

СОБОЛЕВ Н.А.
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Отважные сыны
Отчуждены

Шестая фотография

Летчики 237 ШАП сентябрь 1943 год
Юго-западный фронт

Слева на право

Русакевич М.А., Мазков Е.К., Шостак, Дьяченко И.М., Седельников П.И., Сундушников Н.Н., Шеламов Н.А. -командир полка, Камолетдинов, Трусков Н.Н., Асташин -зам.командира полка по В.С.С., Шкляев А.П., Фалин В.К., Соболев Н.А., Кандыбин Б.Г.

Слева вдали: Варшавский - замполит АЭ

Восьмая фотография

Летчики 237 ШАП

Слева на право

Первый ряд:

Карлов -парторг полка,
Сундушников Н.Н. -замполит полка,
Маркелов И.М.

Второй ряд:

Носаченко И.В., Фалин В.К., Журба И.Т.,
Жученко Г.П.

Третий ряд:

Коваль А.К., Сивоконь Д.З., Султанов, Кузубов К

ПРЕДИСЛОВИЕ

В начале 1983 года ко мне обратились с просьбой подборчане-интернатцы Козельского района Калужской области поделиться своими воспоминаниями о летчиках 237 штурмового авиаполка. Они писали:

"Уважаемый, Николай Алексеевич!

Долгие годы наш школьный музей вел переписку с ветеранами полка «Нормандия-Неман», из них мы узнали, что бок о бок с ними сражался Ваш славный 237 полк.

Нашли мы бывшего командира полка Шеламова Н.А. и он дал Ваш адрес.

Обращаемся к Вам с просьбой:

1. Опишите свою боевую службу в этом полку (кратко).

2. Вашу краткую биографию.

3. Боевые эпизоды, какие Вам особенно запомнились.

4. О своих друзьях-однопольчанах (кратко).

5. О своей жизни теперь, о своих занятиях.

В одном письме Вы не сможете все описать. Мы надеемся, что Вы будете с нами переписываться. Мы создаем в своем музее историю Вашего 237 славного штурмового авиаполка. Вышлите, если можете, газеты старые, какие у Вас есть, фотографии.

С большим уважением к Вам и Вашим родным.

Подборчане-интернатцы"

За послевоенный период ко мне с подобными просьбами обращались многие музеи.

Я старался как лучше и больше помочь молодым людям и дать им возможность понять на небольшом примере одной воинской части - авиационного полка, как было тяжело и как досталась советскому народу Победа в Великой Отечественной войне над фашизмом.

Желание ответить на просьбу подборчан-интернатцев более подробными воспоминаниями явилось в связи с тем, что в сентябре-октябре 1942 года 237 штурмовой авиаполк дислоцировался на аэродроме вблизи деревни Хатенки недалеко от города Козельска.

В это время много летчиков прибыло в полк для прохождения воинской службы. Поэтому для нас тогда молодых летчиков это было началом трудного и длительного пути участия в боях за освобождение Родины от фашистских захватчиков.

Воспоминания мои далеко неполные. Все это из памяти и, в основном, из личных наблюдений. Мне, конечно, приятно, что мой скромный труд по написанию воспоминаний положительно оценен подборчанами-интернатцами. Вот что они мне написали:

"Дорогой, многоуважаемый, Николай Алексеевич!

Получили Вашу бандероль. Радостям не было границ! Вы так хорошо написали.

Это просто интересная книга о Вашем героическом авиаполку! Боевой путь полка мы уже начали изучать с учащимися. Некоторые материалы нам прислал Бражников Александр Николаевич, Сидельников Петр Иванович, Шеламов Николай Алексеевич, Беспятова Анна Яковлевна, Баженова Мария Кузьмичична.

Но Вы прислали более подробное описание. Ваши описания проникнуты большими добрыми чувствами к боевым товарищам. Без волнения нельзя их читать. Все встают перед нами как живые.

Желаем Вам доброго здоровья. Пишите. Ждем. С большим Уважением к Вам и Вашим родным и близким.

Подборчане-интернатцы."

17.11.83 г.

Положительно оценен мой скромный труд командиром 237 штурмового авиаполка Николаем Алексеевичем Шеламовым, Героем Советского Союза Борисом Григорьевичем Кандыбиным и многими ветеранами 237 ШАП, которые были на встрече 9 мая 1984 года в Москве и присутствовали при чтении и разборе воспоминаний.

Хочу надеяться и буду благодарен читателям книги, особенно ветеранам 237 ШАП, очевидцам и участникам боев, если они смогут дополнить, расширить и, при необходимости поправить мои короткие воспоминания.

Н.А.Соболев –
Герой Советского Союза

Действительно, служил я в 237 штурмовом авиаполку. Командиром у нас был Николай Алексеевич Шеламов. Прекрасный человек, чуткий товарищ, заботливый командир. Был он нам вторым отцом и поэтому втайне от него между собой называли его "Батей". Очень любил летчиков. Всегда стремился, у него почему-то так подучалось, вроде невзначай, быть вместе с летчиками на досуге. Шутил, много нам рассказывал об истории полка, о его замечательных летчиках, которые первые приняли удар немецко-фашистских захватчиков в начале войны.

62 истребительный авиаполк который вскоре стал родоначалом 237 штурмового авиаполка, встретил начало войны на аэродроме "Лисятичи", что восточнее в 12 километрах от города Стрый.

Тогда 62 ИАП был вооружен самолетами истребителями И-15 БИС.

Рано утром 22 июня 1941 года была объявлена боевая тревога в связи с налетом фашистских самолетов бомбардировщиков Ю-88. Они бомбили аэродром. Было что-то невероятное. Горели самолеты, горели здания. Враг безнаказанно осуществлял разбой. Весь личный состав устремился на аэродром. Готовили самолеты для выполнения боевых заданий. В этот день полк совершил 87 боевых вылетов. Летчики полка вели ожесточенные бои с фашистскими стервятниками. Были большие потери техники и живой силы как со стороны противника, так и, особенно, с нашей стороны.

Назрела необходимость срочного перевооружения. Появился на фронте штурмовик ИЛ-2 (самолет конструкции Ильюшина), ставший потом легендарным самолетом. Из 62 истребительного авиаполка 11 августа 1941 года была выделена авиаэскадрилья, которая была усилена и на ее базе организовался 237 штурмовой авиаполк.¹

Первым командиром полка был назначен майор Ложечников Андрей Алексеевич, комиссаром - батальонный комиссар Кравцов, начальником штаба - капитан Фаломеев Василий Гурьевич. Заместителем командира полка был утвержден майор Шеламов Николай Алексеевич, который в середине 1942 года был стыл командиром полка.

Формирование полка прошло ускоренными темпами.² Уже с 20 августа 1941 г. и по октябрь 1941 г. полк участвовал в боевых действиях на самолетах. ИЛ-2, с аэродрома г. Жиздра в составе 60 САД на Брянском фронте.

УТВЕРЖДАЮ

КОМАНДИР 1 ЗАБ
ПОЛКОВНИК:
/ПАПИВИН/

ВОЕНКОМ 1 ЗАБ
ПОЛКОВОЙ КОМИССАР
/СУШИН/

13 Августа 1941 г.
г. Воронеж

АКТ

13 августа 1941 г. мы представители 1 ЗАБ: Нач. Штаба авиабригады Майор ЖУРАВЛЕВ Н.В. Командир 237 ШАП Майор ЛОЖЕЧНИКОВ А.А. и Военком 237 ШАП Батальонный Комиссар КРАВЦОВ, составили настоящий акт о сформировании и подготовке 237 Штурмового Авиационного Полка убывающего на фронт:

1. Полк сформирован в составе 3 авиационных эскадрилий с 33 экипажами и укомплектованным личным составом полностью и материальной частью с 32 самолетами исправными типа ИЛ-2, полученными с завода №18 с полными моторесурсами.

2. Самолеты полностью обеспечены одним боекомплектом, вооружение самолета отлажено и отстреляно в воздухе.

¹ 62 ШАП поделили на 62 и 62а, причем 62а ШАП практически сразу получил новый № 237 - откуда появился этот номер и на основании чего он был присвоен непонятно.

² полк переучен на Ил-2 за 7 дней.

3. Летный состав полка полностью обеспечен летно-техническим обмундированием, личным оружием и боепатронами к нему, противогазами, картами и аэронавигационным имуществом.

4. Полк подготовлен для действий в дневных условиях.

5. Летный состав закончил тренировочную программу переучивания на самолете ИЛ-2, а так же произвел полеты на учебно-боевое применение: стрельбу из ШКАС, ШВАК, РО и бомбометание и полеты на групповую слетанность в составе звена и эскадрильи.

6. Имеет средний налет на летчика на самолете ИЛ-2 – 9 час. 18 м., 23 посадки, 2 стрельбы ШКАС, 1 стрельба из ШВАК, 1 – из РО и 2 бомбометания. Групповая слетанность в составе звена 2 полета и эскадрильи – 1.

Приложение: Список летных экипажей.

НАЧ. ШТАБА 1 ЗАБ

МАЙОР:-

/ЖУРАВЛЕВ/

Командир 237 ШАП

МАЙОР:-

/ЛОЖЕЧНИКОВ/

Военком 237 ШАП

БАТ.КОМИССАР:-

/КРАВЦОВ/

Напечат. 4 Экз.

№1 – ГУ ВВС КА

№2 – ВВС ОрВО

№3 – 237 ШАП

№4 – в дело 1 ЗАБ

Н.К.

СПИСОК

Личного состава 237 Штурмового Авиационного Полка по учету боевой подготовки на 13 августа 1941 г.

п/п №	Должность	Военное звание	ФИО
1	Ком. Полка	Майор	Ложечников Андрей Александрович
2	Зам. Ком. полка	Капитан	Шеламов Николай Алексеевич
3	Ком. эскадрильи	Капитан	Устименко Николай Дмитриевич
4	Зам. Ком. АЭ	Ст. лейтенант	Иванов А.В.
5	Ком. звена	Мл. лейтенант	Симонов Александр Филиппович
6	Ком. звена	Мл. лейтенант	Перов Алексей Николаевич
7	Ком. звена	Мл. лейтенант	Матвеев Иван Филиппович
8	Пилот	Мл. лейтенант	Абрамов Петр Парфенович
9	Пилот	Мл. лейтенант	Симаков Георгий Минеевич
10	Пилот	Мл. лейтенант	Анохин Григорий Михайлович
11	Пилот	Мл. лейтенант	Латко Явтух Федорович
12	Пилот	Ст. сержант	Степанов Иван Федорович
13	Пилот	Ст. сержант	Милютин
14	Ком. эскадрильи	Капитан	Кукушка Николай Сергеевич
15	Зам. Ком. АЭ	Ст. лейтенант	Азаренков Анатолий Васильевич
16	Ком. звена	Мл. лейтенант	Извеков Митрофан Антонович (Андреевич)
17	Ком. звена	Мл. лейтенант	Тушкарев Андрей Ефремович (Ефимович)
18	Ком. звена	Лейтенант	Кныш Гаврил Иванович
19	Пилот	Мл. лейтенант	Борисов Захар Митрофанович
20	Пилот	Старшина	Денисенко Иван Демидович
21	Пилот	Старшина	Маяков Виктор Александрович

22	Пилот	Мл. лейтенант	Радионов Николай Васильевич
23	Пилот	Мл. лейтенант	Недудев Николай Игнатьевич
24	Ком. эскадрильи	Ст. лейтенант	Кузнецов Анатолий Викторович
25	Зам. Ком. АЭ	Ст. лейтенант	Кузьменко Василий Степанович
26	Ком. звена	Мл. лейтенант	Радионов Николай Андреевич
27	Ком. звена	Мл. лейтенант	Бутенко Василий Филимонович
28	Ком. звена	Мл. лейтенант	Башенков Виктор Павлович
29	Пилот	Мл. лейтенант	Ованесов Георгий Гаврилович
30	Пилот	Старшина	Степанов Василий Антонович
31	Пилот	Старшина	Цыганков Георгий Яковлевич
32	Пилот	Мл. лейтенант	Виблый Владимир Ефимович
33	Пилот	Мл. лейтенант	Мишаков Василий Андреевич
	Общая средняя		

п/п №	Общий налет	Налет на ИЛ-2		Учебно-боевое применение групп и стрельбы.							
		часы	посадок	ШКАС	ШВАК	РО	Бомб	пол. звен	в сост. аэ	оценка п/л	маршрут пол.
1	2021.22	6.21	18	2	1	1	2	3	1	5	1
2	953.24	13.07	23	3	1	1	3	3	1	5	1
3	911	16.25	39	2		1	2	3	1	5	2
4	863	14.58	32	2	1	1	2	3	1	5	2
5	208	12.12	26	2	1		2	2	1	5	2
6	838.18	3.16	22					1	1	5	2
7	50	9.19	20	2	1	1	2	1	1	4	1
8	120	10.19	27	2	1		2	2	1	4	2
9	95	11.05	26	1		1	1	2	1	4	1
10	150	10.27	29	2	1		2	2	1	5	2
11	169	9.01	24	1			1	2	1	4	1
12	148.10	7.52	23	2	1	1	1	2	1	4	1
13	110	10.12	22	1			1	1	1	4	1
14	974	8.00	18	4	2	1	3	3	2	5	2
15	405.57	7.08	22	2	1	1	2	3	2	5	2
16	980	6.21	19	2	1	1	2	2	1	5	1
17	82.40	4.41	19	2	1		2	3	2	4	1
18	188.06	12.14	27	3	1	1	2	3	2	5	2
19	111.56	8.20	24	2	1	1	2	2	1	5	1
20	103.30	7.44	19	2	1	1	2	2	1	4	1
21	85	9.20	19	3	2	1	1	2	1	4	1
22	94.14	10.24	28	2	1	1	2	2	1	4	2
23	82	6.51	23	1	1	1	1	1	1	4	1
24	1144.20	9.47	28	4	1	1	3	3	1	5	2
25	1021	12.55	34	1	1	1	1	2	1	5	1
26	593	10.23	22	1	1			2	1	5	2
27	207.25	9.41	23	1	1	1		2	1	5	2
28	960	6.40	25	1			1	2	1	4	1
29	76.33	7.55	28	1			1	2	1	5	1
30	90.56	9.07	20	1			1	2	1	4	1
31	86.56	9.15	27	2	1	1	1	2	1	4	1
32	114	8.43	21	2	1		1	2	1	4	1
33	101.43	6.23	24	1	1	1	1	1	1	3	1
	-	9.15	23	1,9	0,8	0,6	1,5	2,1	1,1	4,5	1,4

КОМАНДИР 237 ШАП
МАЙОР: - /ЛОЖЕЧНИКОВ/

ВОЕНКОМ 237 ШАП
БАТ.КОМИССАР: - /КРАВЦОВ/
НАЧАЛЬНИК ШТАБА 237 ШАП
КАПИТАН: - /ФОЛОМЕЕВ/

Напечат. 4 Экз.
№1 – УК ВВС КА
№2 – ВВС ОрВО
№3 – 237 ШАП
№4 – в дело 1 ЗАБ
ч. Колесниченко

На 30.08.1941 г. 237 ШАП в составе 60 Авиадивизии имел в боевом составе:
Боевых летчиков – 21, исправных самолетов ИЛ-2 – 4, неисправных – 12, не
вернувшихся с боевого задания – 5, разбитых на вынужденных посадках, вследствие
повреждения ЗА – 7, сбитых на территории противника – 3, разбитых на аэродроме – 1.
Полк дислоцируется на аэродроме Жиздра, исправных самолетов 4 ИЛ-2.³

Отчет о боевой работе 60 Авиадивизии за период с 30.8 по 10.9.1941 г.⁴

237 ШАП – всего за отчетный период произведено 33 самолетовылета с налетом 39
час. 09 минут. Такая не интенсивность боевой работы объясняется большой потерей
материальной части за период с 20 по 30.8.41 г., в результате чего на 30.8.41 г. полк имел
всего 4 исправных самолета ИЛ-2 и неисправных самолетов 12, из которых в последующие
дни было восстановлено 5 самолетов.

На атаку мотомехколонн противника в районе Мглин, Почеп, Мужиново произведено
21 самолетовылет, с налетом 21 час 47 минут на атаку переднего края обороны противника в
районе ст. Белоглавая, Олешня произведено 9 самолетовылетов с налетом 12 часов 12 минут,
на атаку аэродрома Сеща – 3 самолетовылета с налетом 5 часов 10 минут. Израсходовано
боеприпасов: бомб ФАБ-50 – 146 шт., снарядов РС – 216, снарядов ШВАК – 5575 и патронов
ШКАС – 15930.

Трофеи – 30.8.41 г. – уничтожено 70 автомашин и 3 танка, из них в районе Быковка –
Мглин до 50 автомашин и Липовка – Крупец 20 автомашин и 3 танка.

31.8.41 г. – уничтожено в районе Почеп – Мужиново 22 автомашины и одно зенитное
орудие.

1.9.41 г. – в районе Ширяево, Заречье – 3 танка и 15 автомашин. В районе Мироновка
– Гринев уничтожено 15 танков и до 65 автомашин.

2.9.41 г. на аэродроме Сеща уничтожено 8 транспортных и 12 боевых самолетов (тип
не установлен).

6.9.41 г. в районе Пеклина уничтожено до одной роты пехоты, 3 автомашины и
зенитное орудие.

Всего уничтожено 21 танк, до 170 автомашин, 8 транспортных и 12 боевых самолетов,
2 зенитных орудия, одна рота пехоты.

Потери: один самолет сбит ЗА противника в районе Сеща летчик майор Ложечников
сел вынужденно у восточной окраины деревни Козенка которая была занята противником,
летчик под пулеметным огнем перебежал на свою территорию. 2 самолета вследствие
повреждения от ЗА произвели вынужденные посадки на своей территории, самолеты
разбиты, летчики возвратились в свою часть. 3 самолета не вернулись с боевого задания.
Один самолет уничтожен на земле при бомбардировке противником аэродрома 5.9.41 г.

На 10.9.41 г. полк имел 24 летчика, 2 исправных самолета ИЛ-2, и неисправных 7
самолетов ИЛ-2.

³ Отчет о боевой работе 60 Авиадивизии за период с 30.8 по 10.9.1941 г. (ЦАМО, Фонд 20124, Описание 0000001, Дело 0008)

⁴ ЦАМО, Фонд 20124, Описание 0000001, Дело 0008

НАЧАЛЬНИКУ ШТАБА ВВС БРЯНСКОГО ФРОНТА
ДОНЕСЕНИЕ
О ДЕЙСТВИЯХ 60 АВИАДИВИЗИИ ПО ТАНКАМ ПРОТИВНИКА

Дивизия в составе 162 ИАП - 30 самолетов МИГ-3 и 237 ШАП - 32 самолета ИЛ-2, свои боевые действия начала в составе Брянского фронта с 21.8.41 г. Позднее, т.е. 30.8. в дивизию вошел 218 ШАП, в составе 20 самолетов ИЛ-2.

Части. Дивизии дислоцировались на Карачевский аэроузел: штурмовики на аэродромах ЖИЗДРА, ОЗЕРСКАЯ и частично – ОЛЕХИНО. Истребители - КАРАЧЕВ, БРЯНСК и частично ОЗЕРСКАЯ (прикрытие штурмовиков).

Аэродромы дивизии в удалении от фронта находились на 72 - 100 клм.

К моменту прибытия дивизии на фронт обстановка была благоприятной для действий штурмовиков. Примерно период с 23.8. по 2.9. на стороне противника происходили крупные переброски танковых и моторизированных частей к фронту, из направлений:

- а) РОСЛАВЛЬ, СУКРЕМЛЯ, КЛЕТНЯ, МУЖИНОВО;
- б) ХОТИМСК, МГЛИН, ПОЧЕП.
- в) МГЛИН, УНЕЧА, СТАРОДУБ, ПОГАРЬ.
- г) КЛИНЦЫ, СТАРОДУБ, ПОГАРЬ.

Переброски по указанным направлениям происходили главным образом по грунтовым путям.

О масштабе переброски можно судить хотя бы потому, что некоторые колонны были длиной по 20 - 30 и до 50 клм.

Колонны, как правило, были смешанные, - танки, бронемашины, мотопехота, спецтранспорт. Вот по этим колоннам и производили штурмовики свою боевую работу, делая в среднем два-три вылета в день на каждый боевой самолет.

Взаимодействие штурмовиков с истребителями основывалось на том, что истребители вели разведку и прикрывали штурмовиков в воздухе. Способ атаки колонн преобладал: бреющий полет, подходы к цели маскировались лесными массивами и складками местности. Выход на цель с хвоста колонны. Заходов производилось несколько, если самолеты при первых заходах не имели повреждений от средств ПВО противника. Первая атака производилась РС-ами, вторая - бомбами ФАБ-50, остальные – пушечно-пулеметным огнем.

- 2 -

По эффективности наблюдаемого летчиком воздействия на противника наилучше себя проявили «РС», на втором месте – бомбы ФАБ-50 и последующем – пушечно-пулеметный огонь. Последним средством поражения пушки и пулеметы поставлены летным составом видимо потому, что результат атаки хуже наблюдаем, нельзя допустить, что одновременный огонь двух ШВАК и двух ШКАС дает слабое поражение.

Какой эффект получается от атаки РС-ами?

Летчики докладывают, что автомашины, при условии попадания снаряда под машину - машину переворачивает на борт и отбрасывает на обочину дороги. Прямое попадание в танк почти на 100% обеспечивает пожар танка. Строй и порядки нал целью всецело зависят от характера цели. Колонну на дороге лучше всего атаковать в строю кильватера с дистанцией самолет от самолета 400-600 метров, но не ближе 300 мтр. При атаке пушечно-пулеметным огнем дистанция может сокращаться до 200 мтр.

В случае если звено не сумело перестроиться в кильватер перед целью, то необходимо строй звена держать по фронту как можно плотнее, т.к. огонь крайних самолетов будет ложиться по полю за обочинами дорог.

При атаке цели в районах сосредоточения, строй над целью лучше всего, звено в клину или пеленге и проходить над целью по наиболее густому скоплению.

Атак предбоевых порядков танков и атак боевых порядков, когда танки ведут наступление, в боевой практике дивизии не встречалось, и метод атаки, а. также какой наилучший строй в этом случае - практически в дивизии не применялись.

Не имеет практической отработки и способ одновременной атаки колонны с выходом звеньев или отдельных самолетов на заранее отведенные участки колонны. Этот способ требует обязательно доразведки и наведения доразведчиками звеньев на свои участки атаки, требует хорошего мастерства летного состава и учитывая быстрое перемещение мотоколонн вообще трудно осуществим.

Наибольшие потери и повреждения штурмовики имеют после атаки, при уходе от цели, для парирования таких приемов обстрела штурмовиков противником, применялось две попытки подвески РС-ов обращенными головной частью к хвосту самолета, по одному под каждой плоскостью. Это имеет двойное назначение; первое – ведение огня назад при уходе от цели и второе – обстрел самолетов противника, пытавшихся атаковать штурмовиков в хвост. И то и другое применение РС-ов обращенных в хвост самолета себя оправдывает и дает хорошие результаты.

