа, что Фонд обороны создается из ручейков, один из которых проторил дорожку в 1-й гвардейский полк Дальней авиации.

Затем Морозов предоставил слово каждому члену делегации. Все они передали горячий привет гвардейцам от тружеников Устюженского района, просили принять от них подарок – боевой самолет и наращивать удары по врагу, быстрее изгнать его с советской территории или без пощады загнать навсегда в землю, а также заверили, что труженики Устюжны и впредь будут выполнять свои социалистические обязательства перед государством и отдавать все для фронта, для победы.

Последним выступил отец Героя:

– Ты, Васька, не посрамил нашего рода и как истый русский патриот борешься с врагами человечества – проклятыми гитлеровцами. Твою грудь украшает Золотая Звезда. Родина высоко оценила твой героизм. Имя твое с гордостью произносят в родном селе. Трудящиеся района, построив на свои сбережения бомбардировщик «Устюжанин», единогласно решили передать его в часть, где служит земляк. Прими, сын, этот подарок и помни, что твои земляки вложили в него не только свои средства, но и жгучую ненависть к немецким захватчикам. Без пощады разите врага и гоните его прочь с нашей земли, дружба летчики!

Чистякова-отца сменил Чистяков-сын:

– Отец, от имени всего личного состава заверяю тебя и моих земляков в том, что мы с честью выполним ваш наказ. На этом самолете мы отвезем в стан врага сотни бомб. Я, как и все мои друзья, до последнего дыхания буду драться с немчурой. Мы просим передать всем устюжанам горячую благодарность за подарок, за заботу о нашей авиации. Клянемся, что «Устюжанин» будет грозным оружием. На его крыльях мы понесем врагу месть устюжан!

Радист экипажа А.Е. Лапченков, командир полка И.С. Аграновский призвали весь личный состав по-гвардейски громить врага, совершенствовать боевое мастерство, на заботу тыла ответить новыми бомбовыми ударами.

На митинге было принято письмо гвардейцев трудящимся Устюженского района и родителям Василия Чистякова: «Сегодня личный состав N-ского гвардейского полка собрался на митинг по случаю приема купленного вами самолета для Героя Советского Союза гвардии майора Чистякова.

Передаем вам гвардейское спасибо и заверяем вас, что самолет «Устюжанин» будет находиться в надежных и смелых руках, будет по-гвардейски громить проклятых гадов, которые своими погаными сапогами топчут нашу священную землю.

Товарищи рабочие, колхозники, все трудящиеся Устюженского района, мы горды за вашего земляка товарища Чистякова и постараемся иметь еще немало таких героев. Мы благодарны его родителям – Михаилу Архиповичу и Евдокии Ивановне Чистяковым, которые воспитали замечательного и смелого воина. Пусть ваши старческие сердца радуются вместе с нами и гордятся тем, что Василий Чистяков для Родины отдаст все свои силы, умение, чтоб быстрее освободить нашу землю от оккупантов.

Товарищи устюжане, только в нашей стране так крепка и нерушима связь тыла с фронтом, они едины. Вы постарайтесь хорошо справиться с уборкой урожая, в срок рассчитаться с государством по всем видам поставок, а мы приложим еще больше сил по-гвардейски бить врага. 15 августа 1943 года).

После митинга старший Чистяков обнял сына и сказал:

– Гордись честью, оказанной тебе правительством, командованием и земляками. Будь достоин ее!

Еще пару дней провели гости у летчиков. Вечером 16 августа они смотрели, как самолеты полка уходили на боевое задание в район пункта Новгородский. Пока гости знакомились с боевой жизнью личного состава, его бытом, начальник штаба полка оформил их подарок приказом: «Самолет Ли-2 № 1849008 «Устюжанин», подаренный земляками-колхозниками Герою Советского Союза майору Чистякову, принять от делегации и зачислить в боевой состав полка с занесением в книги учета самолетов и моторов 17 августа 1943 года».<sup>1</sup> Новичку дали бортовой номер «9».

18 августа, в День авиации, «Устюжанин» взял курс на Рыбинск, откуда, после короткой остановки для заправки, направился в Устюжну.

Полевой аэродром. Августовский знойный полдень. В голубом небе, словно белые лебеди, проплывают облака. Легкий ветерок теребит уже немолодую траву, парусами надувает юбки разнаряженных женщин. Трудно сказать, кто в эти часы из устюжан остался дома. Весь взрослый люд и вся детвора вышли встречать прославленного земляка-Героя и самолет, построенный на их сбережения. Наконец, в голубой дали глазастые мальчишки рассмотрели небольшую темную точку.

– Летит, летит!

Точка приближалась, ширилась, приобретая очертания самолета. Вот огромная машина пронеслась низко над аэродромом, разогнав собак и уложив слабонервных на поле. Затем летчик развернулся и пролетел в стороне, показывая правый борт машины.

– «Устюжанин», «Устюжанин»!

Заход на посадку, плавное касание земли. Мягко урча моторами, «Устюжанин» важно подрулил к восхищенной толпе, несколько раз стрельнул в патрубки сизым дымком, отшелестел лопастями пропеллеров и замер для смотрин.

Что тут началось! Взрослые обнимали и целовали летчиков, начали качать Чистякова, а сам самолет подвергся нашествию детворы. Даже собаки, подогретые всеобщим возбуждением, решили, что самолетные колеса – это как раз то, что надо для выражения своих собачьих радостей. Лишь спустя час, когда первые страсти улеглись, секретарь райкома смог начать митинг.

Чистяков и его товарищи пробыли в районе несколько дней, побывали в родной деревне Героя Балахтимерово, в Устюженской МТС, на судостроительной верфи, на витаминном и спиртовом заводах. Везде земляки-устюжане тепло приветствовали своего Героя и его товарищей, заверяли в том, что тыл приложит все силы, чтобы у Красной Армии имелось все необходимое для скорейшего разгрома врага. Особенно теплый прием летчикам устроили рабочие-желябовцы. Коллектив судостроителей подарил экипажу две лодки-волокуши и шлюпку.

21 августа летчики покинули гостеприимную Устюжину и вернулись в Никифоровку. Через пять дней новый бомбардировщик узаконили и приказом по 53-й дивизии: «Самолет Ли-2 «Устюжанин», подаренный земляками Герою Советского Союза майору Чистякову, зачислить в боевой состав 1-го гвардейского полка дальнего действия».<sup>2</sup> Так в самом конце Курской битвы в строй боевых в 5-м авиакорпусе встал именной самолет «Устюжанин».

В ночь на 16 августа завершилось наращивание сил АДД в Курском сражении, все ее соединения, за исключением тех, кому не позволили погодные условия, приняли посильное участие в боевых действиях. Наземные войска получили посильную помощь.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 1-го ап., оп. 536219, д. 1, л. 123.

<sup>2</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 2, д. 13, л. 209.



*В ночь на 17 августа наша авиация подвергла бомбардировкам воинские эшелоны и военные склады противника на железнодорожных узлах Брянск, Рославль, Славянск, станцию Барвенково, а также аэродромы.*

*В результате бомбардирования возникли пожары, сопровождавшиеся сильными взрывами. Горели и взрывались железнодорожные эшелоны, склады с боеприпасами и горючим.*

*В ту же ночь наша авиация бомбардировала аэродромы противника, на которых было замечено скопление немецких самолетов. Разрывы бомб наблюдались на летных полях, в местах стоянок самолетов и среди аэродромных сооружений. Уничтожено и повреждено не менее 60 самолетов противника.*

*Два наших самолета не вернулись с боевого задания.*

*«Красный сокол», 1943, 18 августа.*

## ВСЕМ СВОИМ СОСТАВОМ

Войска Западного, Брянского и Центрального фронтов тем временем неуклонно продвигались вперед. Каждый день их наступления приносил долгожданное освобождение от немецко-фашистской неволи десяткам тысяч людей, над сотнями населенных пунктов взвивались красные флаги – главная символика советской власти. Вот в лоно освобожденных городов перешел и Карачев, важный опорный пункт в системе немецкой обороны на пути советских войск к Брянску.

Стремясь окончательно ослабить силу предпринятого немцами контрудара в районе Богодухова, командование Воронежского фронта ввело в бой свой резерв – 47-ю армию под руководством генерала П.П. Корзуна. Не сумев прорваться к Богодухову из района юго-западнее Харькова, немецко-фашистское командование стало готовить новый контрудар, на этот раз из района Ахтырки. Концентрация здесь довольно большой группировки вражеских войск и техники была заблаговременно обнаружена всеми видами советской разведки.

Вел тяжелые бои на подступах к Харькову Степной фронт. Еще 6 августа Ставка переподчинила ему 57-ю армию, изъяв ее из состава Юго-Западного фронта. Удержанию Харькова немецко-фашистское командование придавало особое значение. Это был мощный промышленный центр, узел шести железнодорожных и четырех шоссейных магистралей. Оборона самого города и подступов к нему готовилась долго и тщательно.

«На подступах к городу противник создал сильные рубежи обороны, а вокруг города — укрепленный обвод с развитой системой опорных пунктов, в некоторых местах с железобетонными дотами, вкопанными танками и заграждениями. Сам город был приспособлен к круговой обороне. Для удержания Харькова гитлеровское командование перебросило сюда лучшие танковые дивизии. Гитлер требовал любой ценой удержать Харьков, указывая Манштейну, что взятие города советскими войсками создает угрозу потери Донбасса».<sup>1</sup>

В полосе наступления войск Юго-Западного фронта ожесточенные бои развернулись на плацдарме юго-восточнее Изюма.

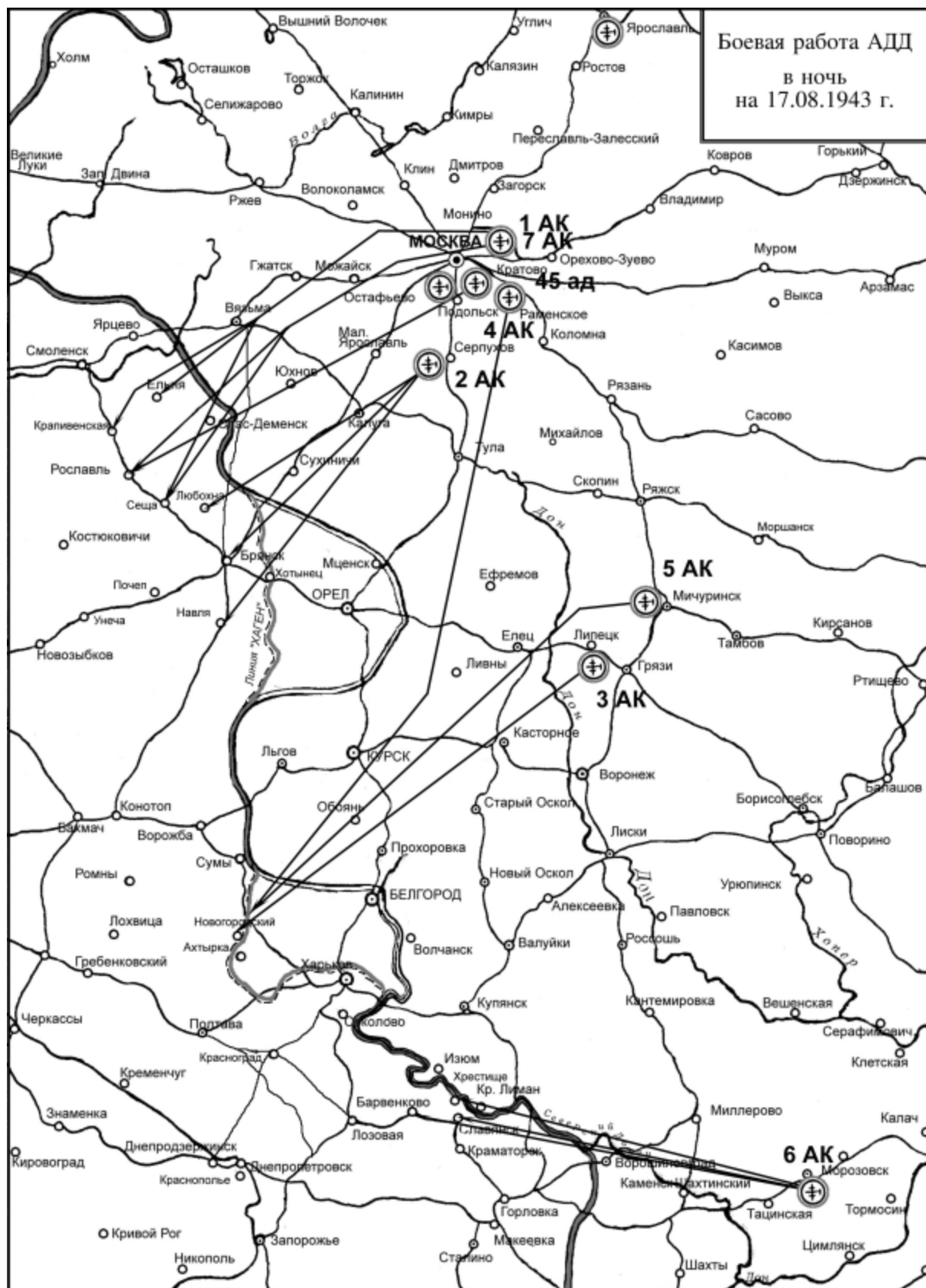
Таким образом, на всех основных направлениях Курского сражения шло упорное противоборство сторон. И везде наземные советские войска нуждались в помощи дальних бомбардировщиков.

Очередная ночь боевой работы оказалась примечательной тем, что впервые в августе командование АДД привлекло на поля сражений продолжающейся Курской битвы все свои соединения, за исключением 36-й авиадивизии. И еще одна характерная особенность вылета в ночь на 17 августа – разнообразие бомбардируемых объектов. Экипажи били по железнодорожным узлам и станциям, аэродромам и войскам противника, по артиллерийским позициям и скоплениям танков.

---

<sup>1</sup> К о н е в И.С. Битва под Курском. – В кн.: «Курская битва». – С. 31.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 17.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
аэродром Сеща	1-й авиакорпус	Ил-4	48	46	495	56,190	
ст. Крапивенская			6	6	52	5,200	
ст. Ельня				1	6	0,600	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>55</b>	<b>53</b>	<b>553</b>	<b>61,990</b>	
г. Брянск-1	2-й авиакорпус	Ил-4	30	25	272	27,200	130
г. Брянск-2			22	25	287	29,450	
аэродром Брянск			19	16	168	19,050	
аэродром Любохна			5	7	81	8,400	
ст. Навля			2	2	20	2,000	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>79</b>	<b>75</b>	<b>828</b>	<b>86,100</b>	<b>130</b>
п. Новгородский	3-й авиакорпус	Ил-4	32	32	420	48,105	
<b>Итого:</b>			<b>32</b>	<b>32</b>	<b>420</b>	<b>48,105</b>	
п. Новгородский	4-й авиакорпус	Б-25	64	63	851	99,600	
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>63</b>	<b>851</b>	<b>99,600</b>	
п. Новгородский	5-й авиакорпус	Ли-2	34	34	624	33,485	
Разведка погоды с бомбардированием ст. Ряпушки			1	1	3	0,750	
<b>Итого:</b>			<b>35</b>	<b>35</b>	<b>627</b>	<b>34,235</b>	
ж/д узел Славянск	6-й авиакорпус	Ил-4	5	5	497	21,145	
		Ли-2	12	12			
ст. Барвенково		Ил-4	7	7	928	25,400	
		Ли-2	20	13			
пп. Хрестище, Адамовка		Ил-4		8	1094	40,024	
		Ли-2	34	27			
Автоколонна Славянск – Хрестище	Ли-2	3	3	75	3,280		
<b>Итого:</b>			<b>81</b>	<b>75</b>	<b>2594</b>	<b>89,849</b>	
аэродром Сеща	7-й авиакорпус	Ли-2	32	31	459	35,300	
ж/д узел Рославль			28	28	335	33,060	
<b>Итого:</b>			<b>60</b>	<b>59</b>	<b>794</b>	<b>68,360</b>	
ж/д узел Рославль	45-я авиадивизия	Пе-8	8	8	48	33,400	
<b>Итого:</b>			<b>8</b>	<b>8</b>	<b>48</b>	<b>33,400</b>	
<b>Всего:</b>			<b>414</b>	<b>400</b>	<b>6715</b>	<b>521,639</b>	<b>130</b>

45-я авиадивизия продолжала начатую ранее бомбардировку железнодорожного узла Рославль. В бой ушло восемь кораблей Пе-8, задание выполнили все. Должен был вылететь еще один экипаж майора Н.И. Модестова, но из-за опоздания от полета его отстранили. Линия фронта на участке Спас-Деменск – Киров дышала артиллерийским и пулеметным огнем наземных войск с обеих сторон и многочисленными пожарами населенных пунктов.

Хорошая видимость при свете луны контрольных и опорных пунктов обеспечила экипажам точный выход на цель и правильный выбор точки прицеливания. Особенно хорошо просматривались через тонкую облачность шоссе и дороги. Четыре пожара средних размеров и семь взрывов создали экипажи своим прицельным бомбардированием. Одна из трех сброшенных ФАБ-2500 взорвалась в северо-восточной части узла, образовав очаг пожара в радиусе трехсот метров, одна из двух ФАБ-2000, разорвавшаяся в западной части, породила трехкратный взрыв большой силы, встряхнувший корабль на высоте пяти тысяч пятисот метров.

Большинство экипажей, вернувшихся после полета, рассказали о том, что видели при подходе к Рославлю, как другие соединения бомбардировали аэродром Сещу, как среди многочисленных пожаров возник большой силы взрыв с пламенем ярко-красного цвета, наблюдавшийся за пятьдесят километров.

К боевой работе после значительного перерыва подключился 7-й авиакорпус, часть его экипажей бомбардировала узел Рославль. Задание выполнили все, поразив своими бомбами практически всю площадь объекта. В результате возникло семнадцать очагов пожаров и три взрыва, из них один большой силы в юго-восточной части.

Вторая половина экипажей работала по аэродрому Сеща. Их бомбардирование контролировал штурман Х.Ш. Муратбеков. Взрывы расположились по всей площади аэродрома, возникло семь очагов пожаров, горели самолеты. Хайрула Шакирович зафиксировал в центральной части объекта взрыв большой силы, по всем признакам кто-то удачным бомбардированием взорвал складированные боеприпасы. Он же наблюдал в пятнадцати километрах на северо-востоке от Сещи горящий в воздухе и падающий на землю самолет.

Задание из-за перегрева правого мотора не выполнил только один экипаж – командира корабля М.Д. Козюлина. Еще два не вернулись – В.И. Кузнецов в Монино и А.Г. Петровский в Остафьево.

Некоторые сведения об экипаже А.Г. Петровского приводит в своей книге Николай Михеевич Горностаев: «Пришел приказ нанести удар по крупной авиабазе фашистов в районе Сещи. Она была плотно прикрыта средствами противовоздушной обороны, хорошо охранялась истребителями. Ли-2 прорвались к аэродрому, нанесли точные бомбовые удары, уничтожив склад с горючим. Но радость нашу омрачила горечь потери – при налете на Сещу был сбит самолет старшего лейтенанта А.Г. Петровского. Сын заместителя Председателя Президиума Верховного Совета СССР Григория Ивановича Петровского Саша безукоризненно выполнил 76 боевых вылетов. Исключительно дисциплинированный летчик, смелый и находчивый в трудных ситуациях, он был удостоен двух орденов Красного Знамени за боевые заслуги. Вместе с ним мы не досчитались и штурмана младшего лейтенанта Н.Ф. Костина. Погибли и остальные члены экипажа».<sup>1</sup>

Сведения Горностаева не совсем точны. Во-первых, экипаж не погиб, а пропал без вести. Во-вторых, два члена экипажа возвратились в полк: 28 августа стрелок Петр Константинович Тимофеев и 24 октября радист Александр Яковлевич Ганин. Не вернулись: командир корабля Александр Григорьевич Петровский, штурман Николай Фадеевич Костюнин (а не Костин), летчик Леонид Александрович Соченьков и борттехник Семен Яковлевич Падерин.

Пропали без вести, за исключением штурмана И.И. Калугина, который вернулся 24 октября, и все члены экипажа 101-й авиаполка командира корабля Вячеслава Ивановича Кузнецова: летчик Шамиль Фотахович Замалетдинов, борттехник Иван Павлович Рубцов, радист Илья Григорьевич Гиль и стрелок Илья Карпович Антонец.

В период бомбардирования экипажей 7-го авиакорпуса на высоте пяти тысяч метров с Ил-4 была сброшена САБ, осветившая те самолеты, которые в это время находились над целью.<sup>2</sup>

Этот «ил» принадлежал 1-му гвардейскому авиакорпусу, который в это же время тоже обрабатывал сещинский аэродром. На разведку погоды без бомб вылетел экипаж дважды Героя Советского Союза А.И. Молодчего. До Калуги самолет шел в восьмибалльной облачности, затем она стала постепенно редеть, и

---

<sup>1</sup> Горностаев Н.М. Мы воевали на Ли-2. – С. 89.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 499, л. 30.

над целью кроме звезд в небе уже ничего не было. И никого. Приказав передать сведения о погоде и повнимательнее следить за воздухом, Александр Игнатьевич, не долетая до Сещи километров пятьдесят, развернулся и лег на обратный курс. Развернулся и экипаж командира корабля А.П. Ракитянского, подвела материальная часть. Подвела она еще двоих – В.Ф. Кашицин отбомбился не по Сеще, а по станции Ельня, В.Д. Робуль же, выполнив задание по основной цели, сел вынужденно на аэродроме Серпухов.

Первые экипажи корпуса появились над Сещей на семь минут раньше бомбардировочного эшелона соединения В.Е. Нестерцева и застали аэродром в работе: горел ночной старт, на нем находилось около двадцати пяти двухмоторных самолетов с зажженными бортовыми огнями. Безоблачная погода и хороший подсвет сказались на результатах бомбардирования, их можно оценить как весьма успешные: бомбы покрыли всю территорию объекта, возникло девятнадцать очагов пожаров, один из них, в районе аэродромных построек, крупных размеров, произошло семь взрывов, один большой силы. С высоты в три с половиной тысячи метров хорошо просматривались горящие самолеты.

В эту ночь командование корпуса вводило в самостоятельную боевую работу молодые экипажи. Шестеро из них получили менее трудный и более безопасный объект – станцию Крапивенскую (пятнадцать километров севернее Рославля). Молодые не подвели, задание выполнили, создав на путях станции и в районе станционных построек несколько пожаров и взрывов.<sup>1</sup>

Было десять утра, когда дежурный офицер вошел в кабинет начальника узла связи АДД.

– Товарищ подполковник, телеграмма от генерала Скрипко.

– Давай!

По давно заведенному порядку все телеграфные сообщения от командующего и его заместителя немедленно докладывались ему, а уже затем П.У. Доронин лично относил их адресату. Взяв у дежурного телеграмму, Петр Ульянович прочитал: «Купол», Шевелеву. Свяжитесь с товарищем Александровым<sup>2</sup> и передайте:

1. Юрьев<sup>3</sup> передал, чтобы товарищ Александров применение Тупикова увязывал с Юрьевым.

2. Я нахожусь у Николаева<sup>4</sup>. Все задачи этой группе только через меня. Мой позывной ВЧ «Долина». Скрипко».

Отпустив дежурного, Доронин посмотрел на часы. Было пять минут одиннадцатого. Обычно в это время Марк Иванович Шевелев отдыхал, но содержание телеграммы требовало срочного доклада и он, закрыв на ключ дверь кабинета, пошел в главное здание.

В эту ночь 6-й авиакорпус получил для бомбардирования – в основном железнодорожные объекты и артиллерийские позиции противника. Боевое распоряжение ориентировало командиров соединений: «В ночь на 17 августа корпус не допускает выгрузку резервов на железнодорожных станциях Славянска и Барвенково, уничтожает колонны противника на дорогах от Славянск на Хрестище и от Барвенково на северо-восток до отметки 200. Запланировать два вылета на самолет, второй – по готовности. Командирам соединений для удара по дорогам выделить по три экипажа. 21-й авиаполк поднять по тревоге и произвести два удара».

Второй удар по этим объектам пришлось отменить, так как Н.С. Скрипко через Москву к исходу дня поставил дополнительную задачу – уничтожить артиллерию противника на позициях в районах северная половина Хрестище и северная окраина Адамовки (десять-пятнадцать километров северо-западнее Славянска).

На выделенные для бомбардирования объекты корпус произвел восемьдесят один самолето-вылет, шесть экипажей по метеоусловиям задание не выполнили – Г.Н. Тимофеева, А.А. Чекушкина, С.Я. Кухарчука, А.П. Масленникова, А.В. Орехова и А.Н. Горшкова. На узле Славянск возникло три очага пожаров и три взрыва, от прямых попаданий в вагоны с боеприпасами загорелось несколько эшелонов. На узле Барвенково произошло шесть очагов пожаров и три взрыва, на воздух взлетели два склада с боеприпасами, отмечено четыре прямых попадания в железнодорожное полотно. В пункте Хрестище возникло семь очагов пожаров и один взрыв. На дороге от Славянска на Хрестище в результате бомбардирования автоколонн образовался один очаг пожара.<sup>5</sup>

2-й гвардейский авиакорпус действовал по железнодорожным объектам и аэродрому. Главным для него стал Брянский железнодорожный узел. К этому времени во всех корпусах уже имелась разведывательная

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 499, л. 18.

<sup>2</sup> Псевдоним А.М. Василевского.

<sup>3</sup> Псевдоним Р.Я. Малиновского.

<sup>4</sup> Псевдоним Н.Ф. Ватутина.

<sup>5</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак. оп. 1, д. 1 «А», л. 87.

информация об основных объектах в Брянске и вокруг него: «На западном берегу реки Десна в четырехстах метрах севернее города находится крупный склад боеприпасов. На станции Брянск-2 расположено три склада боеприпасов, там же построены новые сараи, в которых находятся склады бензина и продовольствия. В ангарах на аэродроме производится ремонт самолетов, там на площади аэродрома до полутора тысяч зенитных снарядов. Аэродром связан узкоколейной дорогой со складами бомб и горючего, находящимися на кирпичном заводе. При заводе «Красный Профинтерн» станция Снежетьская (семь километров восточнее Брянска), в двух километрах юго-западнее станции, между железной дорогой и шоссе – артиллерийский склад и склад авиационных бомб.

По данным на 14 августа, на территории бывших минских складов размещено одиннадцать складов: с шанцевым имуществом, мостовым и переправочным имуществом, авиационным, химическим, артиллерийский склад с обозом и амуницией, склад с пехотным вооружением, с запчастями. Там же два склада с минометами, склад велосипедов до тридцати тысяч штук».<sup>1</sup>

Семьдесят восемь кораблей Ил-4 поднялись в воздух для выполнения заданий. Каждая группа бомбардировщиков, получившая конкретный объект, имела своих контролеров. Работу экипажей на узле Брянск-1 контролировали А.С. Петушков и А.Я. Ткаченко. По их докладам бомбардирование было прицельным и эффективным, вся площадь объекта покрылась разрывами бомб и пожарами, а в северной части узла возник один мощный взрыв. По докладам экипажей и оценкам контролеров П.Н. Смирнова и С.Ф. Кондрина на узле Брянск-2 бомбы легли тоже по всему объекту, а также поразили прилегающий к нему городок. Освещение цели было отличным, что способствовало экипажам в ее отыскании и прицельном бомбардировании.

На станции Любахна возникло, по докладу В.М. Осокина, три очага пожаров, среди них один большой, а на станции Навля два пожара. По информации М.С. Орлова и В.Ф. Галочкина вся площадь аэродрома Брянск покрыта разрывами бомб, из строя выведено летное поле.

С боевого задания не вернулись три самолета. В 21.13 радист С.Г. Ефимов из экипажа командира корабля В.П. Тяпченко (19-й гвардейский авиаполк), совершавшего свой сто шестидесятый боевой вылет, вступил в связь с командным пунктом и больше в эфире не появился. Пропали без вести: командир корабля Владимир Павлович Тяпченко, штурман Владимир Петрович Шильников, радист Сергей Гаврилович Ефимов и стрелок Александр Иванович Зайцев.

Экипаж А.В. Пожидаева командование полка ожидало несколько часов. Под утро стало известно, что из-за отказа правого мотора летчик сел вынужденно на фюзеляж в районе Таросово (двадцать пять километров восточнее Юхнова). Все – командир корабля, штурман Д.А. Иващенко, радист К.П. Коваль и стрелок П.И. Дудко – остались живы и невредимы. Оказалось, что еще на подходе к Брянску-1 трижды обрезало правый мотор. Все же экипаж дошел до цели, отбомбился и взял обратный курс. Давление на неисправном моторе окончательно упало, его заклинило. Вынужденная посадка стала неизбежной. Самолету требовался капитальный ремонт.

После взлета на втором полковом вылете вступил в связь с КП 18-го гвардейского авиаполка и радист А.С. Сергеев из экипажа П.А. Гринева. На этом контакт с ним оборвался. Вернулись и сели Д.Е. Кожухов, В.Г. Кочнев, В.Г. Набережнев, Я.А. Шашлов, Т.Д. Тарасюк, А.С. Бердников, В.К. Кузьминич, А.Я. Ткаченко, а Гринева не было. Пришло время составлять боевое донесение, а Гринева не было. Пришло время его подписывать и отправлять по инстанции, но экипаж так и не появился.

Документ ушел в дивизию:

«В ночь на 17 августа 1943 года полк совершил двадцать четыре самолето-вылета на уничтожение эшелонов на железнодорожных станциях Брянск-1 и Брянск-2... Экипаж самолет № 37 Гринева после расчетного времени на свой аэродром не вернулся. После радиogramмы в 01.52 связь с ним прекратилась. Бомбардировал Брянск-2».

Все прояснилось лишь после возвращения в полк штурмана А.Б. Семенова. До цели оставалось тридцать километров. Согнувшись в три погибели у прицела, Андрей Борисович завершал подготовку к бомбометанию. О том, что бомбардировщик атакован, понял по характерным звукам справа – пушечная трасса снарядов прошла между мотором и кабиной летчика. О том, что на них напало сразу два истребителя, понял по докладу стрелка и по характерному лексикону командира корабля. Второй истребитель дал о себе знать очередь по кабине радиста. Он и стрелок были убиты. Узнав, что летчик ранен в ногу и руку, штурман помог ему покинуть самолет, после чего приготовился к прыжку сам, но сделать этого не успел, так как взорвались бензобаки, самолет стал разрушаться, и Семенов оказался в свободном падении.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11498, д. 62, л.л. 76, 100.

Приземлился Андрей Борисович недалеко от населенного пункта Воронка (двадцать пять километров северо-западнее Брянска), после нескольких дней скитаний 23 августа вышел на партизан, а от них 7 сентября на У-2 прибыл в полк. Штурман привез сведения об остальных членах экипажа, полученных от местных жителей: летчик Петр Авакумович Гринев приземлился в районе немецкого гарнизона и пленен, стрелок Анатолий Сергеевич Сергеев и радист Алексей Дмитриевич Волого похоронены на месте падения горящего самолета.<sup>1</sup>

В боевом донесении полка по итогам работы за эту ночь есть интересная информация: «По рассказам партизан, имеющих связь со специальной группой на аэродроме Хламово, в районе Брянск – Жиздра патрулируют истребители из «группы Геринга», присланной из Берлина и подготовленной для работы в ночных условиях. Летают на самолетах ФВ-190 и Ме-110. В трех-пяти километрах юго-западнее Жуковки установлен аппарат (звукоуловитель), который по звуку мотора точно определяет квадрат нахождения нашего самолета, пеленгует маршрут и наводит истребителей на этот квадрат».

По сути дела это была первая конкретная информация, отраженная в боевых документах АДД, о появлении в немецких ВВС самолетов с радиолокационными установками, которые на начальном этапе их применения принесли нам массу неприятностей.

Для ударов по войскам, танкам и артиллерии противника в районе Ахтырки командование АДД сконцентрировало усилия трех авиакорпусов. Правда, первоначально в район пункта Новгородский планировалось направить два соединения – Н.А. Волкова и С.П. Ковалева. 5-й авиакорпус, подключенный к ним в самый последний момент, имел иную задачу, ему предстояло работать по станциям Барвенково и Славянск. В боевом распоряжении штаба АДД на этот счет говорилось:

«В ночь на 17 августа:

а) Бомбардировать железнодорожную станцию Барвенково, не допускать выгрузку резервов противника, действиями по наземным войскам и технике на дороге от Барвенково на северо-восток не допускать выдвижения его резервов на север и северо-запад от указанной станции. Экипажам, выделенным для бомбардирования колонн противника на дороге, действовать не более чем пять километров северо-западнее станции Барвенково.

б) Бомбардировать железнодорожную станцию Славянск, не допускать выгрузку резервов противника; действиями по колоннам войск и техники на дороге от Славянска на Хрестище не допускать выдвижения его резервов на северо-восток по большаку».

Новая задача 5-му авиакорпусу на бомбардирование войск и техники противника в пункте Новгородский была поставлена уже вечером. Понадобились энергичные меры для того, чтобы оформить боевую документацию и организовать подготовку экипажей. С этой работой командиры, штабы и службы справились успешно.

Все три соединения получили информацию по светонаведению: «Волкову, Ковалеву, Георгиеву.

1. Вдоль линии фронта на расстоянии один километр в тыл будут выложены костры и будут даваться белые ракеты в сторону противника.

2. С появлением шума моторов будет организована стрельба трассирующими пулями в сторону противника и будет открываться методический артиллерийский огонь по центру пункта».

На основе поставленной штабом АДД задачи, командиры соединений оформили боевые распоряжения. Штаб 3-го гвардейского авиакорпуса, например, ориентировал командиров дивизий:

«Противник сосредоточил танки, артиллерию и пехоту в районе пункта Новгородский (шесть километров западнее Боромля). ПВО объекта неизвестно. Облачность от шести до десяти баллов. Особое внимание уделить пункту Новгородский и участку на полтора километра восточнее и юго-восточнее от него».

Весьма эффективным стал итог вылета всех трех авиакорпусов. Этому способствовали ясная погода, хороший подсвет и огромное желание экипажей как можно лучше выполнить боевое задание.

В 3-м гвардейском авиакорпусе хорошо справились с подсветом цели штурман Г.И. Безобразов, А.П. Петров, В.И. Апарашев, В.И. Мистюк соответственно из экипажей командиров кораблей И.И. Даценко, С.И. Захарова, В.И. Родионова и А.И. Санаева. Выходу на объект хорошо помогла стрельба артиллеристов. Девять очагов пожаров и три взрыва (все большой силы), подрыв двух складов с боепри-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-го ап, оп. 221658, д. 1, л. 44.

пасами и одной емкости с горючим – таков результат бомбардирования. Все экипажи задание выполнили, все вернулись без каких-либо происшествий.<sup>1</sup>

Стопроцентное выполнение заданий показал и 5-й авиакорпус. Правда, далеко не все, кто планировался, ушли в полет, метеобстановка на аэродромах базирования была сложной – дождь, облачность десять баллов, видимость триста метров. Но все, кто поднялся, задание выполнили.

И вот что удивительно. В отличие от 3-го гвардейского авиакорпуса и экипажи, и контролеры (И.С. Аграновский, А.И. Мосолов, А.П. Баженов) отметили плохую организацию светонаведения со стороны наземных войск: вместо треугольника была выложена беспорядочная группа костров, а те, которые обозначали линию фронта, почти не просматривались, стрельба трассирующими пулями велась редко, ракеты подавались с большим интервалом по времени. А ведь работали экипажи корпусов по одному объекту и в одно и то же время!

Результаты бомбардирования в 5-м авиакорпусе оказались более скромными: двенадцать очагов пожаров и три взрыва, из них два большой силы на северной окраине.<sup>2</sup>

В 4-м гвардейском авиакорпусе задание не выполнил только один экипаж – командира корабля С.М. Сошникова. На самолете не убирались шасси. Контролеры В.В. Погожев, А.И. Матвиенко, В.Д. Зенков тоже отметили плохую организацию светонаведения: линия фронта ничем не обозначалась, маяк работал бессистемно. Выход на цель облегчала стрельба пулеметов и лунная ночь. А еще контролеры отметили: «Большое количество САБов в воздухе затрудняло определение участков действий соседей. Большое количество над целью самолетов всех видов авиации, и на разных высотах, затрудняло выход на боевой курс и прицельное бомбардирование». Сто тридцать четыре попадания по площади цели зафиксировали фотоснимки, сделанные экипажами Ф.Н. Рябчука, П.А. Деткова и В.П. Драгомирецкого.

Фотоконтроль дополнили визуальные наблюдения: три больших пожара сопровождалась взрывами, вероятно, взорваны склады с боеприпасами. Кроме этого, горели эшелоны, танки, автомашины.<sup>3</sup>

И вновь в 15-м гвардейском авиаполку не получился подсвет, который осуществляли три экипажа – Л.Н. Пашетова, В.И. Адясова и В.А. Лачина. Слишком большой разброс САБов не дал возможности всем штурманам отбомбиться прицельно.

Впервые в августе Авиация дальнего действия, обеспечивая нужды наземных войск, отработала всем своим составом. Четыреста сорок три ее бомбардировщика отбомбили различные объекты на основных направлениях Курского сражения. Собранные в кулак соединения АДД нанесли врагу значительный урон в технике и людских ресурсах.

Н.С. Скрипко отмечал: «Когда в сводках Советского информбюро сообщалось, что наши войска, наступающие из района Спас-Деменска, снова продвинулись вперед, что на брянском направлении они заняли свыше 60 населенных пунктов, а на харьковском значительно улучшили свои позиции, наши летчики хорошо понимали, что успеху наземных войск способствовали и бомбардировочные удары Авиации дальнего действия».<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11519, д. 499, л. 25.

<sup>2</sup> Там же, л. 29.

<sup>3</sup> Там же, л. 30.

<sup>4</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 310.



*17 августа наши войска на Брянском направлении продолжали наступление и, продвинувшись на отдельных участках вперед от 4 до 6 километров, заняли свыше 60 населенных пунктов.*

*На харьковском направлении наши войска продолжали отбивать контратаки пехоты и танков противника и на ряде участков вели наступательные бои, в результате которых значительно улучшили свои позиции.*

*Во всех операциях наземных войск активно участвовала авиация.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## О ЧЕМ ПОВЕДАЛ ДНЕВНИК БОЕВЫХ ВЫЛЕТОВ

17 августа в истории Курской битвы произошло важнейшее итоговое событие – войска Западного, Брянского и Центрального фронтов выбили немецко-фашистские войска с орловского плацдарма и вышли на линию восточнее Людиново, Жиздра, Дмитровск-Орловский. Красная Армия на этом участке фронта подошла к вражескому оборонительному рубежу, возведенному немцами восточнее Брянска и получившему название «Хаген». Дальнейшее продвижение советских войск на этом направлении Ставка приостановила.

Совместная операция трех фронтов, носившая условное наименование «Кутузов», завершила начатое 12 июля контрнаступление советских войск на северном фесе Курской дуги. Крупная группировка врага была разгромлена.

«Контрнаступление советских войск против орловской группировки противника продолжалось 37 дней. За это время наши войска продвинулись в западном направлении до 150 километров. В ходе проведения Орловской операции в ожесточенных боях было разгромлено до 15 дивизий противника».<sup>1</sup>

Из боевых документов войск, Генерального штаба, газетных страниц, оперативных сводок Совинформбюро исчезли слова и выражения: «орловский плацдарм», «орловско-брянское направление», «орловский выступ». Отныне они стали принадлежать истории.

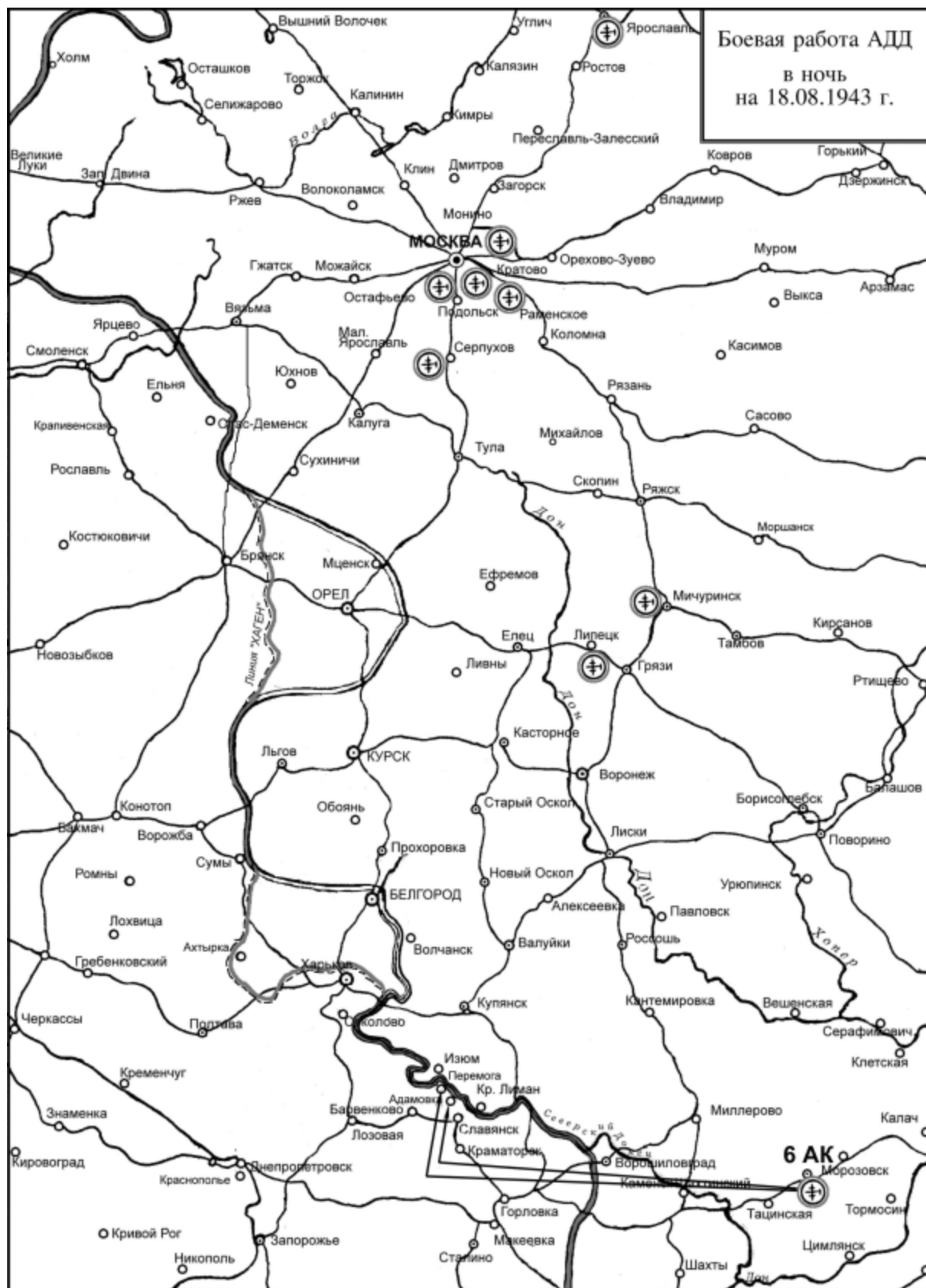
В победном завершении операции «Кутузов» наибольшую роль сыграли Западный и Брянский фронты. Но эта операция венчала общее сражение в районе Орла. А вот натиск орловской немецко-фашистской группировки, предпринявшей наступление в направлении на Курск, стойко выдержали войска Центрального фронта, причем совершенно одни. В семидневных оборонительных боях, не слишком далеко отступив, они обескровили орловскую группировку врага, остановили ее и создали условия для перехода в контрнаступление Западного и Брянского фронтов. Поэтому роль Центрального фронта в ликвидации орловского плацдарма в боях с 5 июля по 15 августа 1943 года неизмеримо выше. Личный состав его частей и соединений, участвуя в сражениях на Курской дуге, показал образцы стойкости, мужества и преданности социалистической Родине. От солдат до командующего фронтом.

Об одном из талантливейших полководцев Советской Армии Константине Константиновиче Рокоссовском написано достаточно. Дали ему оценку многие руководители нашей страны, зарубежные политические и государственные деятели, военные специалисты и историки. Его имя безупречно в памяти простых советских людей. Оценка ему дали Время и История. Хочу к тому огромному фактическому материалу, отражающему полководческий дар Константина Константиновича, добавить еще один документ, принадлежащий англичанке и найденный мной в Подольском архиве.

---

<sup>1</sup> Соловьев Б.Г. Вермахт на пути к гибели. – С. 173.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 18.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
Арт. поз. в районе Перемога	6-й авиакорпус	Ил-4	24	24	906	52,978	
		Ли-2	13	13			
Ил-4		19	19	919	52,835		
Ли-2		20	20				
Скопление танков и пехоты в п. Адамовка							
<b>Итого:</b>			<b>76</b>	<b>76</b>	<b>1825</b>	<b>105,813</b>	
<b>Всего:</b>			<b>76</b>	<b>76</b>	<b>1825</b>	<b>105,813</b>	

«55, Ченистон Гарденс, Лондон, Кенсингтон, Вест, 8. Воскресенье 13 мая 1945 года.

Дорогой маршал Рокоссовский!

Могу ли я позволить себе послать Вам эти строки, поздравить Вас с Вашими замечательными успехами?

Великим удовольствием было следить за Вашей кампанией, слышать Ваше имя по радио, говорящее о Ваших успехах. В моей записной книжке покоится Ваш снимок, говорящий о Вашем пари о том, что Вы будете первым в Берлине. Но работа, проделанная Вами в северной части, даже более замечательна, чем выполнение этого пари. Во всяком случае, Ваш снимок так пленил меня как артиста (я живописец-портретист), что сегодня снимок, помещенный в «Таймс» и других газетах, вдохновил меня написать Вам эти строки.

Вы не постарели ни на один день, я надеюсь, вы имели прекрасный ланч с Монти. Я очень хотела бы когда-нибудь встретиться с Вами, и, когда Вы приедете в Лондон, а я надеюсь, Вы сможете это сделать, зайдете ли Вы повидать меня?

Получить от Вас ответ было бы поистине большой радостью, и если Вы сможете когда-нибудь уделить время, я напишу Ваш портрет и подарю его Вам. Хорошо?

Желаю Вам лучших успехов, ваша – Х. Габриэлла. Робсон.

P.S. В День Победы я носила в петлице русский флажок и провозглашала за Вас тост».<sup>1</sup>

Прекрасные слова! В них оценка выдающемуся полководцу Великой Отечественной войны, восхищение талантом военачальника. В них искреннее уважение к советской стране и ее народу, разгромившего жестокого и коварного врага.

Днем 17 августа продолжались боевые действия и на других направлениях Курского сражения. Ожесточенные бои разгорелись на плацдарме юго-восточнее Изюма, где вторые сутки продолжалось наступление войск Юго-Западного фронта. Враг упорно сопротивлялся, ему во многом помогла заранее подготовленная система обороны. А.Г. Ершов приводит такие факты:

«Почти все окопы были доведены до полного профиля со скрытыми ходами сообщения и блиндажами, построена система дзотов и дотов. Здесь широко применялись противотанковые и противопехотные заграждения, преимущественно взрывные, проволочные заграждения на низких кольях, противотанковые и противопехотные завалы. Подбитые танки противник приспособил под огневые точки. Особенно развита была оборона в районах населенных пунктов Каменка, Богородичное, Долгенькая, Хрестище...».<sup>2</sup>

Без тяжелых бомб пехоте здесь было трудно. Нуждались в помощи Авиации дальнего действия и другие фронты.

Но в ночь на 18 августа непогода ограничила боевую работу АДД до минимума, фактически устранив от нее все авиакорпуса кроме 6-го. Он вновь остался в одиночестве и не ударил лицом в грязь. Остальные готовились бомбардировать различные цели южного направления. 5-му авиакорпусу, например, предстояло всеми исправными самолетами уничтожить пехоту и танки противника в пункте Пересечная (сорок километров северо-западнее Харькова). На разведку погоды ушли три экипажа. Все с бомбами. Ф.К. Парашенко и А.П. Сидоришин не пробились и вернулись с маршрута. А вот А.Л. Балдов проявил настойчивость, добрался до Максимовки, использовал такие ориентиры как хорошее освещение линии фронта кострами и артиллерийскую стрельбу с обеих сторон и с высоты тысяча двести метров сбросил полторы тонны бомб, вызвав на объекте один взрыв большой силы.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 40, оп. 178408, д. 2, л. 90.

<sup>2</sup> Е р ш о в А.Г. Освобождение Донбасса. – С. 132.

Разведчик погоды от 4-го гвардейского авиакорпуса (командир корабля В.П. Каныгин) сумел дойти до Новосиля, попал в зону обледенения десятибалльной облачности, доложил о ситуации и принял команду возвращаться.

В творческой работе бывают удивительные встречи и не менее удивительные совпадения. Так получилось, что фамилия командира корабля 13-го гвардейского авиаполка Виктора Прохоровича Каныгина легла на бумагу рукописи ровно через сутки после того, как в моем распоряжении оказались некоторые материалы о нем. Но обо всем по порядку.

Узнав о том, что в настоящее время я работаю над темой участия АДД в Курской битве, мой добрый помощник Леонид Иванович Фаддеев посоветовал встретиться с летчиком, совершившем в годы Великой Отечественной войны двести пятьдесят один боевой вылет. Речь шла о Каныгине. Мол, ему есть что рассказать, а живет он совсем недалеко, в подмосковном Ногинске. Но так получилось, что работа над рукописью, а главное – тяжелая болезнь матери, не позволили мне на несколько часов оторваться от дома. Не смог по состоянию здоровья приехать в Москву и Виктор Прохорович. Тогда Фаддеев взял эту миссию на себя. Он-то и привез некоторые материалы о летчике. Среди них – дневник личной боевой работы за весь период войны, своеобразная летная книжка. Вот такое удивительное совпадение: первое появление фамилии летчика на страницах рукописи и заочное знакомство с ним произошли практически одновременно.

Когда я написал, пользуясь архивными сведениями, о том, что разведку погоды от 4-го гвардейского авиакорпуса в ночь на 18 августа произвел экипаж Каныгина, вполне естественно, возникло желание сразу же заглянуть в дневник боевой работы. В нем семь колонок. Вот их заполнение за эту ночь. Номер боевого вылета – «123». Дата – «18.8.43». Содержание боевого задания – «разведка погоды по маршруту на цель № 2 пункт Пересечная». Результаты выполнения задания по докладу экипажа – «задание выполнено». Кто и как контролировал, какие имеются документы – «состав экипажа, боевое донесение № 173». Результаты выполнения задания – «вследствие плохих метеоусловий возвратился на свой аэродром». Вывод командира полка – «задание выполнено».

Как историк всегда испытываю чувство удовлетворения, когда содержание документов, рассказывающих об одном и том же факте, совпадают, когда между содержанием одного и второго нет никакого «греха».

Просматриваю дневник. Меня интересует, когда включился своей боевой работой в Курскую битву экипаж Каныгина, сколько совершил во имя победы в ней вылетов. Уже в первый день, в ночь на 6 июля, он поднял свой Б-25 и взял курс на пункт Каменка в районе Орла. А этот, на разведку погоды, был уже двадцатым. Виктор Прохорович практически не пропустил ни одного корпусного боевого вылета.

А первый совершил на самолете СБ в составе 41-го скоростного бомбардировочного авиаполка 26 декабря 1941 года. Бомбы были сброшены по опорному пункту немцев Баксы на мысе Хорн. Еще пять раз поднимался летчик в небо Керченского полуострова для бомбардирования различных объектов врага. В дневнике появилась первая запись: «За время боевых действий произвел шесть вылетов с общим налетом 11 часов 12 минут. Результаты боевых вылетов хорошие. Техника пилотирования хорошая. Летает с большим желанием».

Вот с таким боевым «багажом» прибыл после переучивания Каныгин в полк дальних бомбардировщиков. Ему повезло: попал в экипаж опытного летчика Михаила Владимировича Журавкова. У него можно было научиться не только тонкостям ночного боевого вылета, но и фронтовому уму-разуму. Это чтобы и задание толково выполнить, и жизнь экипажу сохранить, и самолет сберечь. Вероятно, хорошо и быстро усвоил Каныгин журавковские «университеты», ибо в «праваках» у него не засиделся.

Запись в дневнике от 28 августа 1942 года говорит о том, что первым объектом, над которым побывал бомбардировщик Каныгина стал аэродром Сеща. А потом пошли, сменяя друг друга, другие цели: станция Дурово, железнодорожный узел Вязьма, станция Ярцево, аэродром Орел, снова Вязьма, Смоленск, Орша, Витебск. А в графе «Вывод командования» почти неизменно появлялась одна и та же оценка: «Задание выполнено успешно».