Применение по танкам ампул КС, в частях дивизии не практиковалось.

– 3 –

Действий по танкам истребителей-разведчиков и истребителей-сопровождающих не было, так как такой задачи истребителям не ставилось.

Из всех атак наиболее удачной была атака 31.8.41 г. когда 8 самолетов ИЛ-2 237 ШАП атаковали мотоколонну с танками по дороге МУЖИНОВО – МГЛИН, было уничтожено до 20 танков, столько же бронемашин и до 80 семитонных автомашин с посаженной на машины пехотой.

В тот же день повторным налетом на ту же колонну 13 самолетов того же типа 237 ШАП атаковали автоколонну численностью до 150 автомашин с людьми, уничтожено 70-75 машин.

Заслуживает внимания и такой эпизод – 1.9.41 г. звено ИЛ-2 237 ШАП настигло на стоянке до 120 танков и не менее 100 автомашин в районе Дохновичи. Все это было поставлено в тесную кучу. Звено сделало три атаки, уничтожено до 30 танков и 35-40 автомашин. 7.9.41 г. звено 218 ШАП в районе УНЕЧА атаковало автоколонну 7-тонных автомашин с людьми. Уничтожено до 60 автомашин и два орудия на автоприцепах.

Еще один яркий эпизод: 7.9.41 г. летчик 218 ШАП Прутков запоздал с вылетом и, догоняя звено, подходя к УНЕЧА заметил на дороге один тяжелый танк и прямым попаданием одного РС-а танк был зажжен.

Другие действия по моточастям и танкам менее разительны, но все же есть до десятка, случаев, когда уничтожено по 3-5-7 танков.

Всего дивизией за период с 22.8.41 г. по 9.9.41 г. уничтожено до 120 танков, 40 бронемашин и 780-800 автомашин.

ВЫВОД – Действия штурмовиков по танкам противника дают хороший результат. Наиболее эффективные действия из огневых средств, при атаке танков авиацией дают снаряды РС-132 м/м калибра. Для защиты штурмовиков от войсковых средств ПВО и атак истребителей противника – шире применять перевернутую подвеску РС-ов к хвосту штурмовика.

Нужно отработать практически применение ампул КС по танкам как вспомогательное действие к штурмовым атакам, больше практиковать атаку танков истребителями, мелкокалиберными бомбами.

Сам вопрос нужно рассматривать не как действие по танкам а как действие по мототанковым частям, ввиду того, что чисто танковые объекты – явление относительное.

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ШТАБА 60 АД
МАЙОР (ГОНЧАРОВ)

Опт. 2-экз.

Экз. №1 – адр.

Экз. №2 – в дело.

За период пребывания на Брянском фронте полком было уничтожено и повреждено до 80 танков и до 500 автомашин с живой силой и техникой противника, Было уничтожено 40 самолетов на аэродромах противника, 30 бронемашин, 10 автоцистерн, 8 зенитно-пулеметных точек, 2 зенитных орудия и до 500 солдат.

Боевые вылеты полк производил в сложных условиях. Почти не было прикрытия истребительной авиацией. Были большие потери летного состава и самолетов.

24.08.1941 г. ст. лейтенант В.С.Кузьменко не вернулся с боевого задания, сбит зенитной артиллерией во время штурмовки аэродрома Сеща.

25.08.1941 г. мл. лейтенант В.Ф.Бутенко не вернулся с боевого задания. Похоронен в братской могиле села Доманичи, Доманического с/с, Почепского района, Брянской области.

25.08.1941 г. мл. лейтенант В.А.Мишаков не вернулся с боевого задания.

26.08.1941 г. мл. лейтенант Н.А.Радионов не вернулся с боевого задания.

26.08.1941 г. мл. лейтенант А.Ф.Симонов не вернулся с боевого задания.

26.08.1941 г. при столкновении в воздухе в районе г. Орел погибли мл. лейтенанты Н.В.Радионов и Н.И.Недудев. Похоронены в г. Орел.

06.09.1941 г. мл. лейтенант М.А.Извеков не вернулся с боевого задания.

06.09.1941 г. мл. лейтенант Г.М.Анохин не вернулся с боевого задания.

09.09.1941 г. ст. лейтенант А.В.Кузнецов погиб при выполнении боевого задания.

24.09.1941 г. мл. лейтенант А.М.Бардин не вернулся с боевого задания.

24 сентября 1941 г. полк убыл всем своим составом в г. Воронеж за получением самолетов ИЛ-2 и для пополнения летным составом, и уже 10 октября 1941 г. полк прибыл на аэродром Момино, а затем 12 октября 1941 г. – на аэродром "Стапыгин" (Подольск) и вошел в состав Западного фронта. При выполнении боевых заданий на уничтожение живой силы и техники противника многие летчики полка проявляли мужество и бесстрашие.

Рассказывал Николай Алексеевич Шеламов о летчике капитане Цыганкове Георгие Яковлевиче, который уже к лету 1942 года был награжден орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени. Умный, талантливый командир. В 1942 г. был командиром авиаэскадрильи 237 штурмового полка, а уже незадолго до гибели был назначен штурманом 237 штурмового авиаполка. Ему тогда было всего 26 лет.

Родился он в 1917 году. В полк прибыл в звании "старшина", а уже в 1942 г. был в звании "капитана". Многому мы тогда у него учились.

Георгий Яковлевич был скромным человеком. Как рассказывал сослуживец, Белов Сергей Иванович - инженер по спец.оборудованию полка, в обращении был прост. Его и не называли по другому как Жора (по имени). Но все это ему не мешало быть требовательным к подчиненным. Сам Георгий Яковлевич был дисциплинированным военным человеком. Роста он был среднего, стройный, широкоплечий. Всегда аккуратно одетый. Это мне тоже особенно запомнилось еще и потому, что как-то раз он попросил меня одеть его гимнастерку для того чтобы примерить и пришить офицерские погоны. Их тогда только ввели в Армии. Я тогда понял, почему он это сделал, хотя я не был лётчиком его авиаэскадрильи. Оказалось, я тоже был широкоплечий, как и он. Когда я одел гимнастерку, то увидел все ордена на своей груди. Они так сверкали золотом и серебром, что у меня дыхание перехватило, сильно забило сердце, бросило в жар. Это заметил Георгий Яковлевич. Он обнял меня и тихо сказал, что он надеется, и у меня будут боевые успехи. Пророческие слова, хотя долгий и трудный был мой путь к боевым успехам.

Мне не пришлось с ним летать на боевое задание. Но по рассказам летчиков его авиаэскадрильи, в бою он вел себя отважно.

В 1941-1942 г. Цыганков много раз сбивался зенитной артиллерией, имел два тяжелых ранения, приходилось переходить линию фронта после посадки на подбитом самолете на территории, занятой немцами. Не вернулся он с боевого задания 6 сентября 1943 года.

⁵ ЦАМО, Фонд 20124, Опись 0000001, Дело 0008.

Выполняя свой 59 боевой вылет, капитан Цыганков Г.Я. вел шесть самолетов ИЛ-2 на уничтожение живой силы и техники противника в районе железнодорожной станции Барвенково Харьковской области. Задание было успешно выполнено. Группа легла на обратный маршрут. Внезапно были атакованы истребителями прока - двумя МЕ-109 и двумя ФВ-190. Атаки были успешно отражены. Потерь от истребителей не было. Но произошло непредвиденное. Хотя, как рассказывал участник этого боевого вылета Борис Григорьевич Кандыбин, надо было все предусмотреть, особенно такому опытному командиру, каким был Цыганков. После отражения атак истребителей группа продолжала лететь плотным строем без всякого маневра против зенитного огня и за это поплатились. При подлете к населенному пункту Долгенькое, что северо-восточней Барвенково, немцы открыли сильнейший зенитный огонь среднего калибра. Один из снарядов попал в правое крыло самолета Цыганкова. Крыло отвалилось, самолет начал вращаться и упал на землю. Рядом с самолетом Цыганкова находился самолет Кандыбина и, как он рассказывал, что не видел, что кто-то выпрыгнул с парашютом. Огнем зенитной артиллерии был так же подбит самолет летчика, Седельникова П.И., который вынуждено произвел посадку на своей территории. Группу из четырех самолетов на свой аэродром привел Николай Быков.

После освобождения этого района посылали представителей полка на розыски места падения самолета Георгия Яковлевича, Цыганкова, но ничего установить: не удалось. Так мы потеряли одного из лучших командиров, летчика с большим опытом боевой работы. Трудно было сознавать тогда, что его уже нет в живых. Как он был нужен тогда нам, молодым летчикам. Вместе с ним погиб воздушный стрелок гвардии старший сержант Дементьев Алексей Семенович, 1921 года рождения.

Отличным летчиком 237 ШАП был Борисов Захар Митрофанович. Это один из старейших летчиков полка по службе. Прибыл он в полк до войны и летал тогда на истребителе в составе 62 ШАП. А уже в 1941 г., когда полк перешел на штурмовую авиацию, Захар прекрасно стал летать на самолете "Ильюшин-2". Потом еще как-то раз Захар Борисов уходил из полка на службу в истребительную часть. В общей сложности на истребителях ЯК-1 Захар Борисов произвел 32 боевых вылета на сопровождение бомбардировщиков, штурмовиков и прикрытие своих войск, провел три воздушных боя и сбил один самолет Хш-129. Но тоска по штурмовику вскоре снова привела его в наш полк.

Встретился я впервые с Захаром Борисовым в августе 1942 г., когда мы, молодые летчики, прибыли в 237 ШАП для прохождения службы.

Захар Борисов всем нам понравился своей общительностью, добротой. По характеру Захар был спокойный, чуть-чуть медлительный в движениях. Даже не верилось, что вначале он был летчиком-истребителем.

Ростом Захар был ниже среднего, коренастый, широкоплечий. Голова крупная, волосы вьющиеся слегка, русые, жесткие. Симпатичный был парень.

Летал Захар на ИЛ-2 превосходно. Отлично ориентировался. Много летал на боевые задания. Стрелял метко, бомбил прицельно.

В конце 1944 г. был назначен заместителем командира авиаэскадрильи и ему было присвоено звание "старшего лейтенанта". За успешную боевую работу на самолете ИЛ-2 по уничтожению боевой техники и живой силы противника Захар Борисов был награжден пятью орденами Советского Союза:

05.12.1941 г. орден «Красной Звезды»,

05.11.1942 г. орден «Красного Знамени»,

12.08.1944 г. орден «Отечественной войны II степени»,

24.10.1944 г. орден «Отечественной войны I степени»,

18.02.1945 г. орден «Отечественной войны II степени».

Уже в конце войны Захар Митрофанович Борисов погиб. Было это 26 марта 1945 года. Летели мы шестью самолетами ИЛ-2 на боевое задание на уничтожение живой силы и техники противника, особо было указано в задании - на уничтожение артиллерийских позиций северо-восточней Эзере Латвийской ССР. Летели мы тогда с аэродрома Шауляй Литовской ССР. Возглавлял группу я, заместителем был Захар Борисов, это был его 75 боевой вылет на ИЛ-2.

Как всегда линию фронта перелетели на высоте 1200-1300 метров. Зенитный огонь противника был сильный. Стреляла артиллерия и крупная, и мелкая. Самочувствие, конечно, было как иногда мы говорили, ниже среднего. При подлете к линии фронта у летчиков всегда до предела напряжены нервы в ожидании первого выстрела зениток противника. Если с первого выстрела нет поражения, тогда нервное напряжение несколько спадает и начинается, если так можно сказать, «война». Самолеты то снижаются, то набирают высоту - делают маневр по высоте. То небольшим скольжением по горизонтали сдвигаются то вправо, то влево. А шапки от разрывов снарядов появляются то выше, то ниже, то по сторонам. Бывают разрывы снарядов на высоте самолета, но для ИЛ-2 это не опасно. Опасно только прямое попадание.

Бывало и так, что снаряд разрывается сбоку близко к самолету. Однако и это не опасно, только немного колыхает машину. А еще больше ощущаешь, что по тебе стреляют, это когда шапка от взрыва снаряда залетает в кабину. Прямо скажу, со своего опыта, чувство не из приятных. Уж очень противный запах, напоминающий что-то неживое, разлагающееся, что-то, связанное со смертью.

Продолжу рассказ о Захаре Борисове.

Перелетели мы передний край и начали атаку вражеской артиллерии. Сверху они были прекрасно видны. Я, как ведущий, первый начал атаку. Своими действиями указал всем остальным летчикам цель, на которую следует обрушить всю огневую мощь самолета. После, выхода из атаки с набором высоты, я вдруг увидел левее и выше от меня какой-то самолет. Даже сначала не верилось, что это ИЛ-2. Как-то робко он летел и вдруг самолет свалился на крыло, и начал падать вниз. Как потом выяснилось по рассказам летчиков, все они были удивлены. Сначала показалось, что Борисов, как летчик-истребитель, делает какую-то фигуру высшего пилотажа, что ранее за ним не замечалось.

Однако, самолет продолжал падать и ударился о землю за линией фронта у немцев. Горю нашему не было, предела. Прямо на глазах погиб дорогой всеми нами любимый летчик. Погиб с ним и воздушный стрелок. Лященко Илларион Алексеевич - замечательный боевой товарищ Захара Борисова.

Лященко ростом был высокий, широкоплечий, широкая грудь и, что самое главное, носил всегда матросскую тельняшку. Был он, потом мы узнали, раньше моряком. По характеру добрый, во всем безотказный. Любил своего командира Захара Борисова.

Мы после посадки доложили командиру полка Николаю Алексеевичу Шеламову. Не преувеличиваю, весь личный состав был в трауре. Мне вдвойне было тяжело. Захар Борисов был у меня заместителем.

Предположение было такое, что случайной пулей в кабине самолета смертельно был ранен летчик Борисов и самолет, уже не управляемый, упал на землю.

Вскоре после освобождения территории, тела Захара Митрофановича Борисова и воздушного стрелка Лященко были извлечены из-под обломков и захоронены недалеко от места падения самолета - поселок Ветери (с-з Добеле) Латвия.

Рассказывал Николай Алексеевич о летчике Дьяченко Иване, который также участвовал в боях на самолете ИЛ-2 в составе 237 ШАП в 1942 году. Хороший был летчик. Мы, молодые летчики как-то привязались к нему. По характеру он был добрый, внимательный. Для нас он был, «свой», «наш», равный с нами, хотя он был старше нас по званию, по должности по возрасту.

Ростом он был чуть ниже среднего, стройный, волосы густые, черные и вьющиеся. Лицо приятное. Интересный был мужчина.

Иван Дьяченко много летал на боевые задания. Интенсивная боевая работа, сильно повлияла на его здоровье. Нервы окончательно сдали. Командование полка в 1944 г. направило его на учебу в Москву в Академию, которую он успешно окончил. В полк он не вернулся. Работал преподавателем в Академии. Ему было присвоено воинское звание «полковник». Потом он стал кандидатом наук. В конце пятидесятых годов и в начале шестидесятых здоровье его резко ухудшилось. Скончался Иван Михайлович Дьяченко 17 декабря 1962 года. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище (участок 25).

С особой гордостью Николай Алексеевич Шеламов рассказывал об участии 237 полка на Западном фронте в боях за столицу нашей Родины – Москву.

Тогда под Москвой шли ожесточенные, кровопролитные оборонительные бои с фашистскими захватчиками. Враг рвался к Москве.

Полк штурмовыми действиями уничтожал танки, мотопехоту, наступающую на столицу и иногда действовал по переднему краю оборонительной полосы противника. Как правило, в это время боевые действия для авиации проходили в сложных метеоусловиях. Приходилось действовать парами самолетов и даже одиночками. Противник прикрывал свои войска, танковые и мотоколонны сильным зенитным огнем.

Полк нес большие потери самолетов и экипажей. Но и при этих тяжелых условиях 237 ШАП вносил свой скромный вклад в общую победу Советских войск под Москвой. Было уничтожено и повреждено 96 танков, до 555 автомашин с живой силой и техникой, с боеприпасами, 5 автоцистерн с горючим, 18 зенитных орудий, 3 зенитных пулемета, 2 бронемашин, 560 подвод с живой силой и боеприпасами, 3 железнодорожных вагона, до 6000 солдат, взорван 1 бензосклад, сбит 1 транспортный самолет Ю-52. Летчики показали образцы мужества и отваги. Под Москвой полк воевал до 27 ноября 1941 г., а затем убыл в город Куйбышев за новыми самолетами и пополнением летного состава. До 18 мая получал самолеты и обучал молодой летный состав боевым действиям. 21 мая 1942 г. полк прибыл в распоряжение 214 штурмовой авиационной дивизии 1-й Воздушной Армии на аэродром «Хатенки» восточнее районного центра Козельска Калужской области. Полк уничтожал самолеты на аэродроме Шайковка (на западе от Москвы), танки на Варшавском шоссе (Брест-Минск-Москва). С 1 июня 1942 года по 25 октября полк участвовал в 2-х операциях:

1. Ликвидация начатого немцами наступления Болхов в направлении на Козельск – Сухиничи с целью отвлечения наших войск с Ржевского направления.

2. Содействовал в проведении наступательной операции наших войск на г.Ржев. За время проведения указанных операций полк уничтожил 31 самолет, 22 танка, 2 паровоза, 254 автомашины с войсками и грузами, 14 вагонов, до 50 зениток, до 2 батальонов пехоты. В общей сложности 237 ШАП за 1941-1942 г.г. произвел 484 боевых вылета на уничтожение живой силы и техники противника.

30 октября 1942 г. полк убыл в г. Куйбышев на новое переформирование и пополнение летным составом, которое закончил в марте 1943 года.

Да, любил свой полк Николай Алексеевич. Сколько труда он вложил, чтобы воспитать в полку за войну двенадцать Героев Советского Союза и много орденосцев, которые тоже воевали героически.

Помню, какой был наш командир. Отправляет на задание группу самолетов. Делал это только сам и подготавливал задание, и проигрывал его с личным составом, и отправлял самолёты на старте. В это время к нему не подходи. Весь вид его говорил, что нет, ничего важнее сейчас, чем выполнение задания и благополучное возвращение всех экипажей. После отправки самолетов Николай Алексеевич не уходил со старта, пока не сядет последний самолет с задания. Все благополучно, не узнать командира. Веселый шутит. И так каждый раз.

Летал он и на боевое задание на самолете ИЛ-2 в качестве летчика. В бою всегда был примером для всех летчиков полка.

Под руководством Николая Алексеевича Шеламова много было воспитано прекрасных командиров. Хочется поделиться с Вами, юные друзья, воспоминаниями о командире авиаэскадрильи 237 штурмового авиаполка капитане Константине Шакурском.

Прибыл он в 237 штурмовой авиаполк, чуть раньше меня в августе 1942 года на должность командира авиазвена и получилось так, что я оказался в его звене и поэтому хорошо его знал. Полк в то время находился на полевом аэродроме у деревни «Хатенки» недалеко от Козельска. Вам все это известно. Это было недалеко от линии фронта.

В это время с нами на аэродроме находился полк истребителей на самолетах Яковлева и часть самолетов новой конструкции ЛА-5 конструктора Лавочкина. Как потом нам стало известно, что эти самолеты впервые испытывались в боевой обстановке в этом полку.

Как я уже писал, что некоторое количество молодых летчиков для прохождения дальнейшей службы прибыли в Действующую Армию в 237 штурмовой авиаполк в сентябре 1942 г. (о всех летчиках я позже напишу и вышлю Вам фотографии).

В это время на Западном фронте было затишье. Больших сражений не было ни на земле, ни в воздухе. Была небольшая передышка. В это время мы, молодые летчики, проходили летную практику на полевом аэродроме «Хатенки».

В связи с тем, что фашисты часто на истребителях летали над нашим аэродромом, в целях безопасности, мы проходили летную практику на аэродроме около города Перемышль. Там была небольшая летная полоса. Вот в этих условиях, приближенно к боевым, мы хорошо познакомились тогда еще с лейтенантом Константином Шакурским. Легендарный, не боясь этого слова, человек.

Я уже писал свои воспоминания по просьбе земляков-уральцев о Косте Шакурском, потому что являюсь единственным очевидцем трагической гибели Шакурского. Потом в боях за Родину погибли еще два летчика, участвовавших в том боевом вылете.

Вам не без интереса будет знать, кто такой был сын Константин Шакурский. (На фотографии он в центре у дерева).

Мне выпало большое счастье вместе и под командованием Шакурского, этого прекрасного человека, замечательного командира, отличного военного летчика участвовать в боях за Родину. Трудно подобрать слова, чтобы сказать все, что заслуживает этот человек. Летчики звена полюбили своего командира, и весь полк был влюблен в него.

Командир он был требовательный. Сам был дисциплинированный. Для нас он был образцом во всем. На отдыхе всегда был затейником, хорошо пел, танцевал, а когда надо было поддержать, а чаще поднять настроение ребят, пускался в пляс, хотя отличным плясуном не был. И это его никогда не смущало. Мы радовались, когда он был с нами. Иногда поздно вечером мы заставляли его задумчивым с фотографией в руке. Были у него какие-то приятные воспоминания. В таком состоянии мы старались его не трогать. Уж очень это было естественно. Мы тогда знали, что у него были родные, близкие. Мать, отец, жена, если мне память не изменяет, звали ее Татьяной. По-моему у него была дочь и сестра. Много можно писать о Косте, о его мужестве, героизме, преданности партии, Родине, народу.

Хорошо помню мой первый боевой вылет на самолете ИЛ-2. Он для Шакурского на самолете ИЛ-2 тоже был первым. Вылетели мы рано утром 5 июля 1943 года. Летели мы штурмовать аэродром противника под Харьковом. Мы с Костей были в разных группах. Этот боевой вылет был для нас очень тяжелым. Из шестнадцати самолетов, участвующих в этом вылете, только три попали на свою территорию. Из этой тройки только один Костя Шакурский прилетел на свой аэродром. Что можно сказать? Герой. Сказать, счастье ему выпало. Нет. Только такой летчик, как Шакурский, мог выдержать этот бой. Я в воздушном бою был тяжело ранен, самолет мой был подбит. В тяжелом состоянии я был подобран немцами и взят в плен. Как очевидцы рассказывали, Костя прилетел с боевого задания и посадил самолет на аэродром. К нему подбежали однополчане и увидели то, чему нельзя было поверить! Шакурский плакал. Только такой летчик, как Шакурский, мог выдержать этот бой.

Тяжелым был бой. Много погибло летчиков и стрелков. Не выдержало сердце командира. Прекрасное, нежное у него оно было.

Я некоторое время находился в плену. А Костя в это время продолжал участвовать в боях на Курско-Белгородской дуге. В этих боях в июле 1943 г., то ли на 3 или 5 боевом вылете самолет Шакурского был подбит, а сам Костя тяжело ранен. Долго потом мы ничего не знали о Шакурском.

Мне ужé удалось бежать из плена, я вернулся в полк, продолжал боевую работу на ИЛ-2, и только в октябре 1943 г. Шакурский явился в полк. Увидели мы нашего Костю такого же жизнерадостного, веселого.