Пришло время, когда можно было дать оценку не только одному конкретному вылету, а целому периоду боевой работы летчика. Она отражена в наградном листе: «В боевых полетах ночью и в любых метеорологических условиях отлично водит самолет по приборам, что дает возможность экипажу отлично выполнять бомбометание... 10 ноября 1942 года во время выполнения боевого задания

отказал один мотор. Тяжело нагруженный корабль требовал искусного управления. Каныгин блестяще справился со своими обязанностями и благополучно посадил самолет на своем аэродроме.

За проявленные мужество, доблесть и отвагу при выполнении заданий командования на фронте борьбы с немецким фашизмом достоин правительственной награды – ордена Отечественной войны первой степени. Командир полка подполковник Катаржин. 6 января 1943 года».

Ах этот железнодорожный узел Вязьма! Семнадцать раз побывал над ним бомбардировщик Каныгина. Слово-то какое – по-бы-вал. Вроде бы поприсутствовал. А ведь над этим объектом достаточно было появиться всего один раз, чтобы в полной мере испытать на себе психологическое и физическое воздействие мощной противовоздушной обороны узла, когда сидишь и ежишься, ибо каждую секунду ждешь, что вот-вот в брюхо твоего самолета вонзится артиллерийский снаряд. А тут семнадцать раз! Из них только в январе 1943 года половина. А какая результативная работа! Тут, конечно, заслуга штурмана Б.М. Тилькунова. Но попробуй прицельно отбомбиться, если у летчика дрогнут нервы и минутный страх уведет его с прямой боевого курса. Нет, здесь общая заслуга.

«16 января. Отмечено пять прямых попаданий и один очаг пожара, повреждено железнодорожное полотно. Задание выполнено успешно».

«16 января. Отмечено три прямых попадания в железнодорожное полотно, возник один очаг пожара. Задание выполнено успешно».

«17 января. Отмечено три прямых попадания в железнодорожные пути, возник один очаг пожара. Задание выполнено успешно».

«25 января. Отмечено два прямых попадания и один очаг пожара, разрушены железнодорожные пути. Задание выполнено успешно».

«26 января. Бомбы ложились в районе цели, отмечено два прямых попадания и один очаг пожара. Задание выполнено успешно».

«27 января. Бомбы ложились по цели. Отмечено два прямых попадания. Повреждены железнодорожные пути. Задание выполнено успешно».

«28 января. Отмечено три прямых попадания и один очаг пожара. Задание выполнено успешно».

«Скучно и однообразно», – подумает кто-либо из читателей по поводу этого январского календаря каныгинской боевой работы. Да нет, это только на бумаге скучно и однообразно. А там, над Вязьмой, уверяю, ни скуки, ни однообразия не было. Там только успевай вертеться. И они вертелись, чтобы уложить бомбы в железнодорожное полотно прицельно.

Да что там Вязьма! Кто из боевых летчиков не был над Брянском, тот не видал войны. Так говорили те, кто над этим железнодорожным узлом побывал хоть один раз. А Виктор Каныгин выводил свой бомбардировщик на этот объект на двадцать раз больше. Причем так получилось, что январские налеты на Вязьму сменились февральскими на Брянск.

Свой сотый боевой Каныгин совершил ровно месяц назад, когда в ходе Курской битвы вывел бомбардировщик на шоссейную дорогу Болхов – Орел.

А пять дней тому командир полка представил летчика к ордену Красного Знамени. В наградном листе сказано: «Участвовал в налетах на железнодорожные узлы Вязьма, Брянск, Орел, Гомель, Смоленск, Полоцк, Витебск, Орша, Полтава, Харьков. На счету экипажа два уничтоженных эшелона. На железнодорожном узле Полоцк, где, кроме этого, уничтожено депо и казарма офицерского состава... В полетах вынослив, спокоен. Грамотный и решительный командир».

Вот о чем поведал дневник боевой работы командира корабля 13-го гвардейского авиаполка Виктора Прохоровича Каныгина, активного участника Курского сражения. В ночь на 18 августа он совершил полет на разведку погоды для 4-го гвардейского авиакорпуса. По его анализу полковник С.П. Ковалев принял решение боевой работы не производить. Еще одно соединение АДД в эту ночь осталось на земле.

Лишь 6-й авиакорпус к концу дня получил задачу в интересах Юго-Западного фронта: уничтожать артиллерию на огневых позициях в пункте Перемога и на юго-западных скатах высоты с отметкой 185,4 (пять километров западнее Каменки), уничтожать артиллерию на огневых позициях в пункте Адамовка, а также скопления танков и пехоты в роще, примыкающей к озеру на юго-западной окраине Адамовки. Все пункты в шестнадцати-тридцати двух километрах южнее Изюма.

Из-за позднего получения задачи из Москвы 62-я авиадивизия повторного вылета не производила.

Семьдесят шесть бомбардировщиков Ил-4 и Ли-2 поднял корпус для выполнения поставленной задачи. Все отбомбились, все вернулись без каких-либо происшествий. Экипажам помогло четкое светонаведение на

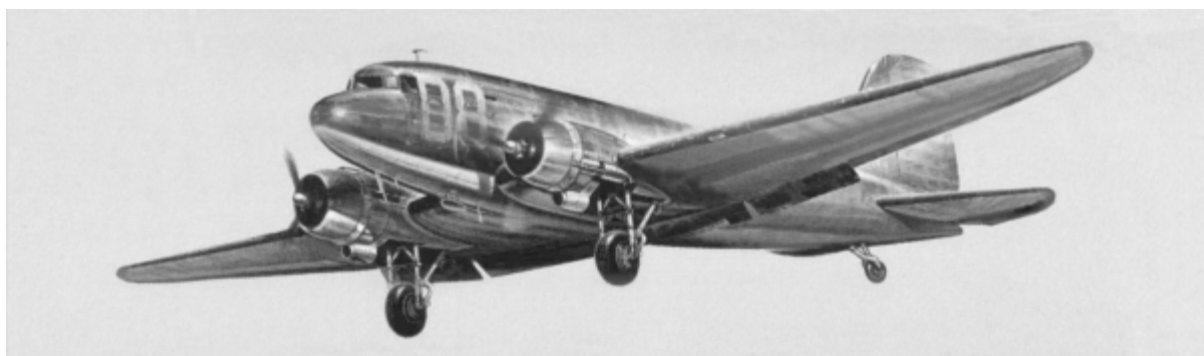
## ***Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой***

---

цель: линия фронта обозначалась серией красных ракет с кострами, в районе Сухая Каменка фонари и костры расположились по правому берегу Дона. На пункте Перемога возникло шесть очагов пожаров и три взрыва, а среди скоплений танков и пехоты в пункте Адамовка – семь очагов пожаров и восемь взрывов, один из них большой силы.<sup>1</sup>

Очередные сутки боевых действий советских фронтов против немецко-фашистской группировки, затеявшей авантюру под названием «Цитадель», принесли долгожданную весть – орловский плацдарм Курской дуги ликвидирован. Дуга, которая под натиском шести фронтов уже давно выпрямлялась, совсем уже перестала походить на дугу. Обрубленная на севере, она еще сохранила условную вогнутость на юге.

В дело разгрома гитлеровской группировки врага в районе Орла достойный вклад внесла Авиация дальнего действия. Ее мощная поддержка войск Центрального фронта в самый трудный период противостояния на северном фланге Курской дуги, период обороны, создала необходимые условия для контрнаступления. В процессе осуществления операции «Кутузов», особенно в первые две недели, соединения АДД помогали наземным войскам Западного и Брянского фронтов взламывать мощную оборону врага на трудном пути к Орлу. На втором этапе наступательной операции АДД ослабила поддержку с воздуха, уделив основное внимание в это время ленинградскому направлению. Но командование Авиации дальнего действия по приказу Ставки при первой же возможности направляло часть своих сил на самые трудные участки орловско-брянского направления. Тяжелые бомбы АДД прокладывали нашим войскам путь вперед, они уничтожали опорные пункты врага, поражали его живую силу и технику, срывали железнодорожные перевозки. Личный состав Авиации дальнего действия сделал все от него зависящее, чтобы разгром немецко-фашистской группировки на орловском плацдарме стал реальностью.



*Ли-2 в полете*

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 88.

*Наши войска на Брянском направлении продолжали наступление и, продвинувшись на отдельных участках от 6 до 10 километров, заняли свыше 20 населенных пунктов...*

*На харьковском направлении наши войска, преодолевая сопротивление и контратаки противника, продолжали наступление и, продвинувшись на отдельных участках от 7 до 10 километров, заняли свыше 50 населенных пунктов.*

*Закончилось наступление войск Западного, Брянского и Центрального фронтов (началось 12 июля), в результате которого войска Брянского фронта во взаимодействии с войсками левого крыла Западного и Центрального фронтов ликвидировали орловский выступ противника...*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## БОЕВАЯ НОЧЬ В ЧЕСТЬ ДНЯ АВИАЦИИ

Итак, к 18 августа войска Западного, Брянского и Центрального фронтов завершили разгром орловской группировки врага, оттеснив ее остатки за оборонительный рубеж «Хаген». В официальных боевых документах орловско-брянское направление перестало фигурировать, но как таковое, именуемое теперь брянским, оно осталось.

Здесь надо сделать некоторое пояснение. Мне уже приходилось говорить о том, что Ставка Верховного Главнокомандования на определенных этапах Курского сражения отдавала указания Генеральному штабу Красной Армии и соответствующим командующим фронтам о начале заранее спланированной и подготовленной наступательной операции. Так, чтобы облегчить положение советских войск на Курской дуге, лишить противника возможности маневрировать своими резервами и перебрасывать на курское направление войска с других участков советско-германского фронта, Ставка в свое время приказала перейти к активным наступательным действиям Юго-Западному и Южному, а позже Волховскому и Ленинградскому фронтам. Имея свои конкретные задачи и цели, эти наступательные операции должны были, кроме всего прочего, оказать помощь и войскам, сражающимся на Курской дуге.

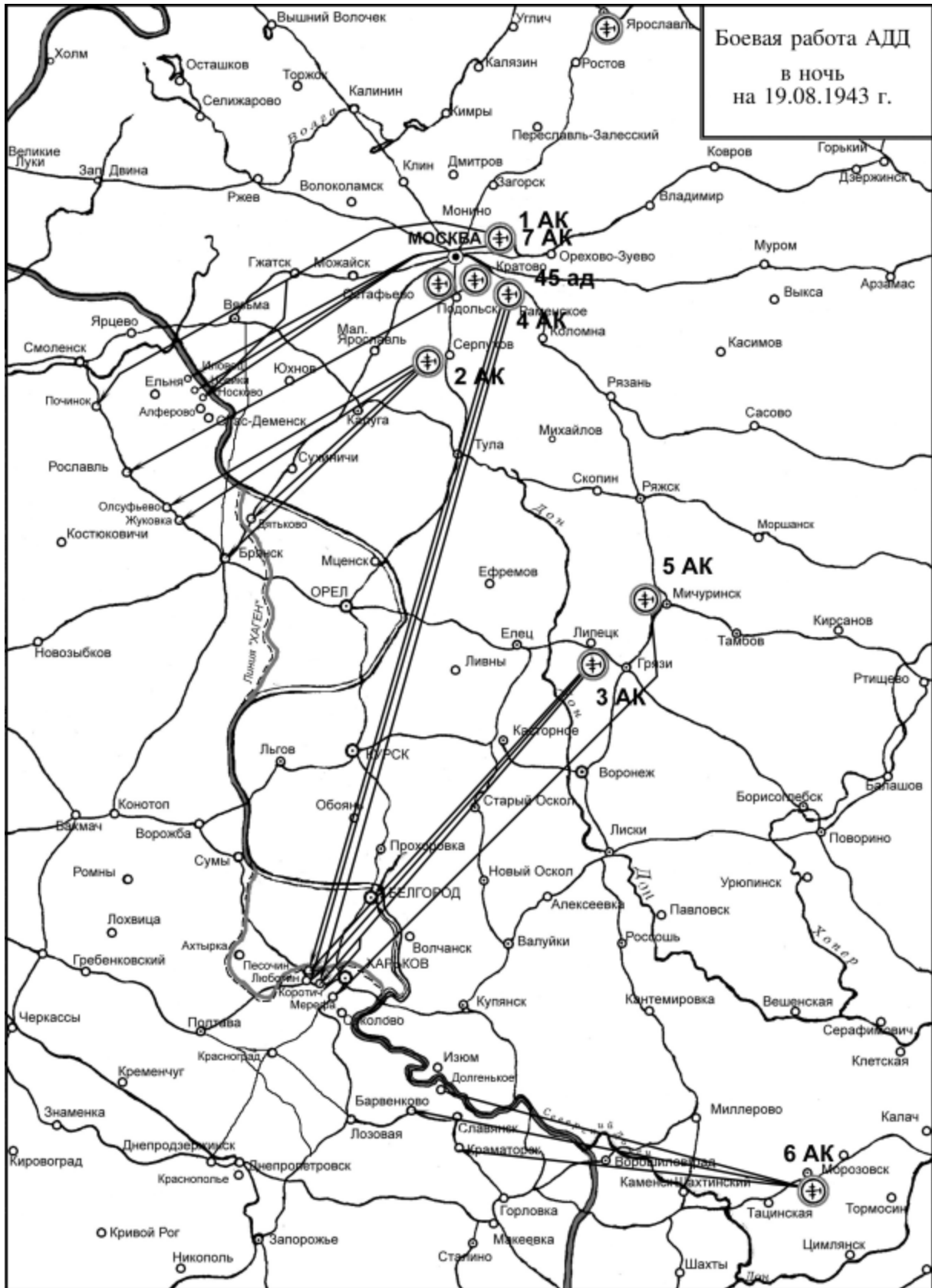
Эти же цели преследовала и подготовленная Смоленская наступательная операция, которая была составной частью летне-осенней кампании Красной Армии в 1943 году. Ее осуществление планировалось в тесном стратегическом взаимодействии с войсками, которым предстояло наступать на орловско-брянском и белгородско-харьковском направлениях. В ней должны были принять участие Калининский и часть сил Западного фронтов.

Смоленскую операцию начали войска Западного фронта 7 августа, а через шесть дней перешли в наступление армии Калининского фронта. Таким образом, Западному фронту пришлось одновременно участвовать в двух операциях – Орловской и Смоленской. И, в связи с этим, оказывая воздушную помощь этому фронту, АДД тоже участвовала одновременно в этих двух операциях. Но так как борьба за орловский плацдарм завершилась, а Смоленская операция продолжалась, то Авиация дальнего действия с этого направления не ушла. По этой причине я продолжу описание боевой работы ее соединений на этом участке советско-германского фронта вплоть до 23 августа, хотя, строго говоря, она, эта работа, к Курской битве отношения уже не имела.

С 11 по 17 августа продолжались упорные бои южнее Богодухова. Гитлеровцы добились здесь превосходства в танках, и им удалось потеснить наши части в северном направлении на двадцать километров. Однако советские войска этот контрудар выдержали, продвижение фашистских дивизий к 17 августа остановили и вынудили их перейти к обороне. В связи с этим по просьбе командования Воронежского фронта в ночь на 19 августа АДД предстояло ударить по скоплениям войск и техники врага в непосредственной близости от Харькова с запада и юга.

Продолжали с боями продвигаться в южном направлении и войска Степного фронта. Н.С. Скрипко писал: «К 17 августа они вышли на северную окраину Харькова. Но буквально на другой день обстановка

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*





## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 19.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
пп. Семеновка, Алферово, Починок	1-й авиакорпус	Ил-4	46	45	471	50,330	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>47</b>	<b>45</b>	<b>471</b>	<b>50,330</b>	
ж/д узел Брянск-1	2-й авиакорпус	Ил-4	17	17	201	20,250	
ж/д узел Брянск-2			17	17	196	19,435	
аэродром Брянск (блокир)			3	3	29	3,050	
аэродром Олсуфьево (блокир)			3	1	11	1,250	
п. Дятьково				1	12	1,500	
ст. Жуковка				1	12	1,200	
Разведка погоды			1				
<b>Итого:</b>			<b>41</b>	<b>40</b>	<b>461</b>	<b>46,685</b>	
п. Люботин	3-й авиакорпус	Ил-4	31	30	338	43,505	142
п. Песочин			31	31	347	44,010	
п. Коротич			12	12	139	16,950	
<b>Итого:</b>			<b>74</b>	<b>73</b>	<b>824</b>	<b>104,465</b>	<b>142</b>
п. Песочин	4-й авиакорпус	Б-25	16	16	103	24,040	
п. Коротич			19	19	108	28,990	
ст. Люботин			29	29	184	47,510	
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>64</b>	<b>395</b>	<b>100,540</b>	
пп. Филиппово, Поко-тилово, Высокий	5-й авиакорпус	Ли-2	44	44	515	49,412	112
Разведка погоды с бомбардированием ст. Мереха		ТБ-3	5	5			
		Ли-2	1	1	4	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>50</b>	<b>50</b>	<b>519</b>	<b>50,412</b>	<b>112</b>
аэродром Краматорс-кая	6-й авиакорпус	Ил-4	10	10	167	20,556	
		Ли-2	7	6			
аэродром Барвенково		Ил-4	10	10	240	23,155	
		Ли-2	8	7			
п. Долгенькая		Ил-4	20	20	325	37,356	
		Ли-2	9	9			
ж/д узел Яма		Ил-4		1	12	1,500	
<b>Итого:</b>			<b>64</b>	<b>63</b>	<b>744</b>	<b>82,567</b>	
пп. Иловец, Новинки, Носково, Нов. Носко-во (восточнее Ельни)	7-й авиакорпус	Ли-2	59	59	823	69,550	
<b>Итого:</b>			<b>59</b>	<b>59</b>	<b>823</b>	<b>69,550</b>	
ж/д узел Рославль	45-я авиадивизия	Пе-8	8	5	36	23,400	
<b>Итого:</b>			<b>8</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>23,400</b>	
<b>Всего:</b>			<b>407</b>	<b>399</b>	<b>4273</b>	<b>527,949</b>	<b>254</b>

осложнилась. Воронежский фронт, наступавший правее, подвергся сильному контрудару противника в районе Ахтырки».<sup>1</sup>

Продолжались бои и на изюм-барвенковском направлении, особенно упорными они были в районе населенного пункта Долгенькая.

Наиболее напряженная обстановка на тех или иных участках советских фронтов, принимавших участие в продолжающемся Курском сражении, и определила задачи Aviации дальнего действия на предстоящую ночь.

18 августа – День авиации. Особых торжеств в частях и соединениях не было, даже приветственную телеграмму Военного совета АДД командиры оглашали на постановке задач. А их в ночь на 19 августа было как никогда много. Штаб Aviации дальнего действия в этот день тоже работал с большим напряжением, лишь перед обедом удалось собрать свободных от экстренных дел офицеров для доведения поздравительных телеграмм. В основном они поступили от руководства воздушных армий, с которыми АДД в эти летние месяцы взаимодействовала, обеспечивая поддержку наземных войск в Курской битве.

«Молния. «Купол». Маршалу авиации товарищу Голованову. От имени всего личного состава 2-й воздушной армии поздравляю вас, всех офицеров-летчиков и весь личный состав с Днем сталинской авиации. Мы гордимся тем, что нам вместе с вами, славными летчиками Aviации дальнего действия, выпала честь участвовать в Курской битве, вместе бить гитлеровских мерзавцев. Совместными ударами с воздуха по врагу ускорим разгром немецко-фашистских оккупантов. Желаем дальнейших еще лучших боевых успехов в борьбе с немецкими захватчиками. Генерал-лейтенант авиации Красовский».

И все же, как не загружен был личный состав частей, все же праздник есть праздник, и его везде отмечали. Пожалуй, самым значительным он получился в 4-м гвардейском авиаполку. И это потому, что ко Дню авиации здесь подошли свои, чисто полковые знаменательные события.

Во-первых, 18 августа исполнилось два года боевой деятельности полка.

Во-вторых, ровно год назад приказом Наркома обороны № 250 полку было присвоено гвардейское звание.

И в-третьих. Или так получилось, или командование полка специально регулировало этот процесс, но прошедшей ночью, а по сути дела под утро праздничного дня, Герой Советского Союза Иван Федорович Матвеев совершил пятитысячный полковой вылет.



С.И. Кретов

На торжественном собрании, посвященном этим знаменательным событиям, присутствовали делегации от штаба АДД и от братского 11-го гвардейского авиаполка, а также командование 62-й гвардейской авиадивизии и 6-го авиакорпуса. После праздничного обеда и подготовки к боевому заданию прозвучала команда «по самолетам!». Курс – населенный пункт Долгенькая.

Тупиков боевую работу подчиненных ему дивизий построил таким образом, чтобы они, сменяя друг друга, находились над объектам как можно дольше. Последние экипажи бомбардировали войска противника перед самым рассветом и возвращались домой, когда солнечный диск уже выкатился на небесный простор. Шесть очагов пожаров и восемь взрывов оставили после себя летчики в месте скопления войск и техники противника в пункте Долгенькая. Это был их второй вылет в эту ночь, а в первом они нанесли удары по аэродромам: на барвенковском возникло пять очагов пожаров и один взрыв, на краматорском – четыре и три.

На самолете командира корабля С.И. Кретова отказал мотор, штурман И.В. Клименко бомбардировал случайную цель – узел Яма. Задание не выполнил один экипаж летчика Н.И. Кабанова. Боевой вылет завершился без особых происшествий.<sup>2</sup>

По-боевому отметили праздник и другие соединения АДД, отправившие большие группы своих самолетов на помощь наземным войскам на брянском и харьковском направлениях.

<sup>1</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 310.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак. оп. 1, д. 1 «А», л. 89.

В ночь на 19 августа в Авиации дальнего действия было применено тактическое новшество, получившее название звездный налет. Разработал новинку и применил ее на практике штаб 2-го гвардейского авиакорпуса.

А.Е. Голованов поставил соединению задачу на уничтожение эшелонов на железнодорожном узле Брянск, указав одновременно, что для обеспечения внезапности удара и затруднения в работе ПВО противника заход на цель необходимо построить с различных направлений и на разных высотах. При этом, время удара, высота бомбардирования и направление заходов определяет командование корпуса.

В разработке тактической новинки приняло участие все руководство соединения и все начальники служб. Результатом коллективной работы стал следующий приказ генерала Е.Ф. Логинова:

«Боевой приказ № 50. Штаб 2-го гвардейского авиакорпуса дальнего действия. Город Серпухов.

1. 2-й авиакорпус в ночь на 19 августа 1943 года уничтожает железнодорожные эшелоны и разрушает пути на железнодорожном узле Брянск.

2. 2-я гвардейская авиадивизия в период 00.30 – 00.37 с высоты пять тысяч пятьсот-шесть тысяч метров бомбардирует железнодорожный узел Брянск. Маршрут: ИПМ – Серпухов – Лихвин – далее на цель. Осуществляет звездный налет с северо-восточного сектора, проходя эскадрильями пункты Белев, Козельск, ст. Дуброва, Жиздра, Дятьково. Головной эскадрилье следовать на цель прямо от Лихвина. Уход от цели левым разворотом. Обратный маршрут через Карачев. Тремя самолетами нанести удар по аэродрому Олсуфьево с целью его блокировки.

3. 8-я гвардейская авиадивизия в период 00.20 – 00.27 с высоты четыре тысячи семьсот-пять тысяч пятьсот метров бомбардирует железнодорожный узел Брянск-2. Маршрут до цели: ИПМ – Дмитров-Орловский – далее на цель. Осуществляет звездный налет с юго-восточного сектора, проходя эскадрильями пункты, – Б. Акулово, Ружное, ст. Синезерки, Ревны, слияние рек Ревна и Десна. Уход от цели правым разворотом. Обратный маршрут через Болхов. Тремя самолетами нанести удар по аэродрому Брянск с целью его блокировки.

4. Бомбовая зарядка: крупнокалиберные фугасные и зажигательные.

5. Высоты, в представленном для каждой авиадивизии диапазоне, распределить между эскадрильями.

6. Разрешить экипажам устанавливать связь с землей только после выполнения задания, за исключением двух самолетов-информаторов погоды (по одному от каждой авиадивизии), которым держать связь с момента взлета на задание».

Замысел, изложенный в боевом приказе, тщательнейшим образом проработали в полках, эскадрильях и экипажах, а после не менее тщательного контроля готовности и информации разведчика погоды (вылетел один экипаж), начался взлет.

Эскадрильи выходили на цели поочередно друг за другом, для чего каждая из них получила точный и ограниченный срок пребывания над объектом. Каждое подразделение следовало на сто метров выше впереди летящего, такой порядок дезорганизовал ПВО противника и исключил опасность столкновения своих самолетов в воздухе. Ведущие самолеты в эскадрильях имели на борту САБы и производили подсвет для тех, кто шел за ними.

Выход бомбардировщиков на цель оказался для противника неожиданным, противовоздушная оборона очнулась лишь после того, как отбомбились первые четыре-пять экипажей. Правда, в момент налета наши летчики видели над Брянском несколько одномоторных истребителей, вероятно, патрульной службы, но они по неизвестным причинам атак не производили. Несмотря на зенитный огонь, а его вели три батареи ЗА среднего калибра и МЗА силою до дивизиона, наши самолеты повреждений не имели.

Всего корпус произвел сорок один самолето-вылет (по семнадцать на железнодорожные узлы и по три для блокировки аэродромов). Два экипажа, блокирующие аэродром Олсуфьево (М.Т. Долголенко и Г.С. Куровский), по различным отказам техники бомбардировали войска противника в пункте Дятьково и железнодорожную станцию Жуковка.

В результате удара на узле Брянск-1 возникло три пожара и два больших взрыва. Эти сведения подтвердили контролеры А.Я. Ткаченко и Т.Н. Ползиков. На узле Брянск-2 контрольные функции выполнил В.Ф. Романов, он зафиксировал пять очагов пожаров и четыре взрыва.

Штаб АДД тщательно проанализировал итоги звездного налета 2-го гвардейского авиакорпуса и сделал соответствующие выводы, которые довел до командиров всех соединений. В целом звездный налет признан удачным, удар для врага оказался неожиданным, фактическое время бомбардирования разошлось от указанного в приказе командира авиакорпуса всего лишь на несколько минут; выход на цель с разных

направлений и высот дезориентировал систему ПВО противника, что обеспечило выполнение задачи без потерь и происшествий.

Вместе с тем, штаб АДД вскрыл и недостатки, проявившиеся при выполнении боевого задания. Главными из них были два: во-первых, блокада Олсуфьевского аэродрома началась с запозданием на десять минут, уже после того, как над Брянском появились наши первые самолеты, что произошло по причине неисправности материальной части на первых двух самолетах-блокировщиках, и, во-вторых, обратные маршруты дивизий дважды пересекались, что до некоторой степени создало опасность столкновения в воздухе.<sup>1</sup>

Продолжила нанесение бомбардировочных ударов по железнодорожному узлу Рославль 45-я авиадивизия. На задание ушло восемь кораблей Пе-8, по основной цели отбомбились пять экипажей. Условия для работы оказались хорошими: над узлом безоблачно, всюду светила луна, контуры объекта просматривались отчетливо. В результате прицельного бомбардирования на объекте возник большой очаг пожара.

Два экипажа задание не выполнили. На самолете командира корабля М.В. Симонова отказал один, потом второй моторы, штурману К.П. Иконникову пришлось бомбы сбрасывать на невзрыв на траверзе Мосальск – Мещовск.

Через сорок восемь минут после взлета отказали два мотора и на самолете И.И. Олейникова. Штурман В.П. Глухов освободился от бомб в районе Юхнова.

В боевом донесении дивизии, направленном в штаб АДД, сказано, что по информации штурмана Г.Н. Гордеева из экипажа 890-го авиаполка П.М. Архарова, он отбомбился по узлу Рославль, но по данным радиопеленгов и по времени бомбардирования корабль вышел в район Орши.

По всей видимости, это была предварительная информация, поступившая с борта самолета, а донесение отправлено еще до возвращения экипажа на свой аэродром. Так оно впоследствии и оказалось: штурман отбомбился не по Рославлю.

Самолет не вышел на основную цель в связи со следующими обстоятельствами. При полете за облаками Гордеев неправильно определил скорость ветра, используя приводную станцию Серпейска, вышел севернее Рославля на пятьдесят-шестьдесят километров. Поняв ошибку штурмана, экипаж стал делать коробочку для поиска цели, ориентируясь по хорошо просматриваемой дороге Смоленск – Рославль.

Во время этого маневра самолет оказался между станцией Энгельгардовской и аэродромом Боровское – Шаталово. Не мудрствуя лукаво, решили бомбить один из них и вызвали на себя немецких истребителей. Пока заходили на цель для бомбардирования, один из них оказался рядом и на высоте пяти тысяч шестисот метров повел атаку снизу в хвост Пе-8. Пушечные двадцатимиллиметровые термитные снаряды и пулеметные очереди с Ме-110 поразили бомбардировщик в момент сбрасывания бомб. Корабль получил серьезные повреждения: прострелены все бензобаки, хвостовое оперение, левая плоскость, бомболюки, в нескольких местах перебиты провода электропроводки и гидросистема шасси. Воздушные стрелки центральной и кормовой точек получили тяжелые ранения и отражать атаку не смогли, а подшассийные огонь открыли. По докладу стрелка А.С. Мурадова истребитель резко отвалил в сторону и вниз.

Четыре члена экипажа получили ранения: стрелок-бомбардир В.Н. Родионов, стрелки М.И. Яковлев и Н.А. Дудко – тяжелые, с большой потерей крови, а стрелок Н.М. Лысенко – средней тяжести.

В связи с большим количеством раненых на борту самолета перед командиром экипажа стала одна-единственная задача: довести плохо управляемый Пе-8 до своего аэродрома. Жизнь подчиненных ему людей нужно было спасти во что бы то ни стало. И эту задачу Павел Михайлович Архаров выполнил.<sup>2</sup>

Через два месяца после случившегося Э.К. Пусэп, представляя заместителя командира третьей авиаэскадрильи к званию Героя Советского Союза, писал: «Условия для продолжения полета у командира корабля Архарова стали очень сложные, самолет сам по себе оказался тяжело управляем. Но воля летчика, в совершенстве владевшего техникой пилотирования в сложных метеорологических условиях, мужество и отвага дали ему возможность на полуразрушенном самолете возвратиться на свой аэродром, благополучно произвести посадку и спасти жизнь членам экипажа».

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 264, лл. 6-7.

<sup>2</sup> Там же, д. 501, л. 41.

А сажал израненную машину Архаров на одно колесо! В практике боевой работы Павла Михайловича уже приходилось спасать и дорогостоящий корабль, и жизнь своих подчиненных. Поэтому авторитет его в полку, и особенно в экипаже, был достаточно высоким. И не случайно в одном из писем ко мне Георгий Васильевич Богомолов, летавший в годы войны с Архаровым в одном экипаже, писал: «Командира своего мы ценим за летное мастерство, хладнокровие и выдержку в сложных ситуациях, за требовательность и заботу о всех нас».

В интересах Западного фронта отработало и соединение генерала Д.П. Юханова. Весь день над Монино висела низкая, до пятисот метров, десятибалльная облачность. Сложную погоду предвещали синоптики и на маршруте к целям, а их командование АДД «подбросило» три – Семеновка, Алферово, Починок (тридцать семь-сорок пять километров восточнее Ельни). Ясность в неясную погоду предстояло внести разведчику. Эту задачу выполнял экипаж Ф.И. Титова.

Ушли без бомб. Уже в районе Броницы погодные баллы стали убывать, но после Серпухова вновь поднялись до максимума. Казалось, что эта беспроглядность будет тянуться до самой Ельни, но нет, постепенно облачность стала снова редеть, и в районе целей ее плотность уменьшилась наполовину. Работать можно! Об этом командир корабля и донес на командный пункт корпуса.

Из сорока шести бомбардировщиков, державших курс на Ельню, возвратился только один – П.П. Маркова. Подвела материальная часть. Остальные миновали сложный погодный участок, вышли к линии фронта и убедились, что наземные войска светонавешения организовали слабо. Выручил хороший подсвет САБи, которые горели практически весь период бомбардирования с 01.22 до 02.40. Отсутствие противодействия позволило снизить высоту бомбардирования до одной тысячи семисот метров. Все соединение поставленную задачу выполнило успешно, создав по всем площадям объектов двенадцать очагов пожаров, из них четыре крупных, и три взрыва.

К моменту возвращения экипажей в Монино улучшения в погоде не произошло, наоборот она ухудшилась, к сплошной облачности добавился дождь. В связи с этим двадцать два экипажа сели на запасных аэродромах Липицы, Раменское, Малино. К завтраку все возвратились на свою базу.<sup>1</sup>

Четыре узла сопротивления в районе Ельни бомбардировал и 7-й авиакорпус – Иловец, Новинки, Носково, Новоносково. Работали экипажи в тех же погодных условиях, что и 1-й гвардейский авиакорпус, а вот светонавешение для них наземные войска организовали хорошо, согласно указаниям, кроме этого, артиллеристы вели наводящий огонь по всем объектам. Поняв, что прикрытие целей слабое, порядка шести точек ЗП, большинство экипажей снизили высоту бомбардирования до одной тысячи шестисот метров. На всех пунктах возникло десять очагов пожаров и пять взрывов. Особо большие взрывы произошли в деревне Родино и в пункте Иловец. По свидетельству контролера С.П. Курдюкова, прямым попаданием бомб взорваны два склада боеприпасов. Задание выполнили все экипажи.

На харьковское направление командование АДД нацелило четыре авиакорпуса. Все они били по узлам сопротивления, войскам и технике противника в непосредственной близости от Харькова.

5-й авиакорпус пятидесятью кораблями, из них пять ТБ-3, нанес удары по пунктам Филиппово, Покотилово, Высокий (восемь-двенадцать километров южнее Харькова). Задание выполнили все. И это несмотря на то, что светонавешения переднего края не было, его наземные войска не готовили, правда, командование на эту особенность летный состав ориентировало. Для выхода на цели экипажи использовали светомаяк, размещенный в четырех километрах северо-восточнее Волчанска. Работал он четко, выводил луч в зенит, а затем, делая пять покачиваний до земли в направлении Харькова, прерывал свою работу на две минуты и вновь повторял процедуру.

И все же наземные войска линию фронта ракетами обозначали. Кроме этого, она хорошо просматривалась из-за сильной перестрелки противоборствующих сторон, особенно из районов Боровой, Хлоры в направлении Павли и Хорошего. Погода – ясная, противодействия нет. Ну и как всегда в этом соединении



*П.М. Архаров*

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 501, л. 17.

прицельное бомбардирование обеспечили осветители М.Т. Лановенко, Е.Н. Мурашов, Е.Р. Усачев, П.Т. Митников, В.М. Безбоков. Эта группа подсвета четыре раза создавала идеальные условия для бомбардирования: САБы рвались на высоте тысячи метров, радиус освещения достигал четырех километров, освещение объектов было непрерывным.

Контролеры Н.П. Кварацхелия, С.С. Апухтин, Я.И. Пляшечник, Д.М. Равич, Я.Г. Савранский в хорошем настроении наблюдали прицельную работу штурманов. Они зафиксировали девять взрывов, два из них большой силы, и десять очагов пожаров, особенно мощный взрыв произошел в пункте Покотилово, он сопровождался большим количеством более мелких. Все говорило о том, что взорван солидный склад боеприпасов. Без потерь и каких-либо происшествий, без пулевых и осколочных ран все Ли-2 и ТБ-3 благополучно сели на своих аэродромах, задание экипажи выполнили отлично.<sup>1</sup>

4-му гвардейскому авиакорпусу командование АДД определило для бомбардирования два объекта – железнодорожную станцию и войска противника в двух населенных пунктах. Уходили экипажи на задание со своих аэродромов в сложных условиях погоды – десятибалльная облачность и проливной дождь. В районе целей, по докладам разведчиков, было ясно.

Станцию Люботин отбомбили двадцать девять экипажей Б-25, все, кому давалось задание. В условиях отсутствия противодействия они создали пять больших очагов пожаров и такое количество взрывов, что контролер И.Л. Куликов не смог их все зафиксировать. И только фотопленка, которую привез экипаж Н.М. Кравцова, показала, что по станции произведено сто пятьдесят пять попаданий. Судя по конфигурации пожаров, горело два эшелона: один из них с боеприпасами – пожар сопровождался рядом сильных взрывов, а огонь с ярко-красным пламенем на втором говорил о том, что он был с горючим.

Выполнили задание и все экипажи, бомбившие войска и технику противника в пунктах Песочин и Коротич (восемь-двадцать километров западнее Харькова). Фотоконтроль, выполненный экипажем Ф.Н. Рябчука, показал, что на площади первого объекта возникло шесть очагов пожаров, один – на западной окраине – большого размера, во время его горения произошел взрыв большой силы, предположительно взорван склад с боеприпасами. На площади второго объекта возникло три очага пожаров в центре и два больших с огнем ярко-красного пламени и взрывами в северной части – горели емкости с горючим.

Таким образом, корпус в эту ночь добился стопроцентного выполнения боевого задания. Все, за исключением одного, вернулись на свои базы и произвели посадки в сложнейших условиях. Командир корабля Ф.М. Колясников на подходе к аэродрому попал в дождь и низкую, до пятидесяти метров, облачность. Согласовав вопрос с командным пунктом, ушел на запасной аэродром Волосово.<sup>2</sup>

По войскам и технике противника в этих же пунктах действовал и 3-й гвардейский авиакорпус. И тоже с высоким качеством. Достаточно сказать, что в районы Люботина, Песочина и Коротича вылетело семьдесят четыре бомбардировщика Ил-4, и только один из них не достиг цели – командир корабля Г.К. Давыдов вынужден был вернуться из-за обрезания мотора.

Действительно, экипажи в эту ночь работали с большим подъемом, особенно 9-го гвардейского авиаполка. Настроился летный состав на ударную боевую работу еще на земле. Об этом написал начальник штаба полка Д.К. Перемот:

«Перед вылетом полк выстроился у боевых машин. У командного пункта показалась открытая машина. В ней стоял заместитель начальника штаба части Н.П. Чуб и крепко держал в руках наше гвардейское Боевое Знамя. Начался взлет. На линии исполнительного старта в свете прожекторов развевалось гвардейское Знамя. В этом ярком свете образ В.И. Ленина, будто живой, провожал нас в полет. Мы смотрели на Знамя и мысленно клялись выполнить боевое задание наилучшим образом».<sup>3</sup>

Сам Д.К. Перемот ушел в полет в экипаже Н.И. Фомина. Чем ближе подходили к Харькову, тем все больше и больше Дмитрия Константиновича охватывало волнение – столько воспоминаний было связано с этим городом. Вот Холодная гора, где он плотничал на стройках. Вот Песочин и Новая Бавария. Они, как и сам город, в сплошных пожарах. Из Харькова Перемот по путевке комсомола ушел в военную школу, сюда, уже лейтенантом, приезжал на переподготовку. Как бы в унисон мыслям и воспоминаниям Перемота Николай Иванович Фомин произнес спокойным и уверенным голосом:

– Ничего, скоро освободим и Харьков!

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 501, л. 26.

<sup>2</sup> Там же, л. 24.

<sup>3</sup> П е р е м о т Д.К. На дальних маршрутах. – С. 104.



*Г.Г. Гурьянов вручает гвардейское знамя. Монино, май, 1943 г.*

Чем ближе подходили к Люботину, тем сложнее становилась обстановка на земле – многочисленные очаги пожаров затрудняли поиск цели. Перемот, забыв про Харьков, усиленно искал те несколько прудов, которые еще перед вылетом наметил как ориентир, и которые должны были облегчить выход на объект. А вот и они. За ними – дорога. По ней шла колонна машин. Чуть дальше на юг, в лунном свете, четко просматривалась образовавшаяся автомобильная пробка. Это как раз то, что нужно. В наушниках шлемофона раздался голос Фомина:

– Заходим! Не пустим их в Харьков!

– Не пустим, Коля!

Перемот склонился над прицелом.

Наземные войска обеспечили экипажам точный выход на объекты: линия фронта отчетливо обозначалась кострами, в сторону противника регулярно уходили, оставляя цветные дорожки, ракеты, трассирующие пули, артиллерийские снаряды. Контролеры Л.Н. Дьяченко, И.К. Бровко, Н.А. Матвеев, С.А. Мазитов, Г.Е. Подоба, В.Т. Митрошин отметили исключительно прицельное бомбардирование всеми экипажами.

Среди войск и техники противника в пункте Люботин возникло двенадцать очагов пожаров и три взрыва, в пункте Песочин соответственно – восемь и три, в Коротиче – четыре очага пожаров и один сильный взрыв.

Также эффективно по войскам и технике противника в районе Люботина отработали и экипажи братского 10-го гвардейского авиаполка. Иначе и быть не могло, ибо в полет ушли самые опытные, те, кто прошел весь путь войны, кто к этому времени составлял боевой костяк полка, его гордость и славу. После последних указаний в автобус для отправки на аэродром поднялись Герои Советского Союза Дмитрий Барашев, Василий Сенько, Степан Харченко, Юрий Петелин, а также Леонид Филин, Николай Гунбин, Алексей Кот, Николай Жуган, Феодосий Парашенко, Леонтий Глущенко, Василий Сенатор, Николай Козьяков.

У всех хорошее, приподнятое настроение. Оно царит в полку уже несколько дней, с того момента, как экипажи вернулись из-под Ленинграда и включились в боевую работу на харьковском направлении. Для многих Украина – родина. А несколько дней назад секретарь партийного бюро полка А.М. Юксельзон довел

до личного состава призывы ЦК КП(б)У, Президиума Верховного Совета и Совета Министров Украины, обращенные к населению республики и воинам Красной Армии: «Выходи на решающий бой, народ Украины! В борьбе мы не одни. Плечом к плечу с нами идут русские, белорусы, грузины, армяне – сыны всех народов Советского Союза... Вперед, в наступление на врага!»

Участником полета в район Люботина был штурман корабля Герой Советского Союза Алексей Николаевич Кот. Он вспоминал: «Дружно и организованно поднимаемся в ночное небо. Пролетаем Дон. Серебряной змейкой вьется он между крутых берегов. Высота растет. Позади остались Воронеж, Старый Оскол. Скоро цель. Слева виднеется Харьков. Он весь в огне.

Вдали появился голубоватый луч прожектора-наводчика. Медленно ползет по небосклону, затем устремляется на юго-запад, указывая нам направление на цель. Тут же появились вражеские прожекторы-искатели, они беспорядочно шарят по небу.

Над лесом вспыхнули десятки осветительных бомб, сброшенных моими товарищами. Вижу слева по курсу Люботин, а впереди, в лесу, немецкие танки, войска. Бомбы вызывают новые пожары. Записываю в бортовой журнал время и результат нашей работы. Коля радирует на КП: «Задание выполнено». Спешим на аэродром, чтобы повторить удар по врагу».<sup>1</sup>

В положенное время на свой аэродром не возвратился экипаж летчика К.Н. Михалочкина. В пять часов утра в полк пришла телеграмма: «Жив, выбросились на парашютах, ждем на аэродроме завода».<sup>2</sup>

Долго командование полка ломало голову по поводу аэродрома на каком-то заводе. Лишь через сутки, когда все члены экипажа вернулись в полк, стало понятно, что это завод № 18 в Воронеже. Из доклада Константина Никифоровича Михалочкина удалось установить подробности происшествия и оценить действия самого летчика.

После бомбардирования легли на обратный курс. К Воронежу, как требовал боевой приказ, подошли на шестистах метрах. Михалочкин заметил, что оба мотора сбавили обороты. Что только летчик не делал, но – тщетно, самолет, потеряв мощь своих моторов, терял и высоту. На двухстах метрах летчик дал команду на покидание. Все приземлились благополучно. Самолет упал на территории завода и взорвался.

Специально созданная комиссия, досконально проанализировала действия летчика и пришла к выводу, что в потере самолета виновен он сам. Его действия комиссия признала неправильными. Возвращался экипаж, используя горючее из второй группы бензобаков. За его расходом летчик не следил, а целиком и полностью занялся обходом Воронежа. Причины потери оборотов не уяснил и поэтому действовал неправильно. Вместо того, чтобы убрать газ, открыть кран бензобаков, в которых есть горючее и закрыть краны отработанных баков, командир корабля стал увеличивать число оборотов дачей газа и предпринимать другие меры. Потеряв неправильными действиями время и высоту, летчик подвел ситуацию к критической.

Завершилась еще одна боевая ночь. Она венчала профессиональный праздник авиаторов. Прошел он в боевых делах и заботах.

---

<sup>1</sup> Кот А.Н. На дальних маршрутах. – С. 108.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 501, л. 24.



*Наши войска на Брянском направлении продолжали наступление и заняли свыше 20 населенных пунктов.*

*На харьковском направлении наши войска, преодолевая сопротивление и контратаки противника, продолжали наступление и, продвинувшись на отдельных участках от 5 до 12 километров, заняли свыше 30 населенных пунктов.*

*Войска Степного фронта продолжали штурмовать укрепления врага на подступах к Харькову и на его окраинах.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

### ТРИСТА МЕТРОВ ДО СМЕРТИ

Динамично развивающаяся в течение дня 19 августа наземная обстановка определила очередные задачи Авиации дальнего действия на предстоящую ночь. Пожалуй, главным объектом для бомбардирования стали войска и техника противника в районе Ахтырки. Немецко-фашистское командование делало все возможное, чтобы обезопасить Харьков с северо-западной стороны, куда прорвалась ударная группировка войск Воронежского фронта.

«Потерпев к 17 августа неудачу на богодуховском направлении, фашистское командование тут же предприняло еще одну попытку остановить продвижение наших войск и сохранить за собой Харьков. В районе Ахтырки им было сконцентрировано значительное число бронированных соединений и частей: моторизованная дивизия «Великая Германия», 10-я моторизованная, 7-я танковая дивизии, части 11-й и 19-й танковых дивизий, 51-й и 52-й отдельные батальоны, состоявшие из «тигров». К югу от Ахтырки сосредоточилась танковая дивизия «Мертвая голова». Эти соединения были элитой фашистских танковых сил».<sup>1</sup>

В.И. Кардашов приводит сравнительные цифры сторон по сконцентрированной здесь технике. Выделю из них только две: в немецко-фашистской группировке насчитывалось четыреста танков, им же противостояло только тридцать советских. Для ликвидации этого явного перекоса в соотношении тяжелые бомбы были просто необходимы.

Сосредоточение немецко-фашистского оперативного резерва в районе Ахтырки было обнаружено военной разведкой. Ставка, хотя и с некоторым опозданием, стала принимать меры, передав командующему Воронежским фронтом свой резерв – 4-ю гвардейскую армию генерала Г.И. Кулика. С ее помощью удалось 19 августа перерезать дорогу Ахтырка – Лебедин, но советские войска в районе Ахтырки нуждались и в помощи АДД.

В то время как соединения Воронежского фронта отражали контрудары врага в районах Богодухова и Ахтырки, войска Степного и Юго-Западного фронтов продолжали вести упорные бои, продвигаясь к Харькову с юго-востока и юга. Особенно трудно было нашим наземным частям в районе пункта Долгенькая. Немцы здесь защищались с упорством обреченного.

Требовал к себе внимания со стороны АДД и Западный фронт, участвующий в Смоленской наступательной операции.

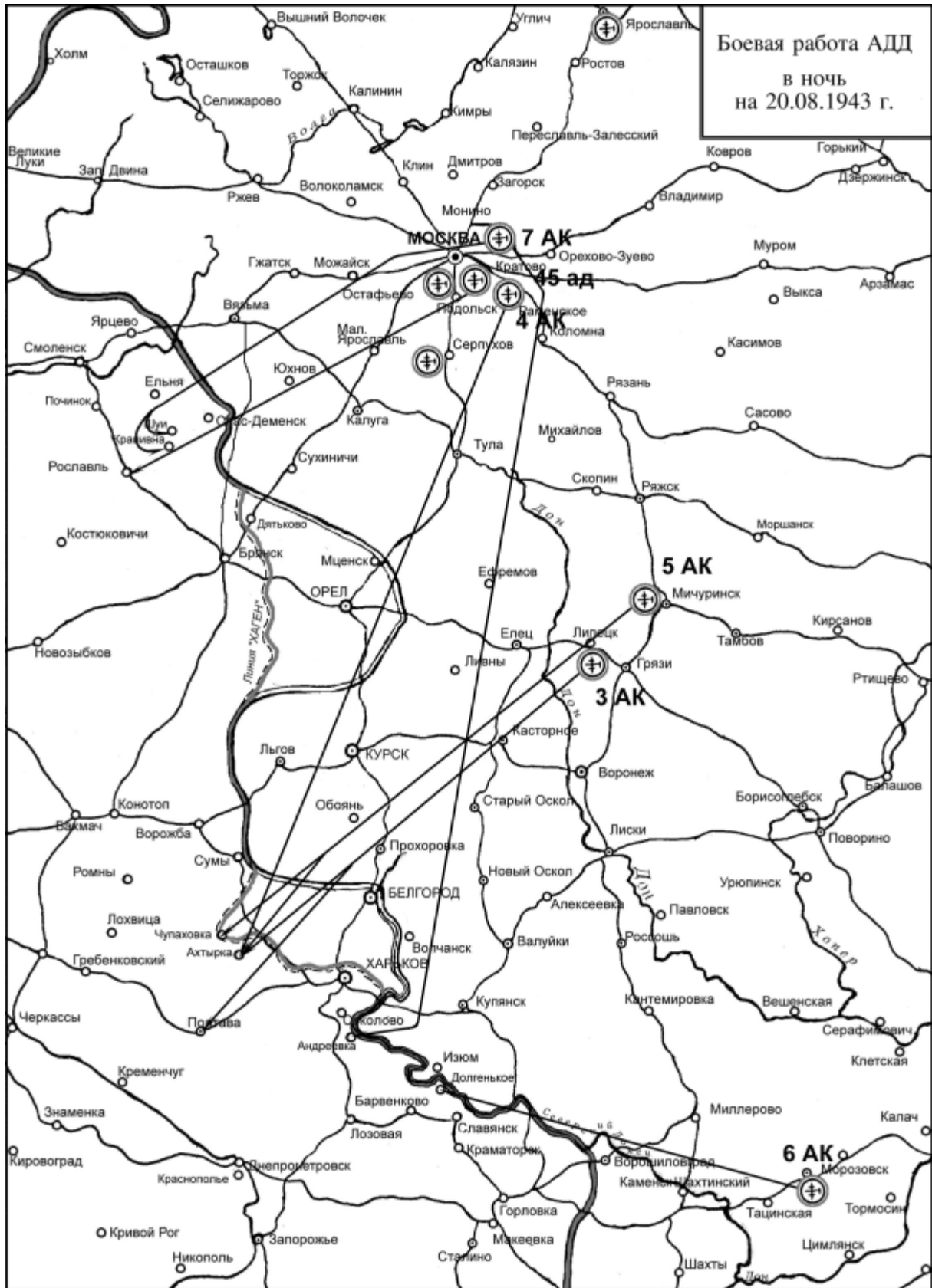
В ночь на 20 августа основным объектом для бомбардирования стали войска и техника противника в районе Ахтырки. Свои усилия сюда направили три авиакорпуса. Для всех цель была новой.

Задачу поставил Н.С. Скрипко: «Из «Домкрата», через Генеральный штаб, «Мельхиор», Шевелеву, телефон Кремлевка. Всеми силами бомбить пункт Ахтырка, войска и технику противника вдоль дорог, идущих с востока и юго-востока через центр этого пункта. Время удара 22.30 – 03.00. Действовать эшелонированно в течение всего этого периода, усиливая удар к концу срока. Заход с востока на запад через светомаяк, который находится в десяти километрах юго-восточнее Ямное. Характер работающего луча: с севера на юг через зенит пять раз. Светонаведение: в двенадцати километрах восточнее Ахтырки и в одном километре юго-восточнее

---

<sup>1</sup> Кардашов В.И. 5 июля 1943. – С. 210.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 20.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
г. Ахтырка	3-й авиакорпус	Ил-4	79	79	878	115,275	
Разведка погоды с попутным бомбардированием ст. Полтава			1	1	11	1,250	
<b>Итого:</b>			<b>80</b>	<b>80</b>	<b>889</b>	<b>116,525</b>	
г. Ахтырка	4-й авиакорпус	Б-25	62	62	392	97,710	180
<b>Итого:</b>			<b>62</b>	<b>62</b>	<b>392</b>	<b>97,710</b>	<b>180</b>
г. Ахтырка	5-й авиакорпус	Ли-2	52	48	977	49,437	
п. Чушаховка				1	4	1,000	
<b>Итого:</b>			<b>52</b>	<b>49</b>	<b>981</b>	<b>50,437</b>	
Войска противника в лесу, что в 2-3 км южнее п. Долгенькая	6-й авиакорпус	Ил-4	39	39			
		Ли-2	65	65			
<b>Итого:</b>			<b>104</b>	<b>104</b>	<b>2994</b>	<b>232,241</b>	
узлы сопротивления в пп. Шуи, Крапивна	7-й авиакорпус	Ли-2	56	53	722	55,868	
<b>Итого:</b>			<b>56</b>	<b>53</b>	<b>722</b>	<b>55,868</b>	
ж/д узел Рославль	45-я авиадивизия	Пе-8	4	2	20	7,200	80
<b>Итого:</b>			<b>4</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>7,200</b>	<b>80</b>
<b>Всего:</b>			<b>358</b>	<b>350</b>	<b>5998</b>	<b>559,981</b>	<b>260</b>

Бардуны будет выложено «Т» из костров направлением на цель. Войска обозначают передний край одиночными кострами, ракетами, а артиллерия ведет методический огонь по центру цели».<sup>1</sup>

Соединение С.П. Ковалева подняло в воздух шестьдесят два бомбардировщика Б-25, все они с поставленной задачей справились успешно. Это подтвердили контролеры: от авиакорпуса Г.П. Молчанов и Б.И. Жилин, от 4-й гвардейской авиадивизии – Д.М. Ширихин и от 5-й – М.П. Булла. По их докладам, по снимкам, сделанным П.А. Детковым и Ф.Н. Рябчуком, а также на основе донесений экипажей было зафиксировано более двухсот попаданий по цели. В результате возникло двадцать четыре очага пожаров, они быстро распространились по всей площади бомбардируемого объекта, всю Ахтырку охватило пламя. Эффективному бомбардированию способствовал хороший подсвет, произведенный экипажами М.М. Кириллова и В.Т. Маркизова, а также согласованные действия с наземными войсками, по вопросам светонаведения, особенно постарались артиллеристы, снарядов они не жалели.