Немного было побито у него лицо, но оставался он таким же симпатичным и даже красивым. Рассказал он нам тогда все, что с ним было, как лежал в госпитале в г. Самарканде.

И снова он наш командир. С этого времени я все время был вместе с Костей, особенно в боевых вылетах. Он всегда назначал меня заместителем в группе.

В полетах я зорко охранял своего командира: не давал возможности противнику вести прицельный огонь по самолету Шакурского.

Над полем боя он всегда проявлял героизм и бесстрашие. Стрелял метко, бомбил без промаха. Иногда наш Костя входил в азарт, уж очень он хотел как можно больше уничтожить фашистов. После полета мы его просили не озорничать, не рисковать своей жизнью и жизнью остальных ребят. Он с нами соглашался. Все боевые задания группа Кости Шакурского всегда выполняла на «отлично».

Тот трагический боевой вылет, в котором погиб Константин Шакурский и вместе с ним стрелок, мы производили (как у меня в летной книжке записано за 02.11.1944 г.) на станции Радужная и по дороге Перевизская – Лапинка, по уничтожению живой силы и техники противника.

Боевой вылет вначале проходил нормально. Вылетели мы с аэродрома «Кайдаки» под Днепропетровском, линию фронта прошли благополучно. Били зенитки, но маневрируя всей группой и каждой в отдельности, мы быстро ушли в тыл врага. При подходе к цели Шакурский в последний раз в своей жизни дал приказания и сам перевел самолет в пикирование. Дал несколько очередей из пушек и пулеметов. И вдруг мы увидели: у самолета Кости оторвалось правое крыло и он сразу врезался в эшелон, который был с солдатами и автомашинами противника.

Произошел большой взрыв, загорелись вагоны. Так героически погиб один из лучших командиров 237 штурмового авиаполка. Вместе с ним погиб и стрелок. Нельзя представить, что с нами было: ведь все происходило прямо таки рядом. Я хорошо помню, как крыло пролетело рядом с моим самолетом, чуть не задев мою машину. Нашему горю не было предела, у всех были слезы на глазах.

Вначале мы немного растерялись, но это было мгновение. Особенно хорошо помню как растерялся ведомый командира - летчик Прокудин Саша, который летал в паре с командиром. Он настолько был потрясен гибелью командира, что не стал своим самолетом, в хвост группы, как в этом случае положено, а «влез» своим самолетом, к удивлению моего ведомого Ильи Дрымелова, ко мне в пару. В таком порядке мы прилетели на свой аэродром. В полете Саша Прокудин все время показывал рукой на свои глаза. Я понял, что он видел гибель командира и что он плачет.

Когда же на земле после посадки мы спросили Сашу, зачем он так сделал, он ничего не смог ответить. А между тем, все было ясно...

Группу самолетов я привел на аэродром. После посадки мы начали ставить свои самолеты в капонир (это место стоянки самолетов, на фронтовом аэродроме, защищенное с трех сторон валом земли), мой самолет был рядом с капониром самолета командира. Когда я подруливал к месту стоянки самолета, техник самолета Шакурского жестами показывал на место стоянки самолета Кости. Он еще ничего не знал. Можете представить себе мое состояние и состояние остальных ребят. Нам тогда было очень тяжело. Затем мы доложили командиру полка Николаю Алексеевичу Шеламову о случившемся.

Весть о гибели Константина Шакурского взволновала до глубины души весь, состав полка. Все без исключения плакали.

Мы, летчики, дали слово мстить врагу за такую тяжелую для нашего полка утрату. Светлая память о Константине Шакурском будет жить в моем сердце вечно.

Как я уже писал, двенадцати летчикам 237 ШАП было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда».

Одним из первых Героев Советского Союза в 237 ШАП был Иван Андреевич Данильченко. Ивана Андреевича я помню также с аэродрома «Хатенки». Прибыл он в полк в сентябре 1942 года чуть позже меня буквально на несколько дней. Он на фотографии тоже есть, слева от Кости Шакурского. Был он в звании «старший лейтенант» и его назначили командиром авиазвена. Последняя должность в полку - штурман полка в звании «майор». В конце войны Иван Андреевич был направлен на учебу в Академию в Москву, которую он

окончил успешно. Дальнейшая служба проходила в штабе ВВС, и ему было присвоено звание «полковник».

Умер Иван Андреевич Данильченко 28 октября 1981 года. Похоронен в Москве на Котляковском кладбище, участок 24.

Иван Андреевич был чутким командиром, душевным человеком. По характеру был общительным. Ему хотелось быть ближе к летчикам. Но это ему не сразу удавалось. Летчики, нельзя сказать, сторонились его, не вступали с ним в общение. Просто вели себя сдержанно в связи с тем, что Иван Андреевич был старше их по возрасту, по должности и по званию. Но длилось это недолго. Иван Андреевич был принят в «компанию» летчиков. И не ошиблись. Ему можно было доверить все. С ним можно было посоветоваться откровенно.

Летал Иван Андреевич отлично. Водил на боевые задания большие группы самолетов. Примером был в бою. Отважно сражался с врагом.

Ростом он был не высокий и когда садился в самолет, несмотря на то, что одевал парашют, все равно технику приходилось подкладывать на сидение подушку. Это его немного смущало, хотя на это никто не обращал внимание.

Мне неоднократно приходилось летать на выполнение боевых заданий в группе самолетов, которую возглавлял Иван Андреевич. Запомнился мне один боевой вылет. Было это 19 сентября 1943 г. Для меня этот боевой вылет был третьим. Летали мы тогда восемью экипажами на уничтожение живой силы и техники противника по дорогам в районе между городом Синельниково и Павлоградом на высоте 1200-1300 метров. В этот раз мы имели прикрытие истребителями. Поддетая к цели, мы увидели большое количество техники, которая двигалась по дорогам недалеко от линии фронта. Увидели мы и другое. Внизу под нами в воздухе находилось большое количество истребителей противника и по всему было видно, что они прикрывали свои наземные войска. Мы продолжали лететь на цель. Истребители сразу атаковать нас не решались. Все же у нас было прикрытие. Да и высоты у них не было для маневра. Они ожидали, когда мы начнем атаку на цель, и когда наши штурмовики нарушат боевой строй, побивать нас поодиночке. Здесь в сложных условиях проявился незаурядный талант командира Ивана Андреевича Данильченко. Он умело руководил группой и, на мой взгляд, принимал правильное решение. Он сразу о наличии истребителей противника сообщил ведущему истребителей прикрытия. Понятно, присутствие над целью истребителей противника сковали наши действия по наземным войскам. Летчики группы штурмовиков четко выполнили все указания ведущего. Если бы мы попытались нарушить боевой строй, то тут же были бы атакованы «мессерами». Была выбрана цель и сброшены все бомбы. Как потом показали фотосъемки, бомбометание было успешное. И все же при уходе с цели штурмовики были атакованы истребителями. Как потом стало известно, часть истребителей противника завязала воздушный бой с нашими «Яками», а другая часть - стала атаковать нас, штурмовиков. Но уже было поздно. Мы на большой скорости, со снижением ушли на свою территорию без потерь. Однако, несколько самолетов, было повреждено, в том числе и мой самолет. Очередью из пулеметов и мелкокалиберных пушек было побито правое крыло у фюзеляжа и фюзеляж справа у кабины воздушного стрелка.

Воздушный стрелок Соболев Сережа, мой однофамилец, был ранен в ногу осколком от снаряда. Поучительный был вылет и надолго запомнился всем летчикам.

Последний раз Ивана Андреевича я видел в 1973 году, когда летчики полка организовали встречу в Москве 9 Мая. И остался он таким же прекрасным человеком, каким мы его знали в 1942 году.

Классным летчиком и командиром в 237 штурмовом авиаполку был лейтенант Николай Виноградов.

Прибыл он в полк на должность командира авиазвена в октябре 1942 года. На фотографии летчиков полка, того времени его нет. Причину отсутствия его на фотографии сейчас установить трудно. По всей вероятности, приехал он в полк позже других летчиков нового поколения. Как человека и командира его все полюбили. Это был командир высокой культуры. По характеру общительный, спокойный, уравновешенный. На досуге мог, и

повеселиться со всеми летчиками. Дружил со всеми летчиками. Но особенно у него была дружба с командиром звена Константином Шакурским.

Ростом Николай Виноградов был чуть выше среднего, стройный. Блондин, волосы чуть выющиеся. Всегда аккуратно причесанные. Лицо худощавое, слегка вытянутое, нос прямой. Ничего не скажешь, красивый был мужчина. Одет всегда опрятно. Военная одежда была ему, как говорится, к лицу. Мы, летчики, старались во всем подражать ему.

Николай Виноградов безмерно был влюблен в свою профессию - летчика. Чувствовалось во всем как он гордился этим. Любил летать и летал бесподобно. Каждый полет был ему в радость. После полетов всегда делал тщательный разбор с летчиками своего звена.

Делал это не надоедливо. Слушать его всегда было приятно и интересно. Учиться у него было чему.

Боевая работа лейтенанта Николая Виноградова была очень короткая. Всего несколько боевых вылетов. В этом трагическом боевом вылете 5 июля 1943 года, когда погибло много летчиков и стрелков полка, Виноградов не участвовал. Выполняли тот боевой вылет летчики и командиры первой и третьей авиаэскадрильи полка. Вторая авиаэскадрилья, в которой Николай Виноградов был заместителем командира, в этом вылете не участвовала. Не вернулся с боевого задания тогда и я, поэтому что-то написать о боевой работе Николая Виноградова я не имею возможности. Когда я вернулся снова в 237 ШАП в конце августа 1943 года, Виноградова уже не было в живых. Тогда писали, что не вернулся с боевого задания. Но мы его больше не увидели.

Вот что пишет о последних днях жизни Николая Виноградова мастер по электрооборудованию самолетов второй авиаэскадрильи 237 штурмового авиаполка Маргарита Яковлевна Солдатова (Фокс):

«Родился он (Николай Виноградов) (Н.С.) в 1921 году в одной из деревень Горьковской области, где и прошло его детство. Рано лишился родителей, рано познал нужду. Воспитывала его фактически чужая женщина, к которой он питал чувства признательности и благодарности, считая ее своей матерью. Отличительные черты этого человека: сознание высокого гражданского и воинского долга, который он ставил прежде всего, гуманность и исключительная скромность.

Это был небесный летчик с поистине небесной душой: мягкой, безгранично доброй, чуткой, отзывчивой, нежной.

Проникновенно и с любовью относился он к своему экипажу, подчиненным. Казалось, что люди понимали его без слов, что нужно, что требуется делать – и делали! Он являл собой пример человека, одаренного от природы щедростью души в сочетании с выработанной выдержкой, собранностью, тактом и умом командира, вдумчивым отношением к судьба доверенных ему людей.

В результате присущей ему скромности, он никогда не рассказывал о своих боевых вылетах, поэтому рассказать о них может только тот, кто летал вместе с ним на боевые задания.

Я располагаю только некоторыми сведениями о его последнем боевом вылете, оказавшимся для него роковым. Это было летом 1943 года, когда шли бои за Харьков. Бои шли ожесточенные. Накануне наш полк (имеется в виду боевой вылет 5 июля 1943 г. на аэродром противника в районе ст. Основа под Харьковом) (Н.С.) понес большие потери: не вернулись с боевого задания многие летчики, резко снизилось в полку число самолетов.⁶ Полк жил напряженной жизнью.

В тот день вылет был объявлен внезапно. Это было 6-7 июля. Помню, летчикам дали возможность поспать, или, как говорили тогда, «добрать», в приаэродромной землянке. Раздался телефонный звонок. Звонили с КП. Каптан, (командир второй авиаэскадрильи 237

⁶ 05.07.1943 г. все летчики полка (кроме четырех) в первый день Курской битвы делали свой первый боевой вылет (а один из четырех повоевавших - второй). Не отработав групповую слетанность, они умели действовать только в составе пары. Именно так – отдельными парами они и штурмовали в тот день немецкий аэродром Основа под Харьковом. Так же разрозненно они осуществляли и выход из атаки – и потеряли 10 пилотов и 13 Ил-2 (30% летного состава и 40% самолетного парка).

ШАП капитан Каптан Николай Васильевич) (Н.С.) экстренно поднял эскадрилью (я тогда была дневальной по землянке).

Виноградов успел мне сказать взволнованно: «Только вздремнул – и, надо же, увидеть себя во сне в немецкой форме... А Каптан говорит мне: "Форму носи – только Родине не изменяй!»

Лицо его, всегда приятное и приветливое, мгновенно потемнело и, помолчав, рассуждая сам с собой, на ходу, в полголоса проговорил: «В плен не сдамся - пушу себе пулю в лоб!». С этими мыслями он отправился на вылет.

Капонир его самолета находился недалеко, и я уже успела добежать до опустевшей землянки к самолету, чтобы сказать напутственные добрые слова, как мы это всегда делали перед вылетом наших летчиков и всегда, потом с тревогой ожидали их возвращения, напряженно считая минуты и в душе молясь за каждого из них.

Застала я его сидящим в кабине самолета, одетым в шлемофон. Мотор, был запущен, слов моих он уже слышать не мог и только улыбнулся какой-то несвойственной ему натянутой, улыбкой...

Самолет вырুল. И через несколько минут группа, ведомая капитаном Каптаном, поднялась в воздух и легла на курс.

Летали тогда на Основу. (Не помню, то ли это район города, то ли название населенного пункта, но теперь я не нашла Основу ни на карте Украинской ССР, ни на атласе автомобильных дорог). (На железнодорожную станцию Основа под Харьковом) (Н.С.). Задание, видимо, было трудным, потому что летчики накануне этого понимали сложность обстановки.

Задание вылетевшей группой было выполнено. Но, возвращаясь с боевого задания, группа неожиданно выскочила на аэродром противника. Самолет капитана Каптана был сбит прямо над аэродромом. Группу дальше повел Виноградов. Не доходя линии фронта километров 12, самолет Виноградова задымил и резко пошел на снижение.

Группа благополучно вернулась на свой аэродром. (Аэродром села Покровское восточней Купянска Харьковской области) (Н.С.).

Не вернулись: командир эскадрильи и его заместитель. (Помнится мне, летели «шестеркой»). Позже (не помню, в каком местечке мы стояли) нас, некоторых девушек, разместили в хате, состоящей из двух половин. В одной половине жили мы, в другой – ребята из какой-то наземной части.

Однажды на досуге когда я, перебирая, рассматривали фотокарточки, вошли ребята и один из них, увидев фото Виноградова, сказал: «Я видел, как погиб этот летчик - он сгорел».

Но я тогда никого не хотела слушать, никому не хотела верить. Во мне жило какое-то непонятное чувство, вопреки всему, вопреки действительности - я не верила в его смерть! И не хотела верить! Не верила долго и после войны. Только время потом заставило поверить!

Подробности об этом вылете я выслушала много времени спустя, в поезде, когда нашу часть (237 штурмовой авиаполк перебазировался с Украины в Россию в августе 1944 г.) (Н.С.) перебрасывали в Прибалтику, я была дневальной по вагону. Ехали в товарняке. Была тихая лунная ночь. Я сидела перед открытой дверью на лавочке и смотрела на мелькавшие тени лесных далей.

Не спалось летчику Ване Дьяченко. Он подсел ко мне. Разговорились. Спросил: «Едешь?» - «Еду», - сказала я. И тогда он рассказал мне об этом вылете, закончив словами «Не жди».

И сейчас подробности этого вылета я воспроизвожу с его слов.

В прошлом году (1983 году) (Н.С.) летом, я впервые после войны отдыхала под Харьковом, в Мерефе. Вы знаете, что Украина давно залечила кровавые раны войны, живет полноценной жизнью, разрослись ее города, расстроились населенные пункты, плодоносят роскошные сады и, по-прежнему, особым ароматом пахнут ее бескрайние душистые степи. И где искать безвестную могилку...? - Неизвестно...»

Так, с глубокой скорбью и душевной грустью закончила свои воспоминания Маргарита Яковлевна Фокс (Солдатова).

Отличным летчиком 237 ШАП был Быков Николай Петрович. За боевую работу ему было присвоено звание Героя Советского Союза Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 г. с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда». Этим же Указом было присвоено звание Героя Советского Союза летчикам: Данильченко Ивану Андреевичу, Мазкову Евдокиму Константиновичу и автору этих строк, Соболеву Н.А. Мы были тогда первыми Героями Советского Союза в 237 ШАП с начала Отечественной войны. В полку нас называли «первенцами». Конечно, было приятно.

Николай Быков был и прекрасным командиром. По характеру – спокойный, уравновешенный. Никогда не повышал голоса на подчиненных. В обращении с товарищами вежлив. От природы добрый. Пользовался большим уважением в полку.

После гибели командира Первой авиаэскадрильи капитана Шакурского в феврале 1944 года, Николай Быков стал ее командиром.

Роста Коля был среднего, даже чуть ниже. Стройный, коренастый. Походка неторопливая. Чувствовалось, что что-то было у него с ногами и как, потом выяснилось – это и явилось причиной его смерти. У него было тяжелое заболевание кровеносных сосудов ног.

Лицо у него было, нельзя сказать, что круглое. Округленность его лицу придавали пухлые щеки. И, что мне особенно запомнилось, это его отличало от других летчиков, в спокойном состоянии губы были слегка приоткрыты. Видимо, это у него было с детства. Даже, когда Коля лежал в гробу, все это у него на лице так и осталось. Волосы у Коли были русые, всегда аккуратно причесанные. В общем, симпатичный был мужчина.

Мне приходилось летать с ним на боевое задание в группе, в которой он был ведущий. На поле боя грамотно и четко руководил группой. Сам всегда проявлял бесстрашие и отвагу. Стрелял и бомбил метко. Как правило, потерь от зенитного огня и истребителей противника не было. Боевое задание каждый раз выполнялось на «отлично».

Во второй половине 1944 года Николай Быков тяжело заболел. Лечился некоторое время в Центральном авиагоспитале в Москве. Немного подлечили. Однако, после возвращения, в октябре 1944 года в полк на фронт, здоровье через некоторое время ухудшилось. 3 января 1945 года Николай Петрович Быков скончался в прифронтовом госпитале. В то время он был заместителем командира (штурманом) 237 штурмового авиаполка в звании майора.

Похоронили Николая Петровича Быкова на кладбище в г. Елгава под Ригой.

Тяжелое прощание было с отважным летчиком, командиром, коммунистом, отдавшего свою жизнь за свободу и независимость Родины.

Был назначен день похорон. Погода была нелетная. Собирались хоронить всем полком и вдруг неожиданно для всех, из дивизии поступил приказ: направить группу из восьми самолетов на боевое задание. Мысленно никто из летчиков не хотел лететь. У всех было одно желание – присутствовать на похоронах и отдать последний долг замечательному другу и товарищу и, по-христиански, бросить горсть земли в могилу. Трудную задачу пришлось решать командиру полка Николаю Алексеевичу Шеламову. Кого все же послать на боевое задание. Жребий пал на меня и мое боевое звено, и на командира майора Фалина В.К., на которого была возложена обязанность ведущего всей группы. Мы тоже дружили с Николаем, но все же выбор пал на нас. Потом мы так и не установили, почему все же мы должны были лететь. Задавали этот вопрос Николаю Александровичу, но он всегда улыбаясь, отвечал, что так было надо.

На этот раз боевой вылет был тяжелым. Но скажу сразу, что все экипажи вернулись на аэродром. При полете к цели я услышал по радио команду – Вася Фалину – командиру группы, вернуться с задания, и сообщили, что над целью большое количество вражеских истребителей, и как при этом положено, называли пароль. Но Фалин вел дальше группу на цель. У нас на этот раз прикрытия истребителей не было по причине низкой облачности. Сами понимаете, самочувствие у нас было в это время неважное, особенно, когда вновь поступила команда вернуться и не лететь на цель, а Вася Фалин продолжал лететь на выполнение задания. Как потом мы узнали, ведущий группы Фалин не слышал этой команды. Спасла нас от потерь низкая облачность где-то 700-800 метров. При подходе к цели мы прижались к облакам, хотя это опасно. Зенитки противника всегда заранее

пристреливают высоту облаков и потом стреляют с исключительной точностью. Но на этот раз ничего не случилось. Вдруг я увидел, впереди навстречу мне летит какой-то самолет. Сближение настолько было быстрое, что ни я, ни он, летчик встречного самолета, не успели выстрелить. Когда он меня увидел, я в то время был ниже его самолета, сразу взял вверх и скрылся в облаках. Только тогда я понял, что это был фашист, и надо было стрелять.

Как потом с земли нам сказали, что немцы такого нахальства от нас не ожидали, что мы в присутствии истребителей противника полетим на цель. А когда они увидели нас совсем рядом, а высоты для маневра у них не было, они вынуждены были скрыться за облаками. Пока они обдумывали, как на нас напасть, мы отбомбились и отстрелялись по цели и ушли на свой аэродром. И все это было когда гроб с телом Николая Быкова спускали в могилу.

Получилось так, что под звуки разрывов наших бомб и выстрелов из пулеметов и пушек по врагу хоронили Николая Петровича Быкова – одного из первых Героев Советского Союза 237 штурмового авиаполка.

Как я уже писал, одним из первых Героев Советского Союза в 237 штурмовом авиаполку был летчик Мазков Евдоким Константинович (не знаю почему, но он не хотел, чтобы мы его называли Евдокимом. Ему нравилось имя Женя. И поэтому мы его звали Женей).

Отважным был летчиком. Летал хорошо. Отличался в разведке и при фотографировании особо опасных объектов противника. Помню как он, с риском для жизни производил фотографирование Запорожья и острова Хортица Украинская ССР. Здесь было сконцентрировано большое количество живой силы и техники противника. Ему пришлось несколько раз заходить для фотографирования при сильнейшем зенитном огне противника, и все же задание Женя выполнил.

При выполнении боевых вылетов на штурмовку войск и техники врага вел себя геройски.

Нелепый случай не позволил Жене летать дальше на самолете. При возвращении с боевого задания, в то время мы находились на аэродроме недалеко от Митавы (Рига) Латвийская ССР, при уходе с цели огнем зенитной артиллерии самолет Мазкова Жени был поврежден. Переднее обзорное стекло было залито моторным маслом, видимости вперед не было, и при посадке самолет не попал на аэродром, сел рядом в болоте с выпущенным колесом, а это случай, когда надо было садить самолет на «живот», не выпуская колеса (шасси). Хотя самолет не скапотировал (не перевернулся на «спину»), но удар был большой и Женя Мазков сильно ударился о приборную доску самолета и повредил череп головы. После лечения ему летать не разрешили. Последний раз мы его видели в полку в 1944 году, в конце, когда после госпиталя он приехал к нам проститься.

Как потом стало известно, Женя Мазков по состоянию здоровья демобилизовался.

Умер Герой Советского Союза капитан запаса Мазков Евдоким Константинович 11 июля 1977 года и похоронен на кладбище города Джелал-Абад Киргизская ССР.