Г.П. Молчанов

И еще два авиакорпуса в эту ночь бомбардировали Ахтырку – 3-й гвардейский и 5-й. Их боевую работу связал не только один общий объект, но и весьма неприятное для этих соединений событие, но об этом позже.

Боевое распоряжение в части 5-го авиакорпуса поступило поздно, в 20.30. До вылета оставалось практически не более часа, тем не менее штурманы успели проложить на картах маршрут. Хотя объект бомбардирова-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 502, л. 46.

ния был новым, но тропинка в район Харькова была уже давно проложена, и поиск цели больших опасений у экипажей не вызывал, тем более, что войска в этом деле обещали солидную помощь.

И, надо сказать, свое обещание они сдержали, единственное, чего не было, так это обозначения линии фронта кострами, в остальном же пехота сработала отлично. Да и свои осветители – В.М. Безбоков, В.П. Феоктистов, В.В. Сапожников – сделали все возможное, чтобы создать штурманам наиболее благоприятные условия для работы. Пять раз в пределах десяти минут подвешенные ими «люстры» озарили округу ярким светом, да таким ярким, что экипажи четко различали контуры шоссе и железных дорог, подходящих к Ахтырке, жилые и станционные постройки. Два зенитных прожектора шарились по небу скорее для остротки, чем для дела, а вялый огонь четырех точек МЗА особой опасности не вызывал. В общем, все способствовало тому, чтобы экипажи бомбили прицельно.

Так они и отработали. Об этом доложили контролеры Л.А. Филин, Г.З. Коцюржинский, В.И. Налязик и М.И. Колтунов: «Все экипажи бомбардировали заданную цель, отмечено большое количество пожаров, большая часть из которых произошла в центральной и восточной частях пункта».

Конкретика результатов боевой работы была восстановлена после оформления каждым экипажем боевого донесения: семнадцать очагов пожаров и шестнадцать взрывов, из них три больших с последующими пожарами в северо-западной части, несколько взрывов наблюдались с черным густым дымом, предположительно взорван склад с боеприпасами и горючим.

Теперь о тех, кто задание не выполнил, и о тех более серьезных происшествиях, которые, к сожалению, произошли.

Неприятности начались еще до взлета. Командир корабля Е.И. Мельниченко при вырубании по своей невнимательности уклонился от старта и зарулил на шель, вырытую на границе аэродрома. Самолет получил серьезные увечья: погнуты винты, сломаны средняя часть правого крыла и элерон, деформированы бомбодержатели.

На самолете командира корабля А.М. Халанского после взлета не убрались шасси. Пришлось возвращаться и садиться с бомбами. Экипаж Н.А. Бобкова в районе светомаяка вошел в полосу десятибалльной облачности с нижней кромкой в семьсот метров, посчитал, что такая погода будет до бесконечности, развернулся и взял обратный курс. Экипаж С.П. Слепцова задание выполнил, но на обратном маршруте потерял ориентировку и сел вынужденно в районе Борисоглебска. Потерял ориентировку и экипаж М.К. Каменских, сели, выработав горючее, в районе Петровска.

Потерпел аварию экипаж Г.И. Губанова. Ему и штурману задачу поставил командир эскадрильи П.Н. Яланский. Взлетели на задание в 23.45 и установили связь. Через пять минут радист И.М. Мильруд вновь вышел в эфир и доложил о том, что миновали Дон. Дошли до Волчанска и штурман Г.В. Солодов дал курс на цель. Через две минуты на высоте две тысячи метров бортовой техник Мохов заметил снижение давления масла на правом моторе. Пока думали, что предпринять, винт перешел на большой шаг, стали падать обороты. Чтобы мотор не сжечь, борттехник выключил зажигание.

До цели оставалось сто сорок километров. Губанов принял решение продолжить полет на одном моторе и отбомбиться по войскам противника в районе Харькова, до которого еще оставалось приблизительно шестьдесят километров. Однако через десять минут начал греться левый мотор. Обстановка стала критической. Немедленно развернулись, нашли между пунктами Веселое и Непокрытая более или менее безопасное место и сбросили на невзрыв четыре ФАБ-250.

Однако делу это не помогло, температура масла левого мотора продолжала повышаться. Посадка перед собой стала неминуемой. Для большей безопасности включили правый мотор и выпустили шасси. Уже на выравнивании Губанов заметил небольшую ложину и телеграфные столбы, тут же дал обоим моторам полный газ, но было поздно: телефонные провода намотались на винт правого мотора, и самолет резко развернуло в его сторону на сто градусов. Бедняга Ли-2, не выдержав такого над собой издевательства, окончательно потерял свои аэродинамические свойства и свалился в овраг глубиной метров в десять. Травмы самолет получил приличные: смещен и деформирован фюзеляж, погнуты оба винта, помяты консоль и элероны правой плоскости, все бензобаки переместились со своих мест влево. У членов экипажа – ни царапинки. Оставив на месте аварии Г.И. Мохова, Губанов, Солодов, Мильруд и стрелок И.В. Ильин, используя практически все виды наземного транспорта, через несколько дней вернулись в полк.

К окончанию боевой работы на свой аэродром не вернулся и экипаж командира эскадрильи 7-го гвардейского авиаполка Д.Я. Петренко. О причине чуть позже.

Два вылета на Ахтырку произвел за ночь и 3-й гвардейский авиакорпус. Из семидесяти девяти экипажей Ил-4, побывавших над объектом, задание выполнили все, в том числе и те, кто бомбардировал мост через реку Ворскла (два километра западнее Ахтырки).

Разведчик погоды, имея задание попутно отбомбить железнодорожный узел Полтаву, донес: на маршруте местами дождь, облачность от семи до десяти баллов, такая же и в районе Ахтырки. Генерал Н.А. Волков принял решение корпус поднимать.

Осуществляя неэшелонированное бомбометание, экипажи «висели» над объектом с 22.40 до 03.45. Выход на цель никаких трудностей не представлял. Во-первых, Ахтырка уже была освещена САБи и собственными пожарами, добавили света и корпусные осветители – И.И. Даценко (штурман Г.И. Безобразов), С.И. Захаров (штурман А.Ф. Петров) и И.И. Кирсанов (штурман Н.Г. Назаров). Во-вторых, четко просматривалось «Т» из костров, а артиллеристы так молотили по переднему краю противника, что только этого было бы достаточно, чтобы не ошибиться в выходе на цель.

На контроль ушло столько начальников, что количество самолетов, на которых они выполняли свое задание, было под стать эскадрильскому. За качеством бомбометания проследили И.М. Зайкин, Н.А. Матвеев, Ю.Н. Петелин, Д.К. Перемот, Н.Т. Деленюк, А.И. Доморацкий, Г.А. Глушенко. Они отметили хорошую обработку объекта, прицельное и интенсивное бомбардирование. Все бомбы рвались точно по пункту и в непосредственной близости от моста.

Двадцать четыре пожара и пять сильных взрывов – таков результат двух бомбардировочных налетов авиакорпуса. К концу работы, с учетом ударов других корпусов, Ахтырка была охвачена сплошным пожаром.

Хорошо сработали соединения, обрабатывая Ахтырку, однако общее впечатление испортила катастрофа двух экипажей, принадлежащих 3-му гвардейскому и 5-му авиакорпусам. Вот что я имел в виду, когда писал в начале параграфа, что их связал не только один общий объект, но и весьма неприятное событие. А именно: в воздухе столкнулись два бомбардировщика – Ли-2 и Ил-4. Оба экипажа погибли, самолеты разрушились и сгорели. Ли-2 шел на задание, а Ил-4 возвращался с него.

Теперь о погибших. Когда на аэродром вернулись все самолеты, за исключением барашевского, командир 10-го гвардейского авиаполка Николай Михайлович Кичин стал вспоминать все, что было связано с экипажем Дмитрия Барашева, начиная от его подготовки к полету и кончая теми радиogramмами, которые поступали с борта его самолета.

Когда Барашев уже находился в воздухе, Кичину доложили о следующем. Экипаж прибыл на аэродром принимать самолет. Техник М.А. Лебедев доложил о его готовности к полету на боевое задание, о том, что в бомболюке подвешено десять ФАБ-100, а одна ФАТАБ-500 вон, красуется снаружи, всего полторы тонны.

– Мало! Ты что, Миша, не знаешь, что мы боремся за максимальную бомбовую загрузку? Давай еще одну «толстуху» (ФАБ-500 – С.А.) в бомболюк!

Техник метнулся к оружейникам, а те в один голос: таких бомб на аэродроме больше нет, было двадцать две штуки, но их все уже подвесили на другие самолеты.

– Почему же у всех подвешены, а на нашем самолете нет?! – возмутился летчик. – Разберусь я с вами после возвращения!

С этими словами Барашев вскочил на подножку проходящего мимо самолетной стоянки бензо-заправщика и уехал в направлении третьей эскадрильи.

Минут через пятнадцать, надрывно урча мотором, машина подъехала к самолету. На подножке кабины стоял Барашев, а за бензозаправщиком, привязанная тросом, волочилась пятисотка-толстуха.

– Растарить и подвесить!

Отдав приказание, летчик вразвалочку пошел на командный пункт. За ним последовал штурман Травин, а радист Подчуфаров остался помогать техникам.

О самовольстве командира корабля Кичин узнал после ухода экипажей на боевое задание. «Ругать? – думал он. – Но ведь в полку идет соревнование. А потом – это ведь благородный порыв. Нет, порядок есть порядок!»

Как всегда Барашев ушел на задание одним из первых. Поэтому в числе первых и доложил о его выполнении. Последнюю радиogramму Подчуфаров дал в 23.50 о проходе Старого Оскола. Незадолго до начала посадки возвращающихся с задания самолетов со старта доложили, что в южном направлении, примерно в сорокашестидесяти километрах от аэродрома, зафиксирована вспышка, похожая на взрыв, что к земле тянулось пламя.

В это время началась посадка. Среди первых севших самолетов барашевского не было. Затем на командный пункт стали подходить экипажи. Почти все докладывали, что на пути своего маршрута, примерно на

высоте пятисот метров, произошло столкновение двух самолетов в воздухе, они загорелись и упали на землю. Случилось это в районе населенного пункта Конь-Колодезь.

Выполнив задание, все самолеты сели. Барашева среди них не было. Проанализировав ситуацию, Кичин сделал вывод: «Это Барашев!». Еще не веря, что в полк пришла страшная беда, командир приказал стартовому наряду периодически обозначать аэродром ракетами, а радистам тщательнее слушать эфир. Но Барашева не было. Надо было докладывать командиру дивизии. Бровко не поверил:

– Барашев?! Этого быть не может!!

Вся боевая работа этого летчика, его отвага и смелость, уже давно укрепили Бровко во мнении, что такие люди как Дмитрий Барашев ни в воде не тонут, ни в огне не горят. И сейчас, когда ошеломляющая весть на некоторое время лишила его рассудка, он сидел, не выпуская из рук телефонную трубку, и уже про себя повторял: «Не может быть, не может быть». Через несколько минут, когда «мозги стали на место» (выражение Бровко. – А.С.), он умом стал понимать, что страшная весть скорее всего реальна. Отказывалось понимать лишь сердце.

Приказал срочно готовить У-2. Едва забрезжил рассвет, Бровко уж был в воздухе. Место катастрофы нашли без труда. Заложив пологий крен, летчик описал над ним один круг, затем второй. Наклонив голову, командир дивизии пристально всматривался в страшную картину случившегося. На поле, распластав свои помятые от сильного удара крылья, лежал барашевский Ил-4. Самолет сохранил свою общую конфигурацию. Можно было даже подумать, что он не упал, а вынужденно сел на фюзеляж. Вокруг «ила», на площади более чем в километр, валялись куски Ли-2, разнесенные взрывной волной собственных бомб.

– Садись! – приказал Бровко летчику.

Спрыгнув на землю, Иван Карпович почувствовал, что нет сил идти к месту падения самолета. Постоял, взял себя в руки и медленно, словно по минному полю, пошел вперед. А ноги, предательские ноги, никак не хотели подчиняться его воле. С большим трудом добрался до распластанного самолета, подошел ближе, взялся за крыло. Как не хотелось поднимать взор своих глаз к месту кабины. Наконец, собравшись с силами, посмотрел наверх.

Мертвое тело Барашева покоилось на рабочем месте. Он был цел и сидел как живой, подавшись чуть вперед. Его застывшие руки держали штурвал. Казалось, он только-только приземлил свой бомбардировщик и от дикой усталости склонился к приборной доске. Казалось, что он немножко передохнет, его молодое тело нальется новой силой, он спрыгнет на землю и доложит: «Задание выполнил!».

Невольные слезы катились по щекам «бати» и капля за каплей падали на кожаный реглан. И он, боевой командир, мужественный человек, повидавший на своем веку немало смертей, не стеснялся своей слабости. Ибо он любил этого парня, как отец любит своего сына, как командир любит своего самого лучшего летчика. Летчика, который, как губка впитывал его советы, которого он выпестовал и поднял до вершин боевого совершенства, которому он много доверял, много позволял, но много с него и спрашивал. Еще долго стоял командир дивизии у самолета-могилы своих подчиненных: летчика Героя Советского Союза Дмитрия Ивановича Барашева, штурмана Василия Николаевича Травина и радиста Николая Семеновича Подчуфарова. Он понимал, что пора обследовать место катастрофы, выяснить, кому принадлежит Ли-2. Но ноги, предательские ноги, никак не хотели повиноваться его воле. А поодаль, чуть в сторонке, стоял пилот с У-2 и рукавом куртки то и дело смахивал со щек слезы.

Вернувшись в Липецк, Иван Карпович Бровко в рапорте на имя командира корпуса изложил предварительные итоги расследования катастрофы. «В ночь на 20 августа в 00.15 с аэродрома № 2 Липецк была замечена вспышка двух пожаров в воздухе в направлении Хлевное. Экипажи, возвратившиеся на аэродром после выполнения боевого задания, докладывали, что наблюдали столкновение двух самолетов на высоте семисот метров, вспышку пожаров, падение их и продолжение двух пожаров на земле. Вылетев на рассвете на место происшествия, лично установил: в районе Хлевное, в трех километрах юго-восточнее населенного пункта Конь-Колодезь, обнаружены разбитые самолеты Ил-4 и Ли-2, части которых разбросаны в радиусе восьмисот метров, и трупы шести человек.

Из экипажа Ли-2 обнаружено три трупа: фамилию одного установить невозможно, второй – старший сержант Былинка, третий – старший сержант Набоких. Из документов самолета Ли-2 можно установить, что он принадлежит 7-му гвардейскому авиаполку. В результате лобового удара все члены экипажей были убиты в воздухе, так как ни один парашют никем не распушен. На Ли-2 находились или две ФАБ-500, или четыре ФАБ-250, так как на месте падения самолета обнаружена огромная воронка.

Все трупы доставлены в Липецк. Похороны экипажа Барашева назначены на 12.00 21 августа».

Мне остается только добавить к этому донесению имена погибшего экипажа с Ли-2: командир корабля Диамид Яковлевич Петренко, штурман Максим Максимович Дикий, борттехник Александр Федорович Бакулин, радист Эдуард Степанович Былинко, стрелок Александр Федорович Набоких.

В план боевой работы 45-й авиадивизии вмешалась ее величество погода. Соединению предстояло ударить по позициям дальнобойной артиллерии врага в пункте Беззаботный, в районе Ленинграда. Пять кораблей уже держали туда курс, когда полковник В.И. Лебедев получил срочное указание из Петровского дворца: «Ранее поставленную задачу, ввиду резкого ухудшения погоды, отменить. Всем экипажам действовать по железнодорожному узлу Рославль. Самолеты, находящиеся в воздухе, перенацелить по радио на новую задачу».

Командир дивизии циркулярно дал команду на перенацеливание, ее приняли четыре радиста. Летчики немедленно сменили курс, а штурманы зашелестели картами. Но и на этом направлении погода противилась успешному выполнению задания: от Кимры до самого Рославля экипажи шли в десятибалльной облачности, при этом ее нижняя кромка все время опускалась. В связи со сложной погодой один экипаж вернулся с бомбами, еще один отбомбился по случайной цели в районе Смоленска, а остальные два бомбардировали Рославль по расчету времени. Результатов своей работы из-за сплошной облачности не наблюдали.<sup>1</sup>

19 августа в 16.35 подполковник И.Н. Ракша принял из штаба Юго-Западного фронта следующую телеграмму: «Александров (А.М. Василевский. – А.С.) приказал: в ночь на 20 августа в течение всей ночи уничтожать скопление войск противника в лесу, что два-три километра южнее пункта Долгенькая. Предупредить экипажи, чтобы внимательно следили за линией фронта. Светонаведение прежнее, линия фронта без изменений. В этом районе будет работать фронтовая авиация».

Эту задачу Марк Иванович Шевелев целиком и полностью определил 6-му авиакорпусу. К боевой работе привлекались обе дивизии, им предстояло совершить по два вылета.

В связи с тем, что указание А.М. Василевского требовало повышенного внимания к линии фронта, флагманский штурман авиакорпуса Василий Моисеевич Белый совместно со своими коллегами из дивизий (Я.К. Царенко от 62-й и А.Ф. Бубенцов от 50-й) сами основательно изучили карту и уточнили координаты участка предстоящей работы. В полки ушло указание: «Бомбардировать войска противника в северной части лесного массива от северной опушки до глубины два-три километра на юг и юго-восток».

Объект оказался в зоне безоблачной погоды, видимость доходила до пяти километров. К этим благоприятным условиям приплюсовались отличные действия наземных войск по светонаведению: в шести километрах восточнее Изюма на левой окраине пункта Рассоховатый была выложена стрела и «Т» из костров, направленных на линию фронта, которая, помимо этого, обозначалась ракетами разных цветов и артиллерийской стрельбой в сторону цели. В общем, дело оставалось за штурманами. И они не подвели. Правда, работе экипажей пытались противодействовать восемь точек крупнокалиберных зенитных пулеметов, но летчики смело шли вперед.

За два вылета над лесом в районе пункта Долгенькая разгрузились сто четыре Ли-2 и Ил-4. В результате прицельного бомбардирования на всей площади возникло двадцать очагов пожаров, восемь взрывов, было подавлено два орудия и взорван склад боеприпасов.<sup>2</sup> Задание выполнили все экипажи! Молодцы летчики! Молодцы инженеры и техники, которые обеспечили безотказную работу материальной части!

Еще один объект в полосе наступления Брянского фронта оказался в сфере бомбардировочного воздействия АДД – узел сопротивления противника, охвативший пункты Шуи, Крапивна, Базаны, Андреевка, Дударь (тридцать пять километров юго-западнее Спас-Деменска). Два соединения оказались здесь, если так можно выразиться, не по своей воле. Они должны были бомбардировать пункт Беззаботный, но, как и 45-я авиадивизия, получили команду на перенацеливание. Два экипажа 1-го гвардейского авиакорпуса командиров кораблей И.В. Шевченко и М.Ф. Румянцева отбомбились по пункту Шуи, создав в деревне два взрыва. Остальные, получив команду в воздухе идти на Псков, бомбардировали на пути к нему случайные цели.

Приняли команду на перенацеливание и экипажи 2-го гвардейского авиакорпуса. Пять из них бомбардировали артиллерийские позиции в районе Рославля. В юго-западной части объекта возникло два очага пожа-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 45-1 ад, оп. 1, д. 44, л. 127.

<sup>2</sup> Там же-, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 90.

ров и два взрыва, один из них такой силы, что командование соединения занялось выяснением его «автора». После детального опроса экипажей выяснилось, что мощный взрыв породили члены экипажа Г.О. Куровского, разбив прямым попаданием бомб артиллерийский склад.

Четыре экипажа ударили по станции Коробец (пятнадцать километров восточнее Ельни). Ф.Н. Рогольский бомбил войска противника в пункте Климатино (семнадцать километров северо-восточнее Ельни), В.Д. Аброськин – артиллерийские позиции в пункте Митяжково, В.М. Захарова – войска в деревне Марково (двенадцать километров северо-западнее Дорогобужа), В.Г. Кочнева – в деревне Пнево (двенадцать километров западнее Дорогобужа). Двадцать шесть экипажей по метеоусловиям вернулись на свои аэродромы с бомбами.

Таким образом, непогода не позволила двум авиакорпусам отбомбиться по намеченному объекту на Ленинградском фронте и она же скомкала их работу после перенацеливания.

А вот 7-й авиакорпус отработал по узлу сопротивления в районе Спас-Деменска неплохо. Только три экипажа по метеоусловиям задание не выполнили – Д.С. Леднева, А.Г. Москалева и Г.И. Школьного. Остальные, преодолев полосу дождя, пробились к узлу сопротивления и в условиях десятибалльной облачности произвели бомбардирование, создав в Крапивне шесть очагов пожаров и один большой силы взрыв, в Шуи – девять очагов пожаров и три взрыва, в Базаны – три очага пожаров.

В весьма трудное положение попал экипаж 101-го авиаполка командира корабля Л.Ф. Шуваева, а те действия, которые предприняли отдельные его члены для того, чтобы преодолеть эту экстремальную ситуацию, можно назвать героическими.

После участия в корпусном налете на узел сопротивления в районе Спас-Деменска командир полка Герой Советского Союза В.С. Гризодубова подписала боевое донесение, в котором отмечалось: «Полк произвел четырнадцать самолето-вылетов на уничтожение узлов сопротивления в районе Шуи, Крапивна, Базаны. Тринадцать экипажей задание выполнили. Экипаж командира корабля Шуваева (штурман Ковбасюк) о выполнении задания не доносил, на свой аэродром не возвратился, местонахождение неизвестно. Предположительно произвел вынужденную посадку после выполнения боевого задания. Шуваев имеет двадцать девять боевых вылетов, Ковбасюк – сорок восемь».<sup>1</sup>

Предположение о том, что экипаж произвел вынужденную посадку после выполнения боевого задания частично оказалось верным. Частично потому, что на момент посадки в самолете находились не все его члены, и сажали его не летчики, а штурманы и радист.

К пункту Шуи пробивались в условиях восьми-десятибалльной облачности. Благо, что после Серпухова закончилась сплошная зона дождя. При подходе к объекту правый летчик В.А. Орап ушел в хвост самолета, уступив свое место штурману В.А. Ковбасюк начал готовиться к бомбометанию. Тем временем Ли-2 вошел в зону зенитного обстрела. Сжав руками штурвал, командир корабля Л.Ф. Шуваев выдерживал боевой курс. Вот, наконец, освободившись от четырех ФАБ-250, самолет «вспух», а в следующий момент какая-то сила подбросила его хвост вверх, саму машину потянуло вниз, она стала втягиваться в крутую спираль с левым разворотом.

– Помогай! – закричал командир корабля, усиленно работая штурвалом и педалями.

– Я ранен!

Ковбасюк сделал резкое движение влево, зацепился вытяжным кольцом парашюта за прицел. Белый шелк, подхваченный потоком воздуха, скользнул в открытую форточку. На какое-то мгновение штурмана прижало к борту самолета, но тут же он ощутил, что сила натяжения строп ослабла. Усаживаясь на место, Ковбасюк заметил, что купол его парашюта намотался на винт правого мотора. Он-то и обрубил стропы. Ощупав на плече рану, штурман взялся за штурвал.

В это время, с трудом удерживаясь на наклоненном вниз полу самолета, в проходе появился борттехник Н.Д. Борисов. Он передвигался на коленях, лицо его было залито кровью.

Когда взрывной волной разорвавшегося снаряда хвост резко подбросило вверх, сидевший у пулемета летчик Орап ударился головой о потолок кабины, упал на пол и у него изо рта шла кровь. Тем временем командир корабля и штурман пытались вывести самолет из спирали, но все их усилия результатов не давали. Понимая безвыходность создавшегося положения, Шуваев прокричал:

– Всем прыгать!

Команду выполнили все, кроме раненых штурмана и стрелка И.С. Коноваленко. Теперь уже Ковбасюк и усевшийся на место левого летчика стрелок в меру своих способностей старались укротить само-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 31-го гв. ап, оп. 394013, д. 2, л. 246.



лет. Они крутили штурвал, не счесть сколько раз отжимали и отпускали педали, но Ли-2 упорно шел к земле в достаточно крутом пикировании. А штурман и стрелок также упорно посылали ему сигналы на выход из этого состояния. Чудо произошло на высоте приблизительно пятисот метров: Ли-2, отзываясь на стремление Ковбасюка помочь ему штурвалом, стал робко поднимать нос. Наконец он, словно сбросив с себя сдерживающие его путы, занял горизонтальное положение, и пошел, пошел вперед, увлекаемый силой тяги моторов. Держись, родной!

Еще сумасшедшими глазами Ковбасюк посмотрел на высотомер: до смерти оставалось триста метров. Не веря тому, что случилось, штурман и стрелок крепко держали в своих руках штурвалы и молчали. Мокрые от пота и возбужденные от нервного перенапряжения, они в эти мгновения осознавали только одно – главная опасность позади.

Из длившегося несколько секунд оцепенения первым вышел штурман. Что там с высотой? Там, по-прежнему триста. Легонько потянул штурвал на себя. Стрелка дрогнула и чуть-чуть переместилась вверх. Еще чуть на себя. Стрелка поднялась выше. А теперь от себя.

– Иван, а он слушается, рули высоты в норму!

Ковбасюк уверенно потянул штурвал на грудь. Через несколько минут Ли-2 вошел в облачность. Набрав безопасную высоту, штурман передал управление самолетом стрелку, а сам занялся восстановлением ориентировки. Когда с привычным делом было покончено, вновь взял в руки штурвал.

Никогда до этого Ковбасюку не приходилось пилотировать самолет, и теперь он об этом очень жалел. Куда ни шло лететь горизонтально, набирать высоту или снижаться. А вот как садиться? И он начал мысленно вспоминать действия летчиков при производстве посадки.

– Василий Александрович, до Монино дотянем?

– Нет, там эта московская зона ПВО, будем садиться в Воротынске.

Штурман сказал об этом так уверенно и спокойно, будто всю жизнь только тем и занимался, что сажал самолеты. А погодка за бортом – хуже не придумаешь: все десять баллов, да еще приправленные дождем. Описывать посадку штурмана Ковбасюка не берусь, лишь воспользуюсь несколькими фразами официального документа «На высоте ста метров с плохой видимостью после шести заходов произвел посадку. Поломаны шасси и погнуты винты».

Представляю, каких усилий стоила штурману эта посадка, сотворенная на шестом заходе!

Пока самолет утюжил над Воротынском небо, все, кто был причастен к его посадке, долго ломали голову: или это какой-то совсем зеленый пилотяга, попавший в сложные условия, или норовится сесть раненый, а может, заболевший, летчик. Ни первое, ни второе не подтвердилось, хотя вторая версия была ближе к истине – Ковбасюк все-таки был ранен.

Аэродром Воротынск – это аэродром подскока 12-й авиадивизии корпуса. О случившемся командование узнало сразу после посадки. Штурман и стрелок были немедленно доставлены в Монино. Командир корабля Л.Ф. Шуваев, летчик В.А. Орап, радист М.П. Селезнев и борттехник Н.Д. Борисов, покинувшие самолет за линией фронта, благополучно приземлились на своей территории и вскоре прибыли в полк.

Думается, что командир корабля дал команду на покидание самолета преждевременно, не используя до конца все возможности самолета, да и свои как летчика. Высота была еще достаточной для того, чтобы продолжить усилия по выводу самолета в горизонтальный полет. С учетом же того, что на борту находились раненые, а штурман оказался еще и без парашюта, Шуваев должен был бороться до последней возможности. Прав начальник политического отдела авиакорпуса Николай Васильевич Окунев, когда в политическом донесении сделал весьма осторожный вывод: «Командир корабля по-видимому решил, что самолет неуправляем, растерялся и дал команду экипажу оставить самолет».

Ли-2 под заводским номером 1847406 обследовали инженеры и техники. В хвостовой части они обнаружили две пробоины и еще одну над входной дверью, а там, где находился летчик Орап, было много крови. Пикирование самолета, по всей видимости, произошло по причине заклинивания руля глубины после попадания снаряда.

Ну, а что касается стрелка и штурмана, особенно последнего, то без похвал здесь не обойтись. Были в истории Авиации дальнего действия периода Великой Отечественной войны случаи, когда самолет без штурмана вел летчик, были и случаи, когда, по различным причинам его пилотировал штурман. А вот пилотировал и посадил – это сделал только штурман 101-го авиаполка Василий Александрович Ковбасюк.

Столь редкое явление не могло быть незамеченным командованием полка, дивизии и корпуса. После тщательного анализа случившегося генерал В.Е. Нестерцев в тот же день вышел на командующего АДД с ходатайством о награждении штурмана и стрелка орденами. И в тот же день маршал авиации А.Е. Голованов подписал приказ № 0180. Прекрасная оперативность! Привожу его полностью – не каждый же день штурман выводил бомбардировщик из пикирования и, не имея опыта, сажал его на аэродроме.

«В ночь на 20 августа 1943 года экипаж 101-го авиаполка дальнего действия в составе командира корабля младшего лейтенанта Шуваева Л.Ф., летчика старшины Орап В.А., штурмана младшего лейтенанта Ковбасюка В.А., бортмеханика сержанта Борисова Н.Д., воздушного стрелка-радиста сержанта Селезнева М.П. и воздушного стрелка старшего сержанта Коноваленко И.С. в момент бомбардирования узлов сопротивления противника был подбит ЗА. Снаряд взорвался непосредственно под хвостовым оперением самолета. Взрывной волной хвост самолета был подброшен резко кверху, и самолет пошел в крутую левую спираль с большим углом снижения. Осколками снаряда повреждено хвостовое оперение и ранены Ковбасюк, Борисов и Орап.

Командир корабля Шуваев и штурман Ковбасюк, находившийся на правом сиденье, приняли все меры к выводу самолета в прямолинейный полет, но он не реагировал на рули и с большим углом продолжал падение. По приказу командира корабля весь экипаж выбросился на парашютах, за исключением штурмана Ковбасюка и стрелка Коноваленко.

Товарищ Ковбасюк, оставшись без летчика, сделал еще попытку вывести самолет из крутого снижения, самолет послушался рулей и, переведя его в режим горизонтального полета, штурман с помощью Коноваленко, проявляя мужество, разумную инициативу и находчивость, в сложных метеоусловиях довел самолет до аэродрома, где и произвел посадку.

От имени Президиума Верховного Совета СССР награждаю штурмана корабля 101-го авиаполка лейтенанта Ковбасюка Василия Александровича орденом Красного Знамени, воздушного стрелка Коноваленко Ивана Сергеевича орденом Отечественной войны первой степени».<sup>1</sup>

В послевоенный период подвиг Ковбасюка и Коноваленко отразили в своих книгах некоторые ветераны АДД. Первым написал об этом начальник штаба 101-го авиаполка А.М. Верховзин. Он даже главу книги назвал «Самолет сел без летчика». Однако при описании факта автор допустил ряд ошибок. Во-первых, Александр Михайлович написал, что Ковбасюк перед посадкой сделал четырнадцать кругов над аэродромом. Это большое преувеличение. Во-вторых, и это главное, самолет сел якобы на своем аэродроме в Момино. Нет, в Воротынске. Из этого вытекает и еще одна ошибка, а скорее фантазия автора. Верховзин рассказывает, что Шуваев и другие члены экипажа, покинувшие самолет на парашютах, в тот же день добрались до своей части, доложили о том, что случилось. Когда их спросили, где упал самолет и что случилось с остальными членами экипажа, ответа не последовало. Тогда командира корабля отвели в ангар, где уже полным ходом шел ремонт самолета № 15. Это вымысел.

Отразил этот факт в своей книге «Отечества крылатые сыны» и А.Н. Кот. И тоже допустил ошибку: «Тяжело раненый летчик потерял сознание...»<sup>2</sup> Нет, Шуваев ранен не был.

Что же касается самолета, то его действительно отремонтировали полковые инженеры и техники под руководством Н.И. Милованова. Ремонтная бригада в десять человек во главе с авиамехаником Николаем Ивановичем Музыкой вернули Ли-2 крылья.

Значительная по количеству боевых вылетов, разнообразная по направлениям и объектам бомбардирования, результативная по своим итогам, работа АДД в ночь на 20 августа вошла в ее боевую историю редким чрезвычайным происшествием – столкновением в воздухе двух экипажей. Эта трагедия унесла жизни восьми человек. Жаль всех. Но потеря летчика-самородка, Героя Советского Союза Дмитрия Ивановича Барашева, сделавшего в Курской битве неизмеримо много, эта потеря для полка и всей Авиации дальнего действия была невосполнима.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11505, д. 189, л. 194.

<sup>2</sup> Кот А.Н. Отечества крылатые сыны. – С. 158.

*Наши войска на харьковском направлении, преодолевая сопротивление и контратаки противника, продолжали наступление и, продвинувшись на отдельных участках от 6 до 10 километров, заняли свыше 20 населенных пунктов, в том числе город Лебедин.*

*На Брянском направлении и в районе Спас-Деменска наши войска на отдельных участках вели бои, в результате которых улучшили свои позиции.*

*Войска Степного фронта продолжали вести бои на подступах к Харькову и на его окраинах.*

*На ахтырском выступе основные усилия противника сосредоточились на том, чтобы окружить соединения 27-й армии в районе Котельвы... Советские войска весь день отражали сильные атаки немецких дивизий, подержанных массированными ударами бомбардировочной авиации.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ПО УКАЗАНИЮ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СТАВКИ

В последние дни главным местом Курской битвы стала Ахтырка. Стремясь ослабить контрудар врага, советское командование усилило здесь свою группировку, и положение стало постепенно выправляться. Сила контрудара начала ослабевать, возможности противника развивать наступление иссякли. 20 августа Г.К. Жуков донес в Ставку:

«В районе Ахтырка, Каплуновка... противник действует артиллерийским, минометным огнем, авиацией и контратаками пехоты с группами танков по 20-30 штук. Он, видимо, хочет сберечь свои танки и выбить наши танки, а затем, ослабив нас, попытаться перейти в наступление. Учитывая характер действий противника, я дал указания Ватутину и командирам бить врага, не отрывая своих танков от артиллерии и пехоты, бить главным образом А В И А Ц И Е Й (выделено мной. – А.С.), артиллерией и всей системой пехотного и противотанкового оружия».<sup>1</sup>

Г.К. Жуков на первое место поставил авиацию. В авиационной поддержке наземных войск, отражающих контрудар врага в районе Ахтырки, в последние ночи активное участие принимала и Авиация дальнего действия. Ее помощь здесь, в связи с указаниями представителя Ставки, необходимо было продолжить.

Понадобилась помощь и войскам Степного фронта, 57-я армия которого обтекала Харьков с юго-востока и успешно продвигалась к укрепленному району Мерефа.

«Тем временем войска Степного фронта под командованием И.С. Конева, – писал Н.С. Скрипко, – отражая контратаки гитлеровцев, неуклонно приближались к окраинам Харькова. Их наступлению активно содействовали войска Юго-Западного фронта. Прорвав оборону врага, частью сил они выдвинулись южнее Харькова, а основными силами успешно развивали наступление на центральную часть Донецкого бассейна.

В период Харьковской операции ВПУ командующего Степного фронта находилось в доме лесника. В дни боев за освобождение Харькова я часто бывал здесь. Генерал Конев ставил задачи АДД на те ночи, когда Ставка выделяла наши соединения для поддержки действий этого фронта».<sup>2</sup>

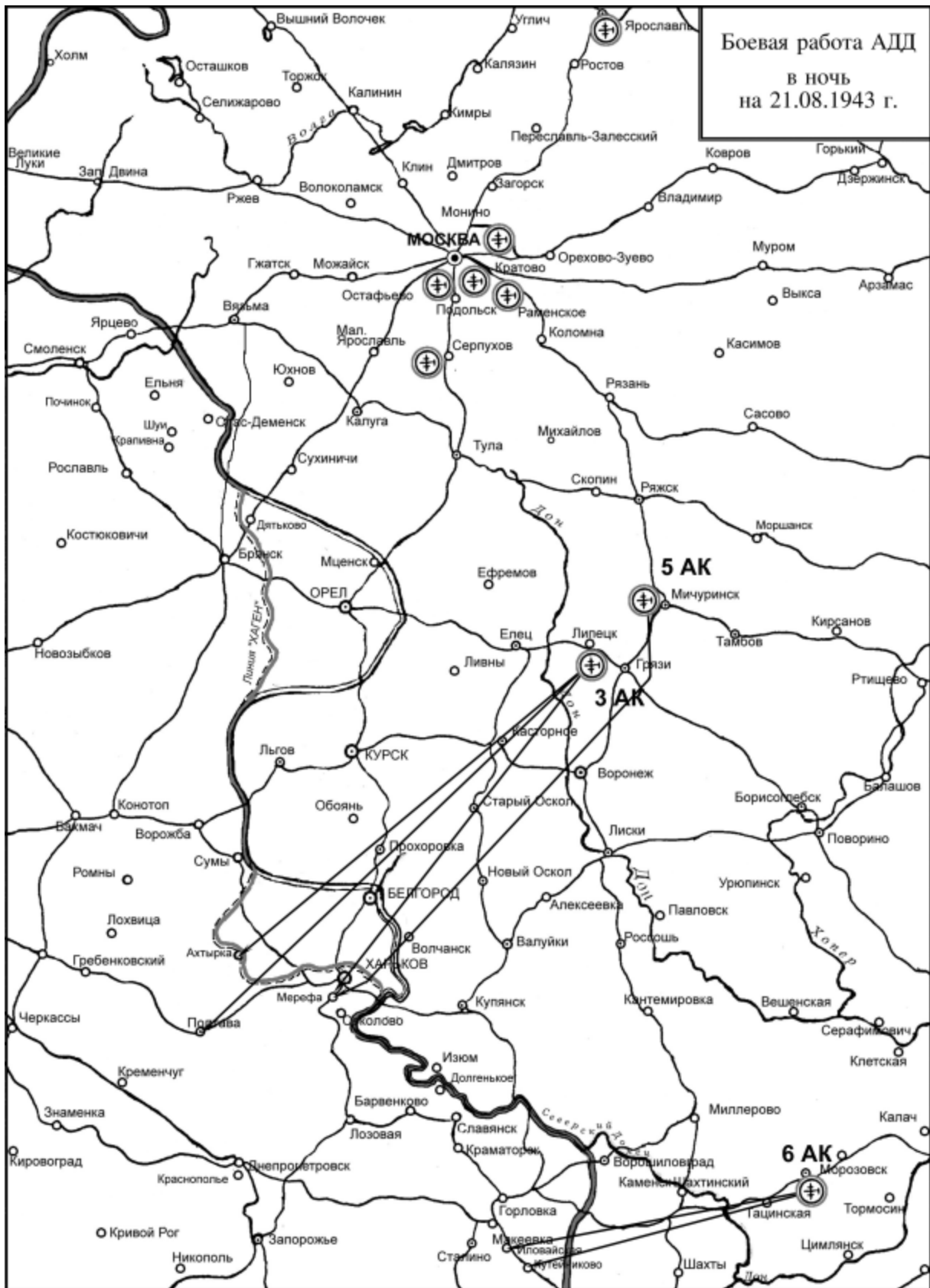
Начав наступление с утра 18 августа, войска Южного фронта вновь включились в операцию по освобождению Донбасса. Генерал-полковник Ф.И. Толбухин определил направление главного удара – на Кутейниково. Авиационную поддержку ударной группировке фронта обеспечивала 8-я воздушная армия под руководством генерала Т.Т. Хрюкина. Наступление развивалось успешно. Уже в первый день главная полоса вражеской обороны была преодолена. В последующие дни войска фронта рассекли вражескую группировку на две части.

---

<sup>1</sup> Колтунов Г.А., Соловьев Б.Г. Курская битва. – С. 341.

<sup>2</sup> Скрипко Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 311.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 21.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполни-ли бомбо-метание	Кол-во сброшен-ных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
г. Ахтырка	3-й авиакорпус	Ил-4	55	47	546	66,555	318
ст. Мерефа				3	32	3,500	
Разведка погоды с бомбардированием ж/д узла Полтава			1	1	11	1,250	
<b>Итого:</b>			<b>56</b>	<b>51</b>	<b>589</b>	<b>71,305</b>	<b>318</b>
ст. Мерефа	5-й авиакорпус	Ли-2	37	37	731	37,805	
<b>Итого:</b>			<b>37</b>	<b>37</b>	<b>731</b>	<b>37,805</b>	
ст. Иловаяская	6-й авиакорпус	Ил-4	14	14	1433	45,546	
		Ли-2	22	22			
ст. Кутейниково		Ил-4	9	9	1639	44,862	
		Ли-2	28	28			
аэродром Кутейниково		Ил-4	11	10	238	28,397	
<b>Итого:</b>			<b>95</b>	<b>94</b>	<b>3310</b>	<b>118,805</b>	
<b>Всего:</b>			<b>188</b>	<b>182</b>	<b>4630</b>	<b>227,915</b>	<b>318</b>



*Вот такие «подарки» фашистам преподносили наши летчики*

«Немецко-фашистское командование стало принимать меры к ликвидации нависшей угрозы. Не имея оперативных резервов, оно спешно начало перебрасывать к основанию нашего клина резервы дивизий, действовавших на пассивных участках фронта... Во второй половине 20 августа противник силою до трех пехотных полков и 70 танков нанес два встречных удара с севера и юга на Семеновский и Алексеевку. Ценой больших потерь ему удалось овладеть этими пунктами. В результате основание прорыва сузилось до трех километров. Было ясно, что в случае соединения северной и южной групп противника в районе южнее Семеновского создается серьезная угроза окружения наших войск, вышедших к р. Крынка».<sup>1</sup>

В первые дни вражеская авиация большой активности не проявляла, но угроза поражения заставила фашистское командование подключить на участок прорыва даже авиацию, базировавшуюся перед Юго-Западным фронтом.

Чтобы не упустить инициативу и не дать врагу восстановить положение, командование Южного фронта обратилось к представителю Ставки А.М. Василевскому с просьбой оказать содействие в привлечении к боевым действиям дальних бомбардировщиков.

В ночь на 21 августа по погодным условиям АДД вела ограниченные боевые действия. Сложная метеобстановка на подмосковных аэродромах исключила участие в боевой работе 1-го, 2-го, 4-го гвардейских и 7-го авиакорпусов. Главным направлением по-прежнему оставалось харьковское. Н.С. Скрипко ориентировал М.И. Шевелева: «Из «Домкрата», через Генеральный штаб, «Мельхиор». Шевелеву, телефон Кремлевка.

1. На 21 августа 1943 года шестьдесятю процентами сил бомбардировать цель № 1 Ахтырка.

2. Время удара 24.00 – 03.00. Действовать тремя эшелонами. Остальными сорока процентами бомбардировать цель № 2 Мерефа. Время – то же. Линия фронта у цели № 1 без изменений».

Не мудрствуя лукаво, начальник штаба АДД Ахтырку поручил 3-му гвардейскому авиакорпусу, а Мерефу – 5-му. Соответствующие указания в виде боевых распоряжений ушли в Липецк и Мичуринск.

Части соединения Н.А. Волкова в прошлую ночь над Ахтыркой побывали, это в определенной мере облегчило летному составу подготовку к боевому заданию. К 18.00 контролем готовности она завершилась. Однако на Липецк надвигалась гроза, синоптики предсказывали, что она оккупирует значительное пространство как раз ко времени вылета на боевое задание.

Начальник штаба 9-го гвардейского авиаполка подполковник Г.М. Савинов, решив все свои вопросы, собирался было уходить, но генерал Н.А. Волков попросил его задержаться.

– Подожди, Григорий Михайлович, сейчас с докладом подойдет синоптик, может, что-то прояснится с погодой.

Начальник метеослужбы капитан А.П. Малый и штурман соединения вошли в кабинет одновременно. Командир корпуса встретил их вопросом прямо у порога:

– Ну что там, бог погоды?

– Никаких изменений, товарищ генерал! По маршруту от семи до десяти баллов, над целью — ясно. Экипаж Волика только что об этом донес.

– Это твой?

– Да, товарищ генерал, Александр Николаевич Волик хороший летчик...

– А причем здесь характеристика, – перебил Савинова командир авиакорпуса, – просто я забыл, в каком он полку. А как погода у нас, Афанасий Павлович?

– Гроза начнет смещаться на запад к 23.00.

– Как раз время вылета.

– Что скажешь, Василий Моисеевич? – обратился Волков к штурману корпуса.

– Надо попросить штаб АДД перенести время вылета на час позже.

– Пожалуй, это выход. Вот что, Григорий Михайлович, свяжитесь с оперативным отделом штаба АДД и постарайтесь, чтобы нам продлили время удара до ноль-ноль четырех.

Не теряя ни минуты, Савинов помчался на узел связи, вызвал на переговоры представителя оперативного отдела.

...Старший помощник начальника отделения боевой работы оперативного штаба АДД И.Н. Ракша не спал уже вторые сутки. Напряжение в организации боевой работы в последние дни значительно возросло. Одних только фронтов, с оперативными отделами которых приходилось поддерживать непрерывную связь, набралось уже восемь. Диапазон от Ленинграда до Черного моря. А как скоротечно меняется

---

<sup>1</sup> Е р ш о в А.Г. Освобождение Донбасса. – С. 149.

оперативная обстановка на фронтах! По вопросам ее уточнения со штабами фронтов приходилось переговариваться по несколько раз на день. Изрядно выматывала и неустойчивая погода, которая порождала много дополнительного труда: то надо дать отбой тому или иному соединению, то организовать перенацеливание.

Ивану Николаевичу шел тридцать четвертый год. Он – кадровый военный, за плечами две школы – пехотная и летнабовская. В составе 53-го дбап участвовал в войне с Финляндией. Его служебное амплуа – штабная работа. В оперативном отделе штаба АДД – самой хлопотной штабной структуре во время войны – с сентября 1942 года. На узле связи иногда приходится сидеть целыми часами, перебегая от аппарата к аппарату. В этой круговерти Ракша и не замечал, что ни одной равнодушной среди девушек-связисток к нему не было. Каждая из них преображалась, когда он подсаживался для переговоров к ее аппарату. Вьющиеся темные волосы, правильные черты лица, ямочка на подбородке делали его симпатичным. Но главное, что ценит женщина любого возраста, он был высок и строен, как Аполлон. Вот и сейчас он среди них.

– Товарищ подполковник, вас вызывает шестой!..

Так что Савинову ждать у аппарата долго не пришлось.

Аппарат «СТ» застрекотал буквально через несколько минут, побежала бумажная лента, вначале пустая, затем на ней стали появляться слова.

«– У аппарата Ракша.

– Здравия желаю, товарищ подполковник. Над нашими точками плохая погода, но ожидается улучшение. Волков спрашивает, можем ли мы нанести удар позже отведенного нам времени, ибо сейчас взлет для всех экипажей невозможен.

– Товарищ Савинов, вы сейчас приняли телеграмму от генерала Скрипко, по-моему, вам должно быть ясно, что сейчас нужно выпускать наиболее подготовленные экипажи. В отношении продления времени, на сколько вы хотели бы продлить?

– На один час, до четырех ноль-ноль.

– Ясно, сейчас доложу начальству и вам сообщу. Ждите у аппарата».

Через несколько минут переговоры возобновились:

«–Товарищ Савинов, передайте Волкову, что генерал Шевелев разрешил время удара продлить на один час.

– Вас понял, спасибо, у меня все».

И действительно, пока Савинов вел переговоры с Москвой командир корпуса получил от Скрипко следующие указания: «На западной окраине цели № 1 и у переправ большое скопление автотранспорта и боевых машин. Ускорьте вылет, если всех выпускать нельзя, выпускайте наиболее подготовленных».

Однако разбушевавшаяся гроза не только не позволила своевременно выпустить сильные экипажи, но и вообще затянула вылет. В результате экипажи корпуса находились над целью не три часа, как это предписывало боевое распоряжение штаба АДД, а всего лишь шестьдесят пять минут.

Запоздалый приход оказался в какой-то мере на руку первым экипажам: цель уже обрабатывалась фронтовой авиацией и была хорошо подсвечена. К тому же наземные войска четко обозначили линию фронта кострами и ракетами, а артиллеристы интенсивно забрасывали передовые позиции врага снарядами. Союзниками штурманов были также чистое небо, луна и звезды. Правда, они помогали и немецким зенитчикам двух батарей среднего калибра, но все обошлось. Экипажи бомбили прицельно.

Донесения контролеров А.П. Митянина, А.П. Емеца, В.В. Копкина и Б.Н. Маслова, наряду с показаниями экипажей, составили общую картину бомбардировочного удара: тринадцать очагов пожаров, из них три больших размеров и два сильных взрыва. Все они отметили, что световое «Т» было выражено слабо, большинство штурманов его вообще не видело. По этой причине три экипажа бомбардировали железнодорожный узел Мерефу.

Задание не выполнили пять экипажей: Ф.К. Парашенко – по метеоусловиям, А.П. Сидоришина, Н.И. Федорова и Е.А. Мартюшова – по различным отказам техники и С.И. Захарова – по вине штурмана А.Ф. Петрова, который не полностью снял с предохранителя ЭСБР-2 и не продублировал сброс бомб аварийно.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11519, л. 503, л. 13.

Не ахти какой оказалась погода и на аэродромах мичуринского аэроузла. Разведчик донес, что до Чернянки облачность от восьми до десяти баллов с нижней кромкой в шестьсот метров, затем постепенное улучшение, а в районе цели ясно, но густая дымка.

В связи с тем, что экипажам предстояло бомбить войска и технику противника на станции Мереха и на северо-восточной ее окраине, а это в непосредственной близости от переднего края наших войск, командир корпуса решил менее подготовленные экипажи к боевой работе не привлекать. В полет ушло тридцать семь Ли-2.

Выход на цель сильно затрудняла дымка, но хорошо работал светомаяк, расположенный в четырех километрах на северо-запад от Волчанска, он выводил луч в зенит, а затем делал пять покачиваний до земли в направлении Харькова. Еще перед вылетом внимание экипажей было обращено на то, что перерыв в его работе довольно-таки длительный, до трех минут, поэтому нужно быть максимально наблюдательными. В связи с этим штурманы еще задолго до выхода на траверз Волчанска начинали визуальный поиск этого луча. Его четкая работа помогла многим экипажам. Выходу на цель, кроме этого, способствовала наземная артиллерийско-пулеметная стрельба на линии фронта и многочисленные пожары на северо-восточной окраине Харькова. Как и прежде хорошо сработали осветители, САБы рвались на высоте семисот метров и создавали световое поле в радиусе до четырех километров.

Контролирующие боевую работу экипажей С.А. Якушкин, М.И. Колунов и А.П. Нестеров отметили любопытную деталь: «Основная масса самолетов противодействия ПВО не встретила, за исключением четырех прожекторов, про всей видимости, бомбардированием первых самолетов батареи ЗА были уничтожены». Не зарождение ли это нового тактического приема? Дело в том, что после Курской битвы, особенно в 1944 году, в АДД широко стало использоваться бомбардировочное подавление ПВО противника специально выделенными экипажами. Может быть, этот стихийный опыт подтолкнул к осознанному и продуманному решению проблемы.

Все экипажи задание выполнили, все, кроме одного, своевременно возвратились на свои аэродромы. Командир корабля Ю.А. Витчевский после бомбардирования в 04.45 донес о том, что прошел Дон, затем связь с ним прекратилась. Утром стало известно, что по метеоусловиям летчик сел вынужденно на аэродроме Воронеж.