Отличным летчиком 237 штурмового полка был Борис Кондыбин. В полк он прибыл также на аэродром «Хатенки». В настоящее время Борис Григорьевич Кондыбин в добром здравии. Живет в Москве. В отставке. Это один из командиров-летчиков 237 штурмового авиаполка, который уже в мирное время стал генерал-майором и был в должности командира авиадивизии. Это все уже характеризует его как прекрасного летчика высокого класса, как вдумчивого, талантливого командира. Я хорошо помню, как он летал на боевые задания. К каждому полету он относился очень серьезно. Много времени готовился сам и готовил летчиков группы к полету и поэтому выполнял всегда задание отлично. В бою вел себя отважно. Был примером для своих подчиненных. К присвоению звания Героя Советского Союза был представлен с первой группой летчиков полка, но звание присвоено не было. Случилось так, что Боря Кондыбин при выполнении боевого задания не вернулся на аэродром и на свою территорию. Ничего не было известно, где он и поэтому документы в Воздушной Армии были задержаны до выяснения. Но все обошлось благополучно, Боря Кондыбин вернулся вскоре в свой 237 штурмовой авиаполк. По рассказам Бориса при выполнении боевого задания самолет его загорелся, и он вынужден был сесть на

территорию, занятую немцами, немного обгорелый, но в плен не попал. Я сообщу Вам его адрес, напишите ему. Он скромный человек, о себе не любит рассказывать, но Вы попытайтесь вызвать его на откровенность.

Что мне еще запомнилось из его рассказа, да это и было видно тогда по нем. Он когда летал на задание, то-ли это было просто полет, то-ли боевое задание, он всегда следил за полетом по карте и делал отметки карандашом. Что самое главное, карандаш держал во рту в губах. Ему так было удобно. И вот, когда самолет загорелся и огонь стал попадать в кабину, то карандаш загорелся. Можете себе представить, какое у него было напряжение. Он даже в такой обстановке забыл выбросить карандаш, и конечно же, обжег себе губы и язык.

Как я уже писал, вернулся он в полк, и документы пошли в Президиум Верховного Совета СССР и ему, вскоре следующим за нами Указом, 18 августа 1944 года, присвоили звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда». Живет он в Москве. Адрес его: Москва, 396, Свободный проспект дом № 26, квартира № 38.

Замечательным летчиком был в 237 штурмовом авиаполку Василий Константинович Фалин, командиром он бы также отличным.

Прибыл он в полк в конце 1942 г. или в начале 1943 года, Когда 237 ШАП находился на аэродроме «Кряж» под Куйбышевом на переформировании. Вася Фалин сразу приступил к тренировочным полетам на боевом самолете ИЛ-2 (Илюшин-2). Летали мы тогда очень много. Даже несколько перелетов были длинные по расстоянию и длительные по времени, связанные с перегонем боевых самолетов ИЛ-2 на фронт. Эти перелеты летчики 237 ШАП производили успешно. Никаких поломок в пути. А это в то время было важно. Каждый самолет был на строгом учете. Вероятно это было основанием для командования Военного округа поручать командирам и летчикам 237 ШАП сложное задание по перегону самолетов на фронт. Именно хочу подчеркнуть сложные и ответственные перелеты. Была зима. Погодные условия по маршрутам, как правило, были сложные и на юго-запад через Саратов на аэродром «Разбойщина» и на северо-запад через Пензу на аэродром «Мертовщина». Как правило, самолеты были не облетаны, прямо с конвейеров заводов, которые располагались рядом с аэродромом «Кряж». Получилось так, что самолеты взлетали с аэродрома завода и не набрав высоты, производили посадку на наш аэродром. Активно участвовал в этих перелетах и Вася Фалин.

Вася Фалин был общительным человеком. Со всеми дружил, но у меня с ним была дружба еще и потому, что мы с ним были летчиками одной авиаэскадрильи. Тогда она называлась третьей в полку. Дружили мы еще и с летчиком Васей Мальшевым, который тоже прибыл в полк в то же время, что и Вася Фалин, и так же был летчиком третьей авиаэскадрильи.

О судьбе Василия Мальшева я остановлюсь в своих воспоминаниях дальше. А сейчас вернусь к воспоминаниям о Васе Фалине.

Родился он 25 апреля 1919 года в деревне Иван-Озеро Новомосковского района Тульской области. Учился в Новомосковской школе №1. После окончания школы учился в ФЗУ. Работал на химическом комбинате им. Ленина. Без отрыва от производства закончил местный аэроклуб. В декабре 1939 года был призван в ряды Советской Армии и направлен на учебу в Первую Чкаловскую военную школу пилотов (ВАШ). После окончания авиашколы для прохождения службы прибыл в 237 штурмовой авиаполк в качестве пилота. Здесь мы с ним и встретились. Боевую работу на самолете ИЛ-2 Вася Фалин начал 5 июля 1943 г. на Юго-Западном фронте на штурмовку аэродрома противника на станции Основа под Харьковом. Несмотря на сильный зенитный огонь и большое количество истребителей противника, группа штурмовиков, в которой находился и Вася Фалин, пробилась к цели и выполнила боевое задание. В своих автобиографических воспоминаниях я писал, что одним из трех экипажей который после трудного боя вернулся на свою территорию, и был Вася Фалин. В своих воспоминаниях Вася писал, что при отходе от цели его самолет был атакован тремя истребителями противника. Был убит стрелок, самолет получил повреждения, но был управляем. На бреющем полете прилетел на свою территорию и произвел посадку на аэродроме «Буденовка» восточнее города Купянска Харьковской области в 20-25 км от аэродрома села Покровского, на котором в то время дислоцировался 237 ШАП и с которого

на рассвете 5 июля 1943 г. на выполнение боевого задания по уничтожению живой силы и техники противника взлетели 16 экипажей 237 штурмового авиаполка.

После первого вылета Вася Фалин в составе авиаполка продолжал участвовать в боевой работе по срыву железнодорожных перевозок на участке Славянск – Барвенково – Лозовая, тем самым не давая гитлеровцам вывозить богатства нашей, как писал Вася Фалин, кочегарки – Донбасса. В июле 1943 г. Вася стал коммунистом. Офицерское звание ему было присвоено в мае 1943 г. вместе с другими летчиками полка, которые тогда имели звание «младшего» состава (сержант). Участвовал Фалин в боях за освобождение Павлограда, Днепропетровска, Запорожья и других городов Украины. Совершил в это время 59 боевых вылетов на самолете ИЛ-2. За успешное волнение заданий, командование и проявленную при этом храбрость, Вася Фалин был награжден орденом «Красной Звезды» 9 августа 1943 г. и орденом «Красного Знамени» 25 октября 1943 г., орденом «Отечественной войны I степени» 17 января 1944 г., вторым орденом «Красного Знамени» 12 августа 1944 г. С июля 1944 года Фалин участвовал в боях за освобождение городов Остров, Псков, Тарту, Валга, Рига, а также по уничтожению живой силы и техники противника, окруженного в Курляндии. При этом совершил 73 успешных боевых вылетов. Закончил войну в Прибалтике. В начале 1945 года за успешное выполнение боевых заданий и проявленную при этом отвагу и героизм Василий Фалин был представлен командованием на присвоение звания Героя Советского Союза. Но неожиданно для командования и для всех нас в полку и в дивизии, его наградили орденом «Ленина» 23 февраля 1945 г. После этого Вася Фалин был награжден орденом «Александр Невский». А уже позже с учетом всей боевой работы за проявленную храбрость и героизм, уже после войны, Указом Президиума Верховного: Совета СССР от 15 мая 1945 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Получилось так, что это единственный из Героев Советского Союза 237 штурмового авиаполка, который имел два ордена Ленина.

Василий Константинович Фалин был способным командиром, грамотным, растущим. Сразу после войны он был назначен штурманом 305 штурмовой авиадивизии. С 1952 года по 1956 год Фалин учился в Военно-воздушной академии, которой впоследствии присвоили имя Гагарина. После окончания академии служил в г. Кировобаде Азербайджанской ССР на должности начальника штаба части. В июле 1958 года Василия Константиновича не стало, скоропостижно скончался при исполнении служебных обязанностей. Все случилось, как вспоминает жена Васи, Людмила Максимовна, на аэродроме. Вася почувствовал себя плохо, сразу привезли в госпиталь. С операцией затянули, не могли установить диагноз. И, когда сделали операцию было уже поздно. Язва, 12-перстной кишки и перитонит. Василий Константинович умер в расцвете сил, ему было всего 39 лет.

Похоронен Вася у себя на родине в городе Новомосковске. На встрече ветеранов полка в Москве еще в 1973 году, а потом в 1984 году я встретился с сыном Васи Фалина – Сережей. Много он мне рассказал об отце. Рассказал о мне и о последних часах его жизни. Сам Серёжа – врач-хирург. Он-то мне и рассказал об ошибке врачей госпиталя, врачей опытных – в звании полковников. Еще, что хочется написать. Когда я встретился с Сережей в 1973 г., нельзя себе представить, как он был похож на отца. Да и сейчас он – вылитый отец, и внешнее сходство, и жесты все, как у Васи Фалина. Конечно же, на кого может быть похож сын, но это просто уникам.

Хорошим летчиком 237 штурмового авиаполка был Киселенко Петр Евдокимович. Ему тоже было присвоено звание Героя Советского Союза Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1945 года.

Петя был несколько старше нас, молодых летчиков, прибывших в полк осенью 1942 года. Родился он в 1919 году на Киевщине Богусловского района, село Исайки. Там же окончил семилетку. Затем учился в ФЗУ и одновременно окончил аэроклуб в г. Никополе. После окончания Херсонской авиашколы работал инструктором-пилотом в г. Сталино (Донецк). А уже в 1940 году Петя стал кадровым военным летчиком Советской Армии.

Так что был он уже тогда, по прибытию в полк, опытным летчиком. В 237 ШАП Петя Киселенко прибыл также на аэродром «Хатенки». Но не могу вспомнить, когда это было, потому что его нет на фотографии летчиков, прибывших в полк в сентябре-октябре 1942

года. Может он был на дежурстве или еще где. Летный состав полка всегда был вместе и вряд ли Петя по своей воле не участвовал в фотографировании. Он был общительным человеком. Никогда не уединялся. Любил компанию. И все же я вспомнил один случай, происшедший с летчиком Киселенко, который, по-видимому, и не дал возможности ему присутствовать и участвовать в фотографировании. А случилось вот что. Как я уже писал, тогда мы прибыли на фронт, то нас сразу не пускали на боевое задание. А в условиях, приближенных к боевым, давали возможность потренироваться. Делали мы это на аэродроме города Перемышль Калужской области чуть восточней нашего фронтового аэродрома «Хатенки».

Здесь при выполнении учебного полета на самолете ИЛ-2, которым управлял Петя Киселенко, отказал мотор и при вынужденной посадке на «живот», летчик ударился о приборную доску и сильно повредил лоб и бровь. Впрочем получил тяжелую травму.

Некоторое время Петя лечился в госпитале. Затем снова вернулся в 237 ШАП и продолжал боевую работу на самолете ИЛ-2 до окончания Великой Отечественной войны.

За все время боевой работы совершил 106 боевых вылетов, проявив при этом бесстрашие и героизм. В представлении на звание Героя Советского Союза написано Петр Евдокимович Киселенко лично уничтожил 16 вражеских танков, 18 орудий, две минометные батареи, 96 автомашин с боеприпасами, 120 повозок с боевым грузом, два самоходных орудия, разрушил 18 дзотов, восемь подвижных складов с горючим и снарядами. Кроме того, действуя в группе, участвовал в уничтожении восьми железнодорожных эшелонов, в разрушении двух переправ, в потоплении двух катеров и самоходных барж. Петр Киселенко часто водил на боевые задания большие группы самолетов и всегда задание выполнял успешно.

С Петей мне пришлось летать на боевое задание всего один раз. Этот вылет мне особенно запомнился. Было это в октябре 1944 года, когда наш полк находился в Прибалтике. Прибыл я в полк после лечения в центральном авиাগоспитале в г. Москве, после второго моего ранения, 20 марта 1944 года.

Петя Киселенко в это время много и успешно летал на боевое задание. И поэтому, когда я прибыл в полк в октябре 1944 года, мне предложили лететь на боевое задание заместителем в группе, которую должен возглавить Петя. Взлетели мы шестеркой ИЛ-2. Была хорошая солнечная погода. Безоблачное небо. Видимость прекрасная. Над полем боя патрулировали наши истребители прикрытия. При подлете к линии фронта на высоте 1200-1300 метров по нашей группе был открыт сильнейший зенитный огонь. Немцы всегда так делали. Еще самолеты на своей территории, а они уже открывали заградительный зенитный огонь, чтобы затруднить самолетам точный выход на цель. Тут, конечно, все зависит от ведущего. Его безукоризненная ориентировка и умение руководить группой. На этот раз Петя, как он потом сам сказал, как-то растерялся. Боясь не найти цели, он все внимание уделил обнаружению цели и «забыл» про группу. Получилось так, что подошла группа к переднему краю не на повышенной скорости (боевой – как мы ее называли) и тем самым уменьшил возможность маневрирования всей группы и каждого в отдельности самолета. Одним словом, подвесил группу над линией фронта при сильнейшем зенитном огне. Противник этим воспользовался. Снизу по моему самолету был сильный удар. Мотор загурчал и дал перебой в работе. В кабине поднялась пыль. Такое явление получается еще когда выводишь самолет с крутого пикирования и на мгновение делаешь невесомость. Мне пришлось быстро отбомбиться и уйти на свою территорию к месту сбора. Приборы ничего тревожного не показывали. Мотор продолжал работать. Давление масла было в норме. Температура охлаждения жидкости так же в норме.

Вскоре с поля боя прилетели и другие экипажи. Потерь не было. Посадку произвели благополучно и, когда после посадки и пробега самолета я стал рулить на стоянку, то увидел техника, который энергично показывал руками «крест» что означало немедленно выключить мотор. Что же я увидел, когда вылез из кабины. Самолет был весь в масле.

Как потом установили, что при обстреле один снаряд угодил снизу в броню самолета, пробил ее, затем пробил стальной брус, на котором крепиться мотор, пробил масляной бак и застрял в отверстии, тем самым не дал возможности вытечь маслу. А когда самолет

приземлился на аэродром, снаряд выпал и масло из бака и мотора под давлением вытекло. Мне тогда сказали, что как никогда повезло и это потому, что я наверное родился «в рубашке». Имей снаряд чуть больше силы, не получилась бы пробка. Масло вытекло бы из мотора в воздухе. Мотор, в лучшем бы случае, заклинило бы, пришлось бы садиться на вынужденную посадку и это в Прибалтике. Земля влажная, топи, болота.

В этот же день летчик из соседнего 955 авиаполка Герой Советского Союза, Дорошенко Павел Яковлевич и стрелок Юра Лебедев при вынужденной посадке после повреждения самолета погибли.

Самолет повернулся колесами вверх.

Так что боевой вылет с Петей Киселенко запомнился мне на всю жизнь.

В 1945 году Петя Киселенко уволился из рядов Советской Армии по болезни как инвалид II группы.

После демобилизации и до кончины, 10 июня 1975 года, Петр Евдокимович Киселенко продолжал трудиться, вначале в должности председателя ДОСААФ г. Марганца Днепропетровской области, а затем заместителем директора горного техникума. Все это время тяжело болел. Прогрессировала гипертония, перенес два инфаркта-миокарда сердца. Не стало Пети Киселенко. Ему было в 1975 году всего 56 лет.

Большим моим другом в полку был Василий Мальшев. Мы с ним были тогда летчиками третьей авиаэскадрильи 237 штурмового авиаполка. Прибыл он в полк в ноябре 1942 года, когда полк находился на переформировании на аэродроме «Кряж» под Куйбышевым. С первых же дней совместного пребывания в полку он мне понравился больше всех своим добрым, уступчивым, верным дружбе характером.

Роста Вася был среднего, стройный. Лицо немного смуглое, приятное. Волосы черные, всегда аккуратно причесанные. Одет был всегда опрятно. Одежда была чистой и отглаженной.

Помню, как мы с ним старались пришить ровно белые подворотнички. У него это получалось лучше и быстрее, чем у меня. Он всегда старался мне помочь. Чувствовалось во всем, что у него жизненный опыт был больше и не потому, что он был старше меня почти на два года, а еще и потому, что трудное было у него детство.

Родился Вася Мальшев 20 февраля 1920 г. в бедной крестьянской семье в деревне Ново-Дмитриевка Семеновского района Горьковской области. Когда ему было всего два года, семью постигло большое горе - от эпидемии умер отец. Осталось их у матери три сына и три дочери. Вася был самый маленький. Старшие уделяли ему много внимания, но Вася уже в детском возрасте сам приобщался к посильному труду в хозяйстве. Учился. Неполную среднюю школу окончил в 1934 году. После 7 классов, как он сам вспоминает, работал в колхозе на лошади. Пахал, сеял.

В 1935 году уехал в г. Горький и поступил учиться в ФЗУ при заводе № 21. Здесь у него состоялось первое знакомство с самолетом. После окончания училища работал на заводе столяром. В 1937 году поступил в аэроклуб, но сначала закончил планерную школу. Марте 1940 года был призван в Красную Армию направлен на учебу в Энгельское авиационное училище. Летал на самолетах Р-5 (разведчик) и СБ (скоростной бомбардировщик). Училище закончил успешно. Летную практику и переучивание на боевом самолете ИЛ-2 (штурмовик конструктора Ильюшина) продолжал в запасном полку в городе Куйбышеве и уже в ноябре 1942 г. для прохождения дальнейшей военной службы был направлен в качестве пилота в 237 штурмовой авиаполк, где мы с ним и встретились.

Летал Вася на самолете ИЛ-2 превосходно. Участвовал во всех полетах, которые совершали летчики авиаполка, связанные с перегоном боевых самолетов из Куйбышева на фронт и всегда получал хорошую оценку от командира полка.

На Юго-западный фронт 237 ШАП всем своим составом прибыл на аэродром Старая Станица под Миллеровым 1 апреля 1943 года. Здесь летный состав продолжал тренировочные полеты. Осуществляли боевое дежурство в самолетах на аэродроме (т.е. готовность № 1). Мы всегда с Васей дежурили вдвоем и были этому довольны. Командир эскадрильи знал о нашей дружбе и поэтому назначал нас на дежурство вместе. У нас было

приподнятое настроение и мы были, наравне со всеми летчиками полка, готовы выполнить любое задание командира.

Помнится, почему не могу сейчас объяснить мы вдвоем с ним пели любимые песни. Становились на крыло самолета и во весь голос пели. Получалось неважно, но мы этому не смущались. Запомнилась мне одна песня из кинокартины «Свинарка и пастух»:

"И в какой стороне я ни буду,
По какой ни пройду я траве,
Друга я никогда не забуду,
Если с ним подружился в Москве"

Пели в обнимку и после окончания песни громко смеялись. Нашей дружбе завидовали и с удивлением наблюдали за нами.

Вскоре наш полк перевели на аэродром села Покровское ближе к линии фронта в направлении Чугуев, Харьков. По всему чувствовалось - что-то намечалось на фронте. Над нашим аэродромом часто стали появляться истребители противника. С нами на аэродроме стоял полк истребителей на «Яках». Вероятно, фашисты знали об этом. И как только немецкие бомбардировщики производили налет на какой-либо объект на нашей территории, сразу же прилетали истребители и старались блокировать наш аэродром. Не давали возможности взлетать нашим истребителям. Был один случай, когда наш истребитель попытался взлететь с аэродрома, он тут же был сбит. Похоронен летчик в селе Покровское, где потом был похоронен летчик 237 ШАП Игорь Остроухов.

Помню через некоторое время нам, летчикам объявили о том, что приказом НКО СССР от 19 мая 1943 г. всему летному составу сержантам присвоено воинское офицерское звание «младший лейтенант». Радости не было предела. Нас поздравляли. Это событие превратилось в общее ликование личного состава полка. В конце июня 1943 г. командование полка, получило боевое задание на штурмовку аэродрома противника «Основа» под Харьковом. Точного времени не было установлено. Было предложено аэродром атаковать 16 самолетами с бреющего полета и с высоты 1200-1300 метров. Поручено было выполнять это боевое задание первой авиаэскадрильи восемью самолетами с высоты 1200-1300 метров и третьей авиаэскадрильи с бреющего полета.

Вася Малышев был назначен запасным. Но получилось так, что ему пришлось лететь на задание взамен летчика Жени Мазкова.

Вот как описывает тот боевой вылет сам Вася Малышев: «Много времени прошло с тех пор. (Вася прислал мне свои воспоминания в 1984 г.) (Н.С.). Но этот роковой для меня вылет 5 июля 1943 г. навечно останется в памяти. Ведь я тогда взлетел последним. И наша группа догнала вас только на линии фронта, когда над нашей группой пролетели немецкие самолеты. И, по-моему, нас разбили только потому, что нас не сопровождали наши истребители (мое мнение было другое, которое я изложил Васе в письме 4 июля 1984 года). Я шел в паре с Селинбергом (Силленберг Леопольд Вильгельмович - командир третьей авиаэскадрильи) (Н.С.), но он, по-моему, не немец, а латыш. Он сгорел от разрыва зенитного снаряда при подходе к цели. Они очень сильно били. Но сквозь зенитный огонь я прошел и после того, как я отбомбился, из нашей группы уже никого не видел. Меня атаковал МЕ-109 и с первого захода сразу вывел из строя стрелка-радиста. Он ему перебил на руках пальцы. Стрелок-радист не успел сделать даже ни одной очереди. А ты, вероятно, помнишь, что на моем самолете на турели стрелка-радиста стояла пушка «ШВАК». МЕ-109 сделал еще три атаки сбоку, со стороны солнца и пробил мне бензобак. У меня кончилось горючее и я сел прямо «живот» (фюзеляж) перед линией фронта. Сбил меня МЕ-109 с хвостовым номером «9». Фонарь заклинило, и я вылез в форточку. Они были выбиты во время атак. Ну а дальше моя судьба тебе, вероятно, известна. Мы сидели в тюрьме в Харькове на Холодной горе с Кралиным и его стрелком.

Вот и все. А почему ты пишешь, что вел группу Карбинский (заместитель командира 237 ШАП) (Н.С.). А по-моему - командир первой эскадрильи Цыганков. И самой большой ошибкой по-моему было то, что не собрались группой еще до линии фронта, а мы летели разрозненными парами, поэтому нас и трепали и зенитки, и истребители (такого мнения был и я в своем письме от 4 июля 1984 г.) (Н.С.).

О своей дальнейшей судьбе он ничего не написал. Видимо, ему тяжело было вспоминать почти двухлетний плен. Вернулся он на Родину после окончания ВОВ в 1945 году.

Вот, что он мне написал в своем письме от 4 августа 1984 г.: «Я очень много перетерпел и в Германии, и когда вернулся на Родину после демобилизации из Армии. Вот в эти суровые годы от меня почему-то все отвернулись. В этом, конечно, из наших друзей никто не повинен. Очевидно, была такая установка...»