Корпус бомбардировал Мереху последовательно тремя эшелонами, время пребывания каждого из них над объектом составило тридцать-сорок минут. Результаты удара: семь очагов пожаров, один из них больших размеров на западной окраине железнодорожной станции, а также один большой пожар и два взрыва в северо-восточной части пункта.<sup>1</sup>

Александров желает использовать Тупикова в интересах Южного фронта в течение нескольких дней. Если Тупиков получил задачу от Южного фронта, то действовать в его интересах, о чем сообщит Александров. Он также будет сообщать о получении задачи в последующие дни.

Руководствуясь этим указанием, штаб АДД поставил корпусу задачу – бомбардировать пункт Долгенькая. Через час с небольшим Г.Н. Тупиков получил разъяснение:

«1. Задача передана вам на случай, если не поставит задачу Толбухин и Хрюкин.

2. Если будет получена задача от Толбухина или Хрюкина, выполняйте их задачу, а переданную нами отмените. Шевелев».

Задачу командующий Южным фронтом генерал-полковник Ф.И. Толбухин поставил: бомбардировать эшелоны противника на станциях Иловаяская и Кутейниково, а также самолеты на аэродроме Кутейниково.

Если бы командира корабля А.Я. Марченко не подвела материальная часть, то 6-й авиакорпус добился бы стопроцентного выполнения боевого задания. Но даже с учетом возвращения этого экипажа можно еще раз отметить высокое качество боевой работы соединения, ведь в воздух было поднято девяносто пять самолетов!

Обе дивизии корпуса работали по всем трем объектам. Результаты бомбардирования тоже следует признать высокими. На аэродроме Кутейниково в результате прицельного бомбардирования возникло десять очагов пожаров, три из них с последующими взрывами, это рвались складированные боеприпасы; на станции Иловаяская разгорелось четыре очага пожаров и произошло четыре взрыва, один большой с последующими пожарами – взорван склад боеприпасов, кроме этого, отмечено восемь прямых попаданий в железнодорожное полотно и два – в станционные здания; на станции Кутейниково образовалось

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп 11519, л. 503, л. 15.



восемь очагов пожаров и девять взрывов, произошло одно прямое попадание в железнодорожное полотно и эшелон.<sup>1</sup>

В своих воспоминаниях А.Е. Голованов сравнил помощь АДД различным фронтам с действиями пожарной команды. И это так. Там, где, образно выражаясь, горело, туда и направлялись основные ее усилия. Истекшая ночь – тому подтверждение: представители Ставки Г.К. Жуков и А.М. Василевский приказали поддержать боевые действия на тех участках фронтов, где положение было наиболее трудным. Этот приказ соединения АДД выполнили успешно.

Н.С. Скрипко вспоминал: «В те напряженные боевые дни мне, как и раньше, приходилось ежедневно перелетать на своем связном У-2 на ВПУ Степного, Воронежского и Юго-Западного фронтов, докладывать представителям Ставки Маршалам Советского Союза Г.К. Жукову и А.М. Василевскому о результатах боевых действий АДД, получать для нас очередные боевые задачи. Инициативный и исключительно работоспособный оператор штаба АДД подполковник Михаил Иванович Таланин неутомимо занимался сложными и трудоемкими делами управления. Он связывался со штабом АДД, передавал полученные нами указания от представителей Ставки и заявки фронтов, принимал данные из Москвы, уточнял задачи для соединений, расположенных на Юге, занимался множеством организационных дел и успевал переезжать на новую площадку к моему прилету».<sup>2</sup>

И как бы послесловие к этому параграфу. 20 августа в части поступил очередной номер «Красного сокола». В нем редакция газеты поместила письмо Евгении Наумовны Темкиной, сын которой Михаил – стрелок-радист одного из полков АДД – погиб при выполнении боевого задания. Письмо написано в ответ на сообщение командования о смерти ее сына. Ни в газетной преамбуле к письму, ни в самом письме нет отчества стрелка-радиста, нет номера полка, фамилии его командира или замполита. Поэтому определить по опубликованному материалу принадлежность Михаила Темкина к той или иной части и установить дату его гибели, не представляется возможным. Через архивные документы этот факт не прошел.

Может быть, кто-либо из оставшихся в живых ветеранов, прочитав эти строки, поможет решить эту проблему. С надеждой на это я и воспроизвожу письмо Евгении Наумовны.

«Дорогие бойцы-летчики! Я получила ваше письмо, в котором вы сообщаете, что сын мой Михаил Темкин погиб на боевом посту. Да, товарищи, нелегко матери пережить эту тяжелую весть. А еще тяжелее мне от того, что я лично не могу отомстить фашистским извергам за смерть любимого сына. Я уже стара, но даю вам слово, дорогие товарищи, что я воспитаю младшего сына достойным патриотом нашей Родины.

К вам, товарищи, у меня материнская просьба: отомстите фашистским гадам за смерть моего сына, отомстите так, как мстят товарищи по оружию. И еще к вам просьба: пишите мне хотя бы изредка о ваших боевых успехах, о вашей жизни. Это мне поможет легче перенести понесенную утрату. Если у вас сохранились фотографии Миши и письма, с кем он переписывался, прошу переслать их мне.

Дорогие мои, будьте живы и здоровы, громите врага так, чтобы он не мог ни охнуть, ни вздохнуть. Это вам наказ от матери, которая, если бы могла, сама отдала бы все, в том числе и жизнь, за нашу страну, за свободу».

К моменту опубликования этого письма Курской битве было уже полтора месяца. Судя по всему, этого срока было достаточно для того, чтобы сообщение о смерти Михаила Темкина дошло до адресата и отозвалось материнским ответом. Если это так, то вполне можно предположить, что стрелок-радист погиб в один из боевых вылетов в период Курского сражения, скорее всего, начального его этапа.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 91.

<sup>2</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 312.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



*С. Михалков с сыном в гостях у летчиков. Стоят слева С. Михалков и командир 4-й гв. ад. И.И. Кожмякин*



*П.И. Таран у гвардейского знамени*

*В ночь на 22 августа наша авиация бомбардировала воинские эшелоны и военные склады противника на железнодорожном узле Дебальцево и станции Иловаяская. Наблюдением отмечены прямые попадания бомб в несколько железнодорожных составов. В результате бомбардирования возникли многочисленные пожары, которые сопровождалась взрывами большой силы.*

*В эту же ночь наша авиация подвергла сильной бомбардировке скопления немецких войск, танков и автомашин противника юго-западнее Харькова.*

*Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.*

*«Красная звезда», 1943, 24 августа.*

## ТАКИХ, КАК, ОН РОДИНА НЕ ЗАБУДЕТ

Бои в районе Ахтырки продолжались, бои жестокие, кровавые. Что и говорить, просчет и в районе Богодухова, и Ахтырки командование Воронежского фронта допустило. Это отмечалось в послевоенный период некоторыми большого ранга участниками Курского сражения. Например, А.Х. Бабаджанян писал о том, что исход встречных сражений наших танковых частей 11-21 августа в районе Богодухова и Ахтырки с танковой группировкой Манштейна был не совсем удачным.<sup>1</sup>

Но к этому выводу видный советский военный деятель пришел после войны, после основательного анализа и обдумывания, когда «большое видится на расстоянии». А вот Верховный Главнокомандующий, не Ставка, именем которой часто притушевывали его роль в принятии того или иного решения, а лично (!) И.В. Сталин, еще в ходе самого сражения, подметил ошибки в действиях командования Воронежского фронта. Это засвидетельствовал в своих воспоминаниях С.М. Штеменко, когда в ночь на 22 августа докладывал Верховному обстановку на фронте.

«– Садитесь и пишите директиву Ватутину, – приказал мне Сталин. – Копию пошлете товарищу Жукову.

Сам он тоже вооружился красным карандашом и, прохаживаясь вдоль стола, продиктовал первую фразу:

– События последних дней показали, что вы не учли опыта прошлого и продолжаете повторять старые ошибки как при планировании, так и при проведении операций.

За этим последовала пауза – Сталин собирался с мыслями. Потом, как говорится, на одном дыхании, был продиктован целый абзац:

– Стремление к наступлению всюду и к овладению возможно большей территорией без закрепления успеха и прочного обеспечения флангов ударных группировок является наступлением огульного характера. Такое наступление приводит к распылению сил и средств и дает возможность противнику наносить удары во фланг и тыл нашим далеко продвинувшимся вперед и не обеспеченным с флангов группировкам.

Верховный на минуту остановился, из-за моего плеча прочитал написанное. В конце фразы добавил собственноручно: «и бить их по частям». Затем диктовка продолжалась.

– Я еще раз вынужден указать вам на недопустимые ошибки, неоднократно повторяемые вами при проведении операций, и требую, чтобы задача ликвидации ахтырской группировки противника, как наиболее важная задача, была выполнена в ближайшие дни».<sup>2</sup>

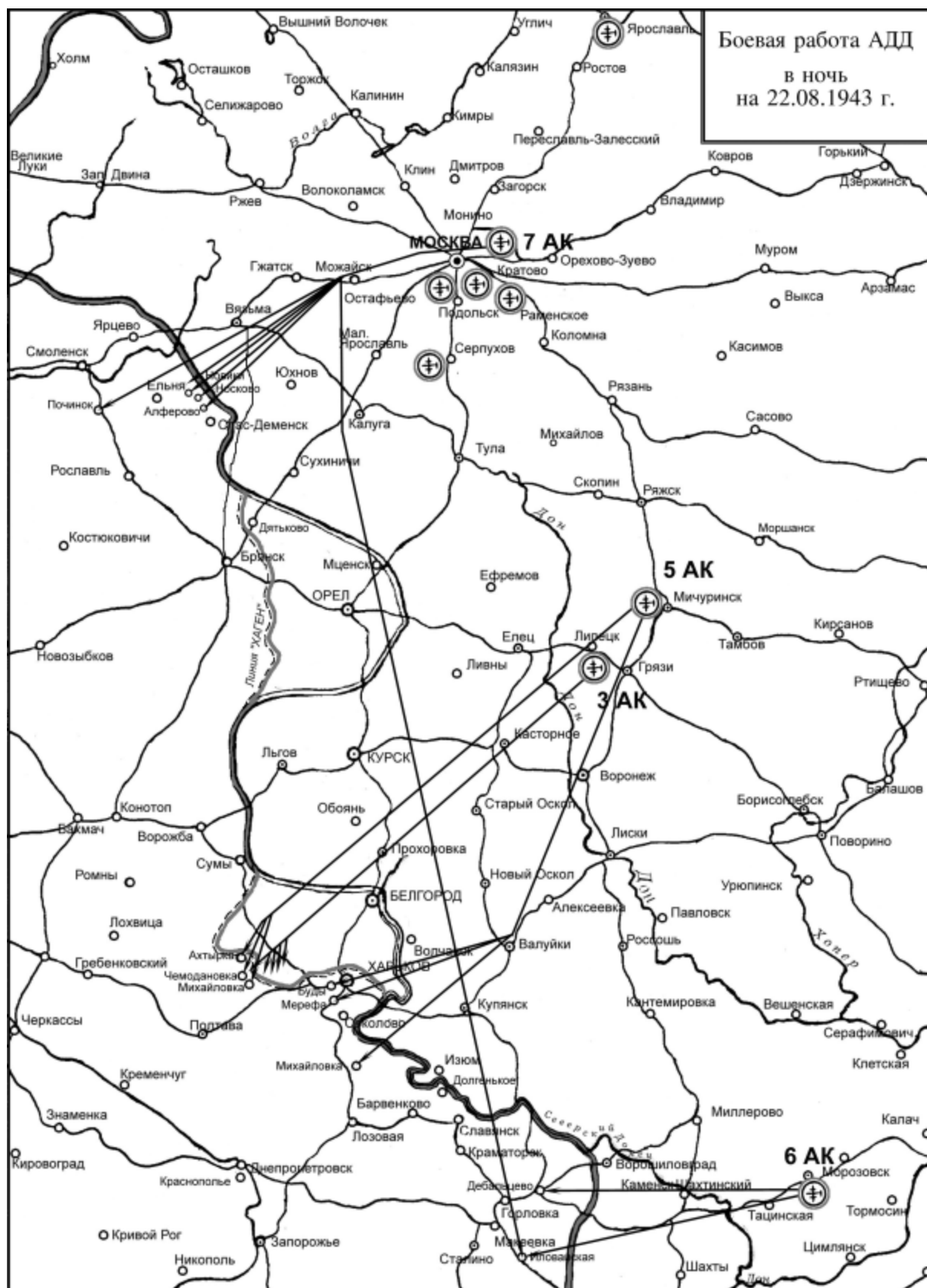
О чем говорит этот пространственный отрывок из воспоминаний С.М. Штеменко? Во-первых, о доскональном знании И.В. Сталиным обстановки на всех участках советско-германского фронта, о его компетентности в вопросах ведения войны и военных вопросах вообще. Думаю, что задурманенный антикоммунистическим туманом и облитый антисталинскими помоями современный молодой человек, прочитав это место из воспо-

---

<sup>1</sup> Более подробно смотри: Курская битва. – М., 1970. – С. 200-201.

<sup>2</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – Кн. 1. – С. 243-244.

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 22.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолето-вылетов	Выполнили бомбо-метание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
п. Чемодановка	3-й авиакорпус	Ил-4	14	12	144	18,300	
п. Ивановка			17	17	169	20,800	
п. Велико-Озерский			20	20	218	25,570	
пп. Михайловка, Бугреватый			14	14	159	18,450	
<b>Итого:</b>			<b>65</b>	<b>63</b>	<b>690</b>	<b>83,120</b>	
п. Высокий	5-й авиакорпус	Ли-2	18	18	88	17,150	
п. Мерефа			13	13	184	13,770	
п. Буды			12	12	187	11,800	
пп. Михайловка, Бугреватый		ТБ-3	5	5	94	5,830	
п. Велико-Озерский		Ли-2	2	2	68	2,150	
<b>Итого:</b>			<b>50</b>	<b>50</b>	<b>621</b>	<b>50,700</b>	
ж/д узел Дебальцево	6-й авиакорпус	Ил-4	19	19	1983	58,950	
		Ли-2	28	28			
ст. Иловайская		Ли-2	23	22	823	23,760	
<b>Итого:</b>			<b>70</b>	<b>69</b>	<b>2806</b>	<b>82,710</b>	
пп. Починок, Алферово	7-й авиакорпус	Ли-2	72	71	1098	88,170	
пп. Новики, Иловец, Носково			22	21	90	21,200	
<b>Итого:</b>					<b>94</b>	<b>92</b>	<b>1188</b>
<b>Всего:</b>			<b>279</b>	<b>274</b>	<b>5305</b>	<b>325,900</b>	

минаний авторитетного военачальника, сможет по-иному взглянуть на личность И.В. Сталина и более непредвзято оценить его роль в достижении Победы народов СССР над фашистской Германией.

Во-вторых, этот отрывок из воспоминаний С.М. Штеменко говорит о том, что на 20 августа обстановка в районе Ахтырки оставалась сложной, что Ставка принимала меры к ее оздоровлению, что наземные войска, как и в предыдущие дни, нуждались в помощи со стороны АДД.

За истекшие сутки еще больше в нашу пользу изменилась обстановка и на других участках советско-германского фронта: 57-я армия продвинулась еще дальше в юго-западном направлении на Мерифу, ударная группировка Южного фронта теснила врага к населенному пункту Кутейниково, а войска Западного продолжали успешно развивающуюся Смоленскую операцию.

Если из всего сказанного выделить главное, то можно резюмировать, что 21 августа основные события происходили на ближних подступах к Харькову, город с трех сторон сжимался советскими войсками, агония немецко-фашистской группировки здесь уже приобрела осязаемые черты.

В ночь на 22 августа АДД в основном бомбардировала войска и технику противника в его узлах сопротивления в районе Спас-Деменска, Ахтырки и Харькова. На эти цели направили свои усилия 1-й и 3-й гвардейские, а также 5-й и 7-й авиакорпуса. Лишь соединению Г.Н. Тупикова предстояло бить по железнодорожным объектам.

Днем состоялись переговоры работника оперативного штаба АДД подполковника И.Н. Ракшы с начальником оперативного отдела этого соединения В.П. Ушаковым.

«Товарищ Ушаков, передайте Тупикову, что сегодня работаете только на Юго-западный фронт. На первый вылет мы вам задачу поставили, на второй дадим через 15-20 минут. Кроме этого Зарембовский (начальник разведывательного отдела корпуса. – А.С.) передал: наши войска заняли Бобров и Дубровна.

Ушаков: прошу доложить Шевелеву, что на второй вылет мы имеем задание от Хрюкина. Если, как вы говорите, будем работать на Юго-Западный фронт, прошу сейчас дать задание, так как работаем с подскока и имеем только радиосвязь. Жду у аппарата».

В конце концов корпусу пришлось работать в интересах Южного фронта. После того как проблема определения целей для бомбардирования окончательно прояснилась, генерал Г.Н. Тупиков распределил их между соединениями так: обе дивизии бомбардируют железнодорожный узел Дебальцево, а 62-я еще и станцию Иловайская. Всем экипажам, участвующим в налете, предстояло сделать по два вылета. Боевое распоряжение ориентировало: выход на Дебальцево осуществлять только с северо-востока, уход левым разворотом, южнее пункта, в радиусе пятнадцати километров, не заходить; заход на Иловайскую производить с севера со стороны Зуевки, уход левым разворотом. А еще все экипажи строго предупреждались: полет над своей территорией на обратном маршруте производить только на пятистах метрах, а крупные населенные пункты и железнодорожные узлы обходить.

В связи с тем, что 5-й гвардейский авиаполк по ранее намеченному плану производил осмотр материальной части, 50-я авиадивизия подняла в воздух только девятнадцать самолетов Ил-4. Все они задание выполнили прекраснейшим образом: штурманы нанесли по железнодорожному полотну двадцать шесть прямых попаданий и одно по эшелону, на объекте возникло семь очагов пожаров и девять взрывов.

Из пятидесяти одного Ли-2 62-й авиадивизии задание выполнили пятьдесят. Из-за отказа мотора вернулся с маршрута экипаж А.И. Борисова. В результате прицельного бомбардирования на узле Дебальцево возникло четырнадцать очагов пожаров (два крупных) и пять взрывов, кроме этого четыре бомбы угодили прямо в железнодорожное полотно. На станции Иловайская возгорелось семь очагов пожаров, произошел и один взрыв.<sup>1</sup>

По узлу сопротивления немцев в районе Спас-Деменска в интересах Западного фронта отработали 7-й авиакорпус и незначительными силами 1-й гвардейский.

Соединение генерала В.Е. Нестерцева подняло в воздух девятнадцать четыре бомбардировщика. Пункты Починок и Алферово обработал семьдесят один Ли-2. В результате бомбардировочного удара на них возникло тринадцать очагов пожаров и три взрыва, один из них большой силы с возникновением серии пожаров и ряда последующих взрывов. Группа в двадцать один самолет отбомбилась по пунктам Иловец, Новики и Новые Новики. Здесь экипажи создали двенадцать очагов пожаров. Работу всего корпусного бомбардировочного эшелона проконтролировали Х.Ш. Муратбеков и С.П. Кордюков.

Четыре экипажа выдержали натиск немецких истребителей. На маршруте к цели в районе Калуги на корабль командира корабля А.С. Станилевича напал Ме-110. Ох и настырный оказался фашистский ас. Но не лыком шит был и советский летчик. Первый неоднократно атаковал, а второй, маневрируя по высоте и курсу, на вертикали от тысячи пятисот до четырехсот метров не дал себя покалечить. На нижней ее точке сбросили на невзрыв четыре ФАБ-250 и облегченные ушли от преследования.

Как только штурман П.Е. Москаленко освободился от бомб, командир корабля (101-й авиаполк) В.В. Матриков, сделав несколько доворотов, лег на обратный курс. При перелете линии фронта в 02.55 стрелок Г.Ф. Бородаевский заметил снизу, сзади, с противоположной стороны луны, немецкий истребитель ФВ-190. О том, что он пройдет мимо, никто в экипаже и не помышлял. Именно поэтому Матриков дал команду атаковать первыми. Ли-2 ошестинился всеми своими огневыми точками. Открыл огонь и истребитель. К бомбардировщику потянулась огненная нить, командир корабля немедленно сделал горку и поставил самолет параллельно и выше проходящей трассе, затем резким снижением потерял высоту и перешел на бреющий полет. Но противник не отступил, его настойчивости можно было позавидовать, от намерения сбить Ли-2 он не отказался.

Истребитель и бомбардировщик «чесали» друг друга бортовым огнем до самой Калуги. «Фокка» заходил с разных направлений, стрелял с больших дистанций, но – тщетно. Благодаря хорошей организации системы огня и умелого маневра по направлению, высоте и скорости, экипаж и самолет остались невредимыми. Насколько был жестоким и упорным этот бой, говорят такие три цифры: он продолжался тридцать шесть минут, фашист произвел девять атак, двести раз ужалили тело советского бомбардировщика, снаряды, пули и осколки.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 1 «А», л. 92.

Единственное, что удалось сделать немецкому летчику, так это загнать Ли-2 на малую высоту. Отбив все атаки ФВ-190, экипаж добрался до Монино и произвел благополучную посадку.

Грамотные действия Василия Васильевича Матрикова и членов его экипажа удостоились описания как классический пример в информационном бюллетене АДД № 1 за январь 1944 года.

К бомбардировщику С.Л. Хлынова «привязался» истребитель ФВ-190 еще в районе Спас-Деменска. Вероятно, у немецкого аса сдали нервы, так как первую атаку он начал с большой дистанции, ощутимых результатов она ему не дала, а вот экипаж в боевую готовность привела. Штурман П.Д. Федюнин и стрелок И.В. Игнатенко, перебегая от пулемета к пулемету, умело пресекали все попытки истребителя подойти на близкое расстояние. Немецкий летчик допустил еще одну ошибку – он напал на бомбардировщик на высоте четырехсот пятидесяти метров. Этим воспользовался командир корабля – давая возможность экипажу отбиваться огнем, он постепенно перешел на бреющий полет и оторвался от преследователя. Никто не получил ранения, а самолет не имел даже царапины.

Отбил от наседавших истребителей и экипаж В.В. Тимофеева. Четыре воздушных боя, и ни в одном фашист не взял верх! Что ни говори, а умели воевать наш летчики! Это и отметил командир 1-й авиадивизии полковник И.В. Филиппов в своем специальном приказе № 0254 от 22 августа 1943 года.

«После выполнения боевого задания в ночь на 22 августа при возвращении на аэродром молодые экипажи 101-го авиаполка при перелете линии фронта на разных высотах в разное время подверглись внезапным атакам истребителей ФВ-190 и Ме-110.

Благодаря исключительному хладнокровию и мужеству в трудных условиях, когда бы казалось, для экипажей положение абсолютно безвыходное, командиры кораблей умело сочетали маневр самолета с отлично организованным огнем бортового оружия, отбили все атаки истребителей противника.

Экипаж лейтенанта Матрикова вел воздушный бой с истребителем в течение тридцати шести минут. Было отбито девять атак. Экипаж Ширинкина<sup>1</sup> был атакован Ме-110... Два молодых экипажа младших лейтенантов Хлынова и Тимофеева были атакованы истребителями, но благодаря правильно-му взаимодействию маневра самолета с системой огня, экипажи все атаки истребителей противника успешно отразили.

За проявленные мужество и героизм, умелое сочетание маневра самолета с организованным огнем при нападении истребителей, ходатайствую о награждении всех членов экипажей правительственными наградами».<sup>2</sup>

1-й гвардейский авиакорпус в район населенного пункта Шуи (тридцать пять километров юго-западнее Спас-Деменска) отправил четырнадцать Ил-4. Кроме одного, все обработали заданную цель. Она просматривалась хорошо, экипажи бомбардировали прицельно. Четыре очага пожаров и три взрыва – таков результат их работы. Из-за неисправности самолета экипаж С.А. Ромашова бомбардировал запасную цель. Такова скромная помощь 1-го гвардейского авиакорпуса войскам Западного фронта.<sup>3</sup>

Боевой работе 3-го гвардейского и 5-го авиакорпусов предшествовало событие, начало которому положила «породнившая» их общая беда – столкновение двух самолетов и гибель восьми человек. К 12 часам 21 августа все приготовления к похоронам были завершены.

Дмитрий Иванович Барашев! Легендарное имя 10-го гвардейского полка, его слава и гордость!

В полк он прибыл в марте 1942 года и очень скоро выдвинулся в число наиболее умелых и способных летчиков. В боевой работе было на кого равняться: куда ни посмотри, везде мастера своего дела – Н.М. Кичин, И.Т. Гросул, С.А. Харченко, Ф.К. Парашенко, В.Т. Сенатор, а чего стоит один командир полка И.К. Бровка, «батя», как за глаза его называли все – от летчика до механика. Такое созвездие славных имен дало молодому летчику право заявить: «Я от души рад, что попал в такой боевой полк. Я отдам все силы и все умение, чтобы умножить славные боевые дела полка в разгроме немецких оккупантов».

Он так и делал буквально с первого своего боевого вылета. В апреле, только-только войдя в строй, он обратился к командиру с просьбой разрешить ему летать на боевое задание дважды в ночь.

В истории полка, хранящейся в Подольском архиве, есть такие оценки летчику: «Среди пришедших весной 1942 года и вошедших в строй в мае – июне заметно выделялся Барашев. В обыденной жизни он казался незаметным, скромным, молчаливым, стеснительным человеком. Небольшое звание старшины еще

<sup>1</sup> Валериан Дмитриевич Ширинкин в эту ночь летал к партизанам.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 1-й ад, оп. 1, д. 11, л. 147.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 504, л. 40.



*Слева направо: Д.И. Барашев, А.С. Курилов, А.Ф. Петров, Н.А. Вавилин, А.Д. Дрюк, 1943 г.*

больше делало его незаметным. Единственное, чем выделялся Барашев, – это могучей своей сутуловатой фигурой с густыми черными волосами на голове, упрямые пряди которых никогда не убирались ни под пилотку, ни под его поношенную фуражку. И еще чем выделялся – это стремлением к полетам и постоянному выполнению боевых заданий».<sup>1</sup>

Летом 1942 года АДД начала серию труднейших налетов на военно-промышленные объекты фашистской Германии и ее союзников. К работе подключился полк, а вместе с ним и Барашев. Он был неутомим. Одиннадцать дальних рейсов на Берлин, Кенигсберг, Варшаву, Данциг, Будапешт. Полет на столицу Венгрии в ночь на 10 сентября оказался трагическим. Только штурман В.Н. Травин сбросил бомбы, как тут же левый бензобак самолета получил осколочную пробоину. Понимая, что горючего до аэродрома подскока Андреаполь не хватит, летчик решил выходить на свою территорию в районе Орла – самую близкую до линии фронта точку. Однако из-за полного израсходования горючего дотянуть сюда не смогли. Сели на колеса в районе железнодорожной станции Поньри. До линии фронта оставалось каких-то тридцать километров.

Осмотрелись, вроде поблизости никого. Самолет облили бензином и подожгли. Жаль было смотреть на совершенно здорового трудягу «ила», столько месяцев верно, словно конь, служившего экипажу. Сердце сжималось от жалости, когда его округлые бока охватило пламя, а затем он весь превратился в костер из металла. Забыв, что они на оккупированной территории, что костер – это хороший ориентир для немцев, Барашев, Травин и стрелок-радист Б.А. Андриевский, прощаясь с другом, стояли поодаль, словно у могилы, с поникшими головами. Привел их в чувство мальчонка, прибежавший с дурной вестью. Стали уходить. При попытке пробраться к линии фронта внезапно натолкнулись на засаду полицаев, отстреливаясь и отходя, рассыпались в темноте ночи. В полк вернулся один Барашев. Линию фронта он перешел в районе Ливны.

А.Е. Голованов подал этот случай по-иному, он даже это оговаривает в своей книге: «В истории части эпизод этот описан несколько по-другому. Мне лично он известен таким, каким я его и привожу».

И хотя головановское описание этого факта достаточно объемное, тем не менее, привожу его полностью. При этом я руководствуюсь двумя соображениями. Во-первых, факт сам по себе весьма интересный. Во-вторых, книга Александра Евгеньевича издана настолько малым тиражом, что она практически недоступна широкому кругу читателей. Могу совершенно точно сказать, что в Белгороде, например,

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 10-го гв. ап, оп. 364096, д. 1, л. 89.



ее имеют двое – автор этой книги и его добрый помощник С.С. Михедин, о котором я писал во вступительной статье.<sup>1</sup>

Итак, головановская версия о возвращении Д.И. Барашева из-под Будапешта. «Придя на цель и отбомбившись, самолет Барашева получил прямое попадание и, неуправляемый, начал падать. Экипаж был вынужден покинуть самолет на парашютах. Попытки Барашева после приземления найти кого-либо из своих товарищей не увенчались успехом. Вот здесь-то и проявилась вся натура этого человека.

Приземлившись вблизи какой-то сортировочной станции и обнаружив, что продолжавшаяся бомбежка загнала людей в укрытия, летчик решил спрятаться в стоящем на пути железнодорожном составе, надеясь, что там его искать не будут. Он забрался в вагон с углем. Когда налет кончился, состав тронулся. Куда, в каком направлении, пилот определить не мог. Усталость взяла свое, он и не заметил, как заснул. Когда проснулся, поезд продолжал движение. На стоянках, весьма длительных, Барашев слышал незнакомую речь и определить, где находится, не мог.

День сменился ночью, и опять настал день, а состав все шел и шел с продолжительными остановками. Так минуло несколько суток — без глотка воды, без крошки хлеба. Длительность пути навела Барашева на мысль: уж не идет ли этот состав на территорию Советского Союза и не везут ли его ближе к дому? В сердце летчика затеплилась надежда. Вскоре эта догадка подтвердилась: однажды ночью он услышал русскую речь. Стало ясно, что он хоть на оккупированной, но на родной земле. Барашев, конечно, обрадовался, но понял, что немедленно нужно уходить, так как, видимо, эшелон вот-вот прибудет к месту назначения и начнется разгрузка».<sup>2</sup>

Откуда почерпнул эти сведения Александр Евгеньевич, мне неизвестно. И хотя они значительно разнятся с архивными данными, я их привел полностью. Пусть эти две версии останутся рядом, авторитету летчика они не повредят.

Надо сказать, что боевые успехи Дмитрия Барашева в значительной степени зависели от того, кто сидел в самолете впереди него. Отличный штурман в экипаже – это больше, чем полдела. Летчику в этом плане везло. Вместо Травина ему дали молодого, только-только прибывшего в полк. Небольшого росточка, худощавый, спокойный и застенчивый, он особого впечатления на уже тертого калача в боевой работе, каким к этому времени стал Барашев, не произвел. Первое впечатление, тем более основанное на внешних признаках человека, зачастую бывает обманчивым. «Поживем – увидим», – подумал тогда командир экипажа.

Чтобы увидеть, ждать долго не пришлось. Уже первые боевые вылеты показали: в Ф-1, так называлась передняя кабина, сидит классный штурман, с божеским даром вождения самолета, ответственный и надежный. История полка свидетельствует: «В составе экипажа Барашева стал летать штурман Сенько, прибывший в полк в сентябре и на первых же порах боевой работы показавший исключительную настойчивость и смелость».

Особенно проявил себя обновленный экипаж в Сталинградской битве. С 10 ноября в этом районе наступила пора туманов, снегопадов и метелей, а через девять дней началось наше наступление. Там, на Волге, советские войска нуждаются в помощи с воздуха, а непогода приковала самолеты к земле. Лишь немногие, в том числе и Барашев, используя малейшие проблески в бесконечно сложной метеообстановке, поднимались в воздух и уходили в район Сталинграда. Иногда днем, в условиях снегопада и ограниченной видимости командование посылало смельчаков за внешний обвод окружения на «свободную охоту» по войскам противника на дорогах. Ни один такой полет без экипажа Барашева не обходился. Игнорируя опасность, гонялись и прижимали к земле немецкие и румынские колонны с превеликим удовольствием.

И вновь обратимся к истории полка: «Среди экипажей особенно высоким совершенством и необычайным рвением к полетам выделялся экипаж Барашева (штурман Сенько, радист Подчуфаров). Он летал без усталости. Как ночник, Барашев в совершенстве овладел техникой эксплуатации материальной части. Какой бы самолет ни получил, он всегда вырабатывал полностью моторесурс и еще добавлял сверх нормы часов двадцать-тридцать. Выработав моторесурс полностью, он еще накануне просил у командира полка другой самолет, или пусть, в крайнем случае, кто-либо отдохнет, а он слетает еще разок. Барашев летал и летал. Он не знал не только усталости, но он и не знал, что такое возвращение из-за отказа материальной части. Барашев не выполнил задание только один раз и только тогда, когда при полете на чужом самолете у него в воздухе

<sup>1</sup> Книга Главного маршала авиации А.Е. Голованова «Записки командующего АДД» выпущена Военным издательством в 1997 году тиражом 600 экземпляров. Читателям, интересующимся этой темой, можно порекомендовать обратиться к журналам «Октябрь»: № 7, 1969 г.; № 5, 1970 г.; № 9, № 11, 1971 г.; №7, 1972 г., в которых первая часть этой книги печаталась под названием «Дальняя бомбардировочная».

<sup>2</sup> Г о л о в а н о в А.Е. Записки командующего АДД. – С. 158-159.

загорелся мотор. Летал неизменно с предельной бомбовой нагрузкой. Он всегда просил разрешение добавить бомбовую зарядку и возил, особенно на Сталинград, от тысячи пятисот до двух тысяч килограммов. Экипаж в ту пору сделался ведущим в полку».

В другом месте истории полка отмечено: «Обладая высокими летными качествами, военной хитростью, Барашев очень быстро выдвинулся в ряды наиболее сильных и отважных летчиков. Будучи неутомимым в полетах, он стал инициатором двух-трех боевых вылетов за ночь. Он первый в полку поднял две, а затем две с половиной тонны».

С новым штурманом, как и с Травиным, Барашев слетался очень быстро. Все они могли, все у них получалось. В боях за Сталинград в декабре 1942 года экипаж совершил дерзкий штурмовой налет на аэродром противника Тацинская. Это было днем, вопреки традиционной ночной работе АДД. Взяв на борт фугасные бомбы, снаряженные взрывателями замедленного действия, и, «прикрывшись» плохой погодой, появились над тацинским аэродромом тогда, когда враг этого совершенно не ожидал. Первый проход с бомбометанием и обстрелом вызвал на аэродроме невообразимую панику. Развернулись и еще раз «причесали» огнем самолетные стоянки и все живое. Имея запас патронов, на третью штурмовку не пошли, риск был слишком велик. Их остаток использовали для обстрела двух автоколонн, которые тянулись к аэродрому. Сколько удалось поджечь машин, подсчитать не смогли, а то, что на аэродроме уничтожили четыре самолета, – это факт.

Сталинградский период работы Дмитрия Барашева, пожалуй, самый плодотворный в его короткой боевой биографии. Летал без возвратов, днем и ночью, в любую погоду, бомбил, штурмовал с бреющего все, что двигалось и попадалось на глаза, возвращался без бомб в бомболюках и без патронов в патронных ящиках. Не успокаивался и тогда, когда прижимала непогода. «В такой момент и не летать! – сокрушался он. – Надо рисковать! Нельзя отсиживаться дома при таких героических делах Красной Армии».

И всегда, когда в сплошной облачности находили и точненько поражали объект, когда его хорошо подсвечивали и сфотографировали, всегда Барашев говорил сам себе: «Повезло!». И это так. Ибо отличный штурман на борту самолета – это не то, что полдела, это все дело.

Командование очень быстро оценило слаженную и эффективную работу экипажа. В отчете полка за январь 1943 года отмечалось: «Максимальное напряжение в боевой работе показывает экипаж Барашева, совершивший двадцать восемь вылетов за девятнадцать летних суток, при этом он также настойчив и по-прежнему упорен в выполнении поставленных перед ним боевых заданий».

Вскоре последовали и награды. 26 января 1943 года командир полка Иван Карпович Бровка поставил свою подпись под выводом в наградных листах на штурмана Сенько и летчика Барашева, а он, это вывод, был одинаков: «За героизм, проявленный в боях с немецкими захватчиками, достоин присвоения высокого звания Герой Советского Союза».

Через два месяца, 25 марта 1943 года, Президиум Верховного Совета СССР своим указом присвоил летчику Дмитрию Ивановичу Барашеву и штурману Василию Васильевичу Сенько звание Героя Советского Союза. Получили они эту высокую награду не одни и не первыми. К С.А. Харченко (Указ от 20 июня 1942 года), составив полковую семью Героев, в этот день кроме Барашева и Сенько, присоединились еще двое – летчик С.И. Захаров и штурман А.Ф. Петров.

В наградных листах было отмечено следующее. На Барашева: «В боевой работе неутомим, является инициатором трех вылетов в ночь. Стараются всегда брать максимальную бомбовую нагрузку. Боевые вылеты Барашева, как днем, так и ночью, являются образцом летного мастерства». На Сенько: «Молодой штурман, но прилежность, отвага при выполнении боевых заданий сделали его лучшим штурманом полка, примером для всех». За этими, в какой-то степени итоговыми фразами, огромный труд летчика и штурмана, их полнейшая самоотдача святому делу разгрома врага.

Золотую Звезду Героя и орден Ленина Барашев присовокупил к ранее полученным двум орденам Красного Знамени, а вот на левой стороне не слишком широкой груди Сенько, награда появилась первая, но зато сразу самой высокой пробы.

Этот день в полку стал поистине праздничным. И не только потому, что четверым летчикам и штурманам были присвоены звания Героев Советского Союза. Другим важным событием стало известие о том, что 752-й дбап стал именоваться 10-м гвардейским. После торжественного митинга и ужина гвардейцы ушли на боевое задание – бомбить скопления войск и техники противника в Орле. Неутомимый Барашев в ответ на присвоение ему звания Героя Советского Союза поднимался в воздух в эту ночь четыре раза. В боевой работе у него пошла третья сотня вылетов.



В.В. Сенько



Д.И. Барашев

Ну, и еще одно о командире полка. Иван Карпович Бровка, ко всеобщей радости личного состава, в этот день стал полковником.

28 марта последовало еще одно событие – коллективный боевой труд полка подошел к цифре 4000. Юбилейный командование доверило экипажу И.Т. Гросула. Пятую тысячу боевых вылетов открыл экипаж А.М. Краснухина. За ним с присущей ему легкостью взлетел Дмитрий Барашев. Это его 211-й боевой.

И вот неожиданная весть: в полк вернулся штурман Василий Травин. Барашев чуть не задушил его в своих могучих объятиях. Выяснилось, что штурмана и радиста поймали полицаи и сдали немцам. Их поместили в лагерь военнопленных в Курске. Весной 1943 года Красная Армия

освободила город. Б.А. Андриевский, получив воспаление легких и заразившись тифом, умер еще в лагере.

Как раз в это время Василий Сенько ушел на повышение. Барашев и Травин вновь объединились в одном экипаже. Стрелком-радистом к ним определили Н.С. Подчуфарова.

В июне полк полностью перешел на бомбардирование целей с помощью подсвета САБами. Экипаж Барашева не мог быть в стороне от этой серьезной работы. Он по-прежнему лучший из лучших. Среди тридцати полковых. «По боевой работе ведущую роль уверенно занимал Барашев. В полку среди отличных экипажей, способных выполнять самые тяжелые боевые задачи, таких как Н.П. Краснова, Л.А. Филина, Ф.К. Парашенко, В.И. Алина и других, экипаж Барашева стоял на голову выше во всех отношениях. Он никогда не возвращался, не выполнив боевого задания, у него никогда не отказывали моторы, никто в полку не налетывал больше всего боевых часов и никто не поднимал больше него бомбовой нагрузки. Барашев задавал тон боевой работе и за ним тянулись все».<sup>1</sup> Эти строки вновь из истории 10-го гвардейского авиаполка.

Чтобы понять смысл и значимость слов о том, что Дмитрий Барашев среди отличных экипажей полка стоял на голову выше, надо, по всей видимости, сказать о следующем. За годы Великой Отечественной войны в 10-м гвардейском воспитано двадцать девять Героев Советского Союза. По этому показателю в АДД ему нет равных. Вот в таком созвездии Дмитрий Барашев был «звездой» самой первой величины.

Но и они, «звезды», имеют право на ошибки и недостатки. Даже если они и первой величины.

Каждому из нас присущи, – одному в меньшей, другому в большей степени, – те или иные человеческие слабости. Только ошибки и недостатки «звезд», по сравнению с другими, менее замечаемы и более прощаемы. Были недостатки, а если сказать помягче, то просто вольности, и у Барашева. Не скажу, что они ему прощались, но реакция на них, оценка и воздействие были иными. И ничего удивительного тут нет.

Еще до Курской битвы 10-й гвардейский более семи месяцев стоял в Кирсанове. Этого срока было вполне достаточно, чтобы между гражданским населением этого городка и летно-техническим составом полка установились различного рода связи и отношения. Вполне понятно, они были разными на разных этапах полкового здания. Руководство имело добротные отношения с органами советской власти и партийными организациями, а те, кого принято называть личным составом, стремились к связям иного рода. Для этого имелись все объективные условия: среди гражданского населения был явный дефицит по его мужской части, а тут рядом с городом целый полк молодых здоровых парней. Война может многое запретить и ограничить, она лишь бессильна запретить любовь. Вряд ли кто в полку за эти долгие месяцы не нашел себе на женском фронте объекта для «прицельного бомбардирования».

Весть о смене места базирования стала сродни грому среди ясного неба. Для кого-то она легко и просто решила проблему «сжигания мостов», а для кого-то стала целой трагедией. Рвать сердечные нити, когда тебе двадцать и когда чувство любви пробудилось в тебе впервые, не так-то просто. А рвать надо было.

Персональные прощания состоялись накануне вечером, а вот коллективное, как и положено авиаторам, произошло утром следующего дня в небе над городом. То ли это была договоренность, то ли все возникло

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 10-го гв. ап, оп. 364096. д. 1, л. 178.

стихийно, но уже первые взлетевшие экипажи, вместо того, чтобы набрать высоту и лечь на заданный курс, сделали большой пологий круг, и, заходя на город с противоположной стороны, устремились на бреющем полете к его центру. Вполне понятно, летчики выжимали из моторов всю их мощь, и она, превращенная в максимальную скорость и душераздирающий гул, заставляла шарахаться в сторону все живое — людей, собак, кошек, кур, гусей.

Центр Кирсанова — это базар. В эти утренние часы он был полон народу. Первые огнедышащие и ревущие самолеты, промчавшиеся над ним с сумасшедшей скоростью, уложили половину его обитателей, заставили креститься богопослушных старух. Но это было только начало, только цветочки.

Вот один за другим взлетели Дмитрий Барашев, Алексей Сидоришин и Василий Алин. Сговор между этой троицей был явный. Вытянувшись в линию и поставив машины крыло к крылу, они, чуть ли не цепляя крыши домов колесами шасси, заложили над базаром групповой крен, а радисты, нажав на гашетки своих громкоговорителей «УБТ», разрядили в голубое кирсановское небо половину своего боекомплекта. К выходу бросились лишь слаонервные, а вот на втором заходе тройки, на базаре началась настоящая паника. С прилавков полетело все, что там было — картошка, лук, соленые огурцы и помидоры, переворачивались бидоны с молоком и крынки со сметаной, с визгом прочь бросились поросята, вздыбились привязанные к стойлам лошади, подняли вопль куры и гуси. Через несколько минут опустевший базар являл собой унылое зрелище, а тройка тем временем растворилась в бескрайних просторах зимнего неба.

Лучше всех «побрился» над Кирсановым Сидоришин. После посадки в Липецке на его машине оказались побитыми винты, погнуто ребро атаки правой плоскости, пробит капот правого мотора.

Три мощных фигуры по фамилии Барашев, Алин и Сидоришин стояли перед командиром полка молча, словно изваяние. Молчал и он, сидя за столом своего еще необжитого кабинета. Его глаза искали встречного взгляда хоть одного из них, но тщетно: провинившиеся ограничили свой обзор носками сапог, и делали это с таким усердием, что этим делом заинтересовался даже командир полка. Он встал, подошел к летчикам ближе, посмотрел на их сапоги, потом попытался заглянуть им в глаза, но те, еще больше втянув голову в плечи, продолжали отводить их от командира.

— Кто оборвал провода высоковольтной линии?! — спросил Бровко.

Одно изваяние под фамилией Сидоришин дернуло плечом.

— Ты?! — не спросил, а выстрелил Бровко.

— Виноват, товарищ полковник!

— Ах, вон как! Оставил на сутки целый город без электричества и всего лишь ви-но-ват! Да тебя... да вас всех за подобные дела надо отправить под суд. Мальчишки! Молокососы! После этих фокусов я бы вам и баранки автомобиля не доверил. Вы покрыли позором весь полк. Меру взыскания я вам сообщу позже, а сейчас — вон с моих глаз!

Разрядившийся Бровко пошел к столу, затем обернулся, и теперь уже сам застыл в изумлении: три богатыря стояли на прежнем месте, три пары глаз смотрели на любимого командира затуманенным взором с таким чувством вины, что сердце у «бати» дрогнуло, он сел на стул и, разглядывая массивный чернильный прибор, произнес полукомандирским полуотеческим тоном:

— Ладно, позор смоете в бою!

Глаза от чернильного прибора Иван Карпович отвел тогда, когда троица выскользнула из его кабинета тихой тенью. Любил командир полка этих парней, любил за мужество, отвагу и боевую удачу. А если кого-то любишь, то многое ему прощаешь.

Бровко ограничился внушением лишь только потому, что высоко ценил всех троих, хорошо знал их боевые качества. Случившееся он расценил как воздушное хулиганство. Но когда Барашев совершил более серьезные проступки, то без взысканий здесь не обошлось. Правда, их меру определял уже не он, а командующий АДД. А вышел на этот уровень Барашев по двум таким случаям, которые произошли буквально накануне Курской битвы.

2 июня, выполнив боевое задание, он привел Ил-4 на свой аэродром, зашел по всем правилам на посадку, как положено, сделал все, чтобы приземлиться, все, кроме одного: не выпустил шасси. И сел. И поломал самолет. И получил взыскание. Командующий снял его с должности командира звена.

16 июня Барашев должен был облетать самолет. На взлет пошел против старта, то есть с попутным ветром. В середине пробега взлет прекратил, но самолет уже набрал приличную скорость, остановить его в пределах взлетной полосы летчик не смог. Ил-4 выкатился за границу аэродрома, попал левым колесом в шель, снес одну ногу, подломил вторую и лег на фюзеляж. 21 июня А.Е. Голованов снизил летчика в воинском звании. При этом командующий пригрозил: если подобные грубые нарушения не будут изжиты, то он возбудит ходатайство о лишении звания Героя Советского Союза.

О лихачестве летчика написал в своих воспоминаниях и А.Е. Голованов. «Командир он был совсем молодой, напористый, энергия его не поглощалась полностью боевыми вылетами, и он всегда искал для нее дополнительный выход и порой находил его, как мы выражались, в воздушном лихачестве. Человек он был неумный и, надо сказать, доставлял немало хлопот командиру полка Ивану Карповичу Бровко».<sup>1</sup>

Судя по приведенным двум примерам воздействия на летчика самого Голованова, немало хлопот доставил Дмитрий Барашев и ему, командующему АДД.

Трудно сказать, что повлияло на летчика больше: или эти серьезные наказания и суровое предупреждение Голованова, или самодисциплина. Но все задания, которые он получал от командования в период Курской битвы, выполнены им отличнейшим образом. И если бы меня спросили: кто из летчиков Авиации дальнего действия внес наибольший вклад в достижение победы в Курской дуге, ответил бы не задумываясь: командир корабля 10-го гвардейского авиаполка Герой Советского Союза Дмитрий Иванович Барашев. Здесь он выполнил колоссальный и весьма серьезный объем работы. Во имя достижения победы в Курской битве он отдал и свою жизнь.



В.А. Алин

Вот с таким летчиком и его боевыми товарищами, а также с погибшими членами экипажа 7-го гвардейского авиаполка, прощались авиаторы 21 августа 1943 года в Липецке. И не только они. В истории полка записано: «Похороны Барашева состоялись на городской площади. Они превратились в большую траурную процессию. В них приняли участие прудящиеся города, представители советских и партийных организаций. Есть такая русская пословица: «шила в мешке не утаишь». К ней следовало бы добавить: «а героя от взора не спрячешь».

Оказалось, что Барашева как Героя в Липецке знало очень много людей, знало именно как храброго и отважного воина, как русского Богатыря, вставшего защищать свою Родину от иноземных захватчиков. Вот почему похороны Барашева собрали почти половину липецкого населения».

У могилы восьми авиаторов выступали многие. Открыл траурный митинг командир полка. Затем говорил его заместитель по политической части Анатолий Яковлевич Яремчук. После проникновенных слов о погибших он зачитал письмо отцу Дмитрия Барашева.

«Дорогой Иван Дмитриевич!

В ночь на 20 августа 1943 года при выполнении боевого задания погиб ваш сын, Герой Советского Союза Дмитрий Барашев. Его, как гордого сокола, знали не только в нашем соединении, его знали и любили во всей нашей авиации, его знала Родина. В жестоких боях с немцами, выполняя ответственное боевое задание, проявляя при этом исключительное мастерство и героизм, он встал в ряды лучших сынов нашей страны – Героев Советского Союза.

Знали мы его всегда неунывающим, всегда готовым к бою. Воздух и битва – вот что было его родной стихией. Около трехсот раз водил он мощный советский бомбардировщик в близкие и дальние рейды на врага. Краснозвездные крылья нашей Родины он пронес, громя фашистов под Москвой, Сталинградом, при взятии Орла и Белгорода, над Берлином, Данцигом, Кенигсбергом и другими городами.

Невозможно сейчас сказать, где бы, на каком бы из фронтов не участвовал в боях Дмитрий. И вот его нет среди нас. Для нашей части, для всей авиации день его гибели был днем большого горя. Его боевые друзья – мужественные и гордые соколы – плакали, узнав об этом, так велика для нас утрата Дмитрия. Но еще и другим отмечен для нас этот день – часть наша дала клятву мстить врагу всей силой своей за смерть Героя.

Дорогой Иван Дмитриевич! Вы можете гордиться таким сыном, а таких, как он, Родина не забудет в веках, о таких, как он, русский народ будет слагать песни. Сын Ваш, Герой Советского Союза, орел, гвардеец, героически отдал жизнь за честь, свободу и независимость нашей социалистической Родины».

На могиле восьми авиаторов выступали многие. Из всех, кто знал Дмитрия Барашева, не выступил только один – Иван Карпович Бровко. У него не было сил. Он плакал. По-мужски – молча.

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Записки командующего АДД. – С. 158.

Он плакал и через сорок два года, когда 7 мая я беседовал с ним в его квартире в Чкаловском. У самого огромнейшая беда, которую он безропотно нес к тому времени уже десять лет. Придавленный личным горем, он не мог рассказывать о своем любимце без слез. Спустя сорок два года!

Мы сидели несколько часов на просторной кухне, и он, периодически обрывая разговор, уходил в спальню, где лежала разбитая параличом совершенно беспомощная жена, помогал ей, а затем возвращался ко мне и продолжал рассказывать.

– Барашев совершал свой двести девяносто девятый боевой вылет. За одну минуту до столкновения он дал радиogramму: «Быстрее готовьте бомбы на повторный вылет». Это был мужественный и большой храбрости человек. Как летчик он летал просто отлично, а главное – творчески. Физически был здоров и вынослив. По его характеру и летной хватке ему лучше было бы летать на истребителе или штурмовике, потому что он любил острые ощущения. Он на своем Ил-4 творил то, что могли делать только истребители или штурмовики. Во время Сталинградской битвы он меня замучил своими просьбами летать днем в плохую погоду на штурмовку. Вот таким был Дима Барашев.

И вновь «батьа» прослезился. А я сидел, завороженный его рассказом о легендарном летчике Aviации дальнего действия и думал о том, что вот на таких «батьах», бескорыстных и бесхитростных, любящих дело и тех, кто его добротой исполнял, и держалась советская власть в лихую годину иноземного нашествия. Это – фундамент того здания, которое строилось нашим народом в ходе войны и имя которому Победа. А те, кого он воспитал, – кирпичики этого здания. Одним из них был легендарный Дмитрий Барашев, которого любил не менее легендарный Иван Бровко.

Братья по оружию похоронили погибших в авиационной катастрофе там, где стоял 10-й гвардейский авиаполк, где была боевая семья Дмитрия Барашева.

А до места его рождения – село Княжево Тамбовской области – рукой подать. Шел парню в ту пору двадцать третий год.

В истории полка записано: «Особо ярко настроения личного состава были выражены в выступлениях на могиле экипажа Героя Советского Союза Барашева. Летчики и техники от имени своих товарищей клялись отомстить врагу за их смерть, заменить своими боевыми делами его экипаж. В ту же ночь они вылетели на задание и отлично его выполнили».

И действительно, роль блокировщика и охотника, которую весь период Курской битвы выполнял Дмитрий Барашев, взял на себя его друг Алексей Сидоришин.

А работал 3-й гвардейский авиакорпус в эту ночь по пунктам Велико-Озерский, Михайловка, Бугреватый. Линия фронта просматривалась слабо, так как «утонула» в бесчисленном количестве пожаров, но хорошие светонаведение и подсвет способствовали точному выходу и прицельному бомбардированию экипажей.

В пункте Велико-Озерский, в северной его части, возникло четыре очага пожаров, один из них крупных размеров, и один сильный взрыв. Это отметил Г.Е. Подоба. А А.П. Митянин и И.П. Емец зафиксировали на пунктах Михайловка и Бугреватый четыре очага пожаров и один сильный взрыв.

Частью сил корпус бомбардировал два пункта в тридцати километрах юго-восточнее Ахтырки – Ивановку и Чемодановку. Работу по первому контролировали Б.Н. Маслов и Н.И. Владимиров, отметившие шесть очагов пожаров и два взрыва, по их предположению, прицельным бомбардированием уничтожена емкость с горючим, а на северной окраине деревни подавлен огонь зенитной батареи.

Хорошее светонаведение и освещение Чемодановки САБи, а также непрерывная стрельба наших артиллеристов в направлении цели обеспечили экипажам успешную работу. Они создали восемь очагов пожаров и один взрыв большой силы. Об этом донесли контролеры Н.Т. Деленюк и Н.А. Жуков.

Два экипажа задание не выполнили: на самолете командира корабля П.Н. Тананаева на маршруте к цели загорелся мотор, сбросив бомбы на невзрыв, вернулись на свой аэродром; на подходе к Белгороду на самолете П.А. Юрченко отказал правый мотор, освободившись от бомбового груза, взяли обратный курс.

На базу не вернулся экипаж командира корабля 9-го гвардейского авиаполка Е.В. Андреева. Утром пришло известие о том, что все живы, а самолет потерян. Выполнив задание, возвращались домой. Перед Готней штурман П.В. Марченко совершенно случайно заметил возгорание левого мотора. Начали принимать меры к его тушению, но безрезультатно, пожар увеличивался. Часто бывает так, что беда одна не ходит – отказал правый мотор. Члены экипажа покинули безнадежный самолет на высоте пятисот метров, все трое приземлились благополучно и через сутки вернулись в полк.

От личного состава 5-го авиакорпуса на похоронах экипажа Д.Я. Петренко присутствовала небольшая делегация, составленная главным образом из представителей 7-го гвардейского авиаполка. Вернулась она в Мичуринск после обеда, как раз в то время, когда экипажи готовились к заданию. Рассказы членов делегации о печальном событии также способствовали поднятию боевого духа летного состава соединения. А на последних указаниях командиры полков довели приказание начальника штаба авиакорпуса полковника В.К. Богданова: «Во избежание в дальнейшем случаев столкновения в воздухе наших самолетов с самолетами 3-го гвардейского авиакорпуса:

1. При наличии благоприятных метеоусловий полет к цели экипажам производить на высотах не ниже одной тысячи метров, при возвращении от цели – на высотах не ниже шестисот метров.

2. При наличии облачности во всех случаях полет производить на четных высотах».<sup>1</sup>

Эта запоздалая мера должна была в будущем исключить подобное чрезвычайное происшествие.

Штаб АДД приказал командиру 5-го авиакорпуса нанести бомбардировочные удары по войскам неприятеля в населенных пунктах Буды, Высокий и Мерефа (шестнадцать-двадцать километров юго-западнее Харькова), а также по войскам и технике в пунктах Михайловка, Бугреватый и Велико-Озерский (пять километров юго-восточнее Ахтырки). Кроме этого, нужно было бить по войскам на дорогах между этими пунктами, перекресткам дорог и прилегающим к дорогам опушкам лесов и садам.

Часть экипажей уже находилась в воздухе, когда из Москвы поступила срочная информация: «Наши войска заняли Мойку и юго-западнее два километра подошли к дороге, идущей из Пархомовки на Чемодановку. Немедленно поставьте об этом в известность экипажи, находящиеся в воздухе и на земле. Шевелев».<sup>2</sup>

Приказание было выполнено, экипажи сориентировались и оплошностей не допустили. Правда, светомаяк в районе Волчанска не работал, а линия фронта обозначалась редкими очагами пожаров, но зато с обеих сторон старались артиллеристы, особенно интенсивная дуэль шла между ними на участке Малданиловка, Сокольники, Основа, Змеи. Помогла и ясная ночь.

Контроль за работой экипажей осуществляли Г.К. Живчиков, Н.П. Кварацхелия, Д.М. Равич и Р.В. Андреев. Они отметили хорошую организацию светонаведения, а также отличную работу осветителей — светящиеся бомбы загорались на высоте восьмисот метров и освещали площадь радиусом до четырех километров. Над объектами было так светло, что четко просматривались контуры населенных пунктов, шоссе и лесные массивы.

В пункте Высокий разрывы бомб расположились по всей площади, а также по дорогам, идущим на Мерефу, прилегающим дорогам, на опушках лесов и садов. Возникло два очага пожаров с красным пламенем и черным дымом, а в юго-восточной части деревни произошло шесть взрывов.

В западной и центральной частях Мерефы, а также на опушке леса, который восточнее пункта, образовался один очаг пожара и один взрыв. Разрывы бомб расположились и по всей площади пункта Буды, среди них возникло девять очагов пожаров, предположительно горел транспорт с горючим. Над пунктами Михайловка и Бугреватый разгрузились пять ТБ-3, в результате в центральных частях объектов возникло четыре очага пожаров и четыре взрыва. Деревню Велико-Озерскую обработали два Ли-2, создав на ее северной окраине два очага пожаров и один взрыв.

Таким образом, все экипажи задание выполнили и все, кроме одного, вернулись к родным пенатам. На правом моторе самолета командира корабля И.А. Казакевича прогорела жаровая труба, летчик сел вынужденно на аэродроме Прибыtkово (двенадцать километров юго-западнее Грязи).<sup>3</sup>

Завершилась предпоследняя ночь Курской битвы. Почти пятьсот боевых вылетов совершила Авиация дальнего действия, оказывая помощь наземным войскам, которые готовились к решающим боям на ее завершающем этапе. Освобождение Харькова стало конкретной задачей предстоящих суток.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 504, л. 40.

<sup>2</sup> Там же, л. 19.

<sup>3</sup> Там же, л. 34.



*Подвеска бомб на Ил-4*



*Наши войска на харьковском направлении, отбивая контратаки противника, продвинулись на отдельных участках вперед от 4 до 6 километров и заняли свыше 30 населенных пунктов.*

*На Брянском направлении и в районе юго-западнее Спас-Деменска наши войска продолжали вести бои по улучшению своих позиций.*

*Активно действовала авиация.*

*Из оперативной сводки Совинформбюро.*

## ЕЩЕ ОДНО ПОСЛЕДНЕЕ СКАЗАНИЕ...

...И летопись окончится моя. Да, сказание об участии АДД в Курской битве подходит к своему концу – в ночь на 23 августа она произвела последний боевой вылет в этом гигантском сражении Великой Отечественной войны.

В эту ночь войска Степного фронта завершали уличные бои в Харькове. И.С. Конев вспоминал: «Чтобы не дать возможности противнику уйти из-под ударов, вечером 22 августа я отдал приказ о ночном штурме Харькова. Всю ночь на 23 августа в городе шли уличные бои, полыхали пожары, слышались сильные взрывы... Шаг за шагом советские воины очищали Харьков от фашистских захватчиков».<sup>1</sup>

Весь день 22 августа советские войска с трех сторон продолжали теснить немецкие войска к городу. Незакупоренной оставалась лишь его южная часть. «Вернер Кемпф, командующий группировкой, защищавшей Харьков, не жалел своих солдат, выполняя указание Гитлера удерживать город. Противник цеплялся за каждую позицию, за каждый укрепленный пункт. Наши войска начали обтекать город с северо-запада. Над группировкой Кемпфа нависла реальная опасность окружения. Единственным шансом на спасение для гитлеровцев было немедленное и поспешное отступление на юг».<sup>2</sup>

Отход немецких войск из Харькова воздушная разведка обнаружила еще во второй половине дня 22 августа. Этим фактором нельзя было пренебречь, и командующий Степным фронтом воспользовался им в полной мере. Противник отступал в южном направлении. Именно сюда штаб АДД и направил часть своих сил.

Н.С. Скрипко отмечал: «22 августа экипажи-разведчики 5-й воздушной армии обнаружили, что противник начал отход из района Харькова. Чтобы не дать возможности немецко-фашистскому командованию вывести свои войска, И.С. Конев начал ночной штурм города. И наши соединения в ту ночь наносили сосредоточенные удары по фашистским танкам и автомашинам в районе Ахтырки, юго-восточнее и восточнее ее, по отходящим колоннам немецких войск юго-западнее Харькова».<sup>3</sup>

К этому времени окончательно захлебнулось контрнаступление немецкой группировки и в районе Ахтырки. Она понесла огромные потери, но цели так и не достигла. Опасаясь окружения, Манштейн отдал приказ на отход. Многодневную помощь наземным войскам со стороны АДД здесь необходимо было продолжить и в ночь на 23 августа. Запросил помощь и Юго-Западный фронт.

Какой же выдалась для АДД последняя боевая ночь? Заключительный бомбовый аккорд прозвучал усилиями пяти авиакорпусов, по сути дела тех, кто летал накануне. Объектами бомбардирования стали войска и техника противника в местах их сосредоточения в районах Харькова, Ахтырки и Изюма, а также железнодорожные узлы и станции.

В район Ахтырки командование АДД направило бомбардировщики 3-го гвардейского авиакорпуса. Из обещанных наземными войсками элементов светонаведения отсутствовало только световое «Т», но особой необходимости в нем и не было, так как пехота хорошо обозначала линию фронта кострами и ракетами, а артиллеристы своими снарядами показывали направление на цели.

---

<sup>1</sup> К о н е в И.С. Записки командующего фронтом 1943-1944. – М., 1972., – С. 37.

<sup>2</sup> К а р д а ш о в В.И. 5 июля 1943. – С. 213.

<sup>3</sup> С к р и п к о Н.С. По целям ближним и дальним. – С. 312.



## Итоги боевой работы экипажей АДД в ночь на 23.08.1943 г.

Наименование населенного пункта	Наименование авиа-соединений	Тип самолета	Кол-во самолетов-вылетов	Выполнили бомбометание	Кол-во сброшенных бомб	Вес в тоннах	Кол-во сброш. листовок, тысяч
ст. Крапивенская	1-й авиакорпус	Ил-4			402	45,980	10
ст. Аселье			9	9	104	11,090	
Разведка погоды			6	6	55	5,650	
<b>Итого:</b>			<b>17</b>	<b>15</b>	<b>159</b>	<b>16,740</b>	<b>10</b>
п. Ахтырка	3-й авиакорпус	Ил-4	37	36	386	47,105	
пп. Михайловка, Бугреватый			28	28	329	38,540	
Разведка погоды с бомбардированием ж/д узла Полтава			1	1			
<b>Итого:</b>			<b>66</b>	<b>65</b>	<b>715</b>	<b>85,645</b>	
п. Островерховка	5-й авиакорпус	Ли-3	48	48	1099	54,315	
пп. Хорошева, Аксютовка		ТБ-3	6	6			
<b>Итого:</b>			<b>54</b>	<b>54</b>	<b>1099</b>	<b>54,315</b>	
п. Адамовка	6-й авиакорпус	Ли-2	11	11	600	14,600	
Мал. Камышеваха		Ил-4	9	9	698	29,303	
		Ли-2	13	13			
ст. Барвенково		Ил-4	10	8	1517	40,477	
<b>Итого:</b>			<b>72</b>	<b>68</b>	<b>2815</b>	<b>84,380</b>	
ж/д узел Рославль	7-й авиакорпус	Ли-2	72	70	759	80,914	106
<b>Итого:</b>			<b>72</b>	<b>70</b>	<b>759</b>	<b>80,914</b>	<b>106</b>
<b>Всего:</b>			<b>281</b>	<b>272</b>	<b>5547</b>	<b>321,994</b>	<b>116</b>

По скоплениям войск и техники противника на западной окраине Ахтырки ударило тридцать семь экипажей Ил-4, из них семнадцать пытались поразить мост, расположенный в этом же секторе. В Ахтырке возникло пять очагов пожаров и один взрыв. Что же касается моста, который обрабатывался с высоты двух тысяч метров в течение часа, то прямых попаданий по нему не отмечено. Об этом однозначно заявили контролеры Б.Н. Маслов и Н.И. Владимиров. Бомбы рвались у оснований моста на берегах реки Ворскла, вздыбливали султанами ее воду, а объект так и остался непораженным. Правда, два пожара и один взрыв на подступах к мосту возникли, но не более. До Ахтырки из-за обрезания мотора не дошел экипаж Н.К. Шахова, сбросив бомбы на невзрыв, вернулись на свой аэродром.

По пунктам Михайловка и Бугреватый (двенадцать километров юго-восточнее Ахтырки) отбомбились все двадцать восемь экипажей. Контролирующие И.М. Зайкин и Л.П. Глушенко отметили, что бомбардирование было исключительно кучным и прицельным. В результате возникло тринадцать очагов пожаров (два крупных) и два взрыва (один большой силы). Боевая работа корпуса в эту ночь завершилась без потерь личного состава и техники.<sup>1</sup>

По войскам противника работал и 5-й авиакорпус. На основе указаний штаба АДД генерал И.В. Георгиев определил подчиненным соединениям следующие задачи: «53-я авиадивизия сосредоточенными ударами в период 01.00 – 01.30 бомбардирует танки, автомашины и пехоту в пункте Островерховка и более сильными двенадцатью экипажами действует по северо-западной окраине Хорошево. 54-я авиадивизия всеми исправ-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 505, л. 20.

ными самолетами в период 01.30 – 02.00 бомбардирует танки, автомашины и пехоту противника на северо-восточной окраине Аксютовки.

Светонаведение: в трех километрах юго-восточнее Безлодовки будет выложено «Т» направлением на Аксютовку. Линия фронта будет обозначаться парными кострами на направлении захода. По данным целям действуют только части 5-го авиакорпуса. Предупредить летный состав внимательно следить за линией фронта, наземной и воздушной обстановкой. Запасные аэродромы: Липицы, Дягилево, Ряжск, Липецк, Грязи».

Отбомбились экипажи без каких-либо отклонений от боевого распоряжения, задание выполнили все. И это несмотря на то, что наземные войска в деле организации светонаведения сделали далеко не все, что обещали: парных костров, обозначающих линию фронта, оказалось всего несколько, и они слились с многочисленными огнями на земле; световое «Т» вообще не было выложено. Хорошим ориентиром с многочисленными пожарами стал Харьков, многие экипажи наблюдали несколько сильных взрывов в центре города и на его юго-восточной окраине. Прицельному бомбардированию способствовали безоблачная погода и хороший подсвет целей САБи.

Результаты ударов такие: в Островежовке возникло четыре очага пожаров, один из них больших размеров в центральной части; в Хорошево в северной, северо-западной и центральной частях, а также в лесу, что севернее и западнее пункта, произошли многочисленные очаги пожаров, которые слились в один общий; в центральной части Аксютовки и в роще юго-восточнее пункта произошло шесть пожаров и семь взрывов.

Контролеры П.А. Напольский, Н.Г. Афонин, А.Д. Иванов и многие летчики наблюдали в населенных пунктах большое количество разрушенных зданий и поврежденной техники.

Экипаж командира корабля А.И. Мажирина своевременно не сел на своем аэродроме. О выполнении задания донес, запрашивал пеленги, затем исчез из эфира. Утром в полк пришла информация: из-за потери ориентировки штурманом М.И. Некрыловым сели в районе станции Анна (сто восемь километров западнее Борисоглебска).<sup>1</sup>

6-му авиакорпусу предстояло ударить по трем объектам: войскам и технике противника в пунктах Мал. Камышеваха и Адамовка, а также по эшелонам на станции Барвенково. Только один экипаж (командира корабля Е.В. Дубровина) из-за тряски моторов вынужден был вернуться с маршрута. Остальные задание выполнили, создав в пункте Мал. Камышеваха пять очагов пожаров и два взрыва, один из них большой силы с последующим воспламенением; в Адамовке восемь очагов пожаров и два взрыва; на станции Барвенково двадцать три пожара и семь взрывов, три из них породили множество новых взрывов и пожаров, которые наблюдались в течение пятнадцати минут на расстоянии до семидесяти километров.<sup>2</sup> Это кто-то из штурманов подорвал склад боеприпасов, устроив хороший фейерверк под занавес Курской битвы.

Написал я эту фразу, основываясь на данных боевого донесения, и немножко пожалел о том, что в нем не отражен экипаж. Позже, изучая политические донесения, мне удалось восстановить пробел – удачное бомбардирование совершил командир корабля Н.Н. Самусев и его штурман А.В. Пономарев.

1-й гвардейский авиакорпус вновь раздвоил свои силы на ленинградское и брянское направление. На последнем он небольшим количеством самолетов ударил по железнодорожным станциям Аселье (восемнадцать километров восточнее Рославля) и Крапивинская (семнадцать километров западнее Рославля).

Девять Ил-4 с 21.21 до 22.39, то есть более часа, обрабатывали станцию Крапивинская. Три прожектора без поддержки зенитной артиллерии не помешали экипажам зажечь пять пожаров и создать три взрыва. А над станцией Аселье столько же прожекторов при поддержке трех орудий МЗА пытались помешать работе шести экипажей, но для них это не стало преградой, бывали ноченьки и посложней! Два очага пожаров и один большой силы взрыв – таков результат удара.

С хорошим настроением экипажи возвращались в Момино, а оно, хорошее настроение, частенько притупляет бдительность. В районе Серпухова на самолет командира корабля М.Н. Наумова совершенно неожиданно напал истребитель. Экипаж «позволил» ему пробить только бензобак, сохранив все остальное, а главное себя. Сели на своем аэродроме благополучно. Здесь же, в районе Серпухова, подвергся атаке и Ил-4 В.Ф. Кашицина. Возможно, это был тот же пират, возможно, другой. В результа-

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 505, л. 27.

<sup>2</sup> Там же, ф. 6-го ак., оп. 1, д. 1 «А», л. 93.

те воздушного боя немецкому летчику удалось повредить на бомбардировщике шасси. До своего аэродрома дотянули, но садились на фюзеляж.<sup>1</sup>

Неплохой результат в последнем вылете показал 7-й авиакорпус, а отдельные экипажи, как и в предыдущую ночь, продемонстрировали свое мужество, умение и мастерство в борьбе с немецкими истребителями. Командование АДД определило соединению только один объект – железнодорожный узел Рославль. По примеру и опыту 2-го гвардейского авиакорпуса соединение В.Е. Нестерцева осуществило на Рославль звездный бомбардировочный налет. Время первого удара сорока четырех экипажей Ли-2 составило двадцать две минуты, а второго, когда отработало двадцать семь самолетов, – шестнадцать.

Вся площадь узла оказалась перекрыта бомбовыми разрывами, возникло двенадцать очагов пожаров и шесть взрывов, из них два большой силы с последующими пожарами и более мелкими взрывами — предположительно уничтожен склад боеприпасов.

Противовоздушная оборона узла оказала бомбардировщикам корпуса сильное противодействие. По ним неистово били пять батарей ЗА среднего калибра, МЗА и даже крупнокалиберные зенитные пулеметы. Помогали этим огневым средством более двадцати прожекторов, а также истребители.

Ли-2 командира корабля Маркирьева из 12-го гвардейского авиаполка подходил к Рославлю, когда радист Г.К. Ищенко заметил заходящих в атаку сзади снизу пару Ме-110. Обнаружение оказалось запоздалым, но через пять секунд они, находясь примерно на дистанции пятидесяти метров от бомбардировщика, открыли пулеметно-пушечный огонь. Несколько снарядов попало в хвостовое оперение Ли-2, но органы управления остались неповрежденными. Короткими и неприцельными очередями стрелок и радист дали понять нападающим, что они на рабочих местах.

– Смотрите в оба! – приказал Маркирьев экипажу. – Они так не уйдут, для двоих при ясной погоде мы – легкая добыча.

Продолжая держать курс на Рославль, командир корабля решил спутать карты фашистов потерей высоты, но не успел он сбросить и пятисот метров, как Ме-110 коршунами налетели слева сзади. На этот раз они повели огонь с более приличного расстояния. Ли-2 огрызнулся бортовым оружием, и немецкие летчики, ограничившись короткими очередями, отвалили в сторону, растворившись в ночной темноте.

Сомнений в том, что последует новая атака, ни у кого из членов экипажа не было. Весь вопрос только – откуда? Покрутить головой каждому пришлось основательно. Стрелок Н.А. Ермолаев почему-то сам для себя решил, что новое нападение фашисты поведут сверху. Поэтому этой сфере он уделил большее внимание. И он не ошибся. Именно там вновь появились хищные тени «мессеров». Вероятно, терпение немецких асов иссякло, они пошли напролом, и один из них, попав под огонь УБТ, поплатился. Потянув за собой дорожку огня и дыма, он достиг земли и вспух там ярко-оранжевым костром. Срезал его воздушный стрелок Никифор Аксенович Ермолаев. Это подтвердили все члены экипажа, а также командиры кораблей А.Ф. Андриянов, Ф.П. Минин и И.Г. Земляной. Второй истребитель после неудачной атаки отвалил влево и больше не появился. Экипаж Маркирьева, выиграв бой, стал на боевой курс, отбомбился и благополучно вернулся домой. В хвостовом оперении зияли две большого размера пробоины. Более мелкие в счет не пошли.

Воздушный бой экипажа Маркирьева подробно описал командир 12-го гвардейского авиаполка Н.Г. Богданов. Сошлось лишь на отдельные фрагменты, которые не отразили архивные документы: «Парашюты экипажа, висевшие в фюзеляже, имели много пробоин. В случае, если бы самолет стал разрушаться от вибрации, покинуть его экипажу было бы не на чем...

На стоянке у самолета Маркирьева собралось много народу. При осмотре обнаружили 250 пробоин, не считая огромных дыр в хвосте! Было много пробоин и в местах, где обычно находятся члены экипажа в полете. Просто не верилось, что никто из них не получил даже царапины – как будто пули облетали их стороной...

Через день из штаба корпуса пришло сообщение: партизаны подтвердили, что в ночь на 23 августа был сбит немецкий истребитель, который упал северо-восточнее Рославля. Воздушный стрелок гвардии сержант Ермолаев был награжден орденом Отечественной войны I степени».<sup>2</sup>

Вторую ночь подряд на самолет командира корабля А.И. Тимофеева насакивал Ме-110. В этот раз он произвел всего лишь одну атаку. То ли у него что-то не ладилось, то ли у него чего-то не хватало, но повторного

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 505, л. 17.

<sup>2</sup> Богданов Н.Г. В небе гвардейский Гатчинский. – С. 180-181.

нападения не последовало. Проявляя бдительность на всем оставшемся участке маршрута, экипаж произвел благополучную посадку в Монино.

И это было совсем не лишне. Корпус работал в эту ночь с двух аэродромов – базового в Монино и подскока Волосово. Именно здесь при заходе на посадку несколько бомбардировщиков были атакованы парой Ме-110. Один Ли-2 получил повреждение, остальные по команде руководителя полетов ушли в зону ожидания.

Задание не выполнили два экипажа. На самолете командира корабля П.А. Педько отказал мотор, Г.И. Новиков о выполнении не доносил. На свой аэродром не вернулся экипаж Г.С. Кизюры.<sup>1</sup>

Пропали без вести командир корабля Георгий Сергеевич Кизюра, штурман Петр Григорьевич Гордиенко, летчик Иван Степанович Коротков, радист Виктор Петрович Каменцев, стрелок Григорий Степанович Кротов.

Вернулись экипажи с тех объектов, которые штаб АДД определил для бомбардирования, написали донесения, инженерно-технический состав произвел послеполетный осмотр самолетов, штабы оформили боевую документацию, затихли в предутреннем рассвете аэродромы, личный состав отошел ко сну, чтобы набраться сил для очередного боевого вылета.

А уже через несколько часов на узлы связи большинства соединений стали поступать боевые приказы. Поспавшие накоротке оперативники и начальники служб начали готовить документацию. Цели прежние: аэродромы Сеща и Олсуфьево, железнодорожные узлы и станции Дебальцево, Барвенково, Чистяково, войска и техника противника в районах Жиздры, Ахтырки, Изюма.

Еще через несколько часов те, кому предстояло выполнить очередное боевое задание, приступили к подготовке. С наступлением вечерних сумерек они подняли свои Пе-8, Ил-4 и Ли-2 в тускнеющее небо и легли на курс. Туда, где продолжались бои. И никто из них не знал, что этот их полет лежит за гранью Курской битвы, что она уже завершилась. Это уже потом военачальники и историки введут ее в строгие временные рамки: 5 июля – 23 августа 1943 года. Ее заключительным аккордом стало освобождение Харькова.

23 августа после упорных уличных боев войска Степного фронта при содействии частей и соединений Воронежского и Юго-Западного фронтов освободили Харьков. Часть гитлеровской группировки, оборонявшей город, была уничтожена, другая с боями откатывалась на юг. Взятие Харькова стало вторым после освобождения Орла и Белгорода, значительным событием Курской битвы. Оценка ему дана в приказе Верховного Главнокомандующего.

«Сегодня, 23 августа, войска Степного фронта при активном содействии с флангов войск Воронежского и Юго-Западного фронтов в результате ожесточенных боев сломили сопротивление противника и штурмом взяли город Харьков.

Таким образом, вторая столица Украины – наш родной Харьков освобожден от гнета немецко-фашистских мерзавцев...

В знак торжества по случаю победы под Харьковом сегодня, 23 августа, в 21 час столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует нашим доблестным войскам, освободившим Харьков, двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность всем руководимым Вами войскам, участвовавшим в операции по освобождению Харькова.

Вечная слава героям, павшим в борьбе за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким оккупантам!».<sup>2</sup>

Это был второй салют периода Великой Отечественной войны. Он, как и первый, принадлежит Курской битве, в ходе которой были освобождены города нашей страны – Белгород, Орел и Харьков.

Освобождением Харькова завершилась наступательная операция советских войск под условным наименованием «Полководец Румянцев». Она продолжалась двадцать один день. В результате контрнаступления Воронежского и Степного фронтов при содействии Юго-Западного фронта советская группировка войск на белгородско-харьковском направлении продвинулась на юг до ста пятидесяти километров, полностью очистила от немецко-фашистских захватчиков Белгородскую область, приступила к освобождению Украины, вернула республике ее вторую столицу.

---

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 505, л. 34.

<sup>2</sup> Приказы Верховного Главнокомандующего... – С. 17-18.

Достойный вклад в дело завершения операции «Полководец Румянецв» внесла Авиация дальнего действия. Ее командующий маршал авиации А.Е. Голованов писал: «Поддерживания наступательные действия Воронежского и Степного фронтов, АДД наносила систематические удары с воздуха по узлам сопротивления противника, уничтожала войска и технику в местах их сосредоточения, а также в глубине оборонительной полосы, разрушала железнодорожные пути на магистралях Харьков – Полтава – Краснодар (здесь опечатка, следует читать Краснодар. – А.С.), уничтожала самолеты на аэродромах».<sup>1</sup>

С освобождением Харькова и окончанием операции «Полководец Румянецв» завершилась гигантская битва на Курской дуге. «Успешное контрнаступление Советской Армии на белгородско-харьковском направлении завершило Курскую битву. Воронежский и Степной фронты, разгромив мощную белгородско-харьковскую группировку и овладев Харьковом, нависли над донбасской группировкой противника. Победа под Харьковом открыла благоприятные возможности для освобождения всей Левобережной Украины».<sup>2</sup>

Любое сражение – большое или малое – завершается победой одной стороны и поражением другой. Победу в Курской битве одержал Советский Союз, его Вооруженные Силы, советский народ. Наша взяла! Мы перечеркнули жизнями и кровью тысяч и тысяч советских воинов коварной план под названием «Цитадель».

Для нашей Родины Курская битва стала важнейшим этапом на пути к окончательной Победе.

Поражение Германии и ее вооруженных сил в сражении на Курской дуге поставили ее на грань катастрофы. «После Курской битвы фашистская Германия вступила в полосу глубокого и безысходного военного и политического кризиса»<sup>3</sup>. Таков вкратце итог крупнейшего сражения Великой Отечественной войны. Его военно-политическое значение для нашей страны, как и международное, дано во многих фундаментальных исследованиях, его оценили ведущие политические и государственные деятели, выдающиеся военачальники. Все это освобождает меня от более или менее подробного анализа итогов Курской битвы. А вот без подведения итогов боевой работы Авиации дальнего действия в ночном небе над Курской дугой не обойтись.



*Командующий  
Дальней  
авиацией  
Главный  
маршал  
авиации  
А.Е. Голованов  
среди Героев  
Советского  
Союза*

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Записки командующего. – С. 217.

<sup>2</sup> История Второй мировой войны. – Т. 7. – С. 178.

<sup>3</sup> Д а ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. – Т. 2. – С. 398.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итоги боевой работы Авиации дальнего действия частично подводились мной после окончания оборонительных боев на орловском и белгородском направлениях, после завершения боевой деятельности в июле и, в определенной степени, после описания каждого дня Курской битвы. Это также освобождает меня от подробного итогового анализа. Поэтому затрону лишь некоторые аспекты, относящиеся к итогам участия АДД в сражении под Курском.

Пятьдесят ночей над различными объектами врага в районах Курской дуги появлялись экипажи Авиации дальнего действия. Пятьдесят ночей они помогали с воздуха советским наземным войскам решать оперативные, тактические и стратегические задачи этого гигантского сражения.

В этом плане хочу немножко «подправить» автора толковой книги «В небе над Курской дугой». В.Д. Соколов пишет: «Летние ночи коротки. Не успевал в сумерках стихнуть неистовый рев моторов на земле и в воздухе, как вновь занимался рассвет, и все повторялось с нарастающей силой. Снова дрожала и стонала земля под гусеницами танковых армий. Небо, сколько видел глаз, заполнялось десятками, сотнями самолетов...».

Совсем позабыл В.Д. Соколов о том, что ночное небо над Курской дугой не пустовало, что неистовый рев моторов в воздухе не стихал и в это время суток, что принадлежал он, в основном, экипажам Авиации дальнего действия.

Курская битва – это один сплошной бой, начавшийся 5 июля и закончившийся 23 августа 1943 года. Все здесь горело, взрывалось, грохотало и ревело пятьдесят суток. Боевой день сменяла боевая ночь, ей на смену приходил новый боевой день. Именно поэтому и вошла Курская дуга в славную летопись Великой Отечественной войны, как дуга Огненная. Ни днем, ни ночью врагу здесь не было покоя.

Посуточное количество вылетов, совершенных авиакорпусами на различные объекты врага и всей Авиации дальнего действия, выведено при описании каждой боевой ночи. А вот итоговая таблица за весь период Курского сражения.

**Таблица 4**

**Участие соединений АДД в Курской битве по дням и количество самолето-вылетов**

Наименование соединений	Тип самолета	Количество самолето-вылетов																
		Июль																
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1 гв. АК	Ил-4	64	76	84		32	78	78		96	88	12	34	79	96	69	72	53
2 гв. АК	Ил-4	70	63	82		50	110	87		71	79	22	60	73	64	65	58	46
3 гв. АК	Ил-4	84	86	86	38	36	93	89		10	56	54	64	63	58	58	59	65
4 гв. АК	Б-25	39	17				65						52	99	109	101	106	76
5 АК	Ли-2 ТБ-3	36	57	59	56	58	75	87	57	51	57	9	59	54	64	57	50	63
6 АК	Ил-4 Ли-2			34	44	43	45		50	48	53	47	58	109	73		85	64
7 АК	Ли-2	41	45	41		36	85	82		100	116	60	58	62	107	74	84	37
36 ад.	Ил-4		25			35	41	40			37			39	40	32	32	25
45 ад.	Пе-8			14				14		14	15			15	13	16	14	12
<b>Итого:</b>		<b>334</b>	<b>369</b>	<b>400</b>	<b>138</b>	<b>290</b>	<b>592</b>	<b>477</b>	<b>107</b>	<b>390</b>	<b>501</b>	<b>204</b>	<b>385</b>	<b>593</b>	<b>624</b>	<b>472</b>	<b>592</b>	<b>441</b>



## Продолжение таблицы 4

Наименование соединений	Тип самолета	Количество самолето-вылетов																
		Июль (продолжение)									Август							
		23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8
1 гв. АК	Ил-4	11					15											
2 гв. АК	Ил-4	11					34										61	
3 гв. АК	Ил-4	127	27	29														
4 гв. АК	Б-25	29					43								97	34		
5 АК	Ли-2		32	43	48													
	ТБ-3																	
6 АК	Ил-4	63	19	2	38	97	83	91	77	31	62	65	38	57	48	42	30	44
	Ли-2																	
7 АК	Ли-2	15																
36 ад.	Ил-4																	
45 ад.	Пе-8	6																
<b>Итого:</b>		<b>136</b>	<b>78</b>	<b>72</b>	<b>115</b>	<b>97</b>	<b>175</b>	<b>91</b>	<b>77</b>	<b>31</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>38</b>	<b>57</b>	<b>48</b>	<b>139</b>	<b>64</b>	<b>105</b>

## Окончание таблицы 4

Наименование соединений	Тип самолета	Количество самолето-вылетов															
		Август (продолжение)															
		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Итого
1 гв. АК	Ил-4						40	46		53		45			15	<b>1236</b>	
2 гв. АК	Ил-4	35					33	39		75		40				<b>1328</b>	
3 гв. АК	Ил-4								65	32		73	80	51	63	65	<b>1512</b>
4 гв. АК	Б-25		62	20	59	61		62		63		64	62				<b>1320</b>
5 АК	Ли-2								45	35		50	49	37	50	54	<b>1392</b>
	ТБ-3																
6 АК	Ил-4	64	1	28	49	49	67	81	97	75	76	63	104	94	69	68	<b>2625</b>
	Ли-2																
7 АК	Ли-2									59		59	53		92	70	<b>1376</b>
36 ад.	Ил-4																<b>346</b>
45 ад.	Пе-8							7		8		5	2				
<b>Итого:</b>		<b>99</b>	<b>63</b>	<b>48</b>	<b>108</b>	<b>110</b>	<b>140</b>	<b>235</b>	<b>207</b>	<b>400</b>	<b>76</b>	<b>399</b>	<b>350</b>	<b>182</b>	<b>274</b>	<b>272</b>	<b>11290</b>

## Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой

О чем говорят цифры? За весь период Курской битвы АДД совершила на бомбардирование объектов и сброс листовок одиннадцать тысяч двести девяносто самолетов-вылетов. Среднесуточное количество вылетов составило двести двадцать пять. Не было ни одной ночи пятидесятидневного сражения, когда бы бомбардировщики Авиации дальнего действия не появлялись над объектами врага. Самым активным в боевой работе стал 6-й авиакорпус, который за весь период Курского сражения, произвел две тысячи шестьсот двадцать пять самолетов-вылетов, пропустив лишь четыре ночи. Наивысшую активность АДД проявила в ночь на 19 июля, совершив шестьсот двадцать четыре боевых вылета. Четыре раза количество поднятых в бой бомбардировщиков составило более пятисот – в ночь на 11, 15, 18 и 21 июля.

Количество сброшенных авиабомб, их тоннаж, а также количество сброшенных листовок показаны в таблицах 5, 6 и 7.

Таблица 5

### Участие соединений АДД в Курской битве по дням и количество сброшенных авиабомб

Наименование соединений	Тип самолета	Количество сброшенных авиабомб													
		Июль													
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
1 гв. АК	Ил-4	697	840	928		309	882	923		1090	1028	156	351	896	
2 гв. АК	Ил-4	875	662	1136		646	1359	1079		885	986	269	751	925	
3 гв. АК	Ил-4	941	981	1109	330	456	1078	1038		104	864	607	773	734	
4 гв. АК	Б-25	274	137				326						407	671	
5 АК	Ли-2 ТБ-3	595	1302	1369	1218	1588	1609	1624	1669	1094	1453	381	1282	1403	
6 АК	Ил-4 Ли-2			244	952	1248	1211		772	1832	801	1789	1727	1990	
7 АК	Ли-2	1041	2270	736		1030	875	965		1084	1294	984	794	866	
36 ад.	Ил-4		289			350	385	413			369			400	
45 ад.	Пе-8			189				133		148	158			134	
<b>Итого:</b>		<b>4423</b>	<b>6481</b>	<b>5701</b>	<b>2500</b>	<b>5627</b>	<b>7725</b>	<b>6175</b>	<b>2441</b>	<b>6237</b>	<b>6953</b>	<b>4186</b>	<b>6085</b>	<b>8019</b>	

Продолжение таблицы 5

Наименование соединений	Тип самолета	Количество сброшенных авиабомб													
		Июль (продолжение)													
		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1 гв. АК	Ил-4	1080	788	820	612	126					160				
2 гв. АК	Ил-4	785	851	745	558	130					383				
3 гв. АК	Ил-4	691	639	657	732	11	304	308	328						
4 гв. АК	Б-25	772	641	796	501	188					244				
5 АК	Ли-2 ТБ-3	2144	2132	1393	1912		976	1397	1473						
6 АК	Ил-4 Ли-2	1079		1912	1447	1001	381	98	544	1441	1550	1431	1576	322	
7 АК	Ли-2	1646	873	948	463	273									
36 ад.	Ил-4	428	353	374	259										
45 ад.	Пе-8	81	154	155	105	70									
<b>Итого:</b>		<b>8706</b>	<b>6431</b>	<b>7800</b>	<b>6489</b>	<b>1799</b>	<b>1661</b>	<b>1803</b>	<b>2345</b>	<b>1441</b>	<b>2337</b>	<b>1431</b>	<b>1576</b>	<b>322</b>	

## Продолжение таблицы 5

Наименование соединений	Тип самолета	Количество сброшенных авиабомб												
		Август												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 гв. АК	Ил-4													
2 гв. АК	Ил-4								632	386				
3 гв. АК	Ил-4													
4 гв. АК	Б-25						617	221			368	126	330	374
5 АК	Ли-2 ТБ-3													
6 АК	Ил-4 Ли-2	1052	1156	858	962	1419	1468	1016	1179	1824	3	955	1695	1620
7 АК	Ли-2													
36 ад.	Ил-4													
45 ад.	Пе-8													
<b>Итого:</b>		<b>1052</b>	<b>1156</b>	<b>858</b>	<b>962</b>	<b>1419</b>	<b>2085</b>	<b>1237</b>	<b>1811</b>	<b>2210</b>	<b>371</b>	<b>1081</b>	<b>2025</b>	<b>1994</b>

## Окончание таблицы 5

Наименование соединений	Тип самолета	Количество сброшенных авиабомб										
		Август (продолжение)										
		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Итого:
1 гв. АК	Ил-4	212	490		553		471				159	<b>1357</b>
2 гв. АК	Ил-4	294	417		828		461					<b>16043</b>
3 гв. АК	Ил-4			736	420		824	889	589	690	715	<b>17548</b>
4 гв. АК	Б-25		370		851		395	392				<b>9001</b>
5 АК	Ли-2 ТБ-3			303	627		519	981	731	621	1099	<b>32795</b>
6 АК	Ил-4 Ли-2	1821	2659	3223	2594	1825	744	2994	3310	2806	2815	<b>65346</b>
7 АК	Ли-2				794		823	722		1188	759	<b>20428</b>
36 ад.	Ил-4											<b>3620</b>
45 ад.	Пе-8		47		48		36	20				<b>1468</b>
<b>Итого:</b>		<b>2327</b>	<b>3983</b>	<b>4262</b>	<b>6715</b>	<b>1825</b>	<b>4273</b>	<b>5998</b>	<b>4630</b>	<b>5305</b>	<b>5547</b>	<b>179820</b>

*Таблица 6*

**Участие соединений АДД в Курской битве по дням и вес сброшенных авиабомб (в тоннах)**

Наименование соединений	Тип самолета	Вес сброшенных авиабомб (в тоннах)													
		Июль													
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
1 гв. АК	Ил-4	79,780	94,780	103,615		33,720	97,805	951,75		121,650	118,200	18,850	43,940	102,550	
2 гв. АК	Ил-4	100,825	78,310	139,285		86,750	181,470	149,700		117,850	123,020	36,650	94,320	110,470	
3 гв. АК	Ил-4	105,760	107,195	125,955	42,500	58,360	11,345	128,395		11,300	77,580	69,370	88,495	88,495	
4 гв. АК	Б-25	50,620	21,270				82,620						71,160	138,820	
5 АК	Ли-2 ТБ-3	34,152	56,031	55,232	55,402	50,506	86,590	96,640	60,159	51,083	57,970	7,710	56,175	54,508	
6 АК	Ил-4 Ли-2			31,600	41,245	37,952	46,300		48,809	45,300	55,450	53,165	63,966	111,010	
7 АК	Ли-2	42,683	49,170	42,105		38,825	81,158	90,700		111,296	126,760	70,405	64,785	67,426	
36 ад.	Ил-4		28,190			39,750	41,260	44,100			38,950			40,550	
45 ад.	Пе-8			57,400				66,000		64,300	77,200			60,700	
<b>Итого:</b>		<b>413,910</b>	<b>434,946</b>	<b>555,192</b>	<b>139,147</b>	<b>345,863</b>	<b>628,548</b>	<b>1527,285</b>	<b>108,968</b>	<b>522,776</b>	<b>676,130</b>	<b>256,150</b>	<b>479,841</b>	<b>774,529</b>	

*Продолжение таблицы 6*

Наименование соединений	Тип самолета	Вес сброшенных авиабомб (в тоннах)													
		Июль													
		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1 гв. АК	Ил-4	120,380	89,150	90,650	70,400	13,470					17,500				
2 гв. АК	Ил-4	93,995	99,780	87,565	66,035	15,290					43,295				
3 гв. АК	Ил-4	1027,840	73,400	75,960	85,255	1,100	33,760	35,650	38,070						
4 гв. АК	Б-25	151,805	136,700	156,610	107,270	39,140					66,600				
5 АК	Ли-2 ТБ-3	71,630	57,582	46,617	63,168		32,875	45,225	48,130						
6 АК	Ил-4 Ли-2	80,941		90,311	66,726	65,058	15,856	2,009	51,566	106,427	87,536	99,160	79,633	32,300	
7 АК	Ли-2	198,898	71,925	96,283	36,150	15,796									
36 ад.	Ил-4	43,175	36,925	36,090	27,045										
45 ад.	Пе-8	56,300	76,500	69,200	47,700	23,200									
<b>Итого:</b>		<b>1844,964</b>	<b>641,962</b>	<b>749,286</b>	<b>569,749</b>	<b>173,054</b>	<b>82,491</b>	<b>82,884</b>	<b>137,766</b>	<b>106,427</b>	<b>214,931</b>	<b>99,160</b>	<b>79,633</b>	<b>32,300</b>	

## Продолжение таблицы 6

Наименование соединений	Тип самолета	Вес сброшенных авиабомб (в тоннах)												
		Август												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 гв. АК	Ил-4													
2 гв. АК	Ил-4								83,835	48,765				
3 гв. АК	Ил-4													
4 гв. АК	Б-25						140,740	48,310			91,180	33,500	85,240	90,380
5 АК	Ли-2 ТБ-3													
6 АК	Ил-4 Ли-2	73,881	76,301	43,374	65,801	51,406	48,894	36,827	47,683	75,750	0,600	33,849	54,838	60,711
7 АК	Ли-2													
36 ад.	Ил-4													
45 ад.	Пе-8													
<b>Итого:</b>		<b>73,881</b>	<b>76,301</b>	<b>43,374</b>	<b>65,801</b>	<b>51,406</b>	<b>189,634</b>	<b>85,137</b>	<b>131,518</b>	<b>124,515</b>	<b>91,780</b>	<b>67,349</b>	<b>140,078</b>	<b>151,091</b>

## Окончание таблицы 6

Наименование соединений	Тип самолета	Вес сброшенных авиабомб (в тоннах)										
		Август										
		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Итого:
1 гв. АК	Ил-4	24,970	54,120		61,990		50,330				16,740	<b>2376,430</b>
2 гв. АК	Ил-4	37,450	51,050		86,100		46,685					<b>1976,495</b>
3 гв. АК	Ил-4			92,875	48,105		104,465	116,525	71,305	83,120	85,645	<b>2887,825</b>
4 гв. АК	Б-25		93,380		99,600		100,540	97,710				<b>1903,195</b>
5 АК	Ли-2 ТБ-3			45,335	34,235		50,412	50,437	37,805	50,700	54,315	<b>1410,624</b>
6 АК	Ил-4 Ли-2	82,082	99,500	130,944	89,849	105,813	82,567	232,241	118,805	82,710	84,380	<b>3091,126</b>
7 АК	Ли-2				68,360		69,550	55,868		109,370	80,914	<b>1588,424</b>
36 ад.	Ил-4											<b>378,035</b>
45 ад.	Пе-8		28,500		33,400		23,400	7,200				<b>691</b>
<b>Итого:</b>		<b>144,502</b>	<b>326,550</b>	<b>269,154</b>	<b>521,639</b>	<b>105,813</b>	<b>527,949</b>	<b>559,981</b>	<b>227,915</b>	<b>325,900</b>	<b>321,994</b>	<b>15610,845</b>

**Участие соединений АДД в Курской битве  
по дням и количество сброшенных листовок (тыс.)**

Наименование соединений	Тип самолета	Количество сброшенных листовок (тыс.)													
		Июль													
		6	7	8	9	10	11	12	14	15	17	18	19	20	21
1 гв. АК	Ил-4	186		186		40	220	154	218	114	120	204	11	122	48
2 гв. АК	Ил-4	392		186		368	401		285				116		
3 гв. АК	Ил-4		190		76	124	132			62	124	200		200	
4 гв. АК	Б-25										260	438	214		
5 АК	Ли-2 ТБ-3		193	192								280		220	
6 АК	Ил-4 Ли-2														
7 АК	Ли-2			315											
36 ад.	Ил-4		91			20				247		144		126	
45 ад.	Пе-8							240	227	100			292		
<b>Итого:</b>		<b>578</b>	<b>474</b>	<b>879</b>	<b>76</b>	<b>552</b>	<b>753</b>	<b>394</b>	<b>730</b>	<b>523</b>	<b>784</b>	<b>986</b>	<b>853</b>	<b>448</b>	<b>184</b>

*Окончание таблицы 7*

Наименование соединений	Тип самолета	Количество сброшенных листовок (тыс.)													
		Июль				Август									
		22	23	28	5	9	12	14	15	17	19	20	21	23	Итого:
1 гв. АК	Ил-4	250		20				136	143					10	<b>2182</b>
2 гв. АК	Ил-4			115		268			243	130					<b>2502</b>
3 гв. АК	Ил-4										142		318		<b>1704</b>
4 гв. АК	Б-25	170					280					180			<b>1542</b>
5 АК	Ли-2 ТБ-3	200									112				<b>1197</b>
6 АК	Ил-4 Ли-2				110	12			72						<b>194</b>
7 АК	Ли-2		39											106	<b>460</b>
36 ад.	Ил-4	61													<b>689</b>
45 ад.	Пе-8								80			80			<b>1019</b>
<b>Итого:</b>		<b>681</b>	<b>39</b>	<b>135</b>	<b>110</b>	<b>280</b>	<b>280</b>	<b>136</b>	<b>538</b>	<b>130</b>	<b>254</b>	<b>260</b>	<b>318</b>	<b>116</b>	<b>11489</b>

Более одиннадцати миллионов листовок отвезли экипажи АДД за линию фронта. Они предназначались в основном для населения Германии в глубоком тылу, для личного состава немецко-фашистской армии, а также для советских людей, оказавшихся на временно оккупированной территории противника. Вот перечень названий листовок, разбросанных радистами и стрелками. Буквы в нем означают язык, на котором они напечатаны: «Р» – на русском, «У» – на украинском, «Н» – на немецком (Таблица 8).

Таблица 8

6 июля	Вести с советской Родины	Р
	Известия с фронта	Р и Н
	Что происходит в Германии	Н
7 июля	Фронтовая иллюстрация	Н
	Вести с советской Родины	У
	Гитлер банкрот	Н
	Иллюстративные листовки	Н
	Фронтовая иллюстрация	Н
	Известия с фронта	Н
	Немецкие военнопленные в СССР	Н
	Два года Отечественной войны	Р
8 июля	Что происходит в Германии	Н
	Вести с советской Родины	Р
	Гитлер банкрот	Н
	Известия с фронта	Р
	Фронтовая иллюстрация	Н
9 июля	Фронтовая иллюстрация	Н
	Вести с советской Родины	У
10 июля	Итоги трехдневных боев	Н
	Вести с советской Родины	Р
	Победит тот, кто сильнее	Н
11 июля	Фронтовая иллюстрация	Н
	Налет немцев в районе Курска	Н
	Немецкие военнопленные в СССР	Н
	Вести с советской Родины	Р
12 июля	Вести с фронта	Н
	Гитлер ведет вас к тотальному поражению	Н
14 июля	Немецкие военнопленные в советской России	Н
	Наступление немцев на орловско-курском направлении	Н
	Лжецы из Ставки Гитлера	Н
	Что происходит в Германии	Н
15 июля	Известия с фронта	Н
	Гитлер ведет вас к тотальному поражению	Н
	Немецкие военнопленные в Советском Союзе	Н
	Итоги двух лет Отечественной войны	Р
	Фронтовая иллюстрация	Н

*Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой*

17 июля	Фронтная иллюстрация	Н
	Почему он молчит?	Н
	Верите ли вы Гитлеру?	Н
	Я говорю это вам как немец	Н
	Международная информация	Н
18 июля	Почему он молчит?	Н
	Международная информация	Н
19 июля	Вести с советской Родины	У
	Новая молодежь Гитлера	Н
	За линией фронта	Р
	Военнопленные в советской России	Н
21 июля	Вести с советской Родины	Р
	Почему он молчит?	Н
22 июля	Манифест Национального комитета «Свободная Германия»	Н
	Два года Отечественной войны Советского Союза	Р
28 июля	Манифест Национального комитета «Свободная Германия»	Н
	Два года Отечественной войны Советского Союза	Р
5 августа	Приказ Сталина от 24 июля 1943 года	Р
9 августа	Приказ Сталина от 24 июля 1943 года	Р
12 августа	Приказ Сталина от 24 июля 1943 года	Р
	Письма военнопленных	Н
	Манифест Национального комитета «Свободная Германия»	Н
	Газета «Свободная Германия»	Н
	Манифест и протоколы Национального комитета	Н
14 августа	Вести с советской Родины	Р
	Два года Отечественной войны	Р
15 августа	Вести с советской Родины	Р
	Разгром немецких войск под Орлом и Белгородом	Н
	Немецкие военнопленные в СССР	Н
	Ликвидация орловского плацдарма	Н
17 августа	Вести с советской Родины	Р
	Правда о немецком наступлении	Н
19 августа	Германскому народу и германской армии	Н
	Твой сын зовет тебя	Н
20 августа	Вести с советской Родины	Р
	Последнее предупреждение	Н
	Что означает эвакуация Берлина и Гамбурга	Н
21 августа	Вести с советской Родины	У
23 августа	К русским людям, обманутым немцами	Р



В ходе сражения под Курском Авиация дальнего действия, оказывая помощь советским наземным войскам, решала разнообразные задачи. Но что было основным в ее боевой работе? Удары по позициям немецких войск непосредственно у линии фронта, по местам скопления его живой силы и техники – это была главная задача АДД на протяжении всего Курского сражения с первого и до последнего его дня. Задача трудная. С ней она справилась весьма успешно. Достаточно сказать, что ни одного удара по своим войскам экипажи Авиации дальнего действия не допустили. Это главный итог их пятидесятидневного участия в Курской битве.

От бомбардировочных ударов АДД враг нес значительные потери. Их трудно было определить и подсчитать. Но оценки, данные некоторыми командирами советских наземных частей и соединений, говорят сами за себя. Я их приводил в ходе повествования. А вот что писала газета «Красный сокол» 23 июля 1943 года: «Едва на землю опускается ночь, как над передним краем противника во всех важнейших местах его обороны повисают светящиеся бомбы и первые глухие взрывы фугасок доносятся до слуха советских бойцов, залегших на своих позициях. Это наши ночные самолеты бомбят укрепленные узлы, технику, склады боеприпасов и живую силу немцев. Нет музыки более приятной для бойца и командира наших наземных войск, чем эта ночная обработка обороны противника с воздуха».

«Нет музыки более приятной...». Хорошо сказано. Бойцы и командиры прекрасно понимали, что бомбы, сброшенные экипажами дальних бомбардировщиков, утром помогут им более успешно отразить атаку врага или с наименьшими потерями преодолеть участок его обороны.

Немецкие же офицеры и солдаты бомбардировочные удары АДД по их позициям «музыкой» назвать не могли. Пленный 9-й роты 86-й пехотной дивизии Ганс Юкс на допросе показал: «Солдаты боятся «ночников» больше, чем артиллерии. Поэтому при их появлении все прячутся в щели. От «ночников» имеются большие потери».<sup>1</sup>

А вот как оценивали действия советских ВВС, в том числе и АДД, немецкие историки и генералы.