Да, тяжело было Васе Малышеву и, видимо поэтому, трудно ему вспоминать время пребывания в плену в Германии. И на мою просьбу что-нибудь написать, наотрез отказался. Я его понимаю, что такое плен во всех отношениях. Надо самому побывать какое-то время в плену. Я был всего один месяц и знаю, что это такое и в моральном, и в физическом отношении.

Видел я Василия Ивановича Малышева почти через сорок один год на встрече ветеранов-однополчан в мае 1984 года. Не узнал. Внешне изменился. Годы свое взяли. И ростом вроде меньше стал. Нет той прекрасной шевелюры, стройной походки. Осталась приятная улыбка. Остались неповторимые жесты рукой, когда он что-то утверждает, подчеркивает. И тот же Вася добряк и скромняга.

Да, не смог Вася Малышев, мстить извергам рода человеческого за поруганную землю как воин Армии страны Советов. Не его вина!

Почти двухгодичный плен перенес Вася Малышев. Тоска по Родине. Все время кажущаяся вина перед своими друзьями-однополчанами, перед своим народом преследовала его все это время.

Война требовала колоссальных жертв. Люди гибли, люди томились в застенках концлагерей, в застенках гестапо и каждый из них своими действиями, своим положением так или иначе приближал день Великой Победы в Отечественной войне.

Василий Иванович Малышев был и остался честным гражданином своей Родины. Не запятнал честь социалистической Отчизны и на мой взгляд должен занять достойное место в памяти о ветеранах 237 штурмового авиаполка.

Отличными боевыми летчиками 237 штурмового авиаполка были Гриша Жученко и Ваня Журба. За боевую работу в Отечественной войне им было присвоено звание Герой Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали, «Золотая Звезда». Они также были награждены многими орденами Советского Союза.

Особенно много летал на боевые задания Гриша Жученко. Это один из летчиков 237 ШАП, который выполнил больше всех боевых вылетов. Если память мне не изменяет – свыше 190 боевых вылетов и, что самое главное, ни разу не был сбит ни зенитной артиллерией, ни истребителями. Даже не было какого-либо повреждения самолета. Это редкий случай в боевой практике.

Гриша был высокого роста, стройный, широкоплечий. Волосы черные. Вообще – красивый парень. По характеру энергичный, веселый добрый.

Родился Гриша 25 декабря 1922 г. в городе Северске, Донецкой области. После окончания средней школы учился в аэроклубе, а затем поступил учиться в Ворошиловградскую военно-авиационную школу летчиков, которая вскоре, в начале войны, была эвакуирована в город Уральск. Обучение в школе закончил в 1943 г. на самолете ИЛ-2 и уже 13 сентября 1943 г. прибыл для прохождения дальнейшей службы в 237 ШАП в качестве летчика.

Полк в то время находился в действующих войсках на Юго-западном фронте и дислоцировался на аэродроме «25 лет Октября» под Красным Лиманом, Ворошиловградской области, Украинской ССР.

Летал Гриша Жученко отлично. Техника пилотирования самолетом ИЛ-2 была превосходной, прекрасно ориентировался в воздухе.

Помню один совместный с ним боевой вылет. Я был ведущий восьмерки ИЛов, он был заместителем и вел вторую четверку ИЛов. Тогда мы обрабатывали передний край немцев. Потом по сообщению наземных войск стало известно нам, что эффективность нашей работы по переднему краю была большой. При заходе на третью атаку я услышал по радио

сообщение от Гриши, что справа чуть выше нас появились истребители противника. Пришлось срочно уйти на свою территорию и собрать в плотный строй все самолеты для отражения атак истребителей. Но истребители за нами не пошли и мы уже потом спокойно полетели на свой аэродром. Можно сказать, что благодаря хорошей осмотрительности в воздухе Гриши Жученко нам удалось своевременно обнаружить истребителей противника и благополучно уйти всей группой на свою территорию, и тем самым избежать воздушного боя с истребителями.

Окончил войну Гриша Жученко последним своим боевым вылетом 8 мая 1945 г. в Прибалтике на Ленинградском фронте.

За достигнутые боевые успехи Грише Жученко было доверено представлять 237 ШАП на Параде в Москве 24 июня 1945 года.

Встретился я с Гришей Жученко после войны в 1973 г. в Москве, где проходила встреча летчиков 237 ШАП совместно с командованием 305 штурмовой авиадивизии и 237 ШАП. Остался Гриша таким же веселым и интересным. Единственно – изменились волосы: стали они совсем белые в полном смысле этого слова. Немного пополнил. Из его рассказа мы узнали, что после демобилизации работает он в Аэрофлоте в Одессе, но не в качестве летчика. Живет он так же в Одессе по ул. Гамарника дом № 12 квартира № 1.

Был на встрече и Ваня Журба. В отличие от Гриши Жученко, Ване со здоровьем не повезло. В конце войны сильно расшатались нервы, и ему было очень тяжело летать на боевые задания. Я это хорошо знал потому, что Ваня в то время был у меня заместителем, а я был тогда командиром первой авиаэскадрильи 237 ШАП.

Сразу после войны Ваня Журба демобилизовался по состоянию здоровья, хотя ему было мало лет.

Родился он 6 июля 1923 года.

Встретил я его как-то раз, сейчас уже не помню в каком году, в Харькове в аэропорту. В короткой беседе он рассказал мне, что жил он тогда в городе Сталино (ныне Донецк) и работал председателем облпотребсоюза. Затем, когда мы встречались в 1973 г. в Москве, к моему удивлению, он был уже в звании полковника. Служил в Советской Армии в должности начальника отдела по руководству кадрами Воздушной Армии в Белорусском военном округе. Тогда я узнал, что в мирное время в марте 1953 г. Ваню Журбу призвали в Советскую Армию и в 1958 г. он закончил Воздушную Академию в городе Монино. По 1960 г. служил начальником штаба авиаполка, затем начальником отдела кадров Воздушной Армии.

Особенно теплая встреча у него была с Гришей Жученко. Они крепко дружили еще когда учились вместе в Ворошиловградской авиашколе. Они вместе заканчивали курс обучения на ИЛ-2. Они также вместе прибыли 13 сентября 1943 г. на фронт для прохождения дальнейшей службы в качестве летчиков в 237 ШАП. И здесь, когда они были рядовыми летчиками, много летали на боевые задания. Да и когда они стали командирами в разных подразделениях, дружба, их продолжалась.

Такой дружбе можно было позавидовать.

После встречи в 1973 г. я длительное время ничего не знал о дальнейшей судьбе Вани Журбы. И вдруг пришло известие о скоропостижной кончине Ивана Тимофеевича Журбы.

Произошло это 24 августа 1983 г., как потом подтвердилось, после тяжелой болезни. Такого оборота никто не ожидал. 9 мая 1983 года Ваня Журба присутствовал на встрече ветеранов-однополчан в Москве. Чувствовал себя прекрасно. Веселился, шутил и вдруг!

Особенно тяжела была утрата для тех, кто длительное время вместе с ним сражался на фронтах Великой Отечественной войны.

Был Ваня неповторимо чистой души человек. Добрый, отзывчивый. Неподдельная скромность украшала его. Всегда безотказный, чуткий, общительный, открытый, веселый, откровенный. Безмерно трудолюбивый.

Все эти качества характера особенно ярко проявились в послевоенный период. Стать генералом в мирное время – действительно надо быть одаренным от природы человеком.

Как потом я узнал, что в 1978 г. ему было присвоено звание генерал-майора авиации, и работал он в это время начальником оперативного отдела штаба Воздушной Армии.

Демобилизовался из Советской Армии Иван Тимофеевич Журба в 1980 г. Ему было тогда 57 лет. Уйти из жизни в 60 лет - это несправедливо.

Не верится, друзья, что нет в живых всем нам дорогого незабвенного Ивана Тимофеевича Журбы. Не услышим мы никогда больше его громкого заразительного смеха. Не увидим больше никогда его доброй пленительной улыбки с прищуренными красивыми глазами.

Вечная ему память!

Отличными летчиками 237 штурмового авиаполка были Саша Бражников и Петя Седельников. Им тоже было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Воевали они хорошо. По характеру более энергичным был Саша Бражников. Общительный, разговорчивый. Роста среднего, волосы черные, брови черные, большие и густые.

Родился Саша Бражников 13 сентября 1920 года. Среднюю школу окончил в 1940 году и одновременно Армавирский аэроклуб. И уже 25 сентября 1940 г. был зачислен курсантом Таганрогской военно-авиационной школы.

В школе готовили летчиков на скоростном бомбардировщике СБ. Когда учеба в школе подходила к концу, началась война – Великая Отечественная война. Хотя курсанты считались уже закончившие курс учебы, однако выпуска не произошло, и командирское звание не было присвоено. Всех эвакуировали в г. Уральск. Туда же была эвакуирована и Ворошиловградская авиашкола, в которой курсанты Таганрогской школы переучивались на боевом самолете ИЛ-2, так как бомбардировщик СБ был снят и с производства, и с вооружения в авиационных войсках.

Закончил Саша курс обучения на самолете ИЛ-2 в 1943 г. и 13 сентября (в день своего рождения) прибыл на фронт для прохождения дальнейшей воинской службы в качестве летчика в 237 штурмовой авиаполк. Участвовал в боевых действиях по освобождению Украины, Прибалтики. Войну закончил на Ленинградском фронте. За все время боевых действий совершил 110 боевых вылетов на самолете ИЛ-2. Над полем боя вел себя отважно, проявлял героизм, за что награжден, кроме присвоения звания Героя Советского Союза, многими орденами.

Что отличало Сашу Бражникова от других летчиков - это его чрезмерная впечатлительность. После каждого боевого вылета у него была масса впечатлений. Он всегда старался их высказать другим летчикам, участвующим в боевом вылете и тем которые не были в этом полете. Получался как бы разбор полета. В его высказываниях и суждениях чувствовалась осторожность. Точнее, звучал призыв к осторожности при выполнении боевого задания. У него было горячее сердце, и холодная голова и это он доказал.

Не случайно, потом Саша работал некоторое время летчиком-испытателем. Как я уже писал, Саша был отличным летчиком. После войны летал на Пе-2, Ту-2. Окончил высшие тактические курсы командиров авиаэскадрильи в г. Таганроге. Так же длительное время летал на реактивных самолетах Ту-4 и ИЛ-28. Службу в Советской Армии Александр Николаевич Бражников закончил в Северной группе войск в Польше. Демобилизовался по состоянию здоровья в 1956 году.

Встретились мы с ним в 1973 г. в Москве в день Победы. Изменился. Чуть-чуть пополнел. Волосы стали седыми, брови уменьшились, поредели. Но остался он таким же энергичным, веселым и разговорчивым. Живет Саша в г. Запорожье-35, проспект Ленина дом № 182, квартира № 6.

Петя Седельников по характеру был более спокойный. Добрый, общительный, скромный. Роста ниже среднего, худощавый. Волосы черные, всегда аккуратно причесанные. Любил юмор. Смех приятный, чуть гогочащий. Дружил со всеми летчиками, но особенно дружил с Колей Быковым и Колей Трусовым. Были все трое они летчиками одной авиаэскадрильи.

На самолете Петя летал отлично. Над полем боя всегда проявлял бесстрашие. Много летал на боевые задания. Награжден многими орденами Советского Союза. За проявленный

героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками ему было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Таким мне запомнился, тогда еще младший лейтенант, Саша Бражников, а ныне Герой Советского Союза подполковник в отставке Александр Николаевич Бражников и Герой Советского Союза подполковник в отставке Петр Иванович Седельников.

Как я уже писал, Петя Седельников дружил с Колей Трусковым. Был такой летчик 237 ШАП, а потом стал хорошим командиром. По характеру чрезвычайно энергичный. Смуглый, волосы черные, черные глаза, нос прямой с небольшой горбинкой. Роста среднего. Статный. Очень красивый мужчина. Был зачинателем всех развлечений. Доставалось ему от командира полка Н.А.Шеламова, когда развлечение переходило рамки дозволенного. Но несмотря на это, командир полка любил его. Летал он отлично. В бою вел себя отважно. Водил на боевое задание группы самолетов в составе 4-8 экипажей. Был награжден многими орденами. После войны продолжал летать.

В одном учебном полете в закрытой кабине потерял контроль за высотой и вместе с молодым летчиком разбился. Вот так не повезло Николаю Николаевичу Трускову.

Были у него сложнее ситуации в боевой работе на фронте. В одном из боевых вылетов самолет Николая был поврежден. Пришлось садиться на территории, занятой немцами, на «живот». После посадки был обстрелян фашистами и тяжело ранен в живот. Случайно не попал в плен. Жители села забрали его к себе в тяжелом состоянии. Кое-как подлечили. Вскоре эта территория была освобождена.

Николая Трускова подлечили в госпитале. Была сложная операция. Но Николай все выдержал. Вновь вернулся в 237 штурмовой авиаполк и продолжал боевую работу на самолете ИЛ-2 до окончания войны.

Дружил Коля Трусков с Колей Быковым и Костей Шакурским. У них была какая-то особая дружба. Костя был командиром, а они рядовые летчики, но это не мешало им быть вместе.

Был у нас в полку летчик Игорь Иванович Остроухов. Он прибыл в полк также в сентябре – октябре 1942 г. Но фотографии он первый во втором ряду слева. Ему не пришлось долго воевать. Сделал он всего несколько боевых вылетов в июле 1943 года.

По характеру был веселый, много шутил. И, что самое главное, всегда пел. Где бы он не был, обязательно что-то напевал. Нелепый случай вырвал его из наших рядов.

Прилетел он с боевого задания, как всегда мы говорили, «целехонек». Начал заходить на посадку. На аэродром надвигалась гроза. Он, видимо, значение этому не придал. И надо было такому случиться. Разряд грозы угодил в самолет. Самолет упал. Летчик и стрелок Николай Александрович Колосов погибли. Похоронили их в селе. Покровском, Ворошиловградской области, Украинской ССР.

Хорошим летчиком в полку и Саша Грязнов. Мой напарник по боевым вылетам в разведку, у нас с ним была особая дружба. Мы везде были вдвоем. В бою мы всегда следили друг за другом. Если была опасность, защищали друг друга. Вообще-то есть что написать о наших полетах с Сашей Грязновым.

Помню один вылет на разведку противника южнее Кривого Рога. Вылетели мы на разведку с аэродрома «Кайдаки» под Днепропетровском. Перелетели линию фронта и, как всегда, начали изучать местность. Вначале ничего не было видно, все тихо, никаких передвижений по дорогам, Вдруг слева от оврага я увидел какое-то круглое черное пятно. Оно меня заинтересовало. Посмотрел на самолет Саши, он машет и показывает, что тоже видит. Подлетели ближе. Своими действиями ничего не показываем противнику, что видим их. И уже когда пролетали мимо, я разворотом влево перевел самолет, нельзя сказать в пикирование, но достаточно крутое планирование и, когда открыл огонь из пушек и пулеметов, тогда только фашисты выдали себя и начали разбегаться. Выпущены были реактивные снаряды, они были зажигательные и сброшены бомбы. То же самое сделал и Саша Грязнов. Творилось что-то невероятное. Все горело. Было уничтожено большое количество солдат и офицеров. Со стороны фашистов была сделана хорошая маскировка, такого не приходилось ранее встречать. Они не двигались и стояли не колоннами, а кругом. Можно было не обратить внимание, мы же летели в стороне. Но они просчитались и за это

жестоко поплатились. Командир полка Н.В.Шеламов поблагодарил нас за успешный боевой вылет.

Саша Грязнов был моложе меня почти на год. Родился он 12 сентября 1922 года в деревне Желнино, Калининской области. Здесь закончил 4 класса начальной школы. Для продолжения учебы ему пришлось ходить в другое село за несколько километров пешком. Окончил семилетку в 1938 году.

Саша был невысокого роста, симпатичный, с веснушками на лице. Как вспоминает его сестра Раиса Николаевна, в детстве у Саши было прозвище «седой». Видимо за веснушки, потому что как я его помню, волосы у него были рыжеватые, вьющиеся и никакого не седого цвета. По характеру Саша был добрый, преданный дружбе, трудолюбивый. Это у него с детства. В детстве он старался как можно больше помогать родителям по хозяйству. Не стеснялся никакой работы. Сестра его, она тогда была моложе его на три года, вспоминает, что Саша часто сам ходил в лес по грибы, он был мастером сбора грибов. Это ему как-то удавалось. Уходил в лес всегда один и через некоторое (короткое) время уже нес полную корзину грибов. Было у него еще занятие - ловить кротов. Этим промыслом он оказывал большую помощь родителям. Родители его были потомственные крестьяне. Трудились много в колхозе.

После окончания 7 классов в 1938 г. Саша Грязнов поступил учиться в ФЗУ на трикотажную Тушинскую фабрику, а уже осенью 1940 г. добровольно поступил в авиационную школу г. Тушино, Московской области. Когда началась война, Тушинская авиашкола была эвакуирована в г. Молотов (Пермь). Там Саша продолжал учиться в авиашколе и по окончании, был направлен на фронт. Здесь мы с ним и встретились.

Летал Саша бесподобно. Во всем стремился подражать командиру. В полете любил вести переговоры по радио. И когда ему на его самолете установили передатчик, он был безмерно рад этому. Как-то раз мы с ним вместе допустили нарушение – после выполнения боевого вылета пролетели над аэродромом низко бреющим полетом, что категорически запрещено. Помню, досталось нам от командира авиадивизии полковника Михевичева и от командира авиаполка подполковника Н.А.Шеламова. Мне тут же было объявлено пять суток домашнего ареста. Что самое главное, Сама старался наравне со мной быть в ответе, хотя виноват был я, как ведущий группы. Не случайно бытует поговорка: «Друзья познаются в беде». На второй день после нашего нарушения была не летная погода. Командир полка Н.А.Шеламов собрал весь летный состав, и мы с Сашей стали предметом разбора. К нашему, если так можно выразиться, несчастью, а может быть и к счастью, на разбор пришел командир 305 штурмовой авиадивизии полковник Михевичев Николай Германович. Вид у него был суровый. Тут и началось. Первого он поднял меня для разбора, а затем и Сашу. Мораль нам была прочитана хорошая. Все ожидали более строгого наказания, но произошло неожиданное. Когда он меня долго отчитывал, а затем сказал, что если уже захотелось пролететь низко, лети себе метров на 25-30. Я ему сразу выпалил: «Товарищ командир, если брить, так брить (это низко лететь 1 – 1,5м). Он зло на меня посмотрел и вдруг, к удивлению моему и всех присутствующих объявил, что снимает с меня взыскание 5 суток домашнего ареста. А потом посмотрел на Сашу Грязнова, который стоял рядом со мной на вытяжку, и уже с усмешкой сказал: «А ты чего к нему присосался?» (Саша очень хорошо летал в паре) и добавил: «Летел бы выше командира, как это положено по наставлению». Саша промолчал.

Вообще-то полковник Н.Г.Михевичев был прекрасным боевым командиром. Он много летал на боевые задания, имел много наград. На лице у него были шрамы от ожогов. Вероятно, да так оно и было, горел он в самолете. Но это было до назначения его командиром авиадивизии. Да и здесь ему не повезло. Как-то летел он из штаба дивизии вместе с замполитом дивизии на аэродром авиаполка на самолете У-2 (ПО-2). В воздухе на небольшой высоте самолет был атакован истребителями противника. Замполит был убит первой очередью из пулеметов, самолет подожжен. У командира дивизии Михевичева Николая Германовича, снова обгорело лицо, руки. Встретил я его в июле 1944 г. в центральном авиагоспитале в Москве, после своего второго тяжелого ранения, когда меня направили в Москву на лечение. Встретил он меня в госпитале как хорошего знакомого. Вообще-то он был очень добрым человеком, чутким командиром. Любил прямо, ценил

всех, особенно летчиков. Обладавал хорошей памятью. Умер генерал-майор Михевичев Николай Германович 3 января 1983 года.

Запомнился мне один боевой вылет на разведку. Об этом вылете писали в представлении на присвоение мне звания Героя Советского Союза. Боевой вылет выполнял непосредственно по приказу командующего фронтом и организовывал его выполнение непосредственно командир авиадивизии тов. Михевичев Н.Г. Конечно, не обошлось без участия командира Н.А.Шеламова. Но чувствовалось, что это задание было дано непосредственно командиру дивизии.

А было следующее. Генерал Плиев конницей прорвал линию фронта и проник глубоко в тыл немцев в направлении города Николаева, чуть севернее. Необходимо было установить точное местонахождение этих войск. Такое задание было командующего фронтом Маршала Советского Союза Р.Я.Малиновского. Как всегда, утром мы летчики приехали на аэродром, тогда наш полк (237) находился на аэродроме Кривого Рога. В связи с тем, что я много в это время летал на боевые задания, командир полка решил дать мне отдохнуть в этот день. Как всегда, летчики полка перед получением боевого задания находились на аэродроме в землянке. Занимались кто чем, всегда много читали. Некоторые, особенно молодые летчики, изучали карту района действия. А отдельные летчики ухитрялись и поспать при условии, как правило, что звучала гармонь с песней. В общем было свободное время. Но в этот день все летчики почувствовали и я в том числе, что с боевым вылетом что-то не получается. Уже конец дня, а какое-то задание не было выполнено. По всему чувствовалась тревога. В конце дня к нам в землянку зашел командир дивизии полковник Н.Г.Михевичев и мы еще раз убедились - что-то неладное. Он громко спросил, кто из летчиков находится в землянке. Некоторые летчики назвали себя, но он продолжал еще и еще спрашивать. Я не называл свое имя, в конце концов я назвал себя. Мне тогда показалось, да так оно и было, что я ему нужен. Он потом так и сказал: «Вот ты мне и нужен». Посадил он меня на свою автомашину и повез на командный пункт (КП), где я получил боевое задание. Меня быстро повезли к самолету. Повезли к самолету и моего напарника Сашу Грязнова, который должен был лететь со мной в паре. Самолеты были готовы к полету. Стали рулить на, взлетную полосу. Я уже стоял на взлетной полосе, а самолета Саши еще не было. Его самолет застрял одним колесом в воронке от бомбы, которая, видимо, не была как следует засыпана и утрамбована. Все старания обслуживающего персонала вытащить самолет из воронки, ни к чему не привели. Ждать дальше не было времени. Командир дивизии влез на крыло моего самолета и предложил мне лететь одному. И напутственно сказал, чтобы я долго не задерживался, уже было поздно, но задание обязательно выполнить. Очень нужно! Не буду подробно с описывать полет. Скажу только, что задание выполнил. Пришлось сделать большой крюк, так как на прямую пробиться было невозможно. На пути полета были большие гроззовые облака. Они-то и не давали трем и даже четверем парам самолетов пробиться на территорию, занятую немцами. Долго пришлось искать конников. Они разместились по большим оврагам, заняли некоторые села и имели хорошую маскировку. Я увлекся интересным заданием и немного задержался. Начало быстро темнеть.

Когда мне давал задание командир дивизии, то предупреждал, что если я задержусь с выполнением боевого задания и будет темно при посадке, то мне разрешается садиться на аэродром, не выпуская колеса на «живот». Но получилось все хорошо, хотя и было темновато. Посадка прошла благополучно. Когда я начал рулить самолет на стоянку, одним колесом, точно как Саша, вскочил в воронку от снаряда или бомбы. Пришлось пересест в автомашину командира дивизии, которая двигалась за моим самолетом следом, она-то и доставила меня на командный пункт. И что мне запомнилось, что когда я зашел на КП, то никто на меня не обратил внимание, а когда сказал, что нашел Плиева, ко мне подбежал, в полном смысле этого слова, командир дивизии Н.Г.Михевичев. О выполнении задания сразу доложили командованию 17 Воздушной Армии, в состав которой в то время входила 305 штурмовая авиадивизия. Помню, досталось тогда командиру дивизии от командира 9 корпуса, куда непосредственно входила дивизия, почему сразу доложили в Воздушную Армию, а не в корпус.

В эту ночь транспортные самолеты с нашего аэродрома и с других аэродромов начали доставлять все необходимое Плиеву.

Так для меня успешно закончился очередной боевой вылет. Мне вскоре присвоили звание старшего лейтенанта и, как я уже писал, что об этом вылете писали в представлении на звание Героя Советского Союза. Конечно, жаль, что Саша Грязнов не смог вылететь вместе со мной на выполнение этого боевого задания. Все же вдвоем надежней.

Погиб Саша Грязнов, вернее не вернулся с боевого задания. Летал он тогда с другим летчиком - Анатолием Чуфаровым, тоже опытным командиром. Сам Толя прилетел тогда с боевого задания благополучно. Но ничего не мог сказать, что случилось с Сашей Грязновым.

Сейчас Толи Чуфарова нет в живых, он умер в 1970 году. И что-либо выяснить о гибели Саши Грязнова нет возможности. Только одно известно, что это было 23 марта 1944 года. Тяжелая для меня была утрата. Я сейчас смутно помню, как все произошло. Почему Саша летал на боевое задание с другим ведущим пары, а не со мной.

20 марта 1944 года, сейчас не могу вспомнить почему, я в первый раз на разведку летел с другим летчиком - Ваней Журбой, о котором я уже писал. В этом боевом вылете нас сильно потрепали истребители противника. Мой самолет подбили, меня тяжело ранили. Самолет посадил на своей территории на «живот», не выпуская колеса. Пока я добирался до своего аэродрома попутным транспортом, прошло несколько дней. В это время Саша летал с другим летчиком. Этот 68 боевой вылет для Саши кончился трагически. К тому времени за успешное выполнение боевых заданий и проявленное мужество и отвагу Александр Николаевич Грязнов был награжден орденом «Красная Звезда» и орденом «Отечественная война 1-й степени».

Как я уже писал, много мы летали на разведку с летчиком Сашей Грязновым. Запомнился боевой вылет на разведку живой силы и техники севернее города Николаева Украинская ССР. Стоял нам 237 штурмовой авиаполк на аэродроме города Кривой Рог. Взлетели мы в паре с Сашей рано утром. Было это в начале марта 1944 года. Был солнечный, морозный весенний день. Перелетели мы передний край на высоте 1200-1250 метров. Углубились на территорию противника. Осматривали дороги. По дорогам не было ничего видно, увидели мы, другое. В стороне от дороги на приличном расстоянии прямо по полю шло большое количество солдат в три или в четыре ряда. Когда мы их обнаружили, сразу пошли на бреющий полет и начали их расстреливать. Нельзя было себе представить, что это были солдаты, как они себя величали, доблестной «Гитлеровской Армии». С бреющего полета прекрасно было видно как они были одеты. В чем попало, и в одеялах, и платках. Впрочем во всем, что можно было на себя натянуть. И самое главное, когда мы их атаковали и обрушивали на них весь огонь пушек и пулеметов, они не разбежались и не ложились, а только падали те, по которым мы стреляли. Они даже не отстреливались. Однако и при этих условиях мы были осторожны. Заходили на атаку по колонне под углом 30-40 градусов. И так каждый раз. При атаке очередной, уходили вначале в сторону, а затем под углом вновь заходили на цель уже в другой части колонны. Мы знали, что отступали гитлеровцы в панике. Тогда наши войска освободили Запорожье, Никополь, Кривой Рог и много других городов и населенных пунктов. Но такого нельзя было представить и ожидать. Много мы тогда с Сашей уничтожили солдат. Вылет был очень удачный. С бреющего полета работать всегда интересно. Все видеть своими глазами. При подходе к цели или уходе всегда можно укрыться от огня противника.

Хотя сложный и опасный бреющий полет. Необходимо быть предельно внимательным. Следить за противником и на земле, и в воздухе, следить за всеми препятствиями впереди и по сторонам.

Бреющий полет – хорошая маскировка. Прижатый самолет к земле трудно заметить с воздуха. Как правило, самолет закамуфлирован (покрашен) под цвет рельефа местности. Кроме того, гул мотора на бреющем полете не так быстро обнаружится противником и трудно определить направление полета самолета и его расстояние. При скорости тогдашней у ИЛ-2 320-330 км/час, летчик успевал атаковать цель и уйти на бреющий, укрывшись рельефом местности - овраги, холма, леса и другое.

В подтверждение этому вспомнился один случай в боевой практике. Летели мы с Сашей Грязновым после выполнения боевого задания на бреющем полете в тылу врага, укрываясь от обнаружения нас с воздуха. Бреющий полет мы так же использовали, когда перелетали передний край при возвращении с боевого задания с небольшим количеством экипажей, в основном, пара самолетов. Противник, как правило, не ожидает появления самолетов из тыла. Летели по глубокому оврагу. Это мы всегда предусматривали. Потому, что длительное пребывание над территорией при разведке на высоте, всегда можно ожидать появления истребителей. Наземные войска сообщают о нашем появлении командованию воздушных войск, поэтому мы, разведчики, всегда это помнили.

У меня был один случай, когда я, как ведущий, этим правилом пренебрег и был за это наказан. Нашу пару настигли истребители. Я был тяжело ранен. Подбитый самолет посадил на свою территорию. Этот боевой вылет я описал в своих автобиографических воспоминаниях.

Продолжу свой рассказ.

Летели мы по глубокому и широкому оврагу. Вдруг неожиданно для нас, а еще больше для противника, мы обнаружили большое скопление живой силы немцев. Было так неожиданно, что я и мой напарник Саша Грязнов успели только нажать на гашетки пулеметов и пушек. Я еще успел нажать на кнопку реактивных самолетов (РС). Все впереди загорелось. Оказалось, реактивные снаряды были зажигательные. Мы не на шутку испугались. Пришлось резким движением штурвала «выскочить» из оврага. Долго мы потом с Сашей вспоминали этот полет. Чуть сами себя не подожгли.

Так что, бреющий полет хорош, особенно в тылу у противника, но опасен для работы по переднему краю. Эффект от применения штурмовиков ИЛ-2 при атаках по переднему краю, по танкам очень большой, но, как правило, велики потери самолетов и экипажей.

Уже в 1943 г. ИЛ-2 стал применяться по переднему краю с высоты 1200 – 1300 метров. И это себя оправдало.

Хорошим летчиком был младший лейтенант Дрымалов Илья Степанович. Он один из тех летчиков, которые прибыли к нам в полк в конце 1943 года и в начале 1944 года. Ко времени своей гибели он мало имел, всего 8 боевых вылетов. Летал он со мной в паре. Нелепый случай безвременно вырвал его из наших рядов.

4 февраля 1944 года мы в группе 4 самолетов после выполнения боевого задания прилетели к аэродрому «Кайдаки». Произошло неожиданное. Аэродром был почти полностью закрыт туманом. Это осложнило посадку. Необходимо было предельно быть внимательным. Три самолета произвели посадку нормально, без осложнений.

Летчик Дрымалов подошел на посадку с повышенной скоростью. Самолет приземлился не у знака посадки «Г», а дальше впереди – «промазал», так в авиации это называется. Это очень опасно, особенно когда площадка для посадки ограниченная. Этот случай оказался трагическим. Летчик не сумел, да и не мог погасить скорость тормозами на пробеге. На границе аэродрома колесами столкнулся со снежным сугробом, и самолет перевернулся вверх колесами.

В этом случае, когда после посадки летчик заметил, что «промазал» и не может до границы аэродрома остановить самолет, нужно было растопорить хвостовое колесо и резким торможением одного из колес развернуть самолет в любую сторону. Это могло спасти ему жизнь. Часто бывает, что и самолет остается невредимым или, в крайнем случае, ломаются шасси самолета.

Кабина летчика Дрымалова глубоко загрузла в снег. В связи с тем, что кабина летчика была открыта (так всегда делают летчики - открывают колпак кабины, когда видимость затруднена при посадке), то при перевороте самолета был сильный удар в голову летчика. При этом, вероятно, потерял сознание и не смог изменить свое положение головой вниз. Пока освободили кабину от снега, летчик, младший лейтенант Дрымалов скончался. Стрелок получил только небольшие ушибы. Его кабина была закрыта полностью колпаком.

Похоронили мы Илюшу Дрымалова на кладбище села Кайдаки, на берегу Днепра. Скорби не было предела. Такой трагический случай! Мне особенно было его жалко потому, что он был летчиком моего звена и летал со мной в паре. Хороший был человек. Скромный,

добрый, услужливый, совсем молодой. Ростом был ниже среднего, волосы светлые, но не блондин, не рыжий. Широкоплечий, коренастый, прямо таки крепыш.

Такой он в моей памяти, юные друзья!

За время военных действий 237 ШАП несколько раз пополнялся летным составом и, в основном, молодыми рядовыми летчиками. Однако, был один случай, когда в полк прибыли два командира. Это было в конце 1943 г. Как потом мы узнали, прибыли они на стажировку.

Старшего лейтенанта Громова Петра Ильича (потом ему было присвоено воинское звание «капитан») назначили командиром второй авиаэскадрильи.

Старшего лейтенанта Ищенко Александра Никифоровича назначили командиром третьей авиаэскадрильи.

Очень опытные были летчики и грамотные командиры. Трагически сложилась судьба этих командиров. Капитан Громов прибыл с Дальнего Востока из строевой части, как я уже писал, для прохождения практики в боевых условиях. Благодаря высокому летному мастерству и большому опыту командирской работы, он сразу включился в боевую работу.

Водил на боевые задания большие группы самолетов. Как правило, задания выполнялись отлично. Вскоре он был награжден орденом «Красного Знамени» и за умелое командование ему присвоили воинское звание «капитан».

По характеру Петр Громов был спокойный, добрый отзывчивый. В полку пользовался большим авторитетом. Роста среднего, стройный. Блондин, волосы вьющиеся. Интересный был мужчина.

Помню, когда из части прибыло письмо, где ему сообщили о рождении дочери, он был очень обрадован. Все его поздравляли. Он как-то естественно смутился и всех благодарил за поздравление.

Вскоре срок стажировки закончился. И он должен был уехать в свою часть. Конечно, нашему командиру Шеламову Николаю Алексеевичу не хотелось терять такого командира. И произошло то, чего надо, было ожидать от такого командира, как Петр Ильич Громов. Он подал рапорт, чтобы его оставили в полку для дальнейшего прохождения службы. Просьба его была удовлетворена, и снова он продолжал успешно вести боевую работу и командовать второй эскадрилей.

В начале февраля 1944 года командиру второй авиаэскадрильи 237 ШАП капитану П.И.Громову была поставлена задача шестью экипажами произвести разведку наличия переправ и скоплений живой силы и техники противника на переправах южнее города Никополь при необходимости, и по возможности произвести бомбовую, ракетную и огневую из пушек и пулеметов атаку по переправам.

Если судить по тому, что задачу ставил сам командир 17-й Воздушной Армии генерал Судец и командир 305 штурмовой азиадивизии полковник Михевичев в присутствии командира 237 ШАП Н.А.Шеламова, боевое задание было особо важное.

В то время в районе Никополя и по дорогам на Кривой Рог, и на железных и грунтовых дорогах было колоссальное скопление техники и живой силы немецко-фашистских захватчиков. Может мое выражение «колоссальное скопление» несколько преувеличивает тогдашнее положение, но в моей памяти запечатлена панорама десятка тысяч автомашин и другой техники без движения. Снег в этом районе растаял рано. Дороги стали непроходимыми. Получилось так, это техника немцев была окрашена в белый цвет для маскировки на снегу, переокрасить они не успели, их сильно тогда гнали наши наземные войска, да и мы им в этом помогали, а земля была черная. И когда мы подлетали к этому району, то за многие километры все было видно, как на ладони. Для выполнения особо важного боевого задания группа самолетов под руководством капитана Громова взлетела с аэродрома «Кайдаки» под Днепропетровском в первой половине дня 6 февраля 1944 года. Тогда была относительно хорошая погода, облачность 800 – 1000 метров.

При подходе в район Никополя, как вспоминает, участник этого полета заместитель командира эскадрильи Ваня Городников, было замечено несколько переправ через Днепр и Днепровским плавням. Капитан Громов по радио дал приказание всем экипажам приготовиться к атаке живой силы и техники противника на переправах и у переправ. Но при подлете к цели группа штурмовиков неожиданно была, встречена сильнейшим

заградительным зенитным огнем всех калибров. Капитану Громову пришлось изменить свое решение и произвести атаку другой запасной цели, которая ему была дана ранее. Атаку произвели на железнодорожную станцию в 7 – 9 км от Никополя. Атака живой силы и техники была неожиданной, внезапной, поэтому сопротивления со стороны противника почти не было.

После первой атаки на станции все горело, начались взрывы цистерн с горючим. В общем атака была успешной.

При выходе из атаки капитан Громов, как всегда это делается, начал производить разворот с набором высоты, чтобы зайти повторно на цель. На высоте примерно 400 – 500 метров самолет Громова перевернулся на спину и от самолета начала отрываться обшивка. Ничего нельзя было понять. Как вспоминает Ваня Городников, сначала подумали, что это были листовки, которые часто техники ложили в бомбовые люки, забывая при этом предупредить командира экипажа. Но произошло страшное. Самолет командира вошел в штопор и врезался в землю. Произошел большой взрыв. Столб черного дыма поднялся на высоту 200 – 300 метров и из самолета никто не выпрыгнул с парашютом.

Группу самолетов на свой аэродром привел Ваня Городников. Сразу доложили командующему Воздушной Армии о выполнении боевого задания и о трагической гибели командира авиаэскадрильи, капитана Громова Петра Ильича.

Предположение было такое. При подходе к переправам при обстреле с земли самолет Громова был сильно поврежден, на что он не обратил внимания, а может и не заметил, и поэтому при выходе из пикирования и резкого разворота с набором высоты, поврежденная обшивка самолета не выдержала перегрузок и разрушилась.

Так трагически погиб вместе со стрелком Иваном Власовичем Исаевым один из лучших командиров 237 штурмового авиаполка. Тяжелая и невосполнимая была утрата. Летчики полка тогда сделали серьезные выводы из трагического случая с самолетом капитана Громова. Были случаи, когда некоторые летчики, несмотря на повреждение самолета зенитным огнем, продолжали производить атаки по наземным войскам противника. А атаку, как правило, на самолете ИЛ-2 производят с пикирования и резким выводом и глубоким разворотом для набора, высоты.

Был у меня один случай, который мог привести к трагическому исходу. В феврале и в марте 1944 г. мне пришлось много летать на разведку. Как-то, выполняя боевое задание на обнаружение переправ южнее Запорожья в Днепровских плавнях, в паре с Сашей Грязновым, был такой отважный летчик в полку – я о нем уже писал. Боевое задание выполняли на бреющем полете. Появились мы в плавнях внезапно. Это и предопределило, до некоторой степени, благополучный исход нашей разведки. Произведено было бомбометание, обстрел противника реактивными снарядами, а также из пушек и пулеметов. Сильного зенитного огня не было. На бреющем полете перелетели линию фронта благополучно и уже на своей территории я почувствовал – что-то неблагополучно с управлением самолета. Руль поворота влево не действовал, вернее машина не слушалась руля поворота влево. Пришлось лететь, как говорят «блинчиком». Резких движений не делал. Посадку на свой аэродром произвел благополучно. После осмотра самолета была обнаружена одна, единственная пулевая пробоина и, надо было такому, пуля перебила трос руля поворота влево. В самолете ИЛ-2 руль поворота приводится в действие двумя тросами от правой и левой педалей, расположенных на полу в кабине летчика.

Мое счастье, что в полете мне не пришлось делать глубоких разворотов. Летчики это могут себе представить. Для того, чтобы сделать любой разворот, необходимо синхронное действие руля поворота, расположенного на хвосте самолета и элеронов на крыльях. Только при этих условиях возможен плавный безопасный разворот. А у меня не действовала левая педаль. При правом развороте могло произойти непредвиденное – беспорядочное скольжение. На бреющем полете это особенно опасно. Земля рядом. А левый разворот вообще мог не произойти. А еще хуже – самолет мог перевернуться на спину со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Случай с моим самолетом как-то прошел незамеченным. Никто не обратил внимание. Заменяли трос и все. И все это потому, что прошло без каких-либо последствий. И сейчас только начинаешь понимать, как это было опасно.

Старший лейтенант Ищенко Александр Никифорович, позже ему было присвоено звание «капитан», прибыл для прохождения боевой практики из учебной летной школы. Что можно сказать – прекрасный был летчик. Техника пилотирования была изумительная. Ориентировался превосходно. Как командир почему-то не нравился летчикам эскадрильи. Вероятно потому, что насаждал много школярства. Мы, летчики полка, это видели. Уж много, на наш взгляд, было всякой ненужной муштровки. Боевые летчики к такому не привыкли и потому так болезненно реагировали.

Капитан Ищенко требовал от летчиков беспрекословного выполнения приказов и распоряжений и делал это, если можно так сказать не по-фронтному. Конечно, нигде такое не записано, ни в одном уставе, ни в наставлениях. Но для этого он и командир. Он должен делать так, чтобы его требовательность нравилась подчиненным и его приказы выполнялись вдохновенно, с радостью.

Вот этого, на мой взгляд, у командира эскадрильи Ищенко не получилось.

К боевым вылетам капитан Ищенко готовился всегда серьезно. Досконально вместе с летчиками изучал местность боевых действий и, как правило, группа под командованием Ищенко боевые задания выполняла успешно.

Однако, капитан А.Н.Ищенко в работе, на мой взгляд, допускал ошибку – не прислушивался к советам боевых командиров. Зачастую вел себя самоуверенно, за что поплатился своей жизнью и жизнью члена экипажа – воздушного стрелка Соболева Сережи, моего однофамильца, с которым мне пришлось раньше сделать несколько боевых вылетов.

А произошло следующее: 11 февраля 1944 г. после успешного выполнения боевого задания группа самолетов под командованием Ищенко прилетела к аэродрому и начала, производить посадку. В то время наш полк и другие летные части находились на аэродроме Кайдаки под Днепропетровском.

Была в разгаре весенняя распутица. Аэродром почти не был пригоден для полетов. И только узкая бетонированная полоса позволяла производить взлет самолета с полной бомбовой нагрузкой. А уже после выполнения боевого задания посадку производили на поле аэродрома на грунт, можно сказать, в грязь, рядом с бетонированной полосой. Другого выхода не было, так как частота взлетов на задание не позволяла производить посадку на бетонированную полосу. Было, конечно, когда иногда разрешали опытным летчикам садиться на полосу, но это при условии, когда вообще невозможно производить посадку на грунт.

При заходе на посадку капитан Ищенко не обратил внимания, а может не видел, но не придавал этому значения, что ему красными ракетами запрещали посадку. Вот здесь и подвела его самоуверенность. Видя, что впереди полоса свободна для посадки, он продолжал снижать и лететь на посадку. А в это время взлетали самолеты на боевое задание с бетонированной полосы. При взлете, после отрыва от полосы, на высоте где-то 30 – 40 метров (примерно) у одного самолета отказал мотор. Летчик начал сажать самолет на аэродром поперек посадочной полосы и надо так получиться, этот самолет угодил сверху на кабину самолета Ищенко и стрелка Соболева. Экипаж был убит. Самолет упал на землю с высоты 10 – 15 метров и разбился. Экипаж самолета, у которого отказал мотор, остался живым. Получили незначительные ушибы.

Похоронили мы капитана А.Н.Ищенко и сержанта С.М.Соболева на кладбище села Кайдаки на берегу Днепра.

Летный состав полка сделал для себя серьезные выводы. Всем стало ясно, что значит не выполнять установленный порядок в авиации. Мне потом позже писали родители А.Н.Ищенко. Что я мог им написать о сыне? Такая нелепая смерть. А мог воевать и воевать! За свою короткую боевую работу капитан А.Н.Ищенко много сделал для Победы над фашизмом. Он длительное время готовил классных летчиков в летной школе. Сам достаточно много уничтожил живой силы и техники противника при выполнении боевых заданий.

Достаточно большие его заслуги, когда он водил свою эскадрилью на штурмовку живой силы и техники немецко-фашистских захватчиков.

Вечная ему память!!!

Активные боевые действия в 1943 г. 237 ШАП начал 5 июля в первый день Курского сражения налетом шестнадцатью самолетами на вражеский аэродром на станции Основа под Харьковом.

Помнится короткий митинг. Ряд летчиков, воздушных стрелков и техников подали заявления о вступлении в партию коммунистов. На старт вынесли боевое знамя полка. А так как взлет происходил, можно сказать, в темноте, рано на рассвете, взлетная полоса освещалась фарами автомобилей. И каждый летчик, идя на взлет, отдавал честь знамени. Боевая задача была выполнена. На аэродроме было уничтожено 17 самолетов противника. Понес потери и полк. Не вернулись на свой аэродром одиннадцать экипажей. Боевые действия на Курской Дуге полк продолжал до 17 июля 1943 г. по отражению немецкого наступления на города Курск и Белгород, нанося бомбовые удары по переправам на реке Северский Донец, в районе Соломино. За это время было уничтожено кроме 17 самолетов, также 24 автомашины, один танк, два зенитных орудия, разрушены 2 переправы и до одной роты солдат противника.

17 июля 1943 г. 237 ШАП вместе с другими полками 305 штурмовой авиадивизии был перенацелен для выполнения боевых задач в Изюмской операции. Полку была поставлена задача совместно с другими авиационными частями обеспечить боевые действия Восьмой Гвардейской Армии при форсировании реки Северский Донец Изюм–Маяки и содействовать прорыву обороны противника. Полк успешно справился с поставленной задачей. Боевая работа авиаторов 305 ШАД была высоко оценена командованием наземных войск. Командующий 8 Гвардейской Армии Гвардии генерал-лейтенант Чуйков Василий Иванович писал: «Командиру 305 ШАД, Ваши летчики на участке действия 8 Гвардейской Армии в районе Изюм и Маяки с поставленными задачами справились отлично. Летчики, на поле боя проявили мужество, героизм и отвагу и своими действиями нанесли противнику большой урон. За Вашу боевую помощь в разгроме фашистских мерзавцев мы, гвардейцы, горячо благодарим Вас – гордых соколов нашей Родины. Еще лучше прикрывайте наземные войска, еще больше штурмуйте и уничтожайте живую силу и технику противника. Мы, гвардейцы, уверены, что Вы, летчики-истребители и штурмовики, с нашими пожеланиями справитесь».