Западногерманский историк В. Хубач в комментариях к «Дневнику боевых действий АКВ» отмечал: «Крупные русские бомбардировочные соединения, которые численно значительно превосходят воздушные силы, день за днем атаковали на главных направлениях наземной битвы».<sup>2</sup>

Бывший начальник штаба 48-го немецкого танкового корпуса генерал Ф. Меллентин писал: «Многие танки стали жертвой советской авиации, а русские летчики проявили исключительную смелость».<sup>3</sup>

Боевые экипажи АДД в небе над Огненной дугой показали все свое умение, выдающиеся примеры стойкости, мужества и высокого летного мастерства. Нравственная сила личного состава от командира авиакорпуса до простого авиамеханика проявилась в сражении под Курском в не меньшей степени, чем в любом другом до нее. Подавляющее число экипажей, не взирая ни на какие трудности и лишения, постоянно стремилось в бой. Таких примеров не счесть. Ими наполнена вся книга.

О том, с каким напряжением и энтузиазмом работали в Курской битве отдельные экипажи, можно судить по воспоминаниям командира эскадрильи 16-го гвардейского авиаполка Героя Советского Союза Степана Ивановича Швеца.

В разгар сражения под Орлом командование и партийная организация полка развернули соревнование между подразделениями за лучшие показатели в боевой работе. А в эскадрилье Швеца всего три машины и три экипажа. Как соревноваться, если положено и того и другого девять?

Степан Иванович договорился с главным инженером корпуса И.К. Гаткером и получил шесть новеньких «илов». После этого заключили договор о соревновании с первой эскадрилей, в которой девять экипажей. Ее летчики, слетав на первое задание, пишут боевое донесение, идут в столовую «на перекус», возвращаются на аэродром к подготовленному техниками самолету и уходят во второй полет. Всего на подготовку к новому вылету требовалось более двух часов.

А как же работала эскадрилья Швеца? Степан Иванович писал: «В моей эскадрилье три летчика, а самолетов девять – и все готовы к вылету. Возвращаясь с задания, каждый из нас еще в воздухе подает условный световой сигнал своему экипажу. Техник запускает моторы следующего самолета. Летчик за рулем после посадки на стоянку, экипаж выходит из самолета с парашютами, а тут уже стоят с кофе и бутербродами адъютант эскадрильи Карташов и старшина Рысев. Штурман передает адъютанту написанное в воздухе донесение, закусываем – и снова в воздух».

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 368, оп. 15025, д. 1, л. 18.

<sup>2</sup> Соловьев Б.Г. Вермахт на пути к гибели. – С. 104.

<sup>3</sup> Меллентин Ф. Танковые сражения 1939-1945 гг. – М., 1957. – С. 192.



*Когда некогда сходить в столовую*

Всего восемнадцать минут проходило у нас от посадки до взлета на следующем самолете. Мы уже возвращаемся с боевого задания, а остальные эскадрильи только начинают взлетать, и мы, пересев на другие машины, летим вместе с ними, но уже в третий рейс. Лично я, конечно, не всегда выдерживал по три вылета, но мои орлята иногда ухитрялись делать и по четыре».<sup>1</sup>

Ну разве не заслужили похвал, благодарностей и всякого рода наград подобные «орлята» Авиации дальнего действия! И они пришли. В разное время и разного достоинства. Коллективные награды и личные.

## 1. Награды Родины

18 сентября 1943 года, через двадцать пять дней после завершения Курской битвы, в семью восьми гвардейских авиадивизий АДД вошло еще одно соединение – 62-я авиадивизия, преобразованная в 9-ю гвардейскую. Вполне естественно, что поводом для этого акта стали боевые достижения личного состава ее полков за весь период Великой Отечественной войны, в том числе и в ходе Курской битвы.

Оба ее полка к этому времени уже носили высокое гвардейское звание: 4-й с 18 августа 1942 года, а 11-й – с 26 марта 1943 года. Их боевая слава была приумножена в период Курского сражения. В первых числах августа 4-й гвардейский авиаполк завершил пятую тысячу боевых вылетов. По основным показателям в работе он в июле и августе занимал в соединении первое место. В июле особенно результативно работали молодые экипажи командиров кораблей Е.В. Дубровина (совершил тридцать успешных боевых вылетов), В.П. Плотникова (двадцать семь успешных боевых вылетов), А.Г. Полякова (двадцать пять успешных боевых вылетов и сделал одиннадцать удачных фотоснимков), А.И. Сидорова (двадцать шесть успешных боевых вылетов). В августе активно летали В.И. Левшин (тридцать пять успешных боевых вылетов), В.К. Солдатов (двадцать пять успешных боевых вылетов, в отдельные ночи по три вылета). Штурманы П.Ф. Балашов и В.Д. Костенко совершили по тридцать восемь вылетов. Среди эскадрилий лучшие показатели имело подразделение под руководством капитана А.Е. Гаврилова, которое произвело двести девятнадцать боевых вылетов без единого летного происшествия.

В 11-м гвардейском авиаполку в июле активную боевую работу вели экипажи В.Е. Родионова (совершил без отказов материальной части и возвратов двадцать четыре боевых вылета), И.Ф. Матвеева (двадцать семь боевых вылетов), в августе он же произвел сорок три боевых вылета, П.И. Колмогорцев иногда поднимал свой Ли-2 трижды за ночь, бортовой техник Д.С. Малюк уходил на задание сорок три раза.

Таким образом, на чашу весов, на которых взвешивалась гвардейская слава дивизии, были брошены и гирьки, отражающие участие личного состава в Курской битве. По всей видимости, они были решающими, так как представление оформлялось после завершения сражения. К сожалению, этот документ не сохранился, но зато сохранились два других, отражающие в какой-то степени это радостное событие.

---

<sup>1</sup> Ш в е ц С.И. Под крыльями – ночь. – С. 165.

Первый – это письмо Военному совету АДД и маршалу авиации А.Е. Голованову: «Личный состав 62-й авиадивизии дальнего действия, собравшись на митинг по случаю преобразования в 9-ю гвардейскую, шлет Вам свой боевой привет. В составе АДД 62-я авиадивизия наносит все более чувствительные удары по врагу, беспощадно уничтожает живую силу и технику немецких захватчиков, помогает нашим наземным частям в их успешных наступательных операциях по очищению советской земли от фашистских захватчиков.

Присвоение нам высокого и почетного звания гвардейской обязывает нас множить боевые усилия дивизии, повышать интенсивность и качество боевой работы. Мы заверяем вас, что не успокоимся на достигнутом. В ответ на заботу партии и правительства личный состав отдаст все свои силы делу освобождения от немецких захватчиков нашей любимой советской Родины».

Второй документ — это письмо Верховному Главнокомандующему И.В. Сталину: «62-я авиадивизия в борьбе с немецкими захватчиками не раз показывала образцы стойкости, мужества и отваги. Личный состав соединения беспощадно громил фашистских разбойников под Воронежем, под Сталинградом, на Кубани, на Курской дуге, уничтожая живую силу и технику врага, помогал Красной Армии освобождать нашу священную советскую землю.

Присвоение дивизии почетного звания гвардейской обязывает нас еще сильнее громить ненавистного врага, еще выше поднять организованность и порядок, крепить воинскую дисциплину. Но мы знаем, что враг еще силен, хитер и коварен, что для освобождения нашей Родины требуется напряжение всех наших сил. Мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что отдадим все свои силы делу разгрома врага и освобождения советской земли от кровавых фашистских разбойников».<sup>1</sup>

62-я авиадивизия стала последним соединением АДД, получившим в годы Великой Отечественной войны гвардейское звание.

В этот же день, 18 сентября 1943 года, к имевшимся в АДД двадцати двум гвардейским авиаполкам прибавилось еще три: 3-й, 21-й и 746-й были преобразованы, соответственно, в 23-й, 24-й и 25-й гвардейские. Без всякого сомнения, активнейшее участие этих частей в Курской битве сыграло решающую роль в принятии решения о присвоении им гвардейских званий.

Прошло девять месяцев после завершения сражения под Курском. И вдруг неожиданная весть. 27 мая 1944 года Народный комиссар Обороны Союза ССР подписал приказ № 137, которым многим соединениям и частям Авиации дальнего действия, отличившимся в боях с немецкими захватчиками за освобождение городов и районов территории Советского Союза, присваивались собственные наименования. Тридцати трем авиационным корпусам, дивизиям и полкам были присвоены почетные наименования пятнадцати городов нашей страны.

Радостная весть облетела все самолетные стоянки и общежития, мастерские и землянки, она коснулась каждого, кто в это время служил в частях Авиации дальнего действия, так как всем ее восьми авиакорпусам были присвоены наименования того или иного города. В передовой статье газета «Красный сокол» отмечала: «Приказом Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина соединениям и частям АДД, отличившимся в боях за освобождение нашей Родины от немецко-фашистских захватчиков, присвоены почетные наименования – Сталинградских, Орловских, Мгинских, Сталинских, Кировоградских, Полтавских, Смоленских, Красносельских, Брянских, Керченских, Севастопольских, Минских. На знаменах частей и соединений отныне навеки будут сиять имена тех городов, за освобождение которых наши летчики дрались умело, храбро, жизни своей не щадя».

Имена главных городов Курской битвы, городов первого салюта Родины, были присвоены и наиболее отличившимся в этом сражении соединениям и частям АДД. Орловскими стали: 5-й авиакорпус, 1-я, 8-я гвардейские и 54-я авиадивизии, а также 25-й гвардейский (бывший 746-й) авиаполк. Белгородским стал 23-й гвардейский (бывший 3-й) авиаполк.

Имена двух советских городов, вырванных в августе 1943 года из немецкой неволи, словно лавровые венки воинской славы, навечно вплелись в историю Авиации дальнего действия.

Во всех частях и соединениях командиры и политработники, партийные и комсомольские организации стали готовить торжественные мероприятия. В клубах, штабах и общежитиях появились такие, например, лозунги: «Будем свято хранить и множить славные боевые традиции наших частей и соединений, получивших право носить имена городов русских».

Наибольший «урожай» почетных наименований собрал 1-й гвардейский авиакорпус. На митингах в его частях было принято обращение к Верховному Главнокомандующему. «Сегодня для всех нас незабываемый

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 6-го ак, оп. 1, д. 29, л. 151.

и радостный день. Мы получили весть о присвоении нашим частям почетных наименований Смоленской, Орловской, Сталинградской, Брянской. Мы благодарны вам за высокую оценку боевой работы, проведенной личным составом наших частей в борьбе против немецко-фашистских захватчиков и шлем вам свой гвардейский привет и пожелания доброго здоровья во славу Родины, на радость народу... На всю жизнь запомним мы героическую Сталинградскую битву. Она выковала у наших гвардейцев еще большую стойкость непоколебимую волю к борьбе и к победе.

Много примеров мужества и отваги проявил личный состав наших частей и в славные дни орловского наступления. В любую погоду, несмотря на жестокое огневое сопротивление врага, наши летчики непрерывными ударами с воздуха взламывали оборону немцев, прокладывали путь наземным войскам...

Получив почетные наименования в честь прославленных в битвах городов-героев, мы перед лицом Родины заверяем вас, товарищ Сталин, что высокое звание гвардейцев и наименования смоленцев, сталинградцев, орловцев, брянцев оправдаем с честью в грядущих боях, впишем новые подвиги в историю своих частей, покроем славой свои гвардейские знамена.

По поручению личного состава: Юханов, Федоров, Стоколяс, Балашов, Чемоданов, Кононов, Матросов, Швец, Цейгин».

«Мы – орловцы!» – говорили друг другу летчики и штурманы, радисты и техники, офицеры и рядовые в полках 1-й гвардейской авиационной Орловской дивизии. Говорили с гордостью, ибо через ночное небо над Орлом в июле и августе 1943 года они вписали одну из лучших глав в боевую историю своих частей.

Митинг в 16-м гвардейском авиаполку открыл его командир подполковник А.М. Цейгин. О боевой работе экипажей в районе Орла рассказал в своем выступлении заместитель командира по политической части майор М.И. Хренов. Он подробно говорил о том, как летчики умело уничтожали живую силу и технику врага, сокрушая его «неприступные» укрепления, бомбили аэродромы. Он поименно вспомнил тех боевых товарищей, которые отдали свои жизни в боях за славный город Орел. Личный состав полка почтил их память в скорбном минутном молчании.

Затем выступил один из активнейших участников Курской битвы гвардии майор В.А. Матвеев.

– Орел был важным узлом коммуникации врага, одним из основных участков его обороны. Поэтому немцы прикрыли Орел и зенитным огнем, и прожекторами, и истребителями. Но, несмотря на это, мы твердо вели свои самолеты к объектам на орловском плацдарме, потому что верили в победу. И мы победили.

Герой Советского Союза гвардии майор С.А. Полежаев (звание присвоено 13 марта 1944 года) зачитал письмо командованию авиадивизии: «Мы – летчики, штурманы, техники, воздушные стрелки и радисты, механики и мотористы, заверяем командование, что в грядущих боях усилим бомбовые удары по врагу, будем бороться за каждый самолет-вылет, за максимальную бомбовую нагрузку, за меткое бомбардирование целей, будем крепить воинскую дисциплину и организованность. Каждым своим боевым вылетом будем доказывать, что имя прекрасного Орла нам дано не зря.

«Орловцы» – так озаглавил свою корреспонденцию в газете «Красный сокол» лейтенант М. Горелов. В ней автор поведал о том, как восприняли это известие в 8-й гвардейской Орловской авиационной дивизии. «Мы не забудем тот день 1943 года, когда доблестная Красная Армия полностью закончила ликвидацию летнего немецкого наступления и положила начало полного разгрома немецко-фашистских полчищ...

В боях за город Орел экипажи нашей части проявили образцы подлинной отваги и настойчивости... Они мощными ударами с воздуха громили вражеские силы, отсекали немцам пути отступления. Отважно громил врага экипаж Героя Советского Союза Василия Решетникова. Каждый полет этого экипажа ознаменовывался боевыми успехами. Но не один Решетников прославил свою часть отвагой и мастерством на поле орловской битвы. Орел был символом наступления, в родном названии этого города все летчики черпали силу и вдохновение...

Волнующим событием в жизни экипажей явилась весть о присвоении нашей части наименования Орловской. Приказ Верховного Главнокомандующего вызвал в их сердцах особенную гордость. Этот приказ говорит о том, что почетное наименование, заслуженное в упорных боях, будет служить знаменем в борьбе за окончательный разгром врага. Пройдут годы, а слово Орловская все так же будет украшать лавровый венок славы части».

«Мы – белгородцы!» – ликовал личный состав 23-го гвардейского авиаполка. Это единственная часть во всей Авиации дальнего действия, которой было присвоено имя еще одного главного города Курской битвы, города первого салюта. Полк – составная часть 5-го авиакорпуса, он стал Орловским. Значит каждый, кто служил в полку, мог называть себя еще и «орловцем». И все же имя славного Белго-

рода было для личного состава ближе, роднее. Эту мысль на полковом митинге хорошо выразил активный участник Курской битвы Анатолий Кисиль:

– Мы – белгородцы! Теперь наш полк породнился с этим прекрасным городом. Может, я ошибусь, но, по моему, у нас нет уроженцев Белгорода, а теперь мы все – белгородцы! Мы не были в этом городе, мы были только над ним. Но закончится война, мы обязательно там побываем, ибо теперь мы – белгородцы.

После завершения Курской битвы командиры полков и штабы занялись приятной работой – за активное участие в сражениях в районе Орла и Белгорода тысячи летчиков, штурманов, бортехников, радистов, стрелков, инженеров, техников, штабистов и политработников были представлены к различным правительственным наградам. Всех их не перечислить. Назову лишь только тех, кто получил звание Героя Советского Союза, сделав лишь одну оговорку: в «зачет» пошла и боевая работа, проведенная каждым из них до Курской битвы.

19 сентября 1943 года семья Героев Советского Союза АДД пополнилась новыми именами. Это было самое значительное пополнение с начала Великой Отечественной войны – двадцать два человека: А.К. Алгазин, Г.И. Безобразов, А.М. Богомолов, А.В. Вихорев, Д.П. Волков, Б.П. Гушин, Н.Н. Глушков, Л.П. Глущенко, И.Т. Гросул, И.И. Даценко, Ф.Ф. Дудник, И.Е. Душкин, С.П. Золотарев, Ф.Ф. Кошель, А.И. Мосолов, Ф.К. Паращенко, Н.Н. Самусев, В.Т. Сенатор, Н.С. Сыщиков, С.М. Черепнев, С.И. Швец, П.А. Юрченко.

Фамилии каждого из них, за небольшим исключением, появлялись на страницах книги. В Курской битве они выполнили значительную боевую работу, сделали все, чтобы приблизить ее победное окончание.

Так Родина отметила коллективными и персональными наградами соединения, части и личный состав АДД за их вклад в разгром немецко-фашистских группировок в районе Орла и Белгорода.

## 2. Вспомним всех поименно

Победа в сражении под Курском была достигнута не только героизмом и мужеством миллионов, но и колоссальными жертвами воинов всех видов и родов Вооруженных Сил Советского Союза. Понесла их в ночном небе Курской дуги и Авиация дальнего действия. И немалые. В обобщающих архивных документах общие потери АДД в Курской битве не выведены. Поэтому, начиная работу над книгой, я поставил перед собой цель – восстановить всех, кто сгорел в ее ночном небе, всех поименно. Я по несколько раз заказывал в архиве то дело, в котором могли быть отражены потери, снова и снова просматривал каждую его страницу, искал, находил и радовался тому, что нашел. И печалился. Тому, что список жертв растет. И снова радовался, когда документ свидетельствовал о том, что тот или иной экипаж в полном составе или частично вернулся.

Описывая участие Авиации дальнего действия в Курской битве по дням, я начал составлять список потерь личного состава. В нем отразилась уже первая боевая ночь – погибли первые четыре человека. И чем дальше по дням я продвигался вперед, тем полнее становился список. И тем сильнее кровоточило мое сердце от осознания того, что жертвы, понесенные АДД во имя победы в сражении под Курском, более значительны, чем мне представлялось еще до работы над книгой.

Когда список «перешагнул» рубеж в сто человек, я подумал: «Неужели мне придется выводить цифру двести?». И тут случилась эта «Варфоломеевская ночь». Список увеличился сразу на тридцать пять человек, и сомнений в том, что в нем появится вторая сотня имен, уже не было.

Как мне хотелось остановить процесс пополнения скорбного списка, но, увы, он рос. Остановил его лишь конец Курской битвы. Этот список перед тобой, читатель. Фамилии и имена неизвестных, за небольшим исключением, тебе людей. Не пожалей времени, познакомься с ними со всеми поименно. Ибо они были на этой земле. Они жили на ней, учились, мечтали, строили планы, осуществляли их, приобрели крылья. Напавшая на нашу страну фашистская Германия поставила судьбу каждого из них под смертельную угрозу. Черту под их жизнью подвела Курская битва. Кто-то из них шел к этой черте с первого дня войны, кто-то встретил свой смертный час на первых боевых вылетах. Познакомься, читатель, с именами тех, кто не докурил, не долюбил, а может, еще и не успел познать этого чувства. Ибо они приводили в далеком сорок третьем свои дальние бомбардировщики в орловское и белгородское небо с тем, чтобы приблизить победу в гигантском сражении, чтобы защитить Курск, освободить Орел и Белгород, чтобы был первый салют. Они сгорели в ночном небе Курской дуги во имя того, чтобы ты жил. Вот их имена перед тобой. Собрать их в поименный список стоило мне огромного труда. Отнесись к нему уважительно. Это нужно не мертвым. Это нужно живым.

**Таблица 9**

**Потери личного состава АДД в ходе Курской битвы**

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
1.	АБРАГИН Василий Алексеевич	радист	2-й гв.	5 июля	погиб	Орловская обл. Колпнянский р-н, д. Н.Федоровка
2.	БЕССОНОВ Виктор Сергеевич	ком. корабля	21-й гв.	5 июля	погибли	Орловская обл., с. Чернова
3.	ЛЕТОВ Юрий Николаевич	штурман				
4.	ФЕДЯИНОВ Николай Филиппович	радист				
5.	ШЕРСТЮК Георгий Фокич	ком. корабля	21-й гв.	6 июля	погибли	Монино
6.	ЮКЛЯЕВ Иосиф Михайлович	штурман				
7.	ДАЦЕНКО Леонид Яковлевич	штурман				
8.	ДАВЫДОВ Алексей Федорович	радист				
9.	ПИСАРЕВ Матвей Макарович	ком. корабля	13-й гв.	6 июля	погибли	Курская обл., Воловский р-н, д. Пикалово
10.	ПУЗЫРЕВ Сергей Васильевич	штурман				
11.	ПОБЕЖИМОВ Петр Николаевич	штурман				
12.	СЕМЕНОВ Юрий Иванович	радист				
13.	АЛЕКСАНДРОВ Петр Лукич	стрелок				
14.	АСТРЕЙКО Константин Михайлович	штурман	16-й гв.	7 июля	погибли	Орловская обл., д. Петушки
15.	ВОЛКОВ Николай Андреевич	радист				
16.	ГРОМОВ Иван Александрович	стрелок				
17.	КАЛАШНИКОВ Павел Петрович	ком. корабля	16-й гв.	10 июля	погибли	Курская обл., Солнцевский р-н, д. Плоское
18.	КАЛИНИН Василий Васильевич	радист				
19.	ЛИСИЦА Сергей Васильевич	стрелок				
20.	АНЦУПОВ Иван Иванович	радист	10-й гв.	10 июля	погиб	Липецк
21.	МАЛЬЦЕВ Петр Павлович	летчик	3-й	10 июля	погиб	Мичуринск
22.	НЕДОСЕКИН Митрофан Иванович	ком. корабля	8-й гв.	10 июля	пропали без вести	
23.	ТАБУН Владимир Владимирович	штурман				
24.	ХАРАХОРИН Дмитрий Михайлович	ком. корабля	19-й гв.	12 июля	погибли	Тульская обл., с. Яшино
25.	ДВОРЯНИНИКОВ Николай Алексеевич	штурман				
26.	ОСАДЧУК Иван Семенович	радист				
27.	НИЧИПОРУК Иван Григорьевич	стрелок				
28.	ПРОНИН Михаил Петрович	ком. корабля	19-й гв.	14 июля	погибли	Тульская обл., Серпуховской р-н, д. Липицы
29.	ПОТАПОВ Павел Кузьмич	штурман				
30.	ДАНИЛЮК Иван Яковлевич	штурман	17-й гв.	14 июня	погиб	Тула
31.	МИХАЙЛОВ Алексей Александрович	штурман	7-й гв.	15 июля	пропали без вести	
32.	СОЛОВЬЕВ Михаил Михайлович	борттехник				
33.	ШУМАКОВ Василий Афанасьевич	радист				
34.	КЛИШАТОВ Петр Иванович	стрелок				

## Продолжение таблицы 9

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
35.	ЗОБОВ Максим Иосифович	бомбардир				
36.	АЛЕКСАНДРОВ Евгений Тимофеевич	борттехник				
37.	ВОРОНОВ Василий Максимович	пом. борттехника				
38.	ГАТТА Николай Иванович	пом. борттехника	890-й	15 июля	пропали без вести	
39.	ЦИДИЛИН Владимир Иванович	стрелок				
40.	СЕРГЕЕВ Алексей Иванович	стрелок				
41.	ЕФРЕМЫЧЕВ Иннокентий Никитович	стрелок				
42.	ХАРИТОНОВ Николай Николаевич	ком. корабля				
43.	СТАРКОВ Николай Ильич	штурман	2-й гв.	15 июля	пропали без вести	
44.	ДОВБИК Николай Лаврентьевич	радист				
45.	ОРЛОВ Дмитрий Дмитриевич	стрелок				
46.	ХАРЬКОВ Павел Васильевич	ком. корабля				
47.	АФАНАСЬЕВ Евгений Васильевич	штурман	8-й гв.	15 июля	пропали без вести	
48.	ЛЮБИМОВ Константин Матвеевич	радист				
49.	ВЛАСЕВСКИЙ Георгий Дмитриевич	ком. корабля				
50.	ЛОШАКОВ Николай Михайлович	радист	1-й гв.	17 июля	пропали без вести	
51.	САГАЙ Николай Яковлевич	стрелок				
52.	ВОДОЛАЖЕНКО Василий Степанович	штурман				
53.	СЕКЕРИН Алексей Степанович	радист	13-й гв.	17 июля	погибли	Калужская обл., д. Никольская
54.	РЕДЬКО Гавриил Павлович	стрелок				
55.	ЛЕОНТЬЕВ Иван Никитович	борттехник				
56.	ЖУК Иван Лукич	летчик	12-й гв.	17 июля	погибли	неизвестно
57.	ПОЛКАНОВ Александр Захарович	радист				
58.	СОЛОВЬЕВ Алексей Константинович	штурман			пропал без вести	
59.	НОВИКОВ Александр Петрович	стрелок	16-й гв.	18 июля	погиб	неизвестно
60.	МИХИРЕВ Иван Сергеевич	ком. корабля				
61.	ЦИМБАЛ Иван Тимофеевич	штурман				
62.	МАРТЫНОВ Сергей Ефимович	радист	6-й гв.	18 июля	пропали без вести	
63.	ЗУДИН Сергей Семенович	стрелок				
64.	ПЕРЕМЯЧКИН Леонид Иванович	штурман				
65.	ПАХАРЕВ Илья Иванович	радист	3-й гв.	18 июля	погибли	р-н Мценска между селами Сонин Луг и Чернышковская
66.	КОНОПЛЕВ Александр Лукич	стрелок				
67.	ФРАНЦУЗОВ Александр Михайлович	летчик				
68.	ГЛАГОЛЕВ Иван Иванович	стрелок	101-й	18 июля	погибли	неизвестно
69.	ПИРУАШВИЛИ Вахтанг Кулаевич	ком. корабля				
70.	МИЛОСЛАВСКИЙ Владимир Васильевич	летчик	325-й	18 июля	пропали без вести	
71.	МАРКОВИЧ Роман Яковлевич	штурман				

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
72.	ШЕМЕТ Николай Степанович	радист	325-й	18 июля	пропали без вести	
73.	КУРЧЕНКО Тарас Сильч	стрелок				
74.	СОКОЛОВ Владимир Дмитриевич	пом. бортехн.				
75.	МАЛИН Иван Иосифович	бортехник	325-й	18 июля	пропали без вести	
76.	ДЪЯКОВ Иван Степанович	пом. бортехника				
77.	РОЖКОВ Иван Устинович	стрелок				
78.	ДЖАПОВ Арыш Бомбаевич	стрелок				
79.	ЧЕРНОМОРЕЦ Константин Григорьевич	ком. корабля	22-й гв.	19 июля	пропали без вести	
80.	ЧЕРНОВ Андрей Александрович	штурман				
81.	ЧИНКОВ Иван Васильевич	летчик				
82.	МЕЛЬНИК Александр Трофимович	летчик				
83.	МАРЕНИН Василий Петрович	стрелок				
84.	БОКАЧ Михаил Игнатович	ком. корабля	102-й	19 июля	пропали без вести	
85.	ТРОФИМЕНКО Семен Романович	штурман				
86.	ТУЕВСКИЙ Борис Григорьевич	штурман				
87.	ОРАЕВСКИЙ Юрий Иванович	радист				
88.	ЯКОВЛЕВ Дмитрий Афанасьевич	бортехник				
89.	МИЛОВИДОВ Иван Николаевич	стрелок				
90.	ФАТЕЕВ Игорь Ефимович	ком. корабля	19-й гв.	19 июля	пропал без вести	
91.	СМИРНОВ Николай Ильич	штурман	42-й	19 июля	погибли	Монино
92.	ПОРУБАЕВ Валентин Ефимович	радист				
93.	МАНБЕТОВ Мустафа Султан-Ахметович	стрелок				
94.	КУЗНЕЦОВ Сергей Дмитриевич	штурман	17-й гв.	20 июля	пропали без вести	
95.	ЛЫСЫЙ Фома Данилович	радист				
96.	ГОЛОВКО Иван Дмитриевич	стрелок				
97.	ПУТИЛИН Александр Иванович	ком. корабля	6-й гв.	20 июля	пропали без вести	
98.	ЧЕНЦОВ Василий Яковлевич	штурман				
99.	ЖДАНОВ Иван Петрович	радист				
100.	ГОРДИЕНКО Григорий Николаевич	стрелок				
101.	ОСАДЧИЕВ Владимир Тимофеевич	ком. корабля	102-й	20 июля	пропали без вести	
102.	ЛУГОВСКОЙ Александр Евдокимович	штурман				
103.	СОЛОВЬЕВ Сергей Николаевич	радист				
104.	НОВИКОВ Михаил Терентьевич	бортехник				
105.	ДОМОСТРОЕВ Петр Афанасьевич	стрелок				
106.	КУРЬЧАКОВ Иван Иванович	штурман	3-й гв.	20 июля	погибли	неизвестно
107.	ЕРОШКИН Борис Васильевич	радист				
108.	ФЕДОРОВ Николай Петрович	стрелок				



## Продолжение таблицы 9

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
109.	НЕСТЕРЕНКО Николай Афанасьевич	стрелок				
110.	БУХТЕЕВ Иван Иванович	стрелок	890-й	21 июля	пропали без вести	
111.	КУДИЯРОВ Владимир Александрович	стрелок				
112.	ЛЕБЕДЕВ Александр Михайлович	штурман				
113.	ГУБАРЕЦ Николай Алексеевич	бомбардир				
114.	БОРОДАЙ Сергей Федорович	борттехник				
115.	ЗУБАРЕВ Петр Кузьмич	пом. борттехника	746-й	21 июля	пропали без вести	
116.	ДУЧЕНКО Владимир Матвеевич	радист				
117.	КОЖИН Дмитрий Михайлович	стрелок				
118.	САЛЬНИКОВ Павел Викторович	стрелок				
119.	БЕЛОУСОВ Георгий Федорович	стрелок				
120.	ПАНЧЕНКО Иван Данилович	стрелок				
121.	ПРИВАЛОВ Василий Васильевич	борттехник				
122.	МАШТАКОВ Игорь Михайлович	борттехник	746-й	21 июля	погибли	р-н Мценска, д. Гавриловец
123.	ИСАЕВ Алексей Федорович	пом. борттехника				
124.	СЕКУНОВ Василий Иванович	стрелок			труп не найден	
125.	АГЕНТОВ Константин Иванович	радист	16-й гв.	21 июля	пропал без вести	
126.	АЛЕКСЕЕВ Иван Федорович	ком. корабля				
127.	СИЗОВ Василий Григорьевич	штурман				
128.	РОМАНЕНКОВ Афанасий Петрович	радист	13-й гв.	21 июля	погибли	неизвестно
129.	ЛАТУХИН Павел Дмитриевич	стрелок				
130.	ПЕТРОВ Павел Семенович	стрелок				
131.	КАЗЕНОВ Василий Алексеевич	ком. корабля				
132.	МАТВЕЕВ Михаил Тарасович	борттехник	102-й	21 июля	пропали без вести	
133.	ПУРГИН Николай Кириллович	стрелок				
134.	ГЛАЗКОВ Григорий Михайлович	ком. корабля				
135.	КОМАР Дмитрий Спиридонович	штурман				
136.	САРТАКОВ Анатолий Петрович	летчик	102-й	21 июля	пропали без вести	
137.	ШИШКИН Иван Степанович	стрелок				
138.	ЛЫТКИН Илья Никитович	стрелок				
139.	ИЛЬИН Виктор Алексеевич	ком. корабля				
140.	ЗАЙЦЕВ Павел Фролович	радист	21-й	21 июля	пропали без вести	
141.	НЕКРЫЛОВ Василий Васильевич	ком. корабля				
142.	КИШКАНЬ Михаил Васильевич	штурман				
143.	ШИШКИН Илья Петрович	борттехник				
144.	АНДРОСОВ Николай Петрович	радист	110-й	22 июля	погибли	Курская обл., д.Хутор Донской
145.	ЕВСТИФЕЕВ Владимир Сергеевич	летчик				
146.	ТАГИ-ЗАДЕ Гасан Курбанович	стрелок				

*Продолжение таблицы 9*

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
147.	БУСИН Сергей Акимович	ком. корабля	18-й гв.	23 июля	погиб	Смоленская обл., Сухиничский р-н, с.Мордасово
148.	НЕМКОВ Петр Иванович	ком. корабля				
149.	БОЖЕНОК Иван Иванович	штурман				
150.	РОГАЧЕВ Александр Михайлович	радист				
151.	ПЛАКСИН Василий Михайлович	борттехник	890-й	23 июля	пропали без вести	
152.	СУВОРОВ Алексей Юрьевич	пом. борттехника				
153.	ИОВЛЕВ Валентин Николаевич	стрелок				
154.	ФЕДОСЕЕВ Николай Васильевич	стрелок				
155.	ЧЕЙШВИЛИ Вардан Семенович	стрелок				
156.	БУТЫРИН Василий Михайлович	ком. корабля				
157.	БОНДАРЕНКО Михаил Сергеевич	штурман	11-й гв.	24 июля	погибли	неизвестно
158.	ЕРЕМИН Виктор Николаевич	радист				
159.	СЕРЕБРЕННИКОВ Иван Константинович	ком. корабля				
160.	СИТНИКОВ Николай Иванович	штурман	5-й гв.	29 июля	пропали без вести	
161.	ОМЕЛЬЧЕНКО Павел Митрофанович	радист				
162.	МАКСАКОВ Степан Николаевич	стрелок				
163.	КОСТИН Петр Васильевич	ком. корабля				
164.	ЛОСЕВ Александр Тимофеевич	штурман	21-й	2 августа	пропали без вести	
165.	ЦИПЛЯКОВСКИЙ Николай Павлович	радист				
166.	ФИЛИМОНОВ Павел Федорович	стрелок				
167.	ШАХШАЕВ Исмаил Шах-Мамедович	штурман	3-й гв.	4 августа	погиб	Серпухов
168.	ЛЫСЕНКО Григорий Степанович	ком. корабля				
169.	РЕЗНИК Петр Григорьевич	штурман	3-й гв.	4 августа	пропали без вести	
170.	ЗОТОВ Александр Степанович	радист				
171.	КОЧЕРГИН Николай Иванович	стрелок	22-й гв.	6 августа	пропал без вести	
172.	МАКАРОВ Михаил Иванович	летчик	13-й гв.	6 августа	пропал без вести	
173.	ИВАНЕНКО Николай Александрович	ком. корабля				
174.	ДУРАНИЧЕВ Николай Иванович	штурман				
175.	КУРОЧКА Тимофей Федорович	радист	15-й гв.	6 августа	пропали без вести	
176.	КРИВЕНКОВ Петр Васильевич	стрелок				
177.	КАЗАНКОВ Алексей Михайлович	ком. корабля				
178.	ШКАЛИКОВ Василий Петрович	радист	19-й гв.	8 августа	погибли	Серпухов
179.	ЛОПУХИН Игорь Аристархович	штурман	8-й гв.	8 августа	погиб	неизвестно
180.	НЕЧАЕВ Ефим Потапович	стрелок	18-й гв.	8 августа	пропал без вести	

## Продолжение таблицы 9

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
181.	АНТОНОВ Александр Васильевич	штурман	18-й гв.	9 августа	погиб	неизвестно
182.	ПЛАКСИЦКИЙ Иван Яковлевич	штурман	19-й гв.	9 августа	пропали без вести	
183.	МИТРОФАНОВ Николай Дмитриевич	радист				
184.	МИХНОВИЧ Федор Никифорович	ком. корабля	11-й гв.	11 августа	погибли	аэродром Суховский
185.	ГУРЕВИЧ Самуил Лазаревич	штурман				
186.	УДАЛЬЦОВ Михаил Васильевич	борттехник				
187.	МАЦВАЙ Антон Иванович	стрелок				
188.	РВАЧЕВ Петр Федорович	ком. корабля				
189.	ЯКИМОВ Ефим Васильевич	штурман	5-й гв.	11 августа	пропали без вести	
190.	ПРОНИН Михаил Иванович	радист				
191.	ГАРАХ Илья Васильевич	борттехник	4-й гв.	13 августа	погиб	с. Кошмановка
192.	СИДОРОВ Михаил Николаевич	ком. корабля	4-й гв.	13 августа	погибли	Полтавская обл.
193.	ШЕВЕРЕВ Михаил Степанович	летчик				
194.	ПЕЧЕНКИН Алексей Петрович	штурман				
195.	ОБРОНОВ Владимир Евгеньевич	борттехник				
196.	МАЛЮТА Иван Григорьевич	радист				
197.	ЖИГЛОВ Борис Павлович	стрелок				
198.	ГРУДАКОВ Иван Иванович	ком. корабля				
199.	СМИРНОВ Иван Михалович	ком. корабля	8-й гв.	14 августа	погибли	д. Тростинец
200.	МИШУРОВ Иван Парамонович	стрелок				
201.	КОЛЕСНИКОВ Василий Михайлович	ком. корабля	20-й гв.	16 августа	погибли	р-н Грайворо- на, д. Мокрая Орловка
202.	ВЛАСОВ Павел Михайлович	штурман				
203.	ПЕТРОВСКИЙ Александр Григорьевич	ком. корабля	102-й	17 августа	пропали без вести	
204.	КОСТЮНИН Николай Фадеевич	штурман				
205.	СОЧЕНКОВ Леонид Николаевич	летчик				
206.	ПАДЕРИН Семен Яковлевич	борттехник				
207.	ГРИНЕВ Петр Авакумович	ком. корабля	18-й гв.	17 августа	пропали без вести	
208.	ВОЛОГО Алексей Дмитриевич	радист				
209.	СЕРГЕЕВ Анатолий Сергеевич	стрелок				
210.	КУЗНЕЦОВ Вячеслав Иванович	ком. корабля	101-й	17 августа	пропали без вести	
211.	ЗАМАЛЕТДИНОВ Шамиль Фатахович	летчик				
212.	РУБЦОВ Иван Павлович	борттехник				
213.	ГИЛЬ Илья Григорьевич	радист				
214.	АНТОНЕЦ Илья Карпович	стрелок				
215.	ТЯПЧЕНКО Владимир Павлович	ком. корабля	19-й гв.	17 августа	пропали без вести	
216.	ШИЛЬНИКОВ Владимир Петрович	штурман				

№ № п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность	Полк	Дата	Вид потери	Место захоронения
217.	ЕФИМОВ Сергей Гаврилович	радист	19-й гв.	17 августа	пропали без вести	
218.	ЗАЙЦЕВ Александр Иванович	стрелок				
219.	ПЕТРЕНКО Диамид Яковлевич	ком. корабля	7-й гв.	20 августа	погибли	Липецк
220.	ДИКИЙ Максим Максимович	штурман				
221.	БАКУЛИН Алексей Иванович	бортехник				
222.	БЫЛИНКО Эдуард Степанович	радист				
223.	НАБОКИХ Александр Федорович	стрелок				
224.	БАРАШЕВ Дмитрий Иванович	ком. корабля	10-й гв.	20 августа	погибли	Липецк
225.	ТРАВИН Василий Николаевич	штурман				
226.	ПОДЧУФАРОВ Николай Семенович	радист				
227.	КИЗЮРА Григорий Сергеевич	ком. корабля	110-й	22 августа	пропали без вести	
228.	ГОРДИЕНКО Петр Григорьевич	штурман				
229.	КОРОТКОВ Иван Степанович	летчик				
230.	КАМЕНЦЕВ Виктор Петрович	радист				
231.	КРОТОВ Григорий Степанович	стрелок				
232.	НАПОРОВ Пантелеймон Петрович	бортехник				

**Таблица 10**

**Потери по авиасоединениям выглядят так (даны по степени убывания)**

Соединение	7 ак	2 ак	45 ад	6 ак	1 ак	4 ак	5 ак	3 ак	36 ад
<b>Количество человек</b>	49	40	31	27	26	24	23	13	3

**Таблица 11**

**Потери личного состава по категориям в такой же последовательности**

Категория	стрелки	штурманы	радисты	командиры кораблей	бортехники	летчики	помощники бортехников
<b>Количество человек</b>	56	52	45	44	20	12	7

Давайте проанализируем этот список потерь. Бездушная бухгалтерия войны? Нет, разве могут быть бездушными цифры, если они написаны оборванной жизнью!

Без потерь в Курской битве вышли только два гвардейских авиаполка – 9-й и 14-й. Все остальные понесли разного количества жертвы. Наибольшие оказались в 102-м – двадцать три человека. За ним идут 890-й – восемнадцать, 19-й гвардейский – пятнадцать. Наименьшие потери в 3-м авиаполку – один человек.

Редкая ночь обходилась без жертв. Выделю те, в которых они стали наиболее значительными: в ночь на 15 июля восемнадцать человек, на 18-е – двадцать один на 22-е – тридцать пять и в ночь на 18 августа – шестнадцать человек.

Погибли при различных обстоятельствах в ходе выполнения боевых заданий девяносто три человека. Места захоронений большинства из них известны, но, к сожалению, не всех. Не вернулись из своих последних полетов сто тридцать девять человек. Они пропали без вести. Их судьбы остались невыясненными. Ушли на задание и канули в вечность. Возможно, кто-либо из них и вернулся в послевоенный период, но этими сведениями я не располагаю. Такова печальная статистика потерь личного состава Aviации дальнего действия за период Курской битвы.

Много сил и времени ушло у меня, чтобы составить этот список. Это скромная дань всем тем, кто погиб в ночном небе Курского сражения. Теперь мы знаем всех поименно. В великом деле защиты Родины не должно быть безымянных жертв. Жизнь, ты должна помнить солдат, которые погибли, тебя защищая!

Велики потери Aviации дальнего действия и по самолетам. Я их тоже свел в отдельный список. Он отражает потери по дням и по авиационным соединениям.

Таблица 12

**Потери самолетов АДД в ходе Курской битвы**

№ № п/п	Дата	Соединение	Тип самолета	Причина
1.	В ночь на 6 июля	7-й ак	Ли-2	Вынужденная посадка
2.		1-й ак	Ил-4	Столкновение в воздухе с другим самолетом
3.		3-й ак	Ил-4	При катастрофе. Причина не установлена
4.		5-й ак	ТБ-3	Сбит своей ЗА
5.		5-й ак	Ли-2	Сбит истребителем противника
6.	7 июля	3-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
7.		4-й ак	Б-25	Вынужденная посадка после повреждения при атаке истребителя противника
8.	8 июля	2-й ак	Ил-4	Вынужденная посадка после повреждения при атаке истребителя противника
9.		1-й ак	Ил-4	Столкновение в воздухе с У-2
10.		2-й ак	Ил-4	Вынужденная посадка из-за отказа мотора
11.	10 июля	1-й ак	Ил-4	Катастрофа в связи с возгоранием ФОТАБв
12.		2-й ак	Ил-4	Сбит ЗА противника
13.		3-й ак	Ил-4	Вынужденная посадка
14.	12 июля	2-й ак	Ил-4	Катастрофа при вынужденной посадке
15.		3-й ак	Ил-4	Сбит или истребителем противника, или своим самолетом
16.	14 июля	2-й ак	Ил-4	Катастрофа при взлете на боевое задание
17.		1-й ак	Ил-4	Катастрофа при возвращении с боевого задания
18.	15 июля	5-й ак	Ли-2	Сбит истребителем противника
19.		45-я ад	Пе-8	Сбит истребителем противника
20.		1-й ак	Ил-4	Причина не установлена
21.		2-й ак	Ил-4	Причина не установлена
22.	17 июля	5-й ак	Ли-2	Сбит ЗА противника
23.		3-й ак	Ил-4	Подбит ИА противника или МЗА своих войск
24.		6-й ак	Ил-4	Катастрофа на взлете
25.		4-й ак	Б-25	Катастрофа при возвращении с боевого задания
26.		7-й ак	Ли-2	Катастрофа при посадке
27.		5-й ак	ТБ-3	Сбит своей ЗА
28.	18 июля	1-й ак	Ил-4	Сбит ЗА противника
29.		1-й ак	Ил-4	Причина не установлена

№ № п/п	Дата	Соедине- ние	Тип самолета	Причина
30.	18 июля	2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
31.		7-й ак	Ли-2	Сбит ЗА противника
32.		5-й ак	ТБ-3	Сбит истребителем противника
33.		5-й ак	ТБ-3	Сбит истребителем противника
34.	19 июля	4-й ак	Б-25	Предположительно сбит истребителем противника
35.		7-й ак	Ли-2	Причина не установлена
36.		2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
37.		1-й ак	Ил-4	Катастрофа, связанная с метеоусловиями
38.	20 июля	1-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
39.		1-й ак	Ил-4	Причина не установлена
40.		7-й ак	Ли-2	Причина не установлена
41.		36-я ад	Ил-4	Сбит истребителем противника
42.		2-й ак	Ил-4	Сбит ЗА противника
43.		2-й ак	Ил-4	Сбит ЗА противника
44.	21 июля	45-я ад	Пе-8	Сбит истребителем противника
45.		45-я ад	Пе-8	Сбит истребителем противника
46.		45-я ад	Пе-8	Сбит ЗА противника
47.		1-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
48.		4-й ак	Б-25	Сбит истребителем противника
49.		4-й ак	Б-25	Сбит истребителем противника
50.		7-й ак	Ли-2	Причина не установлена
51.		7-й ак	Ли-2	Причина не установлена
52.		6-й ак	Ил-4	Причина не установлена
53.	22 июля	7-й ак	Ли-2	Сбит истребителем противника
54.		2-й ак	Ил-4	Сбит ЗА противника
55.	23 июля	2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
56.		45-я ад	Пе-8	Сбит истребителем противника
57.	24 июля	6-й ак	Ил-4	Грозовая деятельность
58.	29 июля	6-й ак	Ил-4	Причина не установлена
59.	2 августа	6-й ак	Ил-4	Причина не установлена
60.	4 августа	2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
61.	6 августа	4-й ак	Б-25	Сбит истребителем противника
62.		4-й ак	Б-25	Сбит истребителем противника
63.		4-й ак	Б-25	Причина не установлена
64.	7 августа	4-й ак	Б-25	Сбит истребителем противника
65.	8 августа	2-й ак	Ил-4	Затонул в Оке
66.		2-й ак	Ил-4	Катастрофа на взлете
67.		2-й ак	Ил-4	Катастрофа
68.	9 августа	2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
69.		2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
70.		2-й ак	Ил-4	Сбит истребителем противника
71.	11 августа	6-й ак	Ли-2	Катастрофа
72.		6-й ак	Ил-4	Причина не установлена

Окончание таблицы 12

№ № п/п	Дата	Соединение	Тип самолета	Причина
73. 74.	13 августа	6-й ак 6-й ак	Ли-2 Ли-2	Сбит истребителем противника Сбит истребителем противника
75. 76.	14 августа	2-й ак 2-й ак	Ил-4 Ил-4	Сбит истребителем противника Потеря пространственного положения
77.	16 августа	3-й ак	Ил-4	Катастрофа
78. 79. 80.	17 августа	7-й ак 7-й ак 2-й ак	Ли-2 Ли-2 Ил-4	Причина не установлена Причина не установлена Сбит истребителем противника
81.	19 августа	3-й ак	Ил-4	Катастрофа
82. 83.	20 августа	5-й ак 3-й ак	Ли-2 Ил-4	Столкновение в воздухе с другим самолетом Столкновение в воздухе с другим самолетом
84. 85.	21 августа	3-й ак 7-й ак	Ил-4 Ли-2	Возгорание мотора Причина не установлена
86.	22 августа	7-й ак	Ли-2	Причина не установлена

Таблица 13

## Потери самолетов по авиационным соединениям (в порядке убывания)

Соединение	2 ак	7 ак	1 ак	3 ак	4 ак	6 ак	5 ак	45 ад	36 ад
Количество	22	12	11	9	9	9	8	5	1

Потери по типам самолетов составили: Ил-4 – сорок восемь, Ли-2 – девятнадцать, Б-25 – девять, Пе-8 – пять и ТБ-3 – четыре.

Количество утраченного в ходе Курской битвы самолетного парка АДД можно приравнять к потере почти авиационного корпуса.

Если проанализировать причины потерь, то можно сделать вывод, что главным врагом бомбардировщиков АДД в небе над Курской дугой стали немецкие истребители. Их огнем было сбито тридцать три бомбардировщика. А если учесть, что среди семнадцати потерянных самолетов, причины которых не установлены, есть какая-то доля пострадавших от огня истребителей, то эта цифра будет еще выше. Да, плохо приходилось тем, кто в ночном небе над Курской дугой вовремя не замечал длинный черный силуэт «мессершмитта».

Немцы тщательно готовили свою авиацию к летным сражениям 1943 года. Для поддержки своих войск с воздуха и противоборства с советской авиацией в районе Курской дуги они создали две мощные авиационные группировки с самолетным парком более чем в две тысяч единиц. Это три четверти всей авиации противника, действовавшей на советско-германском фронте. На аэродромах южнее Орла базировались соединения 6-го воздушного флота, которым командовал генерал-полковник Риттер фон Грайм. Близ Белгорода и Харькова дислоцировались эскадры 4-го воздушного флота под командованием генерал-фельдмаршала Рихт Гофена. В районе Курского выступа были собраны лучшие военно-воздушные части и соединения, такие как легион «Кондор», истребительная 51-я эскадра «Мельдерс» и другие. Некоторые авиационные части прибыли сюда из Западной Европы.

5 июля утром экипаж Ю-87, получивший задание бомбардировать укрепления советских войск на орловском выступе, еще до сброса бомб был сбит советским истребителем. Приземлившись на парашютах летчик Гейнц Гейль и радист Гергард Шраам сдались в плен и на допросе показали, что они прибыли на советско-германский фронт в составе седьмого отряда первой эскадры пикирующих бомбардировщиков 3 июля из Югославии. Уже в ходе сражения под Курском немецко-фашистское командование продолжало

## **Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой**

перебрасывать сюда все новые и новые авиационные части. Так, для усиления противодействия советским ВВС они вынуждены были передислоцировать даже эскадру асов Геринга, прикрывавшую с воздуха Берлин.

Немцы тщательно готовили и свой авиационный парк. Как раз в это время на смену истребителям типа «Мессершмитт-109» пришел истребитель-бомбардировщик «Фокке-Вульф-190» с мотором воздушного охлаждения, менее уязвимый в бою. Самолет был вооружен четырьмя пушками и двумя пулеметами.

Вот изображение тех основных типов немецких истребителей и их тактико-технические данные, которые преграждали путь бомбардировщикам АДД к целям.



*Мессершмитт Bf 110*

*Двухмоторный, двухкилевой тяжелый истребитель с закрытой кабиной и убирающимися шасси. Серийное производство начато в июле 1938 года.*

*Состоял на вооружении Люфтваффе (ВВС) Германии с 1939 по 1945 год.*

*В 1943 году было выпущено 1509 самолетов этого типа. После Курской битвы они были сняты с Восточного фронта и направлены на оборону рейха от массированного воздушного наступления англо-американской бомбардировочной авиации.*



*Мессершмитт Bf 109*

*Одноместный истребитель, спроектирован в КБ фирмы «Байерите Флюгцойгверке» (BFW) под руководством авиаконструктора Вилли Мессершмитта в августе 1935 г. Серийное производство началось в феврале 1937 года и продолжалось во все возрастающих масштабах до конца войны на авиазаводах Германии – в Аусбурге, Лейпциге, Нейштадте, Делитце, Касселе, Варнемюнде, а также в Румынии и в Венгрии. Всего выпущено 30573 самолета в 32 модификациях.*

*Боевой дебют состоялся в Испании в декабре 1936 года в составе легиона «Кондор». К сентябрю 1939 года Me-109 являлся основным истребителем Люфтваффе. Во время Второй мировой войны участвовал во всех основных операциях на всех фронтах. Применялся как дневной и ночной истребитель, истребитель-бомбардировщик, тактический разведчик.*

*Истребитель FW-190 спроектирован в КБ фирмы «Фокке-Вульф Флюгцойгбау» под руководством авиаконструктора Курта Танка. Опытный самолет взлетел 1 июля 1939 года.*

*Серийное производство начато в июне 1941 года, выпускался на авиазаводах в Магдебурге, Коттбусе, Бранденбурге, Ванемюнце, Анкламе, Касселе до конца войны.*

*Первое боевое применение – на побережье Ла-Манша в сентябре 1941 года.*

*На советско-германском фронте применялся с ноября 1942 года под Сталинградом, в боях на Курской дуге и других операциях. Далее широко применялся на всех театрах военных действий как истребитель, истребитель-бомбардировщик для прикрытия наземных войск (мог нести 700-1000 кг бомб) (в перегрузочном варианте – до 1800 кг) как штурмовик – имел 6 пулеметно-пушечных установок и разведчик.*



*Фокке-Вульф FW-190*



Таблица 14

**Тактико-технические данные истребителей Люфтваффе,  
действовавших на Восточном фронте в период Курской битвы**

ТТД \ Тип истребителя	Мессершмитт Вf-110С	Мессершмитт Вf-109GG	Фокке-Вульф 190 А4(5)
Двигатель (л.с.)	2 × 960	1 700 (1 800)	1 770
Размах крыла (м)	16,3	10,6	10,5
Длина (м)	12,1	8,85	8,79
Экипаж (чел.)	2-3	1	1
Вес пустого самолета (кг)	5 200	2 692	3 245
Взлетный вес (кг)	6 750 (8 900)	3 148 (3 400)	3 997 (4 305)
Скорость (км/час)	510	540 (580) (630)	610 (668)
Потолок (м)	10 000	11 550	10 600
Дальность (км)	1 300	560	500
Бомбовая нагрузка (кг)	1 500	250	960
Вооружение (пулеметы, пушки)	5 × 7,62 2 × 30 (20)	2 × 20 2 × 7,92	2 × 13 2 × 20 2 × 20
Находился на вооружении (год)	1938–1945	1936–1945	1941–1945
<b>Всего выпущено</b>	<b>6 050</b> <b>(7 модификаций)</b>	<b>30 573</b> <b>(12 модификаций)</b>	<b>19 613</b> <b>(4 модификации)</b>

Но надо сказать, что победы немецких асов в борьбе с нашими бомбардировщиками давались им нелегко. По ходу повествования я рассказывал об умелых действиях отдельных экипажей в борьбе с нападшими на них истребителями. Для наглядности составлена таблица, показывающая когда и кто сбил тот или иной немецкий истребитель.