Личному составу полка было приятно получить такой отзыв.

За время этой операции полком было уничтожено 17 орудий полевой артиллерии, 8 складов, 27 зениток, 49 танков, 369 автомашин, 15 дзотов, 9 минометов, 11 складов с горючим, два паровоза, два железнодорожных эшелона. В воздушных боях сбито 4 самолета противника.

С 4 сентября по 21 сентября 1943 года полк участвовал в операциях по освобождению от гитлеровских захватчиков территории Донбасса. Своими боевыми действиями авиация 17 Воздушной Армии, в которую входил 237 ШАП, полностью парализовало всякое движение по железным и шоссейным дорогам Славянск, Барвенково, Лозовая, Харьков.

Противник при отступлении оставил более 3 тысяч железнодорожных вагонов. Принимались решительные меры по недопущению перебросок по дорогам живой силы и техники противника. В результате боевых действий полк уничтожил 14 боевых орудий, 4 танка, 528 автомашин, 20 паровозов, 84 вагона, 9 цистерн с горючим, 1 склад с боеприпасами, 5 орудий МЗА.

Во время боевых действий по освобождению Донбасса 237 ШАП базировался с 14 августа 1943 г. по 4 сентября 1943 г. на аэродроме села Нижняя Дуванка севернее города Сватово Ворошиловградской области, с 4 сентября 1943 г. по 17 сентября 1943 г. – на аэродроме у совхоза «20 лет Октября» севернее Красного Лимана Донецкой области. С 17 сентября 1943 г. по 23 сентября 1943 г. – на аэродроме города Краматорск Донецкой области. С 22 сентября 1943 г. по 14 октября 1943 г. полк участвовал в боевых действиях по освобождению Запорожья и базировался в это время, с 23 сентября 1943 г. по 28 сентября 1943 г. – на аэродроме возле села Новокриворожье Донецкой области и с 28 сентября 1943 г.

по 14 октября 1943 г. – на аэродроме у села Шевченково Днепропетровской области (юго-восточнее города Синельниково).

Много было сделано боевых вылетов на уничтожение живой силы и техники противника. Особенно ожесточенные бои происходили на подступах к Запорожью. Наши наземные войска стремились, во что бы то ни стало освободить город. Взять его штурмом и поставить противника в тяжелое положение.

Фашисты сопротивлялись до последнего солдата. Сдача Запорожья была для них равносильна смерти. Через Запорожье с юга уходило на правый берег Днепра большое количество немецких войск, прижатых нашими войсками к Днепру и им грозил полный разгром и все же враг не устоял. Город Запорожье был освобожден. Остатки немецких войск бежали в Днепровские плавни и стремились переправиться на правый берег Днепра. Не всем удалось спастись. Штурмовики хорошо поработали.

За время боев за освобождение Запорожья полк уничтожил 39 орудий, 10 установок зенитной артиллерии, 186 автомашин, 4 склада с боеприпасами, 20 танков, 2 дзота, 1 склад с горючим, один истребитель противника.

С 15 октября 1943 г. полк участвовал в боевых действиях Днепропетровска и по расширению плацдарма на правом берегу Днепра юго-западнее Днепропетровска.

В этой операции повреждено и уничтожено 22 автомашины, 17 орудий, 1 дзот, 2 склада с боеприпасами, 149 повозок с войсками, 9 орудий МЗА, 2 паровоза, 1 эшелон, 1 склад с горючим, 2 радиостанции, 1 самоходное орудие.

После освобождения города Запорожья полк 14 октября 1943 г. перебазировался на аэродром Екатериновка, а 30 октября 1943 г. – на аэродром Новогуполовка. Активной боевой работы с этих аэродромов полк не вел. Приходило пополнение летным составом и самолетами.

Боевые действия 237 ШАП возобновил с аэродрома «Котивец» западнее города Павлограда Днепропетровской области, куда полк перелетел 8 ноября 1943 г. А уже интенсивную боевую работу полк продолжал с аэродрома «Кайдаки» г. Днепропетровск, январь 1944 г.

Бои за освобождение правобережной Украины были тяжелыми. Мы тогда много потеряли прекрасных летчиков. Только за несколько дней со 2 февраля 1944 г. по 11 февраля 1944 г. погибли три замечательных талантливых командира авиаэскадрильи 237 ШАП. Это капитан Шакурский Константин Николаевич, капитан Громов Петр Ильич, капитан Ищенко Александр Никифорович. Погибли летчики – Саша Грязнов, Саша Прокудин, Илюша Дрымалов.

После освобождения Кривого Рога в феврале 1944 г. полк перебазировался на аэродром города Кривого Рога и участвовал в боевых действиях по освобождению города Николаева, Одессы.

Затем 237 ШАП находился некоторое время на аэродроме города Вознесенска, на аэродроме станции Раздельная и станции Затишье, где полк вновь пополнялся летным составом и самолетами.

В июле 1944 г. решением ставки Верховного Главнокомандующего 305 Краснознаменная Павлоградская штурмовая авиадивизия, в которую входил 237 ШАП, перебазировалась в район железнодорожного узла ДНО и 17 июля 1944 г. начал вести боевые действия по прорыву сильно укрепленной обороны противника на реке Великая.

После освобождения города Риги в октябре 1944 г. полк перелетел на аэродром станции Ламас, что юго-западнее города Елгава Латвийской ССР. Отсюда полк продолжал интенсивную боевую работу по Курляндской группировке противника. В связи с тем, что аэродром на станции Ламас стал непригоден для полетов (весенняя распутица), полк перебазировался на аэродром города Шауляй Литовской ССР, откуда продолжал боевую работу по разгрому курляндской группировки противника, которая была зажата между Тукумсом и Либавой (Лиепая). В апреле 1944. г. полк перебазировался на аэродром «Бугеняй», что западнее Можекай Латвийской ССР.

С этого аэродрома полк продолжал боевые действия. Затем полк перелетел на аэродром села «Репши», был еще один промежуточный аэродром в нескольких километрах восточнее аэродрома «Репши». На аэродроме «Репши» встретили Победу и закончили войну.

В сентябре-октябре 1945 г. 237 ШАП перебазировался на аэродром города. Дербента Дагестанской АССР, где и был расформирован в середине 1946 года.

За время боевых действий на уничтожение живой силы и техники 237 ШАП произвел 4559 боевых вылетов.

За 1941 – 1942 года – 484 боевых вылета.

За 1943 год – 1074 боевых вылетов.

За 1944 год – на 3 Украинском фронте – 1120 боевых вылета.

– на Прибалтийском – 1422 боевых вылета.

За 1945 год – 459 боевых вылетов.

За время ведения войны 237 ШАП потерял 164 боевых самолета и 89 летчиков.

АВТОБИОГРАФИЧЕСКИЕ ВОСПОМИНАНИЯ.

Родился я 9 декабря 1921 года в бедной крестьянской семье, в городе Борисоглебске Воронежской области. Отец мой, Соболев Алексей Иванович, рождения 1897 года, в это время служил в Советских органах «ЧК» на железнодорожном узле города Борисоглебска. Родного своего города я хорошо не знаю, так как родители мои вскоре переехали из этого города (мне не было тогда полгода) на свою родину в деревню Малая **Верейка** Землянского района Воронежской области. Уже позже, во время Великой Отечественной войны, я несколько раз был в городе Борисоглебске.

Конечно, было приятно повидать город, в котором родился. Родные места родителей стали родными и для меня. Детские годы я провел в этой деревне. Здесь начал учебу в школе. Особого детства у меня, конечно, не было. Рос как и все крестьянские дети. Помогали родителям по хозяйству. Много играли. Как себя помню, я в играх всегда верховодил, но и в ответе всегда был я. Особенно мне доставалось от мамы, она у нас была строгая, справедливая, за шалости наказывала, даже и подзатыльник могла дать иногда.

В период коллективизации отец одним из первых вступил в колхоз. Но скоро нашу семью постигло несчастье. Тяжело заболела мать. Лечили ее очень долго. И в связи с тяжелой болезнью матери вся семья была вынуждена переехать из деревни под Воронеж на ст. Латную. Здесь я продолжал учебу в школе.

С 1933 года постоянным местом жительства нашей семьи было карьер «Стрелица» Семилукского района Воронежской области. Здесь я в 1938 году окончил 7 классов НСШ и поступил учиться в Воронежский авиатехникум имени В.П.Чкалова на отделение конструкторов самолетов. Учился успешно, особенно любил математику, физику, сопротивление материалов и черчение.

По этим предметам у меня всегда были только отличные оценки. Преподаватели были хорошие. Своей требовательностью мне запомнился преподаватель математики Иван Яковлевич Свиридов. Отличное знание математики, физики, сопротивления материалов помогло мне в дальнейшей учебе в авиашколе и институте.

В техникуме в 1939 году я стал комсомольцем. Прием помню был торжественный. Такие дни в жизни бывают не так уж часто. В большом актовом зале техникума собралось много студентов. Было общее собрание комсомольцев.

Меня и моих товарищей, подавших заявления о приеме в комсомол, приглашали по очереди на сцену и мы, стоя у трибуны, рассказывали свою, еще тогда короткую, биографию. Нам задавали вопросы. Мы на них отвечали. Все это длилось каких-то 8 – 10 минут, но нам они казались часами. Вопросы помню и сейчас. Какой пост занимал Н.М.Шверник и Матиаш Ракоши. Ответил правильно. Николай Михайлович Шверник был председателем ВЦСПС, а Матиаш Ракоши был Генеральным секретарем ЦК Венгерской коммунистической партии. Сколько было волнений.

Конструкторская работа, самолетостроение мне нравились, но хотелось большего, хотелось летать. Только летать. И это желание возникло у меня еще с ранних лет.

Вспоминается один случай. Мы были еще маленькие. Бегали по деревне, играли. Был хороший солнечный день. Вдруг до нас донесся непонятный для нас гул. Для нас, ребяташек, это было что-то непонятное, даже сверхъестественное. Мы тогда многого не знали. Наша деревня была далеко от железной дороги. Далекое было и до Воронежа. А районный центр был очень маленький, да и в этом городе нам не приходилось бывать. Мы не только не видели автомобиля, но даже трактора, и вдруг над нашими головами совсем низко пролетел аэроплан.

Мы вначале испугались. Но это было мгновение. Он летел так низко, что нам показалось, что он садится рядом с нашей деревней в огородах.

Мы, конечно, обрадовались и побежали за самолетом. Нам казалось: вот-вот он сядет. Но он так и не приземлился. Бежали мы очень долго. Уж очень нам хотелось близко посмотреть аэроплан, а особенно хотелось увидеть летчика. Он нам представлялся каким-то особенным человеком. Мы очень завидовали людям, умеющим летать. Так родилась моя мечта стать летчиком, и не покидала меня уж никогда. И когда я стал военным летчиком, я никогда об этом не жалел. Хотя путь был трудным, да и быть летчиком – это не такое уж легкое дело, особенно, когда началась Великая Отечественная война.

Но чтобы летать, нужно было окончить аэроклуб. Здесь начинались первые шаги в большую авиацию. Воронежский аэроклуб я окончил в 1940 году, летал на У-2. Учился в аэроклубе без отрыва от занятий в техникуме, вечером – в аэроклуб. Сейчас иногда вспоминаешь это золотое время и невольно думаешь, как было хорошо. Как хорошо, что я родился при Советской Власти, как хорошо, что есть Коммунистическая партия, членом которой я являюсь, и как хорошо, что я живу в Великой Советской стране и вместе со всем народом строю коммунизм.

Часто вспоминаю, как впервые подошел к самолету, как впервые сел в самолет и поднялся в воздух с инструктором.

Хорошо помню свой первый самостоятельный полет, когда вместо инструктора во второй кабине лежал мешок с песком. Сколько было радости.

Первый самостоятельный, какая ответственность. Все должен делать сам. Малейшая ошибка и все может плохо кончиться. Помню полет прошел нормально. Поздравляли с успехом.

После окончания аэроклуба добровольно пошел в ряды Советской Армии и был зачислен курсантом военно-авиационной школы пилотов в городе Балашове.

Великая Отечественная война застала меня в авиашколе. Летом 1941 года наша авиаэскадрилья находилась в лагерях под Балашовом.

Здесь мы проводили учебные полеты. 22 июня 1941 г. в 10 часов утра нам на митинге объявили о вероломном нападении немецких фашистов на нашу Родину. Не верилось, что началась война - Великая Отечественная.

Начались кровопролитные бои. Наши войска с боями уходили в глубь страны. Были потери летного состава. И командование школы ускорило обучение на боевом самолете «Ильюшин-2». Работали много. Изучали материальную часть самолета, летали. К августу 1942 года учеба была закончена. Мне присвоили звание военного летчика. Моя мечта детства сбылась. Пройдя некоторую учебную тренировку в отдельной учебно-тренировочной авиаэскадрилье в городе Щелково под Москвой, я был зачислен летчиком 237 штурмового авиаполка, который в то время находился на Западном фронте.

Находясь в городе Щелково, в августе месяце 1942 г., командование школы нас всегда подробно знакомило с положением дел на всех фронтах. Меня особенно интересовало положение дел на Воронежском фронте. В то время бои там шли тяжелые. Я и несколько других летчиков подали рапорта командованию с просьбой послать нас в авиачасти, находящиеся на Воронежском фронте. Хотелось участвовать в боях за родной Воронеж, за родные места. Рапорт мой был принят, и мне обещали направить на Воронежский участок фронта, но получилось по-другому. Командованию было видней. Меня направили в 237 штурмовой авиаполк, который участвовал в то время в боях в направлении Козельск – Сухиниги – Брянск. Молодых летчиков сразу в бой не посылали. Мы еще и еще раз, уже в условиях фронта, проходили тренировку. Уж очень у нас мало было опыта. Летать в школе и

идти в бой – большая разница. А мы же были наскоро «испечены». Здесь мы видели, как горят самолеты фашистов, видели, как горят наши. Были под бомбежкой.

Надолго мне запомнился аэродром «Хатенки». Маленький аэродром, маленькая деревня. Первый боевой мой аэродром. Мы в это время много учились летному мастерству у боевых летчиков полка. Образцом для нас, молодых летчиков, был командир авиаэскадрильи капитан Цыганков.

В то время он уже много имел боевых вылетов и имел награды. Его грудь украшали орден «Ленина» и два ордена «Красного Знамени». Это был замечательный человек и офицер.

В 1943 г. в боях за станцию Барвенково Харьковской области он не вернулся с задания.

Образцом для нас был также командир авиаполка подполковник Николай Алексеевич Шеламов. Он был наш «Батя». А для меня он стал вторым отцом. Я его очень любил. И ко мне также он относился с любовью. Он был очень справедливый, чуткий, отзывчивый. Мне посчастливилось долго находиться под командованием подполковника Н.А.Шеламова, почти по конца войны. За месяц он был отозван из полка. Личный состав полка провожал его, как самого дорогого, любимого человека, командира.

Много труда и энергии он отдавал работе. Как сейчас помню, Шеламов отправляет восьмерку «Илов» на боевое задание. В это время для него ничего не существовало, все замирало. Пока не вернуться самолеты с задания, к командиру не подходи. Стоит он на посадочной площадке и ждет. Ждет, пока на горизонте не появятся все самолеты. Летят все. Шеламов не узнает: веселый, шутит. И так каждый раз, когда связано с боевым заданием. На отдыхе – весельчак, затейник всех развлечений.

Первым вылетом 5 июля 1943 г. я начал боевую работу, когда вместе со своими товарищами штурмовал вражеский аэродром на ст. Основа под Харьковом.

Нашему 237 штурмовому полку было дано задание двумя группами по 8 самолетов штурмовать аэродром противника. Одна группа должна была работать с высоты 1200 метров, а группе, в которой я находился, было предложено штурмовать с бреющего полета.

Окончательно боевое задание нам было доведено 4 июля 1943 г. в 10 часов вечера.

Первое боевое задание. Мы себе не представляли, какая опасность нас подстерегала. Только позже мы узнали, что это был за день 5 июля 1943 года.

Немецкое командование в этот день начало свое генеральное наступление по всей линии фронта от Харькова до Орла для того, чтобы сломить сопротивление Советских войск и закончить войну в свою пользу. Были брошены все войска в наступление, в том числе и истребительная авиация.

Обо всем этом нам не было известно. Рано утром 5 июля 1943 г. наши самолеты поднялись в воздух и пошли на цель. Подошли к линии фронта – нас встретили заградительным зенитным огнем. Стреляли много, но на этот раз не особенно точно. А вообще они стреляли хорошо и точно.

Перелетели передний край. Наша группа пошла на бреющий полет. Тут и началось. Истребители, которые должны нас прикрывать, потеряли нас, и ушли с первой группой. Нас нашли немецкие стервятники.

В неравном бою много тогда потерял наш полк летчиков и стрелков. Некоторые на подбитых самолетах сели на оккупированную территорию и попали в плен, в том числе и я, после тяжелого ранения. Некоторым удалось избежать плена, и долго находились на территории, занятой немцами. Затем перешли линию фронта, и вернулись в свой полк и продолжали боевую работу. А некоторые летчики и стрелки погибли. Так что боевое крещение мы получили хорошее. После того как нас стали атаковать немецкие истребители, мы как-то растерялись.

Мой стрелок Николай Клековкин был сразу убит. После первой очереди истребителя он так закричал в наушники, что по моему телу пошли мурашки, я понял, что он смертельно ранен. Второй очередью был тяжело ранен в лицо я, а самолет подбит. При посадке я потерял сознание. Пришел в сознание после того, как меня немецкие солдаты, вытащили из кабины самолета.

Не знаю, сколько я был в таком состоянии. Только помню, прохладный ветерок, который привел меня в сознание. Я начал шевелиться и когда повернулся на бок, то увидел рядом своего стрелка мертвого. Ко мне подбежали немцы, сняли с меня ремень с пистолетом и вытащили все содержимое из карманов. Я вновь потерял сознание. В гражданской больнице я вновь пришел в себя. После допроса мне немного «зашили» раны. Однако, все раны не зашили. Не было хирургических инструментов. Здесь я также часто терял сознание. Было потеряно много крови.

Хочется сказать много хороших слов о наших Советских людях, которые временно остались на территории, оккупированной немцами. Фашистская оккупация не сломала их любовь к своей Родине, к воинам Советской Армии. Кто был в плену, тот знает, как это тяжело и морально, и физически. Как нужна в это время поддержка.

Когда меня подобрали немцы, я был в очень тяжелом состоянии. Меня привезли в гражданскую больницу. Здесь я услышал русскую речь. И подумал, что еще не все потеряно. Появилась какая-то надежда. Хотя сестра, мне сообщила неприятную новость, что немцы меня увозят неизвестно куда.

Надежда во мне осталась. Верилось, что все будет хорошо, раны быстро заживут, и что сумею вернуться к себе в полк и отомстить за всё.

Помню: везли меня на повозке. За повозкой шли люди и плакали. Привезли в немецкий госпиталь. Начали делать операцию на лице, разукрасили так, что в Москве в институте травматологии и ортопедии пришлось вновь эти швы разрезать и вновь сшивать.

Держали немцы меня отдельно, никого ко мне не допускали, кроме одной медсестры. Сестра, по имени Наташа, очень много уделяла мне внимания. Благодаря ее заботам я кое-как жил. Она ночью приносила мне кушать, приносила лекарства. Видимо она очень рисковала.

Я не мог понять, что немцы от меня хотели. Ведь они лечили меня в своем военном госпитале. И когда наши войска пошли в наступление 11 июля 1943 г., меня сразу в тот же день перебросили в госпиталь военнопленных.

На, кануне 9 или 10 июля 1943 г. у меня была интересная беседа. Медсестра, по имени Наташа, зашла ко мне в комнату – немцы держали меня в отдельном помещении при немецком госпитале – и тихо сообщила мне, что со мной хочет поговорить неизвестный ей гражданин. Причину такой беседы она мне не скала. Но посоветовала с ним поговорить. Я согласился. Ко мне в комнату вошел человек в военной форме власовской армии рядового состава. Ниже среднего роста, хромой на одну ногу, с палкой. Как потом выяснилось, был он без правой ноги выше колена, на протезе. Свою фамилию посетитель не назвал. Но как я уже писал, беседа была очень интересной. Он рассказал мне историю своего предательства, как я тогда понял, рассказывал искренне. Слова «партизан» говорил тихо и каждый раз оглядывался и предупреждал меня, чтобы я не произносил слово «партизан», так как немцы знали это слово без перевода и поэтому могли жестоко пытаться и даже расстрелять без суда и следствия. Рассказал он мне, что родился, если память мне не изменяет, в 1922 г. в Харькове. При уходе советских войск из Харькова, остался на оккупированной территории, как он говорил, с радостью. Немцев встречал с хлебом и солью.

За тем был добровольно зачислен в армию изменников Власовцев и после короткой военной подготовки был отправлен на фронт против Советских войск. В бою тяжело ранен был и, в конце концов, остался без ноги. И вот тогда-то он понял, что совершил тяжелое преступление – изменил Родине и должен за это ответить. Он так же был уверен, что за все это злодеяние он будет расстрелян. О своих злодеяниях при рассказе умалчивал, что-то серьезное было.

Я не понимал, что ему было нужно от меня. В конце концов стало ясно. Он решил воспользоваться моим положением, что я нахожусь в плену и какие ждут меня последствия, он предложил мне освобождение от плена за спасение его от смертной казни.

Раздумывать было некогда. Я дал согласие. Было договорено, что 11 июля 1943 г. к немецкому госпиталю к подъезду подъедет повозка с сеном. Я в это время должен был опуститься со второго этажа на первый этаж вестибюля, а затем должны были меня

переодеть, вернее одеть, так как я был в немецкой длинной белой рубашке с печатью, без трусов и брюк, в гражданскую одежду и увезти на повозке с сеном.

Причину несостоявшегося побега я тогда, да и позже, и сейчас не могу объяснить. Конечно, я готовился к побегу, да и медсестра Наташа не открыто, но стремилась содействовать этому.

За день до намеченного побега ко мне в палату зашли немецкие врачи с медсестрами. Один из них был высокого военного чина, в пенсне, чувствовалось во всем – большой начальник. Среди немецких врачей в военной форме был один русский не в форме, который рассказал обо мне. Высокое начальство выразил недовольство и дал какое-то распоряжение. Как потом из рассказа медсестры Наташи стало известно, было предложено убрать меня срочно из госпиталя.

Наступало 11 июля 1943 г. и надо было такому случиться, часов в 11, 12 ко мне в палату вновь зашел высокое начальство, и когда генерал вновь увидел меня в палате в кровати, разразился невероятный гром. Все всполошились. Особенно досталось врачу русскому в гражданской форме. Меня немедленно отправили в госпиталь военнопленных на улице Карла Маркса в здание 13 средней школы.

Приезжала ли подвода к немецкому госпиталю, установить так и не удалось. Не удалось так же выяснить, совпадение ли это было, что меня перед побегом, за несколько часов, отправили в госпиталь военнопленных.