Таблица 15

№ № п/п	Дата	Авиаполк	Командир экипажа	Стрелок	Тип сбитого самолета
1.	12 июля	10-й гв	Д.И. Барашев	Н.С. Подчуфаров	Ю-88
2.	15 июля	746-й	М.Н. Каминский	групповым огнем	Ме-110
3.	19 июля	13-й гв	А.Г. Котляров	В.Б. Тиробян	Ме-109
4.	19 июля	101-й	Н.М. Усков	В.Г. Зайцев	тип не установлен
5.	20 июля	13-й гв	Ф.Ф. Иванов	И.М. Солодов	Ме-110
6.	21 июля	890-й	П.И. Немков	групповым огнем	Ме-110
7.	21 июля	13-й гв	Ф.Ф. Иванов	И.М. Солодов	Ме-109
8.	23 июля	14-й гв	Ф.М. Колясников	А.А. Якунин	Ме-110
9.	9 августа	3-й гв	В.В. Бойцов	Н.И. Балалайкин	Ме-110
10.	23 августа	12-й гв	В.В. Маркирьев	Н.Е. Ермолаев	Ме-110

Десять истребителей противника завалили наши экипажи. Будем считать соотношение один к восьми. Это совсем неплохо!

Таковы основные итоги участия Aviации дальнего действия в Курской битве. Июль и август 43-го вошли в жизнь ее соединений многочисленными подвигами, примерами героизма и мужества, цепью невосполнимых потерь. Война безжалостна, она требовала крови за каждый успех. По сути дела война – это непрерывная череда подвигов и потерь. Настоящая книга – яркое тому подтверждение.

### **3. Летними короткими ночами, отгремев, закончились бои...**

...Где же вы теперь, друзья-однополчане, боевые спутники мои? По-разному сложились судьбы тех, кто завершил короткими июльскими и августовскими ночами Курскую битву и продолжил свой боевой путь.

Красная Армия без паузы продолжала гнать врага дальше на запад. Вместе с ней, прокладывая новые маршруты и меняя аэродромы базирования, перемещались и соединения Aviации дальнего действия. Место боев под названием Курская дуга осталось далеко позади наступавших советских войск. В голубых просторах орловского и белгородского неба уже не проносились черными осами «мессеры» и «юнкерсы», не рвала тишину пулеметно-пушечная трескотня, а если и раздавался гул самолетов, то только тех, что несли на своих крыльях советскую символику.

Настало время, когда красные звезды дальних бомбардировщиков появились над Берлином. Пришла пора расплаты. За разоренные Орел и Белгород, за жертвы, понесенные в битве под Курском, 9 мая 1945 года отгремел последний военный салют.

Победный! Между ним и тем, первым, что отзвучал 5 августа 1943 года, прошло почти два года. Многие, очень многие воины не дошли до Берлина, не встретили День Победы, не услышали в ее честь последний салют войны. Среди них и многие воины Aviации дальнего действия. Не долетели, сложили свои крылья уже после завершения Курской битвы. И те, кто в ней участвовал, и те, кто встал в боевой строй уже после нее.



*Созвездие 2-й гвардейской авиадивизии АДД.  
Стоят слева направо: И.И. Киньдюшев, Н.С. Паничкин, В.А. Борисов, М.Н. Алексеев, П.П. Хрусталеv,  
М.С. Паничкин, А.С. Петушков.  
Сидят слева направо: Н.И. Шатаев, П.П. Глазков, С.Н. Соколов, Ф.И. Минкевич, В.В. Решетников,  
В.Г. Тихонов, В.Ф. Роценко*

И все же большая часть личного состава АДД встретила окончание войны в полном здравии. День 9 мая 1945 года вошел в сознание каждого из них светлой радостью, остался в памяти на всю жизнь. Ведь шли они к этому победному дню через тяжкие испытания, лишения и невзгоды, теряя боевых друзей. За долгие годы войны полк стал для них второй семьей. Среди защитников Родины зародились уникальные отношения, имя которым боевое братство. В послевоенные годы оно переросло в братство ветеранское. Бывшие воины тянулись друг к другу, искали встреч. В ряде городов, в которых волей судьбы оказались большие группы ветеранов, стали создаваться советы полков, дивизий, корпусов. Главным в их работе стало военно-патриотическое воспитание молодежи.

Вот уже почти сорок лет в Москве работает совет ветеранов Дальней авиации. Четырнадцать лет его возглавлял генерал-полковник авиации в отставке С.Ф. Ушаков. В 1979 году на этом посту его сменил С.Я. Федоров. Оба они представлены в этой книге своими боевыми делами.

Сергей Яковлевич Федоров в деле организации партийно-политической работы в частях АДД в годы войны сделал неизмеримо много. Вот как о нем отзывался когда-то бывший в его подчинении Николай Петрович Дакаленко:

«Немало существенного, полезного перенял я из стиля и метода партполитработы у такого всесторонне развитого, опытного и целеустремленного политработника, политработника по призванию, каким был комиссар нашей дивизии полковник С.Я. Федоров.

Человек он умный, физически крепкий, прекрасно сочетал партполитработу с личным участием в боевых делах в качестве штурмана корабля. За период Великой Отечественной войны он с различными экипажами полков совершил пятьдесят боевых вылетов на самые ответственные объекты и цели. Он знал, что наш полк вел боевую работу с августа 1941 года, и был одним из лучших в АДД по всем основным показателям боевой работы, поэтому советовал мне записывать в особую тетрадь героические эпизоды летных экипажей, самоотверженный труд наземного состава по обеспечению боевой работы. Откровенно говоря, мне понравились эти советы, но на это требовалось много времени...

С.Я. Федоров работал много и плодотворно над выполнением своих обязанностей, пользовался большим, заслуженным авторитетом у всего личного состава дивизии, а впоследствии и корпуса».

Кончилась война, затем завершилась служба в Вооруженных Силах, но Сергей Яковлевич и по сей день на политработе. В послевоенный период, помимо более чем двадцатилетнего бессменного руководства советом ветеранов Дальней авиации, Федоров сделал для страны великое дело, он с подобными ему энтузиастами создал в Монино музей ВВС и как директор руководил его работой с 1970 по 1990 годы.

Это не просто стенды, фотографии и картинки, это целый аэродром теперь уже уникальных боевых самолетов, стоявших в прошлом на вооружении Военно-воздушных сил СССР. Здесь все желающие могут познакомиться не только с истребителями, но и с самолетами Авиации дальнего действия периода войны. Она представлена боевыми машинами Ил-4, Ли-2, Б-25, а умельцы туполевской организации воспроизвели даже «Илью Муромца» – первый в мире четырехмоторный бомбардировщик.

Не буду описывать работу музея и его роль в пропаганде советской военной авиационной техники, достаточно привести письмо бывшего Главнокомандующего Военно-воздушными силами Швеции генерал-лейтенанта Д. Стенберга на имя Федорова:

«Уважаемый генерал-лейтенант! Вернувшись в Швецию после недавнего посещения Советского Союза, я приношу Вам свою искреннюю благодарность за весьма интересный визит, который мы с сопровождающими офицерами совершили в музей Военно-воздушных сил Советского Союза.

Хотя и было мало времени, мы благодаря Вашему, генерал-лейтенант, воодушевленному докладу успели хорошо ознакомиться с развитием Советских Военно-воздушных сил. Сильное впечатление также произвели на нас высокое качество и объем коллекций. С уважением Д. Стенберг».

А вот оценка и рекомендации после посещения музея бывшего члена Политбюро ЦК КПСС Е.К. Лигачева:

«Савинкину Н.И., Белякову В.Н.

На днях побывал в музее истории авиации в Монино (Подмосковье). Впечатление сильное, глубокое. Самое примечательное состоит в том, что наряду с широким показом советской авиационной техники, в музее ярко раскрываются героизм и мужество авиаторов, талант ученых, конструкторов и рабочих. Музей демонстрирует политику партии в действии по превращению СССР в могучую авиационную державу.

Разберитесь, пожалуйста, с перспективой музея, его пропагандой по ЦТ, в печати, на радио. Свяжитесь с руководством музея, МО, МГА, ЦК ВЛКСМ. С уважением. Е. Лигачев».

А перспектива музея плачевна. У него, как и у всех других аналогичных учреждений, одна и та же болезнь – скудное финансирование. Музей ВВС, созданный неумолимым пропагандистом боевых традиций Военно-воздушных сил и Дальней авиации С.Я. Федоровым, – явление государственного масштаба. И поддержка ему должна быть на этом уровне.

В мае 2000 года Сергею Яковлевичу Федорову исполняется девяносто лет. Он бодр, неумолим и уверенно руководит советом ветеранов Дальней авиации.

Еще в годы войны некоторые части и соединения Aviации дальнего действия стали устанавливать связи с административными советскими органами и партийными организациями тех городов, названия которых им были присвоены за активное участие в деле их освобождения.

В сентябре 1944 года командование 8-й гвардейской Орловской авиадивизии (2-й гвардейский авиакорпус) направило трудящимся города Орла и Орловской области письмо от личного состава соединения.

«Дорогие товарищи! Приказом Верховного Главнокомандующего нашей дивизии присвоено наименование Орловской. В жестоких боях с немецкими фашистами летом 1943 года наша дивизия завоевала это почетное имя. Мы помним лето 1943 года... Мощной, непроницаемой обороной героическая Красная Армия сокрушила в несколько дней наступательную мощь врага и сама перешла в наступление. В этих боях летный и технический состав отдавал все силы, чтобы отлично выполнять боевые задания, направленные на освобождение Орловщины. Мощными бомбовыми ударами, совершая по несколько боевых вылетов в день, наши экипажи взламывали оборону немцев, рвали их коммуникации, уничтожали живую силу и технику врага.

В битвах за Орел наша дивизия покрыла себя неувядаемой славой. Личный состав проявил исключительный героизм, храбрость, бесстрашие... С тех пор прошло более года. Наша дивизия в непрерывных боях с врагом свято хранит славные традиции, завоеванные в борьбе за освобождение Орловской области. Недавно мы праздновали юбилей, наши летчики совершили пять тысяч боевых вылетов, у нас выращено и воспитано шестнадцать Героев Советского Союза, в том числе первоклассный и бесстрашный летчик, Герой Советского Союза генерал-майор авиации В.Г. Тихонов. Более пятисот человек награждены орденами и медалями, а части дивизии стали Краснознаменными.

После горячих битв за Орел наша дивизия неоднократно отмечалась в приказах Верховного Главнокомандующего. Растет и крепнет сила наших ударов по врагу. Летчики-орловцы активно участвовали в боях за освобождение Украины. Немецкие бандиты в Берлине и Будапеште, Прибалтике, Польше и Восточной Пруссии испытали наши сокрушительные бомбардировочные удары. Враг долго будет помнить смелых, храбрых и решительных летчиков-орловцев.

Докладывая о своих боевых делах вам, трудящимся Орловской области, мы заверяем вас, что в будущих боях задания Верховного Главнокомандующего нами будут выполнены, что летчики-орловцы высоко пронесут почетное наименование Орловских.

Обращаясь к вам с письмом, мы призываем вас усилить свою помощь фронту, с честью выполнять задания советского правительства давать стране еще больше сельскохозяйственной продукции, быстрее восстанавливать народное хозяйство, разрушенное проклятым врагом. Пусть крепнет наша дружба с вами, пусть каждый из нас на своем посту громит фашистских гадов. Война идет к концу, но нам нужно приложить еще немало усилий, чтобы добить раненого зверя в его берлоге.

Тихонов, Шапошников, Решетников, Алексеев, Рогульский, Хрусталеv, Коростылев, Горевалов, Иностранцев, Смитиенко, Дубяго, Холод».

После войны связи орловских частей и соединения с трудящимися Орла получили дальнейшее развитие. На «круглые» даты, отмеренные между собой пятью годами, в город стали систематически приезжать представители ветеранских организаций. Среди них были Герои Советского Союза, генералы, прославленные летчики и штурманы, которые жарким летом 43-го появлялись в небе над Курской дугой. Встречи были теплые, сердечные, со слезами на глазах.

В августе 1971 года 25-й гвардейский Орловский авиаполк (в период Курской битвы 746-й) отмечал свое тридцатилетие. Стоял он в это время в Барановичах. К молодому поколению авиаторов прибыла внушительная делегация ветеранов, возглавляемая Главным маршалом авиации А.Е. Головановым. Среди ее членов находились Герой Советского Союза Э.К. Пусэп, генерал-майор авиации Д.К. Перемот и другие. В ходе встречи появилось много фотографий. Командование полка оформило альбом и направило его в Орел, сопроводив таким текстом:

«Секретарю Орловского РК КПСС товарищу Бачуриной Нине Георгиевне в память о праздновании тридцатилетия гвардейской Орловской части от авиаторов-орловцев. 7 августа 1971 года. Барановичи».

Разлетелись, разъехались по разным концам страны воины 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиационного полка (в период Курской битвы 3-й). Время сделало их ветеранами. Память о боевом братстве – вещь крепкая. Потянулись друг к другу письмами, потом захотелось личного общения. Нашелся энтузиаст – Ануфрий Архипович Дорошук. Слетелись к нему в 1982 году в Витебск на первую ветеранскую встречу, избрали Совет. Он и решил: быть очередному сбору в следующем году. И не где нибудь, а там, где сорок лет назад зародилась белгородская слава полка. А в самом Белгороде для этой встречи уже возникли организационные условия.

В 13-й средней школе сейчас никто и не помнит, кому первому пришла мысль выяснить, что это за воинские части, которые участвовали в освобождении Белгорода и получили почетное наименование Бел-



*Школа № 13. Встреча ветеранов 23-го гв. Белгородского полка АДД*

городских. Но помнят, что в 1982 году в Министерство обороны за подписью директора Елены Васильевны Колесниковой ушло письмо с просьбой назвать соединение или воинскую часть, которая участвовала в освобождении Белгорода. Ответ пришел быстро: в освобождении города участвовал 23-й гвардейский Белгородский Краснознаменный авиационный полк. В письме также сообщался адрес командира полка Г.А. Шамраева. Списались с ним. Григорий Алексеевич сообщил адреса однополчан. И пошли в школу письма, бандероли, посылки, воспоминания, фотографии. Эти реликвии подвели к мысли о создании музея боевой славы Белгородского полка. Идею в жизнь воплотила организатор по внеклассной работе Татьяна Викторовна Швыдкая. К 40-летию освобождения Белгорода музей открыл свои двери. Первыми его посетителями стали ветераны полка.

Величественным было празднование 40-летия освобождения Белгорода. Мой добрый помощник Сергей Михедин, просматривая местные газеты тех дней, нашел небольшую заметку, рассказывающую об удивительном случае, который произошел в Белгороде после его освобождения. Прочитал ее, поразился фактом и рассказал о ней мне. Я попросил его снова найти, но он не смог этого сделать. Будучи в Москве, я поехал в Химки, в газетный филиал Библиотеки имени В.И. Ленина, и нашел ее в «Белгородской правде» за 4 августа

1983 года под названием «Знамя Победы», автор – почетный гражданин Белгорода М.Г. Боев. Считаю, что ее следует воспроизвести.

«Ветераны помнят построение 89-й Белгородской гвардейской дивизии на площади Революции после освобождения Белгорода. В это время на подступах к городу появились немецкие бомбардировщики. Подразделения рассредоточились, и только гвардейское боевое знамя дивизии осталось на месте.

– Не опущу перед врагом наше гвардейское знамя, – сказал знаменосец гвардии старшина Яков Доценко. Рядом с ним стояли ассистенты гвардии старшины Сергей Воробьев и Николай Морозов. Три богатыря стояли на площади, не склонив знамени перед врагом».

На сорокалетие освобождения Белгорода, как равноправный участник тех событий, на встречу с ветеранами приехал и Юрий Борисович Левитан. Он и до этого бывал почетным гостем на торжествах в Орле и Белгороде – городах первого салюта. Трагедия произошла 4 августа – в поселке Октябрьском Белгородской области от сердечной недостаточности Левитан скончался. Юрий Борисович встретил свой смертный час, как это ни печально, именно в дни подготовки торжеств в честь освобождения города, ровно через сорок лет после того, как он об этом оповестил всему миру.

Журналист Б.П. Ляшенко писал: «Умирая на том самом поле под Прохоровкой, где была Курская битва, в тех местах, куда не раз приезжал, чтобы испытать ни с чем не сравнимое чувство причастности к победе, он был верен своему любимому делу. Теперь мы вспоминает, что перед поездкой на знаменитое поле битвы у него покалывало сердце, кто-то уговаривал: «Может не поедешь? Сколько можно! Сердце-то не железное...». А он отвечал: «Не могу не поехать. И не хочу не поехать».<sup>1</sup>

Так не стало главного диктора Великой Отечественной войны, народного любимца, народного артиста Советского Союза.

Шесть раз съезжались авиаторы-белгородцы в город своей боевой славы, шесть раз коллектив школы под руководством бывшего директора Тамары Александровны Пахуновой и нынешнего директора Эммы Юрьевны Дегтяревой устраивал им теплый и радушный прием. Школа и ее славный педагогический коллектив стали для ветеранов полка второй семьей. Активный участник всех встреч, бывший штурман самолета Ли-2 Анатолий Андреевич Кисиль и его супруга Юлия Григорьевна говорят: «После каждой встречи мы уезжаем



*Встреча ветеранов 23-го гвардейского Краснознаменного Белгородского авиаполка в г. Белгороде*

---

<sup>1</sup> Юрий Левитан: 50 лет у микрофона. – М., 1987. – С. 32.

домой с таким чувством, будто мы побывали у родных. Какие замечательные люди трудятся в школе – добрые, внимательные, чуткие, понимающие необходимость таких встреч для военно-патриотического воспитания молодежи». Бывший командир корабля Ли-2 Дмитрий Евсеевич Нетудыхатко и его супруга Анна Ивановна пишут из Одессы: «У нас никогда нет сомнений по поводу того ехать или нет на очередную встречу в родной Белгород, в родную школу. Не поехать – это значит упустить возможность встретиться с боевыми друзьями, упустить возможность пообщаться с детьми, с замечательными людьми, объединенными одним словом с большой буквы – Учитель. Там искренняя атмосфера добра, тепла и сердечности. А кто не тянется к теплу?».

Вот уже пятнадцать лет бесценно руководит школьным музеем энтузиаст военно-патриотического воспитания Елена Николаевна Бабенко. Она поддерживает связи с ветеранами полка, организует встречи школьников с участниками Великой Отечественной войны, открывает двери музея для родителей, обновляет стенды.

Музей и школьный коллектив готовы в очередной раз принять летчиков-белгородцев. Только вот одна беда – редуют ветеранские ряды, каждый раз их приезжает все меньше и меньше. В 1998 году и десяти человек не набралось. Грустно от такой статистики.

И я с ужасом думаю: что же мы будем делать, когда из жизни уйдет последний ветеран полка, последний ветеран Авиации дальнего действия, последний участник Великой Отечественной войны? Кто их заменит на благородном поприще военно-патриотического воспитания? Их заменят книги! Написано их много. Но еще далеко не все сказано о той героической и жертвенной поре нашей Родины по имени Великая Отечественная. Книги о ней – это памятники героизму и мужеству тем, кто прошел через нее и уцелел, тем, у кого она отобрала жизни. И я безмерно рад, что в строй этих памятников встала и моя книга – «Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой», что на широком и объемном поле боевой истории Авиации дальнего действия я сумел сделать еще один мазок.

День за днем встает заря над Орлом и Белгородом, над головой мирное небо. Природа здесь прекрасна в своей извечной красоте, ее воспел Иван Сергеевич Тургенев, бродивший по этим чудным местам с ягдташем и собакой. Отсюда родом ребята с Бежина луга, Касьян, Хорь и Калиныч.

В далеком 41-м пришел в эти тургеневские места враг, он убивал, крушил, уничтожал и уродовал. И холм, поросший молодым сосняком, стал не холмом, а зацифрованной высотой, тихие Ворскла и Орлица стали не реками, а водными рубежами, хлебные поля превратились в поля сражений. Великие жертвы понес советский народ, чтобы изгнать врага с Орловщины и Белгородчины. Три города – Курск, Орел и Белгород – объединила гигантская битва Великой Отечественной войны. К ним в 43-м было приковано внимание всей страны, всего мира. В ходе Курского сражения первый был защищен, а два других освобождены. Будем знать и помнить, что сделали это, наряду с другими воинами, и славные летчики Авиации дальнего действия.

Обращаюсь к поколению, которое родилось после Победы. Радуюсь новому дню и солнцу, свежему ветру и молодой листве, помните, что за эту радость миллионы молодых ваших предшественников отдали свои жизни, миллионы советских людей прошли через великие испытания и трудности во имя того, чтобы сокрушить врага, защитить Родину, чтобы вы радовались Жизни. Пусть светла, священна, трепетна и нетленна будет для вас память о тех живых и павших, которые на земле и в небе сделали все, чтобы вернуть свободу Орлу и Белгороду в огневом и кровавом августе 43-го года.

Судьба подарила мне возможность писать о славных защитниках Родины – воинах Авиации дальнего действия. С великой радостью переживаю момент окончания очередной работы. Сейчас поставлю точку, выйду на улицу и посмотрю в мирное белгородское небо, ибо с 1 июня 1999 года по 22 марта 2000 года я сидел за письменным столом со склоненной головой.

*Белгород – Москва – Белгород*



*Одна из послевоенных встреч ветеранов АДД*



---

---

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

За праздничным столом нас было немного. Уже отшумел звон бокалов с шампанским, отзвучали пожелания добра и счастья в новом 2005 году, как к нашей кампании присоединилась супружеская пара соседей. Минут через пять после очередного госта он, имея в виду затянувшееся издание книги, спросил:

– Ну, как Курская битва?

Я отмахнулся красноречивым жестом.

– И все же мы под Прохоровкой сражение проиграли!

Меня словно ужалило.

– Так каким же образом мы 5 августа оказались в Белгороде!? – не спросил, а прокричал я.

Сосед смутился, неловко стало и мне, мирный ход застолья нарушился.

Из каких книг навеяно такое мнение – понятно, но даже западные историки, прежде всего немецкие, в своих оценках как Прохоровского танкового сражения, так и самой Курской битвы, не решаются на подобное умозаключение. Они пытаются предать забвению, или, в крайнем случае, принизить историческое значение Курской битвы. Но чтобы говорить о своей победе под Прохоровкой... А мы вот можем.

Тогда же за праздничным столом и зародилась мысль о том, чтобы дать отдельным блоком небольшое количество немецких документов, характеризующих ход самой битвы, показывающих, как поражение вермахта под Курском повлияло на политическое и стратегическое положение самой Германии и стран фашистского блока в целом, как Вторая мировая война после крупнейшего сражения приобрела неотвратимую направленность к победе сил антигитлеровской коалиции и, в конце концов, привела к агонии самих фашистских лидеров и всего третьего рейха.

Группа документов – приказ по оперативной группе «Кемпф» на операцию «Цитадель» (документ № 1), приказ Гитлера по офицерскому составу (документ № 2) и обращение к солдатам накануне ее проведения (документ № 3) – показывает: что верховное командование Германии придавало предстоящему сражению не только стратегическое, но и политическое значение; что оно непременно будет выиграно во что бы то ни стало; что никогда еще за период войны с Россией немецкие войска не были так всесторонне подготовлены к сражению, как под Курском.

Динамика самого сражения, оценки успехов и неудач за каждый день боев отражены в дневнике штаба верховного главнокомандования вермахта<sup>1</sup> (документ № 5). Эти сведения были опубликованы в 1997 году в сборнике документов «Курская битва». Однако они неполны, и мне пришлось с помощью архива Института военной истории восстановить всю картину Курской битвы (за исключение одного дня 13 августа) в немецком видении.

Тщательный анализ сведений, отраженных в Дневнике, показывает, что немецкая оценка каждодневного фактического состояния дел на поле брани, за исключением явно завышенных цифровых итогов, в целом соответствует той исторической канве Курской битвы, которая сложилась в отечественной историографии. Особых победных реляций даже в первые дни немецкого наступления не отмечено, а первые пессимистические нотки появились уже в оценках за 8 июля. 11 июля составители Дневника вынуждены были зафиксировать: «Так как быстрый успех не был достигнут, речь идет теперь о том, чтобы при минимальных собственных потерях нанести максимальный урон противнику». Немецкие сведения подтверждают начало контрнаступлений советских войск на северном и южном фасах Курской дуги. Они также не расходятся с советскими данными.

Насколько трудным оказалось положение вермахта через три недели после начала немецкого наступления, можно судить по содержанию стенограммы совещания в ставке Гитлера, состоявшегося 26 июля (документ № 4). Оно было вызвано неблагоприятной для Германии обстановкой, сложившейся на юге Европы.

10 июля англо-американские войска начали вторжение на Сицилию и быстро захватили весь остров. Воспрепятствовать этому вермахт, из-за сложившейся обстановки в районе Курской дуги, не смог. Под воздействием этого фактора в Италии 25 июля пал режим Муссолини. Встал вопрос о переброске сюда дополнительных сил с Восточного фронта. В ставку был вызван командующий группой армий «Центр» генерал-фельдмаршал фон Клюге. На совещании в присутствии Гитлера и начальника генерального штаба Цейтлера командующий заявил: «Мой фюрер! Я обращаю внимание на то, что в данный момент я не могу снять с фронта ни одного соединения. Это совершенно исключено в данный момент!». Назвав решение взять часть сил с Восточного фронта «трудным», Гитлер признал, что Германия «подошла к кризисной точке».

---

<sup>1</sup>Далее – Дневник.

О трудном положении немецких группировок войск в районе Орла и Белгорода красноречиво говорит телеграмма командующего 9-й армией генерал-полковника Моделя. От 31 июля штабу группы армий «Центр» и выводов на ее содержание, сделанных Клюге (документ № 6). Достаточно привести только отдельные выдержки, чтобы убедиться в действительно критическом положении немецкой группировки, сложившейся уже в конце июля: «здесь возникла опасность для дальнейшего ведения войны»; «желательные контрудары становятся невозможными»; «штаб группы армий ясно представляет себе, что прежнее намерение, при отходе нанести противнику возможно больше ударов, теперь невыполнимо»; «теперь дело в том, чтобы поскорее оставить Орловскую дугу».

Проблема людских ресурсов для фашистской Германии, возникшая еще в июле в связи с событиями в Италии и в связи с тяжелым положением в районе Орла и Белгорода, осталась напряженной и в августе, и, в конце концов, стала хронической вплоть до окончательного ее поражения. Это видно из выборочных сведений по некоторым дням сентября, зафиксированных в Дневнике.

Еще в ходе Курской битвы (19 августа) по приказу Гитлера штаб сухопутных войск издал приказ о массовом выделении людских ресурсов из сил вермахта на Западе для покрытия дефицита личного состава в войсках на Восточном фронте. Вот некоторые оценки составителей Дневника: «обстановка на Восточном фронте привела к тому, что предназначенный для Западного фронта незначительный контингент и тот выделен для Восточного фронта»; «брать войска с Восточного фронта больше нельзя, наоборот надо подбрасывать туда подкрепления»; «помощь Востоку можно оказать только путем обмена потрепанных восточных дивизий на дивизии с Запада и из Норвегии».

Создавшееся к осени 1943 года для фашистской Германии напряженное положение с людскими ресурсами на всех театрах военных действий – результат ее поражения в ходе Курской битвы. Оно стало началом конца. После Курской битвы вермахт решал только стратегические задачи отступлений.

Чем ближе третий рейх подходил к своей агонии, тем больше генералов и офицеров из числа руководящего состава вермахта склонялось к мнению о том, что выходом из катастрофически ухудшавшейся ситуации может быть только одно – прекращение борьбы. Среди них, например, были такие хорошо известные в самой Германии и за ее пределами военачальники, как фельдмаршал Эрвин фон Роммель – поклонник Гитлера и его любимец. «Созрел» для такого вывода и один из исполнителей операции «Цитадель» генерал-фельдмаршал фон Клюге.

Вершиной практических действий оппозиционно настроенных генералов и офицеров стал заговор против руководства рейха 20 июля 1944 года. О его подготовке Клюге знал, однако колебался и открыто к заговорщикам не примкнул. В день же покушения на Гитлера, уловив первые признаки того, что в результате взорванной бомбы в ставке «Волчьего логова» фюрер не погиб, он решительно отмежевался от заговора. Не прошло и месяца, как 18 августа Клюге получил приказ о снятии с должности главнокомандующего войсками на Западе и замены его фельдмаршалом Моделем. Опасаясь, что будет привлечен по делу заговора, он решил написать Гитлеру прощальное письмо (документ № 7) и покончить с собой.

Прощаясь с фюрером, Клюге призвал его «решиться на то, чтобы закончить войну», «положить конец безнадежной борьбе», ибо «немецкий народ вынес такие несказанные страдания, что пришло время положить этому ужасу конец». Концовка этого письма, восхваляющая фюрера, показывает, почему Клюге так и не решился пойти против Гитлера – даже в преддверии смерти фюрер оставался для генерал-фельдмаршала кумиром.

На следующий день после снятия с должности, проезжая на автомобиле по полям былых сражений 1870–1871 годов, Гюнтер фон Клюге принял яд. Так завершился жизненный путь одного из тех, кто всего лишь год назад, руководя группой армий «Центр», пытался со стороны Орла прорваться к Курску, а затем, без всякого сомнения, и к Москве. Не получилось.

О заговоре 20 июля 1944 года написано много. В работах на эту тему приводятся различные причины его возникновения. Среди них разочарование в эффективности гитлеровского военного руководства, отрицательная реакция некоторой части офицерского корпуса на жестокие, кровавые и карательные методы оккупационного режима в захваченных странах, так называемые «прозрения», «пробуждение совести» и многое, многое другое. Все это так. Только вот не поздно ли? Ну, как говорится, лучше поздно...

Однако решающую роль в «прозрении» тех, кто пошел на военный переворот в июле 1944 года, сыграли поражения блока фашистских государств на фронтах Второй мировой войны, и прежде всего на советско-германском фронте. В процесс «прозрения» внесла свой вклад и с треском провалившаяся операция «Цитадель». Понадобились крушение мифа о непобедимости германской армии, Московская, Сталинградская и Курская битвы, миллионы жертв собственного народа, крупные военные потрясения на других театрах военных действий, чтобы часть генералитета и офицерства вермахта пришла к понимающей неотвратимости поражения и необходимости устранения нацистского режима.

Многие участники заговора считали, что добиться прекращения войны можно только одним способом – физическим устранением Гитлера. В отличие от них Ключе верил, что на этот шаг способен сам Гитлер. И он ошибался, ибо фанатизм фюрера не знал предела. Это подтверждается еще одной группой документов.

Среди них весьма характерным является письмо рейхминистра вооружений и военной продукции А. Шпеера от 29 марта 1945 года (документ № 9). Данное письмо – это реакция министра на приказ Гитлера о «выжженной земле» от 19 марта 1945 года (документ № 8).

Узнав о том, что этот приказ подписан, Шпеер попытался отговорить Гитлера от его реализации. Из этой беседы он усвоил главную мысль фюрера – «если война проиграна, то погибает и народ». «Потрясенный до глубины души этими словами», Шпеер решил продолжить борьбу за отмену приказа путем письменного обращения к Гитлеру. И он этого добился. На следующий день после отправки письма вышла инструкция ОКВ, которая практически отменила приказ от 19 марта 1945 года. И только. Не лучше ли было попытаться уговорить Гитлера отказаться от дальнейшей, к этому времени явно безнадежной, борьбы? Сделать это Шпеер не решился.

В его письме поражает не столько стремление склонить Гитлера к продолжению бессмысленной войны, – «наша задача – приложить все силы, чтобы максимально усилить сопротивление», – сколько его цинизм, выраженный в следующей фразе. «Мы не должны разрушать то, что создавалось поколениями. Если это делает враг, и при этом истребляет народ, вина за это целиком и полностью ложится на него. Я убежден, что providение накажет их за то, что они подняли руку на этот храбрый и порядочный народ».

Ничего себе «порядочный народ»! Народ, давший себя оболванить и безропотно выполнявший волю не вполне нормального человека, поставившего перед собой цель достижения мирового господства ценой завоевания других стран и уничтожения миллионов ни в чем не повинных людей, назвать порядочным нельзя. По Шпееру получается, что это не фашистская Германия напала на Советский Союз, а он поднял руку на храбрый и порядочный немецкий народ, что разрушать созданное поколениями немецкой нации нельзя, а советского и других народов – можно. Это не цинизм, это – верх цинизма!

Не думаю, что у Шпеера не было понимания неотвратимости поражения Германии. Было. Но он, и ему подобные, предпринимали все новые и новые усилия, чтобы ценой истощения последних материальных ресурсов, ценой почти поголовного уничтожения нации затянуть войну и отсрочить собственную гибель.

Войну в Европе, удайся покушение на Гитлера в июле 1944 года, можно было завершить за десять месяцев ее фактического окончания. Сколько бы людских жизней можно было бы сохранить, в том числе и из числа бездарно погибших немцев! Руководители заговора правильно считали, что покончить с войной и бессмысленными жертвами можно только при одном условии – физическом уничтожении Гитлера. Вероятно, они осознавали, что фанатизму фюрера нет предела. И не ошибались. Об этом говорят два последних документа Приложения.

15 апреля 1945 года, перед штурмом Берлина Красной Армией, Гитлер обратился к солдатам Восточного фронта с призывом защитить столицу рейха, исполнить свой долг (документ № 10). В последний раз из пасти смертельно раненого зверя прозвучали проклятья и угрозы в адрес советского народа: «большевиков в этот раз постигнет судьба азиатов, то есть им будет нанесено кровавое поражение у стен Берлина», «ваш фанатизм и ваше оружие потопят большевистский натиск в море крови».

Почти два года тому назад, накануне операции «Цитадель» Гитлер тоже обращался к солдатам (документ № 3). В том обращении были такие слова: «Сегодня мы начинаем великое наступательное сражение, которое может оказать решающее влияние на исход войны в целом». Как в воду глядел! Выигранная советской стороной Курская битва действительно оказала решающее влияние на исход войны в целом. Тогда этим словам немецкий солдат еще мог верить. Но в середине апреля 1945 года, когда агония была очевидна всем, когда, без всякого сомнения, разыгрывался последний акт драмы всей германской нации, на что и на кого было рассчитано это обращение?!

Но даже это, рассудку вопреки, можно понять. Ведь Берлин еще оставался немецким, и еще теплилась надежда. Но в ночь на 29 апреля!..

В довершение состоявшегося официального бракосочетания с Евой Браун и принятого решения покончить с жизнью Гитлер составил частное и политическое завещание (документ № 11). Свидетелями его оглашения были Йозеф Геббельс, Мартин Борман, Вильгельм Бургдорф и Ганс Кребе.

Своей последней волей Гитлер исключил Г.Геринга и Г.Гимmlера из рядов партии, снял их со всех занимаемых постов и назначил гросс-адмирала Денница своим преемником в качестве главы государства и верховного главнокомандующего. Кроме этого, он назначил поименно новое правительство, члены которого «выполняют обязательства дальше продолжить войну всеми средствами», что «задача в построении национал-социалистического государства представляет собой труд будущих поколений». А от всех немцев он потребо-

## ***Бомбардировщики АДД в небе над Курской дугой***

---

вал, «чтобы они до самой смерти были верны и послушны новому правительству и своему президенту», призвал «к беспощадному сопротивлению международному отравителю всех народов – международному еврейству».

Менее чем через сутки, в 15.30 30 апреля Гитлер покончил с собой. Уходя из жизни, он завещал нации продолжать борьбу. И это в то время, когда бункер и рейхстаг сотрясались от взрывов артиллерийских снарядов советской артиллерии. Как тут не вспомнить жителей города Глуново из произведения Салтыкова-Щедрина, которые жили по принципу: «умрем, но напакостим!». Гитлер и мертвый продолжал убивать.

Что это? Фанатизм? Но любой фанатизм имеет предел. Когда человек в своем фанатизме выходит за рамки разумного, то это уже что-то иное. Это с умственных рельсов сошедший.

Шпеер завершил упомянутое письмо Гитлеру призывом: «Господи, защити Германию!». Не защитил. Ибо Германия в лице Гитлера, Шпреера и иже с ними, ни 1 сентября 1939 года, ни 22 июня 1941 года, ни 5 июля 1943 года не получала от Господа благословения. Верующим в Бога свойственно обращаться к нему тогда, когда они согрешили. Вот если бы вспоминали о нем, когда принимали греховные решения на убийство миллионов!

## ПРИЛОЖЕНИЕ

(Документы командования вермахта)

### № 1

#### ПРИКАЗ ПО ОПЕРАТИВНОЙ ГРУППЕ КЕМПФА НА ОПЕРАЦИЮ «ЦИТАДЕЛЬ»<sup>2</sup>

«1. Перед фронтом оперативной группы находятся войска 6-й и 3-й танковой, 7-й гвардейской и частей 6-й гвардейской армий противника. Из общего числа 11 дивизий противника, находящихся на этих участках фронта, четыре стрелковые дивизии расположены между устьем р. Нежеголь и левой границей группы.

Между р. Нежеголь и левой границей группы противник имеет свыше 100 танков на направлении главного удара по обе стороны дороги Белгород – Короча в качестве подвижных групп противотанковой обороны и примерно 50 реактивных установок.

12 гвардейских и стрелковых дивизий находятся в прифронтовом районе на доукомплектовании и могут рассматриваться как ударный резерв армий.

Оперативные резервы предположительно находятся в районах Сватово, Купянск, Валуйки (новая 62-я армия?), Короча, Оскол, Тим, Обоянь севернее Белгорода, а также в районе Острогожска. Военно-воздушные силы противника, судя по дислокации штабов и авиасоединений, сосредоточили главные силы и средства в полосе наступления. Следует ожидать, что противник будет наносить контрудары значительными силами. Он сможет также, используя имеющиеся резервы, провести отвлекающую операцию. В качестве цели при этом может быть овладение районом Харькова.

Данные о противнике будут постоянно сообщаться.

2. В результате операции «Цитадель» противник на Курской дуге должен быть окружен и уничтожен (выигрыш значительного сокращения линии фронта). Успех будет иметь решающее значение для всего Восточного фронта. 4-я танковая армия прорывает оборону противника в направлении на Курск, продвигаясь через рубеж Марьино – Обоянь, и устанавливает как можно быстрее связь с наступающей с севера 9-й армией.

3. Оперативная группа Кемпфа имеет задачу обеспечить всю операцию, ведя наступление на восток. Для этого она удерживает рубеж по р. Донец от правого фланга до устья р. Нежеголь и захватывает рубеж Нежеголь, Короча до Корочи.

Вместе с танковыми силами она наносит удар в общем направлении Скородное, чтобы взять на себя прикрытие фланга на участке Короча, излучина Сейма, южнее Мантурова...».

### № 2

#### ПРИКАЗ ГИТЛЕРА ПО ОФИЦЕРСКОМУ СОСТАВУ ВОЙСК, УЧАСТВОВАВШИХ В ОПЕРАЦИИ «ЦИТАДЕЛЬ»<sup>3</sup>

«Мои командиры!

Я отдал приказ о первой наступательной битве этого года. На вас и подчиненных вам солдат возложена задача добиться во что бы то ни стало ее успешного проведения. Значение первой наступательной операции этого года исключительно велико. Эта начинающаяся новая немецкая операция не только укрепит наш собственный народ, произведет впечатление на остальной мир, но и, прежде всего, придаст самому немецкому солдату новую веру. Укрепит вера наших союзников в конечную победу, а нейтральные государства будут

<sup>2</sup>Д а ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Исторические очерки. Документы и материалы. Т. 2. Агрессия против СССР. Падение «третьей империи» 1941 – 1945 гг. – М., 1973. – С. 420 – 421.

<sup>3</sup>Д а ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. – Т. 2. – С. 421 – 422.

вынуждены соблюдать осторожность и сдержанность. Поражение, которое потерпит Россия в результате этого наступления, должно вырвать на ближайшее время инициативу у советского руководства, если вообще не окажет решающего воздействия на последующий ход событий.

Армии, предназначенные для наступления, оснащены всеми видами вооружения, которые оказались в состоянии создать дух немецкого изобретательства и немецкая техника. Численность личного состава поднята до высшего возможного у нас предела. Эта и последующие операции обеспечены в достаточной степени боеприпасами и горючим. Наша авиация разгромит, сосредоточив все свои силы, воздушную мощь противника, она поможет уничтожить огневые позиции артиллерии врага и путем непрерывной активности окажет помощь бойцам пехоты, облегчив их действия.

Я поэтому обращаюсь к вам, мои командиры, накануне этой битвы. Ибо на четвертом году войны больше, чем когда бы то ни было, исход битвы зависит от вас, командиров, от вашего руководства, от исходящего от вас подъема и стремления к движению вперед, от вашей не останавливающейся ни перед чем непреклонной воли к победе и, если необходимо, также от ваших личных героических действий.

Я знаю, что вы заслужили большую признательность уже при подготовке этой битвы и благодарю вас за это. Однако вы сами должны знать, что именно успех этой первой великой битвы 1943 года будет иметь больше значения, чем какая-либо обыкновенная победа.

При этих обстоятельствах не сомневаюсь, что я, господа командиры, могу положиться на вас».

### № 3

#### **ОБРАЩЕНИЕ К СОЛДАТАМ НАКАНУНЕ ОПЕРАЦИИ «ЦИТАДЕЛЬ»<sup>4</sup>**

«Солдаты!

Сегодня вы начинаете великое наступательное сражение, которое может оказать решающее влияние на исход войны в целом.

С нашей победой сильнее, чем прежде, укрепитя убеждение о тщетности любого сопротивления немецким вооруженным силам. Кроме того, новое жестокое поражение русских еще более поколеблет веру в возможность успеха большевизма, уже пошатнувшуюся во многих соединениях Советских Вооруженных Сил. Точно так же, как и в последней большой войне, вера в победу у них, несмотря ни на что, исчезнет.

Русские добивались того или иного успеха в первую очередь с помощью своих танков.

Мои солдаты! Теперь, наконец, у вас лучшие танки, чем у русских. Их, казалось бы, неистощимые людские массы так поредели в двухлетней борьбе, что они вынуждены призывать самых юных и стариков. Наша пехота, как всегда, в такой же мере превосходит русскую, как наша артиллерия, наши истребители танков, наши танкисты, наши саперы и, конечно, наша авиация.

Могучий удар, который настигнет сегодняшним утром советские армии, должен потрясти их до основания.

И мы должны знать, что от исхода этой битвы может зависеть все.

Я как солдат ясно понимаю, чего требую от вас. В конечном счете, мы добьемся победы, каким бы жестоким и тяжелым ни был тот или иной отдельный бой.

Немецкая родина – ваши жены, дочери и сыновья, самоотверженно сплотившись, встречают вражеские воздушные удары и при этом неутомимо трудятся во имя победы; они взирают с горячей надеждой на вас, мои солдаты».

---

<sup>4</sup>Д а ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. – Т. 2. – С. 422.

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ СТЕНОГРАММЫ СОВЕЩАНИЯ  
В СТАВКЕ ВЕРМАХТА ОТ 26 ИЮЛЯ 1943 ГОДА<sup>5</sup>**

*Фюрер:* Я не знаю, господин фельдмаршал, осведомлены ли вы об общей обстановке?

*Фон Клюге:* Из сегодняшнего сообщения радио.

*Фюрер:* Но сообщение радио не соответствует, конечно, действительности. На самом деле ситуация вкратце такова: в Италии развернулись события, которых я опасался и которые были предсказаны мною недавно здесь на военном совещании. Речь идет о мятеже, нити которого ведут к королевскому дворцу или маршалу Бадольо, т.е. к старым нашим врагам. Вчера был арестован дуче... Этот новый итальянский режим я рассматриваю как результат типичного путча, напоминающего мне события, происшедшие в свое время в Белграде. В один прекрасный день этот режим рухнет. Но предпосылкой этого служат наши немедленные действия. Однако я смогу действовать лишь в том случае, если переброшу дополнительно соединения с Востока на Запад... Теперь доложите мне, какая у вас обстановка. Дело в том, что я не могу снять соединения с фронта произвольно. В первую очередь это три танковые дивизии СС, которые я могу взять только из группы армий «Юг». Это значит, что вы должны будете вместо них использовать другие соединения. Но эти соединения можно будет высвободить только после того, как мы поставим крест на всем этом большом деле, оставим всю дугу, а также, возможно, произведем дополнительное сокращение фронта.

*Фон Клюге:* Мой фюрер, положение в настоящий момент складывается так, что здесь стало заметно определенное давление крупных сил, которое еще полностью не проявилось, поскольку противнику довольно трудно переправиться через Оку... Наше дальнейшее намерение таково: мы хотим отойти на так называемые окские позиции и занять оборону, сократить Болховскую дугу и предпринять это уже сегодняшней ночью. Я прошу разрешить начать сейчас же отвод войск, чтобы отступить от Болхова и сократить здесь немного фронт. Мое дальнейшее намерение состоит, в общем, в следующем: еще немного отойти отсюда и затем окончательно занять эту линию обороны здесь. Это то, что мы собираемся сделать в первую очередь...

*Фюрер:* Мне надо уяснить себе еще раз общую ситуацию. Речь идет о том, что мы должны отвести с фронта в кратчайший срок несколько соединений. К ним, прежде всего, относится 3-я танковая дивизия. Ее я должен взять из группы армий «Юг», которая, разумеется, сама должна удерживать и без того очень широкий фронт. Это очень тяжелое решение, но ничего другого нам не остается...

*Фон Клюге:* Мой фюрер! Я обращаю внимание на то, что в данный момент я не могу снять с фронта ни одного соединения. Это совершенно исключено в настоящий момент!.. Такое развитие общеполитической обстановки не предполагалось нами; мы не могли себе представить, что все так получится. Теперь должно быть принято новое решение: прежде всего надо оставить Орел, если мы хотим сохранить собственные жизненно важные силы.

*Фюрер:* Однако вы должны все же признать одно, господин фельдмаршал: в момент, когда эта линия обороны будет в основном достигнута, определенное число дивизий должно быть высвобождено.

*Фон Клюге:* Мой фюрер! Я обращаю ваше внимание на то, что четыре дивизии...

*Фюрер:* Обескровлены.

*Фон Клюге:* У меня четыре дивизии совершенно обескровлены...

*Фюрер:* Что ж, я тоже должен принимать тяжелые решения, очень тяжелые решения.

*Фон Клюге:* Я охотно верю.

*Фюрер:* Но ничего другого нам не остается.

*Фон Клюге:* Но прежде, чем здесь не будет покончено с этим делом, я не могу отдать войска. Это исключено. Сможем ли мы сделать это позже, будет видно.

*Фюрер:* Вы должны понять, что вам следует выполнить эту задачу как можно быстрее. Для меня совершенно ясно: во-первых, в ближайшее время мы заберем дивизию «Гроссдейчланд» и, во-вторых, вы должны будете отдать еще немного войск. Несколько танковых, несколько пехотных дивизий...

*Фон Клюге:* Только не танковых, их у меня...

*Фюрер:* Они будут взяты и направлены на Запад.

*Фон Клюге:* Но я ведь тоже должен иметь танковые дивизии.

<sup>5</sup>Да ш и ч е в В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. – Т. 2. – С. 423–428.

*Фюрер:* Да, но если вы в дряни не особенно нуждаетесь, тем легче вам с нею расстаться!

*Фон Клюге:* С какой дрянью?

*Фюрер:* Вы же сами сказали: «Это просто дрянь!»

*Фон Клюге:* Я этого не говорил!

*Фюрер:* Нет, это у вас вырвалось, поэтому мы ее у вас и заберем.

*Фон Клюге:* Нет, этого я не имел в виду, мой фюрер. У меня так мало войск, я испытываю в них нужду. Я хотел этим выражением сказать: положение едва терпимо...

*Фюрер:* Как было уже сказано: первое, что необходимо, это снять с фронта корпус СС...Создалось отчаянное положение. Это надо осознать. Приятным это назвать нельзя! Это очень тяжелые решения, вызванные тем, что мы подошли к кризисной точке».

## № 5

### ИЗ ДНЕВНИКА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ШТАБА ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДОВАНИЯ ВЕРМАХТА<sup>6</sup>

5 июля.

Утром оперативная группа «Кемпф», 4-я танковая и 9-я армии начали запланированную операцию «Цитадель». На остальных участках фронта велись только разведывательные операции. Наша авиация, несмотря на благоприятную погоду, усиленно поддерживала наступательные действия войск.

В связи с операцией «Цитадель» фюрер уже 13 марта издал оперативный приказ № 5 генеральному штабу сухопутных войск и группам армий Восточного фронта с указанием о ведении боевых действий в ближайшие месяцы. В основу приказа положено то соображение, что противник после зимнего периода и распутицы и после некоторого отдыха продолжит наступление. Поэтому нам следует перехватить инициативу на отдельных участках фронта и навязать ему свою волю хотя бы на одном участке. На других участках следует особенно усилить оборону (Д. 49, С. 33).

Согласно приказу фюрера от 15 апреля 1943 года операция «Цитадель» будет первой наступательной операцией в этом году. Поэтому наступлению на Курск придается решающее значение. Оно должно обеспечить нам инициативу на весну и лето. Победа под Курском будет воспринята всем миром как сигнал о наших успехах.

При успешном ходе операции фюрер предполагает немедленно перейти к наступлению на юго-востоке (операция «Пантера»), чтобы использовать замешательство противника. 26 апреля фюрер вторично дает указание группам «Юг» и «Центр» о тщательной подготовке операции «Цитадель» (С. 34).

Наступление, первоначально назначенное на 5 мая, было впервые отложено по решению фюрера 29 апреля, так как танковое, самоходное и противотанковое оснащение наступающих дивизий оказалось недостаточным по сравнению с мощной системой обороны противника. На основе вероятных сроков поставок снаряжения для тяжелых танков и противотанковых пушек начало операции намечено на 12 июня. События в Средиземноморском районе вызвали, однако, новую отсрочку операции «Цитадель». Однако 18 июня фюрер, учитывая соображения штаба оперативного руководства, окончательно высказался за проведение наступательной операции «Цитадель». 21 июня фюрер назначил наступление на 3 июля, а 25 июня установил окончательный срок – 5 июля.

Начальник штаба оперативного руководства дал указание начальнику отдела пропаганды относительно операции «Цитадель». Учитывая общее военное положение, необходима широкая пропаганда наступательной мощи войск без раскрытия задач на этот год на Востоке. Наши истинные намерения – наступление с ограниченной целью – не должны раскрываться. Поэтому целесообразно представить дело так, что наступление начато русскими, но сорвано нашими оборонительными действиями, переросшими в контрнаступление, отдельные действия которого привело к разгрому противника, причем захвачена значительная территория и выровнен фронт (С. 35).

Такое изображение обстановки понизит наступательную мощь противника и подчеркнет мощь нашей обороны и резервов на Востоке. Благодаря этому открытие союзниками второго фронта может быть отсрочено.

---

<sup>6</sup>ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 49, 50, 51.



но до завершения ведущихся сейчас боев на востоке. Для отвлечения внимания прессы от операции «Цитадель» было бы целесообразно одновременно начать исследование в «Международной информационной службе» возможностей вторжения противника, что дало бы определенный отвлекающий эффект. В отдельных предложениях о характере ведения пропаганды в ближайшее время указывается, что принятое у нас обыкновение умалчивать по несколько дней о боях на востоке нежелательно, так как в этом случае делаются выводы о предстоящем большом наступлении немцев (С. 36).

*6 июля.*

При проведении операции «Цитадель» южная группа продвинулась на 18 км, северная группа – на 10 км. Противнику были известны сроки начала наступления, вследствие этого эффект внезапности не был достигнут. В течение 5 июля противник потерял 432 самолета. Наши потери составили 26 самолетов (С. 43).

*7 июля.*

В районе Курска продолжались успешные атаки наших частей. Удалось вклиниться во второй эшелон войск противника. В полосе группы «Север» последовали танковые атаки противника, подтянувшего мощные оперативные резервы. Наши потери в танках, подорвавшихся на минах, значительны, прежде всего, в оперативной группе «Кемпф». Совершено 3200 самолето-вылетов, сбито 205 самолетов противника. Наши потери – 15 самолетов (С. 46).

*8 июля.*

В районе Курска идут тяжелые танковые бои. С начала операции «Цитадель» было уничтожено 460 танков противника. На остальных участках Восточного фронта существенных изменений не отмечено. Авиация совершила 4000 самолето-вылетов для поддержания наземных боев и сбила 193 самолета противника (С. 50).

*9 июля.*

Противник попытался остановить немецкое наступление в районе Курска мощными танковыми силами, что ему частично удалось. Атаки 9-й армии не смогли прорвать новую линию обороны противника. В полосе 4-й танковой армии было уничтожено 195 танков противника. На остальных участках Восточного фронта существенных боев не было. Наши атаки поддержаны мощными силами 4-го и 6-го воздушного флота. Было сбито 194 самолета противника, наши потери – 13 самолетов (С. 56).

*10 июля.*

Оперативная группа «Кемпф» отбила атаки противника на восточном фланге, продвинулась на юг до района Беловской и отрезала одну группировку противника. 4-я танковая армия наступала дальше на север и продвинулась вглубь на 10 километров. Авиация поддерживала наземные бои на главном направлении и сбила 119 самолетов противника, потеряв 8 (С. 59).

*11 июля.*

В ходе операции «Цитадель» русский ударный клин был сужен и фронт у Белгорода очищен. 9-я армия продвинулась только на 2 – 3 километра из-за упорного сопротивления противника. Так как быстрый успех не был достигнут, речь идет теперь о том, чтобы при минимальных собственных потерях нанести максимальный урон противнику. Для этого начато подтягивание резервов. Авиация поддерживала, как и накануне, наземные бои и уничтожила 126 самолетов противника (С. 68).

*12 июля.*

Несмотря на упорное сопротивление противника, оперативная группа «Кемпф» и 4-я танковая армия продвинулись на север и уничтожили группировку противника. С 5 июля армия уничтожила 1032 танка противника. Несмотря на плохую погоду, активность нашей авиации оставалась на том же уровне, что и в предыдущие дни.

*13 июля.*

В районе Курска имели место сильные контратаки противника при поддержке танков на всем фронте нашего ударного клина. Было уничтожено 163 танка противника. Активные атаки противника в полосе 2-й танковой армии завершились многочисленными вклинениями. 2-й и 6-й воздушные флоты активно поддерживали боевые действия армии (С. 72)..

*14 июля.*

Несмотря на плохую погоду, наступательные бои продолжались успешно. 4-я танковая армия захватила Донецкую линию и создала местные передовые плацдармы. Активные танковые контратаки противника отбиты. На полосе 2-й танковой армии противник продолжал интенсивные атаки в районе вклинения при поддержке танков и авиации. Наша авиация производила налеты на войска и железнодорожные цели, а также на скопление танков и уничтожила 103 самолета противника (С. 86).

*15 июля.*

В районе Курска наше наступление развивалось медленно из-за весьма упорного сопротивления противника. Многочисленные контратаки противника были отбиты. В полосе 2-й танковой армии противник возобновил активные танковые атаки на трех участках вклинения и проник дальше вглубь. Наша авиация поддержки совершила 3000 дневных и ночных вылетов и сбила 212 самолетов противника, потеряв 23 самолета (С. 98).

*16 июля.*

Ударная группа армий «Юг» захватила новую территорию. Противник распространил свои атаки на всю длину фронта 9-й армии, которая успешно оборонялась на всех участках. 2-я танковая армия также успешно отбивала сильные танковые атаки противника. На остальном фронте без существенных боев (С. 108).

*17 июля.*

На передней линии обороны армейской группы «Кемпф» и 4-й танковой армии положение прежнее. В полосе 9-й армии и местах вклинения в оборону 2-й танковой армии противник продолжал сильные атаки, поддержанные массовыми воздушными налетами, но не добился успеха. 9-я армия планомерно отошла на 4 километра, заняв новую линию обороны. Авиация эффективно поддерживала наземные войска, сильней атаками пикирующих бомбардировщиков (С. 119).

*18 июля.*

Наша ударная группировка под Белгородом была снова перегруппирована. 9-я армия отбила сильные атаки противника, подбив 130 танков. В полосе 2-й танковой армии усиленные атаки противника завершились несколькими прорывами, которые удалось изолировать. Было подбито 134 танка противника (С. 121).

*19 июля.*

Противник продолжал наступление крупными артиллерийскими и танковыми силами, поддержанными авиацией. В районе Харьков – Орел передний край обороны удерживался на всем протяжении. Северо-западнее Орла превосходящими силами противнику удалось вклиниться в наше расположение. Ввиду усилившегося наступления противника дальнейшее проведение операции «Цитадель» невозможно. Для создания резервов за счет сокращения линии фронта наше наступление прекращается (С. 124).

*20 июля.*

Противник продолжал усиленные атаки, которые в основном были отбиты 6-й армией и 1-й танковой армией. В районе Белгорода сокращение нашего фронта позволило высвободить резервы. В полосе 2-й танковой армии мощные танковые соединения противника прорвались по железной дороге Брянск – Орел. Авиация совершила налеты на скопления войск и танков противника, сосредоточив главный удар на районе прорыва под Болховом (С. 132).

*21 июля.*

Главный удар противник наносит вдоль шоссе Курск – Орел, где ему удалось силами трех танковых корпусов продвинуться на глубину 10 км в направлении Орла. На остальных участках фронта продолжались сковывающие атаки противника, сопровождавшиеся мощной артиллерийской поддержкой. Авиация совершила налеты на скопления войск и танков на Донце и под Орлом (С. 139).

*22 июля.*

Тяжелые оборонительные бои продолжаются. Отход оперативной группы «Кемпф» и 4-й танковой армии проведен планомерно. Авиация, как и накануне, совершала активные вылеты (С. 147).

*23 июля.*

Противник наносил основные удары в направлении г. Орел, где наш фронт пришлось отвести назад. Отступление под Белгородом проходит планомерно. 566 танков противника было подбито. Авиация поддерживала тяжелые оборонительные бои, несмотря на плохую погоду (С. 150).

*24 июля.*

Противник продолжал атаки на прежних участках при сильной поддержке артиллерии, танков и штурмовой авиации. Группа армий «Юг» в течение всего дня на всем протяжении фронта отражала атаки противника. В полосе 9-й армии были отбиты интенсивные атаки. На дороге Курск – Орел 2-я танковая армия отбила сильные танковые атаки (С. 158).

*25 июля.*

Вклинения противника в полосе группы «Юг» были частично ликвидированы. Разрыв между 9-й армией и 2-й танковой армией был закрыт. На левом крыле 2-й танковой армии противник глубоко вклинился в нашу оборону. Авиация поддерживала, прежде всего, наземные бои (С. 163).

26 июля.

Противник провел очень сильные танковые атаки против центра 9-й армии. Вклинение северо-восточнее Орла еще не ликвидировано. 100 танков противника прорвали передний край 2-й танковой армии на протяжении 8 километров. Перед фронтом 4-й армии было заметно оживленное перемещение и сосредоточение противника. Авиация противника была очень активна. Наша авиация не применялась из-за плохой погоды (С. 179).

27 июля.

17-я армия отразила многочисленные атаки противника, поддерживаемые танками. В полосе 6-й армии противник после интенсивной артиллерийской подготовки атаковал значительными силами, но не достиг успеха. Армейская группа «Кемпф» планомерно отошла на западный берег Донца. 9-я армия и 2-я танковая армия отразили с переменным успехом атаки противника, поддержанные танками (С.196).

28 июля.

9-я армия и 2-я танковая армия добились полного успеха при отражении сильных, поддержанных танками атак. Авиация поддерживала бои полетами преимущественно на наземные цели и средства сообщения (С. 203).

29 июля.

В полосе группы «Юг» значительных боевых действий не происходило. Перед фронтом 9-й армии нажим противника усиливается. Противник насаждает и на отступающую 2-ю танковую армию. Командующий группой армий «Центр» генерал-фельдмаршал фон Клюге обращается к фюреру по поводу телеграммы генерального штаба сухопутных войск от 21 июля, в которой указывается, что в ходе отступления он в ближайшее время выведет из Орловской дуги значительные силы. Он отклоняет упрек генерального штаба сухопутных войск в том, что вынужден сделать это, так как это мероприятие не было проведено раньше (С. 212).

30 июля.

Многочисленные атаки противника по всему фронту 9-й и 2-й танковой армиями были отбиты. Сильные дожди препятствуют боевым действиям (С. 219).

31 июля.

В районе Орла 2-я танковая армия отбила ряд сильных атак. После сильнейшей артподготовки противник снова атаковал. (С. 227).

1 августа.

Противник провел ряд атак при сильной поддержке танков против фронта 2-й танковой армии южнее Болхова. Авиация совершала налеты на пути сообщения и поддерживала наземные войска (Д. 50, С. 2).

2 августа.

Отход 9-й армии и 2-й танковой армии проводился планомерно. На остальных участках фронта были отбиты слабые атаки противника (С. 18).

3 августа.

В полосе 9-й армии свежие соединения противника, усиленные танками и авиацией, продолжали попытки прорыва. В очень тяжелых боях с большими потерями позиция в целом была удержана. Противник наседали на отступающую 2-ю танковую армию. Наша авиация успешно поддерживала наземные войска (С. 31).

4 августа.

В полосе 4-й танковой армии 200 танков противника прорвали правый фланг, но после ожесточенного боя были остановлены. В полосе 9-й армии противник, поддержанный 300 танками, предпринял упорные атаки и продолжал атаки также на шоссе Орел – Курск. Наша авиация активно поддерживала наземные бои. Был сбит 131 самолет противника при наших потерях в 10 самолетов (С. 41).

5 августа.

В полосе 4-й танковой армии противник вклинился еще глубже и сильной пехотной и танковой атакой потеснил восточный опорный пункт. 2-я танковая армия планомерно оставила Орел (С. 48).

6 августа.

В полосе армейской группы «Кемпф» после ожесточенных боев был оставлен Белгород. Правый фланг 4-й танковой армии после многочисленных вклинений и прорывов противника тоже был отведен назад. В полосе 9-й армии противник продолжал активные попытки прорыва на внутренних флангах (С. 59).

7 августа.

Западнее Белгорода пехота и танки противника продолжили сильные атаки после ураганной артиллерийской подготовки. Сейчас бои еще в полном разгаре. 4-я танковая армия в течение всего дня вела бои с переменным успехом, отражая сильные танковые атаки. 9-я армия отражала упорные попытки прорыва со стороны превосходящих сил противника, частично переходя в контратаки. В расположении 2-й танковой ар-

мии и 4-й армии все атаки были отбиты. 4-й и 6-й воздушные флоты активно поддерживали наземные бои в прифронтовых районах. 86 самолетов противника и 27 наших самолетов было сбито (С. 73).

*8 августа.*

В районе Харькова противнику удалось сильными танковыми атаками значительно расширить вклинение. Головные части его находятся в 40 км северо-западнее Харькова. Наша авиация поддерживала наземные бои успешными налетами на танки, артиллерию и войска (С. 81).

*9 августа.*

Успешная оборона наших войск на Орловской дуге в сочетании с планомерным отходом не позволила противнику развить наступление. 2-я танковая армия и 4-я армия продолжали отбивать упорные атаки противника, действующего силами на уровне полка. 214 танков противника было подбито. Наша авиация действовал так же, как и накануне. Было сбито 92 самолета противника и 26 наших самолетов (С. 87).

*10 августа.*

В расположении армейской группы «Кемпф» и 4-й танковой армии противник продолжал сильные атаки северо-западнее и восточнее Харькова. Нашу линию обороны пришлось отвести назад на 15 километров. Атаки в расположении 9-й, 2-й танковой и 4-й армий частично удалось отбить в упорных боях и контратаках. Численно превосходящие воздушные силы противника поддерживали, прежде всего, наземные войска. Наша авиация применялась против скоплений танков, артиллерии и исходных позиций. Наши потери составили 12 самолетов, потери противника – 63 самолета (С. 94).

*11 августа.*

В расположении армейской группы «Кемпф», планомерно отходящей к Харькову и 4-й танковой армии, продолжаются ожесточенные бои. 9-я армия отбила многочисленные атаки превосходящих сил противника. Погода ограничила применение авиации. Сбито 13 наших самолетов и 67 самолетов противника (С. 99).

*12 августа.*

В районе Харькова противнику удалось снова вклиниться в наше расположение. Новые ожесточенные атаки противника в полосе 9-й армии были отбиты. Центр тяжести применения авиации, как нашей, так и противника, находился в районе Харькова. . . Было сбито 44 самолета противника и 13 наших самолетов (С. 120).

*14 августа.*

В районе Харькова отмечено новое вклинение противника. После прорыва прикрывающих позиций под Харьковом наши войска контратаками снова захватили позиции на окраине города. Ударная танковая бригада (3-й танковый корпус) немного продвинулась вперед. Мотопехотная дивизия «Великая Германия» отбивала упорные атаки противника под Ахтыркой в стыке с 4-й танковой армией. 9-я армия под Карачевом вела ожесточенные оборонительные бои с превосходящими силами противника. На левом фланге 4-й армии противник, как и ожидалось, перешел в наступление. В тяжелых боях все вклинения удалось локализовать (С. 123).

*15 августа.*

В районе Харькова наши войска вели тяжелые оборонительные бои, в основном успешно отражая атаки противника. В районе Полтавы сосредоточивается группировка для прикрытия бреши между 4-й танковой армией и оперативной группой «Кемпф». 2-я и 9-я армии планомерно отходят. 4-я армия полностью отбила все атаки. 4-й воздушный флот поддерживал наземные войска под Харьковом и Богодуховом (С. 128).

*16 августа.*

Непрерывные атаки противника не имели успеха благодаря упорной борьбе наших войск. Наши местные атаки способствовали улучшению наших позиций и блокированию сил противника. Основное направление удара противника в полосе 9-й армии находилось в районе Рославль – Киров, где 12-й и 9-й армейские корпуса успешно оборонялись. Авиация противника была особенно активна в расположении 4-й танковой армии и 2-й армии, наша авиация – в районе Харькова. Было сбито 100 самолетов противника и 7 наших (С. 141).

*17 августа.*

Под Харьковом нам удалось успешно провести ряд контратак. В полосе 9-й и 4-й армий противник после мощной артиллерийской подготовки снова перешел в наступление, которое в тяжелых боях, в общем, удалось задержать (С. 147).

*18 августа.*

В районе Харькова крупные пехотные и танковые соединения противника продолжали теснить фронт 8-й армии<sup>7</sup>. 4-й танковой армии в ожесточенных боях удалось локализовать глубокое вклинение противника. Несмотря на большие потери, противник возобновил интенсивные атаки в районе 4-й армии, которые в

---

<sup>7</sup>Так с 16 августа стала называться оперативная группа «Кемпф».

ожесточенных боях снова удалось отбить. Авиация поддерживала наземные бои, прежде всего в районах Изюма и Харькова. 72 самолета противника было сбито. Наши потери – 9 самолетов (С. 150).

*19 августа.*

В районе Харькова продолжались упорные бои. 24-й танковый корпус продвинулся под Ахтыркой на 16 километров. 52-й армейский корпус, непрерывно атакуя противника, находится в критическом положении (С. 163).

*20 августа.*

8-я армия отбила атаки с востока и севера Харькова. Северо-западнее Харькова линию обороны пришлось перенести назад из-за сильного истощения наших сил. Попытка сильной танковой группировки прорваться северо-восточнее Брянска была сорвана (С. 170).

*21 августа.*

В районе Харькова давление противника ослабло, нашим частям удалось закрыть брешь между 8-й армией и 4-й танковой армией. Погода препятствовала применению авиации противника, но в целом она действовала очень активно в районе 8-й и 18-й армий. Действия нашей авиации (4-й воздушный флот) были в основном направлены в район Ахтырки и Котельвы.

Перемещение нашей авиации в тыл привело к тому, что за пределами ее досягаемости остаются такие цели, как Грозный, Саратов и Горький, не говоря уже об уральской промышленности, в то время как русская авиация совершает массированные налеты на Берлин и Верхнюю Силезию. Наше отсутствие на юге имело положительный резонанс в государствах Черного моря и потребует увеличения наших сил в Крыму, снабжение которого, по сообщению командования ВМС, возможно только морем и то с большими трудностями. Отход от Донецкого бассейна и Средней Украины означает потерю важных аэродром и крупных источников продовольствия, угля, электроэнергии и сырья. Оставление центрального района не повлечет за собой никаких последствий (С. 181).

*22 августа.*

На фронте 8-й армии не прекращались тяжелые бои в районе Харькова. На стыке 8-й и 4-й танковой армий начались тяжелые бои с окруженными силами противника, пытающегося прорваться. В расположении группы армий «Центр» существенных боевых действий не отмечалось. Воздушная разведка отметила всюду оживление движения моторизованных частей противника в районах вклинения, а также крупные скопления танков южнее дороги Брянск – Орел перед правым флангом 9-й армии (С. 187).

*23 августа.*

В полосе 8-й армии наши контратаки имели успех (С. 198).

*24 августа.*

8-я армия планомерно отходит с целью оставить Харьков и занять новую линию на Уде. В районе южнее Ахтырки были уничтожены остатки окруженной группировки противника, при этом было захвачено 299 танков и 188 орудий, а также 1800 пленных. Крупные скопления сил противника перед фронтом 9-й армии были рассеяны сосредоточенным огнем артиллерии и авиации<sup>8</sup>.

*26 августа*

Фюрер проводит совещание в Ставке «Вервольф» (Винница) с командующим группой армий «Юг» генерал-фельдмаршалом Манштейном (С. 236).

*1 сентября.*

19 августа штаб сухопутных войск по распоряжению фюрера издал приказ о массовом выделении людских ресурсов из сил вермахта на Западе для покрытия дефицита личного состава в войсках, действующих на Восточном фронте. 1 сентября эти указания были дополнены: другие фронты, подчиненные штабу ВГВ, тоже должны выделить людей, они должны выполнять свои прежние задачи при уменьшенной численности. Приводятся сведения о подразделениях, подлежащих отправке на Восточный фронт.

Заместитель начальника штаба оперативного руководства сообщает начальнику штаба оперативного руководства, что он не имел возможности высказать свою точку зрения до издания приказа и поэтому теперь докладывает следующее. На Западе и Юге по всем данным предстоит наступление противника, которое в отличие от Востока непосредственно угрожает границам Германии. Ранее для Западного фронта было предусмотрено 8 подвижных соединений. В настоящее время там нет ни одного полностью боеспособного подвижного соединения. Пехотные дивизии на побережье заменены резервными, стационарными и авиаполевыми дивизиями, обладающими меньшей боеспособностью. Вскоре произойдет дальнейшее временное ослабление их вследствие замены 45 000 солдат с Восточного фронта восемнадцатилетними мобилизованными. В связи с этим

<sup>8</sup>Харьков был освобожден 23 августа 1943 года.

Западный фронт не сможет выдержать нового выделения людских ресурсов, а для Верхней Италии оно означало бы непоправимое ослабление (Д. 51, С. 6).

*7 сентября.*

Обстановка на Восточном фронте привела к тому, что предназначенный для Западного фронта батальон танков «Тигр» и предназначенный для Юго-Восточного фронта дивизион штурмовых орудий выделены для Восточного фронта. Кроме того, силы, необходимые для усиления южного участка Восточного фронта, будут получены за счет ускоренной эвакуации кубанского плацдарма, откуда войска должны быть вывезены по воздуху (С. 42).

*8 сентября.*

Положение на Востоке ухудшилось. Брать войска с Востока больше нельзя, наоборот надо подбрасывать туда подкрепления. Ввиду этого, штаб оперативного руководства изучает возможности боевых действий на остальных фронтах имеющимися там силами. Результаты этого изучения должны быть представлены начальнику штаба оперативного руководства для доклада фюреру о том, насколько соединения на этих фронтах способны противостоять силам неприятеля. Изучается также вопрос о том, как повлияет создавшееся положение на дальнейшее ведение боевых действий на ТВД, подчиненных ШВГВ.

В этой связи начальник штаба оперативного руководства рассмотрел вопрос о соответствии распределения сил на отдельных ТВД стратегической обстановки и сделал следующий вывод. Отвод войск из Финляндии невозможен, так как в случае крупного наступления противника 20-я горная армия может рассчитывать только на свои весьма незначительные резервы. Потеря Финляндии будет означать потерю важного стратегического сырья – никеля и открытие Балтийского моря для русского флота. Не имеет свободных сил и Норвегия, в которой после выделения 25-й танковой дивизии осталась в качестве резерва только одна пехотная дивизия.

Успешная высадка противника в Норвегии означает вступление Швеции в войну на стороне Англии и тем самым крах всего Северного фронта. Дания, являющаяся жизненно важным связующим звеном с Норвегией, уже выделила единственную по-настоящему боеспособную дивизию – 71-ю.

В качестве резерва для Запада требуется минимум 7 – 8 подвижных, полностью боеспособных соединений и 4 – 6 пехотных дивизий, однако они могут быть предоставлены только после завершения новых формирований. Таким образом, с Запада сейчас также не могут быть выделены требуемые силы. Только Юг, имеющий 17,5 дивизий, может считаться достаточно хорошо оснащенным, однако следует учитывать, что Италия в любой момент может перейти на сторону врага. Наши силы на Юго-Востоке хватает лишь на борьбу с партизанами, а им, возможно, предстоит еще и разоружать итальянцев и взять на себя выполняемые ими сейчас задачи. 84 немецким соединениям, из которых каждое защищает полосу побережья длиной примерно 165 километров, противостоит 116 соединений противника и 150 – 200 тысяч партизан. Из них не только невозможно выделить какие-либо силы для Востока, но их необходимо еще и усилить, по крайней мере, на Западе и Юго-Востоке, для того, чтобы они смогли отразить наступление противника.

Поэтому начальник штаба оперативного руководства делает вывод, что требуемые резервы можно выделить только путем сдачи передовых позиций. На Севере и Западе такая возможность исключена. На Юго-Востоке уход из Греции потребует создания нового сухопутного фронта на рубеже Валлона – Салоники, на что будет израсходовано больше сил, чем требовалось для защиты побережья Греции. При этом будут потеряны войска, занимающие Крит и Родос, или, по крайней мере, их материальная часть. Высвободить войска можно лишь из Южной Италии. На Юге имеется группировка немецких сил, созданная с учетом выхода Италии из войны, ее соединения нельзя использовать ни для сильного контрудара по англичанам, ни на других ТВД.

Отсюда вытекает несомненная необходимость собственной властью разрубить узел, который мы завязали в Италии. . . Помощь Востоку можно оказать только путем обмена потрепанных восточных дивизий на дивизии с Запада и из Норвегии.

НШВГВ заявил 8 сентября о своем согласии с предоставленным анализом обстановки. В связи с происшедшим вскоре переворотом в Италии дальнейшее изучение доклада не производилось. Только 29 сентября поставленные вопросы были снова подняты в докладе заместителя начальника штаба оперативного руководства, сделанного с учетом изменившейся обстановки (С. 55 – 57).

**ТЕЛЕГРАММА КОМАНДУЮЩЕГО 9-Й АРМИЕЙ ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИКА  
В. МОДЕЛЯ ОТ 31 ИЮЛЯ 1943 ГОДА ШТАБУ ГРУППЫ АРМИЙ «ЦЕНТР»<sup>9</sup>**

«Обстановка на Орловской дуге остается напряженной. Она определяется численным соотношением наших сил и сил противника. Метеорологические условия, по существу, создали только временные препятствия для свободного передвижения противника. Оценка всех сведений о противнике подтверждает, что он придерживается своего оперативного замысла: путем двухстороннего охвата срезать дугу фронта в районе Орла (соединить ударные группы в районе Карачева) и одновременно разбить ее фронтальными прорывами. Для этой цели, между прочим, уже предназначено 15 танковых и механизированных корпусов...

Расход сил противника благодаря успеха немецкой обороны является, несомненно, высоким. Однако противник беспрерывно подтягивает новые силы и пополняет уже действующие части личным составом и материалами из своих еще неисчерпанных резервов (3-й, 5-й и 19-й танковые корпуса), в некоторых случаях за пять дней вновь вооруженных новыми танками Т-34 и танками американских типов.

В противоположность этому боевая численность наших частей все время сильно снижается вследствие совершенно недостаточного и весьма медленного подвода пополнения. Некоторые войска беспрерывно участвуют в боях уже в течение четырех недель, и поэтому здесь возникает опасность для дальнейшего ведения войны, на которую необходимо весьма серьезно указать.

Недостаток в людях и резервах вынуждает прибегать к беспрерывным тактическим перегруппировкам и, таким образом, вызывает постоянно повышенное напряжение для ликвидации опасности прорывов огнем нашей обороны, а, следовательно, и для устранения серьезных препятствий в деле планового оставления Орловской дуги. Желательные контрудары, к сожалению, становятся, таким образом, почти невозможными. Только выход на «желтую линию» (предположительно 8–9 августа 1943 года), смотря по развитию обстановки, может принести облегчение войскам (С. 27).

Большую помощь могла бы оказать авиация, если бы можно было временно выделить больше самолетов на выявленные теперь направления основных ударов противника, и путем использования более крупных частей авиации в большем объеме создать затруднения в подвозе материалов из тыловых областей.

Сильное наступление противника в районе юго-западнее Болхова, начатое с вечера 30 июля частично вновь подтянутыми силами, вынудило ввести в бой части, предназначенные для смены моторизованной дивизии «Великая Германия» (10-ю моторизованную и 20-ю танковую дивизии), чтобы снова восстановить положение в районе атакованной 25-й моторизованной дивизии.

Я наметил, после проверки местной боевой обстановки, ценою дальнейшего ослабления восточного участка Орловской дуги (откуда 56-я пехотная дивизия уже отправлена, а 36 пехотная дивизия выводится) в ночь с 31 июля на 1 августа отдать приказ главным силам 8-го танковой дивизии отойти, чтобы сменить части моторизованной дивизии «Великая Германия». Вторую половину дивизии «Великая Германия» можно, однако, вывести с фронта тогда, когда снова поступит в мое распоряжение 10-я мотострелковая дивизия.

Таким образом, по теперешним расчетам первая половина будет сменена утром 4 августа, а вторая половина – утром 5 августа. Что же касается смены дивизии «Великая Германия» только измотанными боями остатками 208-й и 112-й пехотных дивизий, то, несмотря на подтягивание нескольких артиллерийских дивизионов, это невозможно, так как давление противника на Карачев продолжается с неослабной силой. Возможное развитие сегодня подтверждает подход значительных сил артиллерии в район Радовици и в любое время следует ожидать возобновление наступления для решающего прорыва на Карачев. Поэтому здесь необходимо иметь в наличии танки, бронемашины и тяжелое противотанковое оружие, как и в дивизии «Великая Германия». *Генерал-полковник Модель*».

**Выводы штаба группы армий:** «Я присоединяюсь к вышеизложенной оценке обстановки по всем пунктам. Со своей стороны штаб группы армий будет делать все, чтобы обеспечить скорейшую смену дивизии «Великая Германия». Больше того, в собственных интересах группы подтянуть, насколько возможно, быстрее другие части 4-й армии.

По создавшемуся положению вещей здесь может идти речь, прежде всего, об сильно измотанных дивизиях, боеспособность которых вообще не может быть сравнима с нормальной дивизией. Штаб группы армий ясно представляет себе, что прежнее намерение, при отходе нанести противнику возможно больше ударов,

<sup>9</sup>ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 103.

теперь невыполнимо, принимая во внимание снизившуюся боеспособность и переутомляемость войск. Теперь дело в том, чтобы поскорее оставить Орловскую дугу. Темп отхода движения, однако, нельзя ускорить сверх установленного, главным образом потому, что в противном случае войска будут вынуждены занимать совершенно неподготовленные позиции.

Обращаю особое внимание на решающее значение достаточного подтягивания пополнения. При имеющихся потерях около 80 000 человек в июле пополнение (включая выздоравливающих) достигает едва 29 000 человек. Так как количество теперь будет расти, необходимо непременно увеличить подвоз пополнения. *Фон Клюге*» (С. 24 – 30).

№ 7

**ПРОЩАЛЬНОЕ ПИСЬМО ГЕНЕРАЛ – ФЕЛЬДМАРШАЛА  
ФОН КЛЮГЕ ГИТЛЕРУ ОТ 18 АВГУСТА 1944 ГОДА<sup>10</sup>**

«Мой фюрер!

Ваше решение, переданное мне вчера фельдмаршалом Моделем, отстраняет меня от командования войсками на Западе и командования группой армий «Б». Причиной этого является, очевидно, неудача танкового удара на Авранш, что сделало невозможным прикрытие бреши, тянущейся до моря. Моя «вина» как командующего является установленной.

Разрешите мне, мой фюрер, с полным уважением к Вам изложить свою точку зрения. Когда Вы получите эти строки, переданные мной через обергруппенфюрера Зеппа Дитриха, которого я в тяжелое время узнал и оценил как смелого, неподкупного человека, меня уже не будет в живых. Я не смогу вынести упрека в том, что судьба фронта на Западе решена из-за ошибочной стратегии, а защищать себя у меня нет сил. Из этого я делаю вывод, и я уйду туда, где находятся уже тысячи моих товарищей. Я никогда не боялся смерти. Жизнь больше не имеет для меня смысла; кроме того, я нахожусь в списке военных преступников, выдачи которых требует враг (С. 82)...

И, наконец, наши войска на Западе, с точки зрения личного состава и техники, были почти изолированы. Это было закономерным результатом отчаянного положения на Востоке. Тем более что быстрое уменьшение числа танков и противотанкового оружия и недостаточное снабжение так называемых стационарных дивизий минометами привели к положению (которое стало еще отчаяннее из-за потерь, понесенных в так называемых котлах), в котором мы теперь оказались.

Мои натянутые отношения с новым начальником генерального штаба (генерал-полковником Гудерианом), который видит во мне своего врага, были причиной того, что я не смог попасть к нему, и у меня не было возможности получить поддержку для Запада бронетанковой техники, которая была необходима. Все это оказало решающее влияние на развитие общего положения.

Мой фюрер, я считаю, что имею право сказать, что я сделал все, чтобы справиться с положением. В моем сопроводительном письме к меморандуму генерал-фельдмаршала Роммеля, которое я переслал Вам, я уже заявил о том, как будут развиваться события. Как Роммель, так и я, возможно, все командующие здесь, на Западе, которые имеют опыт боевых действий с англо-американцами, с их превосходством в боевой технике, заранее предвидели настоящее положение. Нас не послушали. Наши потери были продиктованы не пессимизмом, а просто знанием фактического положения дел. Я не знаю, сможет ли генерал-фельдмаршал Модель, который во всех отношениях является испытанным командиром, справиться с положением. Я желаю ему это от всего сердца. Но если это не произойдет и Ваше новое в такой степени желаемое оружие и в первую очередь авиационное, не принесет успеха, тогда, мой фюрер, решитесь на то, чтобы закончить войну. Немецкий народ вынес такие несказанные страдания, что пришло время положить этому ужасу конец (С. 84).

Должны быть способы и пути, которые могли бы положить конец войне и, прежде всего, избавить рейх от большевистского ада. Поведение некоторых офицеров, попавших в плен на Востоке, представляло для меня всегда загадку (имеется в виду «Национальный комитет «Свободная Германия»). Мой фюрер, я всегда восторгался вашим величием и вашей стойкостью в этой гигантской борьбе и вашей железной волей утверждать самого себя в национал-социализме. Если судьба оказалась сильнее вашей воли и вашего гения, то это воля

---

<sup>10</sup> ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 63.



проведения. Вы вели честную и великую борьбу. Покажите же и теперь свое величие, положив конец, если это необходимо, безнадежной борьбе.

Я прощаюсь с Вами, мой фюрер, как один из тех, кто в своем стремлении исполнить свой долг перед Вами до самого конца, стоял к Вам ближе, чем Вы, может быть, думали. Хайль, мой фюрер!» (С. 85).

№ 8

**ПРИКАЗ ГИТЛЕРА О «ВЫЖЖЕННОЙ ЗЕМЛЕ»<sup>11</sup>**

«Борьба за существование нашего народа заставляет также и на территории Германии использовать все средства, которые могут ослабить боеспособность противника и задержать его продвижение. Необходимо использовать все возможности, чтобы непосредственно или косвенно нанести максимальный урон боевой мощи противника. Ошибочно было бы полагать, что после возвращения потерянных территорий можно будет снова использовать не разрушенные перед отступлением или выведенные из строя на незначительный срок пути сообщения, средства связи, промышленные предприятия и предприятия коммунального хозяйства. Противник оставит нам при своем отступлении лишь выжженную землю и не посчитается с нуждами местного населения.

Поэтому я приказываю:

1. Все находящиеся на территории Германии пути сообщения, средства связи, промышленные предприятия и предприятия коммунального хозяйства, а также материальные запасы, которыми противник может в какой-либо мере воспользоваться, немедленно или по прошествии незначительного времени подлежат уничтожению.

2. Ответственность за уничтожение возлагается: на военные командные инстанции в отношении всех военных объектов (включая дорожные сооружения и средства связи), на гаулейтеров и государственных комиссаров обороны в отношении всех промышленных предприятий, предприятий коммунального хозяйства, а также всякого рода материальных запасов. Войска должны оказывать гаулейтерам и государственным комиссарам обороны необходимую помощь в выполнении стоящих перед ними задач.

3. Настоящий приказ немедленно довести до сведения всех командиров. Все распоряжения, противоречащие данному приказу, утрачивают свою силу» (С. 93).

№ 9

**ВОЗРАЖЕНИЯ РЕЙХСМИНИСТРА ВООРУЖЕНИЙ И ВОЕННОЙ ПРОДУКЦИИ А.ШПЕЕРА ОТ 29 МАРТА 1945 ГОДА<sup>12</sup>**

«Мой фюрер!

Если я обращаюсь к Вам еще раз с письмом, то только потому, что я не в состоянии из-за внутреннего возбуждения высказать Вам свои мысли в устной форме...

Вчера Ваше мнение раздвоилось между реальными познаниями, от которых можно перейти к убеждению, что война проиграна, и между той, все еще имеющейся верой, что все может повернуться к лучшему. Вы задали мне вопрос, надеюсь ли я на успешное продолжение войны или же моя вера разбивается о мои трезвые доводы, присущие моей специальности.

Моя вера в благоприятный поворот судьбы оставалась непоколебимой до 18 марта... Я много сделал для Германии. Без моего труда война, возможно, была бы проиграна в 1942 – 1943 годах (С. 94).

Из-за лености и любви к удобствам мы потеряли год драгоценного времени для вооружения и развития, и в результате пришли к тому, что в решающие 1944/1945 годы многое приходит слишком поздно. Появись любое нововведение годом раньше, и наша судьба была бы другой. Как будто провидение хотело нас предупредить, ибо с тех пор все военные события были отмечены печатью несчастья. Ибо ни в одной войне раньше внешние

<sup>11</sup> Передан военным и гражданским инстанциям 19 марта 1945 года. ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 63.

<sup>12</sup> ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 63.

условия, хотя бы погода, не играли такой решающей и несчастной роли, как в этой самой технической из всех войн: мороз под Москвой, туман под Сталинградом и голубое небо зимнего наступления 1944 года на Западе.

Несмотря на это я убежден, что судьба не доведет нас до конца, и что однажды появятся возможности обеспечить нашему народу существование. Ибо у этого народа, героически сражавшегося на фронтах и в тылу, не может быть плохого конца. Это – моя внутренняя вера, позволявшая мне, несмотря на все внешние влияния и познания, оставаться сильным и вселять веру в других, была непоколебима до последних дней (С. 95).

Когда 18 марта я Вам передал свою записку, я был твердо убежден, что выводы, которые я сделал из современного положения для сохранения основ жизни народа, обязательно найдут Ваше одобрение. Так как Вы сами однажды заявили, что задача государственного руководства заключается в том, чтобы при проигранной войне избавить народ от героического конца.

Вечером Вы, однако, высказали мне свои мысли, из которых, если я Вас правильно понял, вытекает ясно и однозначно: если война проиграна, погибает и народ. Эта судьба неотвратима. Нет необходимости и считаться с основами, в которых нуждается народ для его самого примитивного существования. Напротив, будет лучше, если эти вещи будут разрушены. Ибо немецкий народ показал себя (С. 95) слабейшим и более сильному восточному народу принадлежит всецело будущее. Все, что останется после войны, это мелочи, потому что все лучшее погибло.

Я был до глубины души потрясен этими словами. И когда я днем позже читал приказ о разрушении всего, а вскоре после этого строгий приказ об эвакуации, я увидел в них первые шаги к выполнению этих намерений...

Но я не могу больше верить в успех нашего общего дела, когда мы в эти решающие месяцы планомерно разрушаем основу жизни народа. Это такая большая несправедливость по отношению к нашему народу, что судьба больше не повернется к нам лицом. Мы не должны разрушать то, что создавалось поколениями. Если это делает враг, и при этом истребляет народ, вина за это целиком ложится на него. Я убежден, что провидение накажет их за то, что они подняли руку на этот храбрый и порядочный народ.

Я могу работать с внутренней порядочностью, убежденностью и верой в будущее только в том случае, если Вы, мой фюрер, как и раньше, выскажетесь за сохранение основ жизни нашего народа. Я не вхожу при этом в подробности относительно того, что в результате выполнения опрометчивых мер согласно Вашему приказу на разрушение от 19 марта 1945 года мы потеряем последние индустриальные мощности, и что известие о нем вызовет большое замешательство в народе (С. 96)...

Поэтому я Вас прошу не осуществлять этого шага по разрушению, обрекая тем самым народ на гибель. Если Вы могли бы в какой-то форме решиться на этот счет, тогда я обрел бы снова веру и мужество, чтобы продолжить работать с еще большей энергией. Вы поймете, что происходит во мне. Я не могу работать с полной отдачей и внушать столь необходимое доверие, если одновременно с моим призывом к рабочим к полной отдаче сил мы готовим разрушение их жизненных основ.

Наша задача – приложить все силы, чтобы максимально усилить сопротивление. Я хотел бы участвовать в этом. Военные поражения, понесенные в последние недели Германии, ужасны. От нас больше не зависит, куда повернется судьба. Только лучшая судьба может изменить наше будущее. Мы можем содействовать этому лишь нашей выдержкой и непоколебимой верой в вечное будущее нашего народа. Господи, защити Германию!».

## № 10

### ОБРАЩЕНИЕ ГИТЛЕРА К СОЛДАТАМ ВОСТОЧНОГО ФРОНТА ОТ 15 АПРЕЛЯ 1945 ГОДА<sup>13</sup>

«Солдаты на Восточном фронте!

В последний раз смертельный враг в лице большевиков и евреев переходит в наступление. Он пытается разгромить Германию и уничтожить наш народ. Вы, солдаты на Восточном фронте, знаете (С. 105) большей частью уже сами, какая судьба уготовлена, прежде всего, немецким женщинам, девушкам и детям. В то время

---

<sup>13</sup>ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 63

как старики и дети будут убиты, женщины и девушки будут низведены до казарменных проституток. Остальные попадут в Сибирь.

Мы предвидели это наступление и уже с января этого года делали все, чтобы построить прочный фронт. Врага встретит мощная артиллерия. Потери нашей пехоты компенсированы многочисленными новыми подразделениями. Штурмовые подразделения, новые формирования и отряды фольксштурма усиливают наш фронт. Большевиков в этот раз постигнет судьба азиатов, то есть им будет нанесено кровавое поражение у стен Берлина.

Кто в этот момент не выполнит своего долга, действует как предатель своего народа. Полк или дивизия, покинувшие свои позиции, ведет себя так подло, что он должен будет стыдиться женщин и детей, выстоявших перед воздушным террором врага. Прежде всего, следите за немногими офицерами и солдатами – предателями, которые, чтобы сохранить себе сносную жизнь в русском рабстве, возможно, будут воевать против нас в немецкой форме. Тот, кто дает вам приказ на отступление, а вы его точно знаете, должен быть тотчас схвачен и если необходимо тотчас расстрелян, безразлично в каком он чине. Если в эти грядущие дни и недели каждый солдат на Восточном фронте выполнит свой долг, последний натиск азиатов разобьется о нашу оборону, равно как и вторжение наших врагов на Западе, в конце концов, потерпит провал.

Берлин останется немецким, Вена снова будет немецкой, а Европа никогда не будет русской. Образуйте монолитную общность для защиты не пустого понятия «отечество», а для защиты вашей родины, ваших жен, ваших детей, а с ними и вашего будущего.

В эти часы весь немецкий народ смотрит на вас, мои восточные бойцы, и надеется только на то, что ваша стойкость, ваш фанатизм и ваше оружие потопят большевистский натиск в море крови. В момент, когда судьба убрала с лица земли самого большого военного преступника всех времен (имеется в виду умерший тремя днями раньше президент США Ф.Рузвельт), решается исход этой войны» (С.107).

## № 11

### ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗАВЕЩАНИЕ ГИТЛЕРА<sup>14</sup>

«С тех пор, как в 1914 году в качестве добровольца я вложил свои скромные силы в первую, навязанную рейху Мировую войну, прошло уже более тридцати лет. В течение этих трех десятилетий при всех моих мыслях, действиях и жизни мной руководили только любовь и верность к моему народу. Они дали мне силу принять сложнейшие решения, какие еще никогда не (С. 228) стояли ни перед одним из смертных. Я истратил мое время, мою рабочую силу и мое здоровье за эти три десятилетия.

Это неправда, что я или кто-то другой в Германии хотели войны в 1939 году. Ее хотели и ее устроили исключительно те международные государственные деятели, которые были еврейского происхождения или работали в интересах евреев. Я сделал слишком много предложений по сокращению и ограничению вооружений, которые потомство никогда не посмеет отрицать, чтобы ответственность за эту войну можно было возложить на меня.

Кроме того, я никогда не хотел, чтобы после первой злосчастной Мировой войны возникла вторая против Англии и даже Америки. Пройдут столетия, но из руин наших городов и исторических памятников будет возрождаться ненависть против того, в конечном счете, ответственного народа, которому мы все этим обязаны: международному еврейству и его пособникам.

Еще за три дня перед началом немецко-польской войны я предложил британскому послу в Берлине решение немецко-польских проблем – подобие решению Саарского вопроса под международным контролем. И это предложение не могут отрицать. Но оно было отвергнуто, так как круги, задающие тон английской политике, желали войны, частью из-за выгодных сделок, частью, подгоняемые организованной международным еврейством пропаганды. Но у меня не оставалось никакого сомнения в том, что если народы Европы будут опять рассматриваться как пакеты акций этих денежных и финансовых заговорщиков, то тогда к ответу будет привлечен также и тот народ, который является истинным виновником этой убийственной войны: еврейство!

<sup>14</sup> Стиль и языковые погрешности документа сохранены. ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 63.

Далее, я никого не оставил в неведении на тот счет, что миллионы взрослых мужчин могут умирать и сотни тысяч женщин и детей сгорать в городах и погибать под бомбами без того, чтобы истинный виновник искупил свою вину, хотя бы даже (С. 229) и гуманными средствами.

После шестилетней борьбы, которая, несмотря на все неудачи, войдет однажды в историю, как самое славное и смелое выражение жизненной воли народа, я не могу расстаться с городом, который является столицей рейха. Так как силы очень малы, чтобы как раз на этом месте выдерживать и далее натиск врага, а наше сопротивление, ослепленное этим, как бывает у бесхарактерных и в такой же степени людей, постепенно обесценится, я бы хотел, оставшись в этом городе, разделить мою судьбу с тем, что миллионы других уже приняли на себя.

Кроме этого я не хочу попасть в руки врагов, которые для увеселения своих подстрекаемых масс нуждаются в инсценированном еврейском зрелище. Поэтому я решил остаться в Берлине и здесь добровольно избрать себе смерть в тот момент, когда я буду уверен, что местопребывание фюрера и канцлера уже не может быть больше удержано. Я умру с радостным сердцем перед лицом осознанных мною неизмеримых подвигов и достижений наших солдат на фронте, наших женщин дома, достижений наших крестьян и рабочих и единственных в нашей истории деяний нашей молодежи, которая носит мое имя.

То, что я выражаю им всем исходящую из самой глубины сердца благодарность, так же понятно, как и мое желание, что они ни при каких обстоятельствах не прекратят борьбы, и безразлично где и когда, будут продолжать ее против врагов отечества, оставаясь верными призывам великого Клаузевица. Из жертв наших солдат и моего собственного единения с ними до самой смерти, в немецкой истории, так или иначе, когда-нибудь опять взойдет имя сияющего воззрения национал-социалистического движения и тем самым осуществление настоящей общности народа (С. 230).

Многие храбрые мужчины и женщины решили связать свою жизнь с моей до самого конца. Я их просил, и, наконец, приказал им, не делать этого, а принять участие в дальнейшей борьбе нации. Командиров армий, военно-морского флота и военно-воздушных сил я прошу с помощью крайних средств усилить дух сопротивления наших солдат в национал-социалистическом смысле с особой ссылкой на то, что также и я сам, основатель и творец этого движения, предпочел смерть трусливой сдаче или даже капитуляции. Пусть это со временем станет понятием чести для офицеров – как это уже имеет место в нашем военно-морском флоте, – что сдача местности или города невозможна и что здесь, прежде всего командиры своим ярким примером должны идти впереди, преданнейше выполняя обязанности вплоть до самой смерти.

Перед моей смертью я изгоняю бывшего рейхсмаршала Германа Геринга из партии и лишаю его всех прав, которые следуют из указа от 29 июня 1941 года, а также из моего заявления в рейхстаге от 1 сентября 1939 года. Вместо него я назначаю гросс-адмирала Денница рейхспрезидентом и Верховным командующим вермахта.

Перед моей смертью я изгоняю бывшего рейхсфюрера СС и рейхсминистра внутренних дел Генриха Гимmlера из партии, а также со всех государственных постов. Вместо него я назначаю гаулейтера Карла Ганке рейхсфюрером СС и начальником немецкой полиции, а гаулейтера Пауля Гизлера рейхминистром внутренних дел. Геринг и Гимmlер своими тайными переговорами с врагом, которые они вели без моего ведома и против моей воли, а также своей попыткой, вопреки закону, захватить власть в государстве в свои руки, причинили стране и всему народу неизмеримый ущерб, не говоря уже об измене по отношению ко мне лично (С. 231).

Чтобы дать немецкому народу правительство, состоящее из честных людей, которые выполняют обязательства дальше продолжать войну всеми средствами, я назначаю в качестве руководителей нации следующих членов нового кабинета...

Хотя некоторое число этих людей, таких, как Мартин Борман, д-р Геббельс и т.д., включая их жен, примкнули ко мне по доброй воле и ни при каких обстоятельствах не хотят покинуть столицы рейха, а готовы погибнуть вместе со мной, я должен их все же просить подчиниться моим требованиям и в данном случае поставить интересы нации над своими собственными чувствами.

Как товарищи они после смерти будут стоять ко мне так же близко, как и мой дух будет пребывать среди них и постоянно их сопровождать. Пусть они будут твердыми, но никогда несправедливыми; пусть они никогда не берут страх в советчики их дел и честь нации ставят превыше всего на земле. Пусть они, наконец, осознают, что наша задача в построении национал-социалистического государства представляет собой труд будущих поколений, который обязывает каждого отдельного человека, всегда служить общему делу и в соответствии с ним отодвигает назад свои собственные выгоды.

От всех немцев, всех национал-социалистов, мужчин и женщин и всех солдат вермахта я требую, чтобы они до самой смерти были верны и послушны новому правительству и своему президенту. Я обязываю руководство нации и подчиненных, прежде всего к неукоснительному соблюдению расовых законов и к беспощадному сопротивлению международному отравителю всех народов – международному еврейству» (С. 233).

## Содержание

От автора .....	6
Совсем необходимое вступление .....	10
5 июля (день 1-й). ...И грянул бой.....	25
6 июля (день 2-й). Первые потери .....	43
7 июля (день 3-й). Над Томаровкой .....	59
8 июля (день 4-й). Будь любезен .....	77
9 июля (день 5-й). Напряжение боев на южном фазе дуги нарастает .....	87
10 июля (день 6-й). На Орловском направлении 562 бомбардировщика .....	99
11 июля (день 7-й). Думая о наступлении .....	113
12 июля (день 8-й). «Изведал враг в тот день немало, что значит русский бой удалый» .....	129
13 июля (день 9-й). Под крылом танки Манштейна .....	139
14 июля (день 10-й). Нет, Логинов не ошибся!.....	153
15 июля (день 11-й). Леонид Агеев .....	171
16 июля (день 12-й). Неприятно, когда тебя сбивают, но вдвойне неприятно, когда это делают свои.....	181
17 июля (день 13-й). Знать родился ты, парень, в рубашке!.....	199
18 июля (день 14-й). На боевом курсе рекордное количество бомбардировщиков .....	213
19 июля (день 15-й). И один в поле воин .....	227
20 июля (день 16-й). Варфоломеевская ночь. ....	243
21 июля (день 17-й). Пятитысячный рубеж .....	265
22 июля (день 18-й). Когда непогода тоже враг .....	277
23 июля (день 19-й). Облачность – десять баллов, гроза закрыла цели... ..	289
24 июля (день 20-й). Отличились летчики Голованова .....	293
25 июля (день 21-й). АДД работает на Южном фронте .....	299
26 июля (день 22-й). Николай Куракин .....	303
27 июля (день 23-й). Боевая работа .....	307
28 июля (день 24-й). АДД не уходит, она лишь сокращает свои усилия .....	313
29 июля (день 25-й). Части подводят итоги работы за июль .....	319
30 июля (день 26-й). Сергей Ушаков .....	323
31 июля (день 27-й). Павел Радчук.....	329
1 августа (день 28-й). Павел Хрусталеv .....	333
2 августа (день 29-й). В ночь перед началом операции «Полководец Румянцев» .....	339
3 августа (день 30-й). Ты не вернулся, но я тебя жду .....	345
4 августа (день 31-й). Борис Лунц .....	349
5 августа (день 32-й). Возвращены Родине .....	357
6 августа (день 33-й). Он такой, этот Андрей Головатенко.....	375
7 августа (день 34-й). Запомните адрес: село Машкино Курской области. ....	383
8 августа (день 35-й). За все надо платить .....	393
9 августа (день 36-й). Белгородец Иван Кожемякин и украинец Прокофий Немич .....	407
10 августа (день 37-й). Штурман Роценко из Корочи .....	415
11 августа (день 38-й). Бюргерам это надо знать!.....	421
12 августа (день 39-й). Розы и шипы .....	429
13 августа (день 40-й). За смерть друга .....	437
14 августа (день 41-й). АДД вновь наращивает силы .....	445
15 августа (день 42-й). Вечно числить в списках третьей эскадрильи .....	453
16 августа (день 43-й). Всем своим составом .....	461
17 августа (день 44-й). О чем поведал дневник боевых вылетов .....	469
18 августа (день 45-й). Боевая ночь в честь Дня авиации .....	475
19 августа (день 46-й). Триста метров до смерти .....	485
20 августа (день 47-й). По указанию представителей Ставки. ....	495
21 августа (день 48-й). Таких, как он, Родина не забудет.....	503
22 августа (день 49-й). Еще одно последнее сказание... ..	517
Заключение .....	524
Послесловие .....	557
Приложение .....	561

**Сергиенко Анатолий Михайлович**

**БОМБАРДИРОВЩИКИ АВИАЦИИ ДАЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ  
В НЕБЕ НАД КУРСКОЙ ДУГОЙ**

Аргументированный детальный анализ участия Авиации  
дальнего действия в боях на Курской дуге за каждый день  
в период с 5 июля по 23 августа 1943 года.

Редактор Я.И. Косьминов

Тех. редактор К.А. Лахнов

Создание оригинал-макета, компьютерный набор, верстка,  
графическое оформление, работа над фотоснимками,  
дизайн Ж.Я. Хахалевой

Художник О.Я. Косьминова

Работа над картами-схемами  
С.С. Михедин и О.Я. Косьминова

Корректор И.В. Камышанова

Подписано в печать 02.08.2007 г. Формат 60x84 1/8 Объем 72,25 п. л. Гарнитура Times. Тираж 220 экз.

---

**Издательство «КОНСТАНТА»**

Почтовый адрес: 308034, г. Белгород, просп. Ватутина, 12а, 69.  
Тел./факс (4722) 300-720.

---

**Отпечатано в типографии «КОНСТАНТА»**

г. Белгород, ул. Победы, 69а, офис 24. Тел./факс (4722) 300-720.