В госпитале военнопленных мне стало легче. Кругом были свои. Хотя лечили в госпитале плохо. Лекарств не было. Легкораненых немцы еще кое-как подлечивали, а тяжелораненые тут же умирали.

После излечения пленных отправляли в Германию в лагерь смерти и на каторжные работы. Мои раны стали заживать. Потом мне и еще некоторым военнопленным удалось убежать из госпиталя. Помогли нам в этом советские люди, патриоты Родины, которые временно остались на оккупированной территории.

Находясь в госпитале, я и мои товарищи еще и еще раз убеждались, как горяча была любовь наших советских людей к социалистической родине, к защитникам этой Родины – воинам Советской Армии.

Каждый раз, и утром, и вечером, и днем у колючей проволоки лагеря собиралось много народа. Они приносили нам кушать. Приносили хлеб, ведрами приносили суп, борщ. Как мы им были благодарны. Потом выяснилось, что люди приходили издалека за десятки километров. Из всего этого можно было сделать вывод, что народ верил – скоро придет конец оккупации.

После того как мне удалось уйти из госпиталя, со мною произошел очень интересный случай.

Подготовка к побегу каждого пленного проходила длительно. Все учитывалось. Первое, что делали – то меняли места лежания больного. Переносили с одной койки на другую, из одной палаты в другую и так до тех пор, пока немцы не потеряют больного из вида. Только после этого осуществлялся побег. Так было и со мной.

Ранения на лице, шрамы еще не совсем зажившие, зеленка на лице – все это затрудняло мой побег. Много думали, как вывести меня из госпиталя. Помещение и двор госпиталя был обнесен трехрядной высокой изгородью из колючей проволоки. Всегда и днем, и ночью были патрули с собаками. Был один путь – через проходную. Таким способом уже осуществляли несколько удачных побегов.

В госпитале со мной в одной комнате лежал летчик Жора Песоцкий⁷. Мы с ним сразу подружились. В этот госпиталь он попал раньше, чем я. Он тоже был сбит на самолете ИЛ-2. Его самолет загорелся и Жора получил ожоги лица и рук. После посадки на фюзеляж (на «живот») он потерял сознание и был взят в плен. Что самое главное – Жора Песоцкий раньше был летчиком 237 ШАП и хорошо знал командира полка Николая Алексеевича Шеламова и многих других командиров. Можете себе представить, как он был дорог для меня.

⁷ Песоцкий Георгий Яковлевич (14.04.1918), лейтенант, зам. командира эскадрильи 625 ШАП, не вернулся с боевого задания 07.07.1943 г. из района поселка Маслова Пристань, Шебекинского района, Курской области.

И вот после того, как его подлечили, ему устроили побег. Перед побегом мы с ним простились как давние друзья. Пожелал я ему успешного побега. Так оно и получилось, через проходную его провели как мужа медсестры Тони Шевченко, который приходил якобы на врачебную консультацию. Тоня Шевченко работала в госпитале военнопленных медицинской сострой. Конечно, было рискованно. К счастью, на проходной дежурили австрийские солдаты. Но потом произошло неожиданное: когда Тоня Шевченко и Жора Песоцкий вышли из госпиталя и шли в сторону Южного вокзала по улице Карла Маркса, навстречу им появился немецкий офицер – начальник концлагеря, к которому относился госпиталь военнопленных. Это был самый строгий, злой и беспощадный фашист. Рассказывали, что был один случай, когда он у себя в кабинете застрелил русского врача, который лечил военнопленных в госпитале, только за то, что он ему в чем-то возразил.

Как потом вспоминала Тоня Шевченко, стало очень страшно. Даже не помнила, как они с ним поравнялись, как поздоровалась. Только помнит, как она улыбнулась ему и еще больше, прижалась к своему названному мужу – Жоре Песоцкому. В таком состоянии они шли долго, почти до Южного вокзала.

Затем Жору Песоцкого Тоня передала связным подполья Наталье Пимоновне Протопоповой и Шуре Поддубной. А сама Тоня сразу ушла домой, чтобы успокоиться, собраться с мыслями. Еще раз обдумать, как себя вести, если на следующий день будут вопросы от начальника концлагеря. Но все прошло благополучно. И меня решили также вывести через проходную. Была создана версия, что мне необходимо сделать рентген моего израненного лица на предмет обнаружения осколков от снарядов. В госпитале военнопленных рентгеновского аппарата не было, поэтому врачи разрешили мне сделать рентген в немецком госпитале, который располагался тогда в помещении. 1-й Советской больницы им. Ленина, напротив госпиталя военнопленных, как я уже писал, в помещении средней школы №13 по улице Карла Маркса.

Для того, чтобы была возможность произвести побег, врачи взяли с собой на рентген одного тяжело раненого в легкие Алексея Устинова, которого несли на носилках.

И вот мы вышли через проходную из-за колючей проволоки. Для конвоя был выделен один солдат-австриец, который сопровождал нас в немецкий госпиталь до рентгеновского кабинета.

Сделали рентген Алексею Устинову и понесли его снова в госпиталь военнопленных. Меня оставили в темном рентгеновском кабинете. Патруль (конвой) на это не обратил внимание и пошел вместе с сотрудниками и Алексеем Устиновым в госпиталь.

Так я остался, можно сказать, на воле. Нервы были напряжены до предела. Что будет дальше? Я еще находился в немецком госпитале, еще одет в одежду военнопленного. В это время нужна была поддержка. И она пришла. Сотрудники рентгенкабинета, присутствующие со мной в комнате, были спокойны. У них не было никакой тревоги. Это, конечно, как-то передалось и мне. Я немного успокоился. Находился я в этом госпитале всего несколько минут, но какими они были длительными. Оказывается, ожидали связного подполья с гражданской одеждой для меня. Необходимо было переодеться, но он немного задержался.

Дальше в немецком госпитале держать меня стало опасно, хотя врачи-рентгенологи, были наши люди и имели отношение к Харьковскому подполью. Но длительная задержка может обратить внимание сотрудников немецкого госпиталя, да и могут обратить внимание в госпитале военнопленных, хотя там уже все было предусмотрено и сделано. На мою кровать был размещен раненый военнопленный, который лежал в коридоре.

Вместе с врачами я вышел во двор госпиталя. Принесли одежду. Стал вопрос – где можно переодеться. Такой вариант не был предусмотрен. Мысль срабатывала мгновенно и выход нашелся. Поместили меня в помещение проходной, где находился склад продовольствия для немецкого госпиталя. Кладовщиком был Тимошенко Устиний Пимонович – наш советский человек, также имевший отношение к Харьковскому подполью. Его сын Толя тогда был офицером – танкистом Красной Армии. Была у него малолетняя дочь, которая потом стала медицинским работником, в настоящее время она является сотрудником 4-й детской поликлиники. Устиния Пимоновича уже нет в живых.

Помещение сразу закрыли на замок снаружи, потому что в это время немецкие солдаты привезли и разгружали продукты на склад. Я быстро переоделся. Одежду мне передала Тоня Шевченко. Она же осталась вместе со мной на складе. В это время солдаты принесли очередную партию продуктов и, конечно, удивились – склад был закрыт на замок и очень возмутились, потому что Устиний Пимонович ушел со склада. Не дождавшись кладовщика, солдаты оставили продукты на проходной, и ушли за следующей партией продуктов. За это время нам открыли дверь, и мы вышли на улицу Карла Маркса. Волнение было до предела.

Когда я выходил из склада уже переодетым в гражданскую одежду, видя мое волнение, меня решили каким-то образом успокоить. Выход нашли. Мне надавали полные карманы яблок и предложили их есть, не обращая внимания ни на кого. Я так и делал. Но запаса яблок хватило ненадолго. Вокруг меня было много немецких солдат. Они шли на вокзал и с вокзала по улице Карла Маркса но никто не обращал на меня внимания. А мне казалось, что они знали, кто я такой и сейчас схватят меня.

Мое волнение заметили связные подполья Наталья Пимоновна Протопопова и Шура Поддубная, которые стояли со мною рядом и о чем-то разговаривали с Тоней Шевченко.

Как я уже писал, шрамы на моем лице были еще не зажившие, поэтому после побега меня решили положить для лечения в гражданскую больницу, на площади Фейербаха, главным врачом которой был тогда профессор Землянский. В это время большую помощь оказывали мне врач Никитинская Валентина Федоровна, Давыденко Полина Кузьминична, медсестра, Шевченко Антонина Ивановна, Наталья Пимоновна Протопопова, Шура Поддубная и главврач больницы Землянский.

При побеге все вроде было предусмотрено. Но произошло то, чего никто не мог предусмотреть. Когда меня положили в гражданскую больницу, в связи с тем, что я жаловался на боль в глазу, ко мне пригласили доктора по глазным болезням. К моему удивлению и еще больше к удивлению доктора, он во мне опознал военнопленного из концлагеря.

Профессор Александров, очень пожилой человек, приходил к нам в госпиталь раз в неделю, немцы ему разрешали, и помогал лечить раненых. Его очень удивило, что утром 6 августа 1943 года он видел меня в концлагере, и уже к концу дня он меня обнаружил в гражданской больнице.

Он вначале смутился, но затем спокойно стал со мной разговаривать, сделал вид, что видит меня впервые. Я ему поверил, что он честный советский гражданин, и мои надежды оправдались. А ведь могло быть иначе. Его донос мог погубить много хороших людей.

Пролежал я в этой больнице шесть дней с 6 августа 1943 года по 11 августа 1943 года. Наши войска подходили уже к городу Харькову. Немцы в панике бежали. Стали производить взрывы зданий, мостов и других объектов.

Находиться в больнице стало опасно. До 23 августа 1943 года, до освобождения Харькова, находился на частной квартире.

23 августа 1943 года - день освобождения Харькова, стал днем моего освобождения. Днем неизмеримой моей радости. Через пять дней я уже был в своем родном полку.

Очень затянулся мой первый боевой вылет. Однополчане встретили меня хорошо. Проявили ко мне огромную заботу. Николай Алексеевич Шеламов, командир полка, принял от него зависящие меры, чтобы я остался в полку и продолжал летать.

После проверки особых органов мне разрешили вновь продолжать боевую работу на самолете ИЛ-2. Участвовал в боях за освобождение Запорожья, Никополя, Днепропетровска, Кривого Рога, Николаева, Одессы. Затем после излечения в Центральном авиагоспитале в г.Москве участвовал в боях за освобождение Литвы, Латвии в 1944-1945 г.г.

С ноября 1943 года по март 1943 года пришлось очень много летать на выполнение боевых заданий на разведку и на уничтожение живой силы и техники противника. За это время я произвел 92 боевых вылета.

Если за 1943 год мною было произведено всего двенадцать боевых вылетов, то уже за январь 1944 года произведено двадцать два боевых вылета. Были также дни, когда приходилось производить от 3 до 5 боевых вылетов в день. Так, 11 января 1944 г. было

выполнено четыре боевых вылета, 14 января 1944 года – пять боевых вылетов, 31 января 1944 года – три боевых вылета. За февраль 1944 года мною было выполнено 28 боевых вылетов, а уже в марте 1944 года до 20 марта - тридцать четыре боевых вылета. Как правило, в это время боевая работа, производилась в сложных метеорологических условиях. Неустойчивая зима на Юге Украины, ранняя весна с дождями и туманами – все это затрудняло боевую работу авиации.

Вспоминается один боевой вылет на разведку войск противника в районе Широкое – Владимировка – Шестерня южнее города Кривого Рога. Взлетели мы парой с летчиком Сашей Прокудиным с аэродрома «Кайдаки» под Днепропетровском рано утром 24 февраля 1944 г. Погода была удовлетворительная. При подлете к линии фронта появились достаточно густые облака на высоте 400 – 500 метров. На них мы особенно не обратили внимания. Даже посчитали, что нам повезло. Есть, куда спрятаться в случае появления истребителей противника. Боевое задание было выполнено. На небольшой высоте над облаками возвращались домой.

При подлете к аэродрому мы обнаружили сплошные низкоплывущие облака. Наши попытки уйти к земле не дали результатов. Снижались до высоты предельной и не обнаружив земли, снова уходили за облака. Подлетая вплотную к аэродрому над облаками, мы обнаружили, что посадку произвести не можем. Аэродром полностью был закрыт туманом. Наши попытки проникнуть к аэродрому с левого берега. Днепра, где погода была ясной, безоблачной, ни к чему не привели. Перед нами стала задача – где садиться.

Когда мы пробивались к аэродрому на низкой высоте, мой напарник Саша Прокудин потерял меня, и поэтому каждый в отдельности искал выхода из сложного положения.

Я произвел посадку на стерню в поле на колеса. Большой был риск садиться на колеса, но рискнул. Не хотелось ломать самолет. Саша Прокудин тоже произвел посадку благополучно.

Вобщем-то пришлось поволноваться. Бензин в баках самолетов на исходе, а мы еще в воздухе.

Это я привел пример, когда все прошло благополучно. А если читатель помнит, я в своих воспоминаниях приводил пример трагического исхода, когда летчик Дрымалов Илюша в сложных метеоусловиях при посадке погиб.

20 марта 1944 года меня вновь постигла неудача. Почти в конце дня 20 марта 1944 года мне с моим напарником летчиком Иваном Журбой, ныне Героем Советского Союза, было дано задание на разведку войск противника в тылу по реке Южный Буг у города Вознесенска. Задание было на первый взгляд простенькое. Но произошло неожиданное. И это произошло потому, что мы увлеклись полетами, и, как говорят, притупили бдительность. За это поплатились. В тылу у противника нас настигли 4 мессеримитда-109 и как следует потрепали. Мой самолет повредили, я был снова тяжело ранен в лицо и еле дотянул на свою территорию. Стрелок мой мл. лейтенант Георгий Александрович Феоктистов оказался трусом, бросил меня и выпрыгнул с парашютом, и упал к немцам.

Мой стрелок Юра, Лебедев, с которым я провел много боевых вылетов, в этот день приболел и не участвовал в полете. Мне дали другого стрелка, который оказался просто трусом. Он даже не произвел ни одной очереди по истребителям.

звание	ФИО		часть	тип	место	время
Lt	Plücker Karl-Heinz	Плюккер Карл-Хайнц ⁸	1./JG52	II-2	18 414	13:20
Fw	Staudt Hans	Штаудт Ханс ⁹	3./JG52	II-2	18 684	13:35

За всю боевую работу, которую я провел до 20 марта 1944 года, меня наградили орденом «Красная звезда», двумя орденами «Красное знамя» и Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 года было присвоено мне звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда». В наградном листе было отмечено:

⁸ Это его 32 победа (Barbas Bernd. Die Geschichte der I. Gruppe des Jagdgeschwaders 52. - ISBN: 3-923457-79-0.)

⁹ Это его 2 победа (Barbas Bernd. Die Geschichte der I. Gruppe des Jagdgeschwaders 52. - ISBN: 3-923457-79-0.)

«За отличное выполнение 92 боевых вылетов на самолете Ильюшин-2, из которых 31 боевой вылет выполнил на разведку войск противника и его ближайших тылов и 61 боевой вылет на штурмовку скопления автотранспорта, мотомехвойск, железнодорожных эшелонов, батарей на позициях и опорных пунктах врага.

Самолетом «ИЛ-2» и его вооружением владеет в совершенстве. Летает и ориентируется отлично. Овладел самолетовождением в сложных метеоусловиях. Участвуя в боях за освобождение г.Запорожье, по расширению плацдарма на правом берегу Днепра, по уничтожению Никопольской вражеской группировки, в освобождении г.Кривой Рог, в уничтожении немецких войск 6 армии в районе Николаева, проявил отличные качества офицера, летчика и воина. За время боевой работы 36 раз водил группу штурмовиков в составе 5 – 8 самолетов на выполнение боевых заданий.

В каждом боевом вылете над полем боя своим примером показывал подчиненным, как нужно уничтожать врага, умело обрушивал всю силу своего оружия на головы захватчиков.

Только в одном вылете на уничтожение отходящих вражеских войск I/II–1944 г. в районе Долгинцево при сильном противодействии противника, делая 4 захода на цель группы 5 самолетов «ИЛ-2», уничтожено с военным грузом 16 автомашин, 9 повозок с военным имуществом, 2 орудия полевой артиллерии и два взвода вражеских солдат. По примеру ведущего летчика снижались до брежущего полета, в упор расстреливали технику и живую силу противника, до полного израсходования боеприпасов.

13 марта 1944 года, выполняя боевое задание по разведке войск противника в районе Малеевка, обнаружил зажатые в кольцо части 6 армии (немецкой), где было сосредоточено до 500 автомашин, 1000 повозок и до двух полков пехоты.

Только по данной разведке произведено 35 самолетовылетов и уничтожено 73 автомашины, 82 повозки и свыше двух рот фашистских солдат.

16 марта 1944 г. экипажу ст. лейтенанта Соболева была поставлена задача установить местонахождение подвижных групп наших войск в тылу противника, связь с которой прервана. Метеоусловия не позволяли вести разведку. Непрерывные попытки самолетов прорваться к району вероятного местонахождения нашей подвижной группы не давали результатов.

Товарищ Соболев благодаря высокому летному мастерству и самоотверженности задание выполнил. Он сумел выйти в район цели, разыскать подвижную группу войск и установить с ней связь.

За 92 боевых вылета лично уничтожил 98 автомашин с грузом, 43 повозки с военным имуществом, 5 орудий «ЗА», 2 склада боеприпасов, склад горючего, 3 танка, 9 орудий полевой артиллерии, 2 паровоза, 7 железнодорожных вагонов с грузом, два миномета, одно самоходное орудие, 2 бензозаправщика, до 3-х рот фашистских солдат и офицеров.

За время боевой работы неоднократно имел встречи с истребителями противника. В воздушном бою 5.VII.1943 г. был тяжело ранен в лицо, искалечен нос и верхняя губа, выворот верхнего века правого глаза с потерей зрения от 1,0 до 0,1. Несмотря на потерю зрения, продолжал боевую работу на самолете «ИЛ-2» и отлично выполнил 91 боевой вылет.

20 марта 1944 г. после отличного выполнения боевого задания по разведке войск противника был атакован 4 истребителями противника и, не смотря на непрерывные атаки и многоосколочное ранение лица, полученное в бою, продолжал оборонительный бой. Сильно поврежденный самолет привел и посадил на свою территорию...»

В Коммунистическую партию Советского Союза я вступил в 1944 году. Вначале кандидатом в члены КПСС с апреля 1944 г., затем был переведен в члены партии с ноября 1944 года.

Я очень много готовился к тому, чтобы стать коммунистом и быть достойным этого звания. Но меня тяготил плен. Я почему-то все время считал, что на меня при приеме в партию будут смотреть как-то по-другому, не так, как на всех, хотя совесть моя была всегда чиста.

Чего я боялся, то и произошло. Парторг полка все же сделал мне упрек, что я был в плену.

Я помню об этом узнал заместитель командира полка по полит.части. И этот вопрос стал предметом обсуждения всей парторганизации.

В июле 1944 г. после повторного тяжелого ранения я был направлен на лечение в центральный авиа-госпиталь в г.Москве. Здесь меня немного подлечили, «подкрасили». Как я уже писал, было произведено несколько пластических операций на лице в институте травматологии и ортопедии.

В это время я получил в Кремле знаки отличия Героя Советского Союза – орден Ленина и медаль Золотая звезда и была выдана Грамота Героя Советского Союза.

Вручение знаков отличия производил первый заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР Николай Михайлович Шверник.

Мне очень трудно сейчас передать все те чувства, которые я в то время ощущал.

Большой зал в Кремле. Объявляют Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания и называют мою фамилию.

Указ читал секретарь Президиума Верховного Совета СССР товарищ А.Ф.Горкин.

Я поднялся, пошел по ковровой дорожке к товарищу Н.М.Швернику. Были бурные аплодисменты. Но я ничего не видел и не слышал. Сколько времени это длилось, не помню.

Н.М.Шверник поздравил меня и вручил награды. Потом стало легче. Я потом понял, что происходит. Затем вручили награды другим товарищам.

После вручения и поздравительной речи фотографировались вместе с Н.М.Шверником.

Память об этом у меня сохранится на всю жизнь. О таких моментах в жизни нельзя рассказывать без волнения.

В октябре 1944 г., когда здоровье мое поправилось, я снова вернулся в свою часть и продолжал боевую работу на самолете «ИЛ-2» до окончания войны. В феврале 1945 г. был награжден орденом «Александр Невский».

Свой последний 140 боевой вылет совершил 8 мая 1945 г. Отпраздновали Победу. Началась мирная жизнь. Продолжали совершенствовать свое летное мастерство. Пришло молодое пополнение. Надо было передавать свой опыт молодежи.

Здоровье, конечно, мое было не совсем удовлетворительное. Боевую работу я производил с одним глазом. Зрение правого глаза было всего 0,1%. Хотя мне врачи и позволяли летать, однако опасность в полетах всегда была. Случилось что-нибудь бы с левым глазом – плохо дело. А я в это время был командиром авиаэскадрильи.

Летом 1946 г. меня демобилизовали из рядов Советской Армии по болезни.

После демобилизации я приехал в город Харьков, где жила моя жена Тоня Соболева (Шевченко). Это та Тоня, которая выводила раненых солдат из госпиталя военнопленных и спасала им жизнь.

Поженились мы с ней в октябре 1944 г. вскоре она получила квартиру в Харькове. По приезду в Харьков, прошел комиссию во ВТЭК Октябрьского района. Признали инвалидом II группы и соответственно была назначена пенсия Министерством обороны СССР в сумме 1043 рубля. По тем временам сумма небольшая. Надо было определяться на работу. Специальности не было никакой. С душевной заботой отнесся ко мне первый секретарь Октябрьского райкома партии товарищ Шумский. Ведь мне надо было начинать все сначала, хотя мне было тогда не полных 25 лет, но все равно без какой-либо помощи стать на ноги тяжело. Отец мой погиб на войне. Мать жила одна, еле-еле кое-как сводила концы с концами. Жена моя была без отца и матери. Так что проблемы перед нами стали большие.

По предложению товарища Шумского райком рекомендовал меня на работу на промкомбинат базы «Союзоптпромторг» на должность зам. директора. Комбинат тогда пошивал швейные и меховые изделия. Директор комбината Савелий Самойлович Берлин – прекрасный душевный человек и руководитель принял меня хорошо, можно сказать, как родного сына. Может потому, что я тогда был ровесник его сына, который пропал без вести на войне. Он не верил в его гибель и всю жизнь ждал его возвращения.

Мне, конечно, было трудно работать в этой должности, но мне оказывали помощь освоить производственный процесс начальники цехов Бахтиозин Александр Васильевич и Гофман Иосиф Григорьевич.

Но по-все­му чув­ство­ва­лось, что оста­нав­ли­вать­ся на этом было не­льзя. Не­об­хо­ди­мо было учить­ся. Об­ра­зо­ва­ние у меня было не­пол­ное сред­ней шко­лы, два курса тех­ни­ку­ма и лет­няя шко­ла. И все это вме­сте не да­ва­ло сред­не­го об­ра­зо­ва­ния.

Мно­го было пред­ло­же­ний куда по­йти учить­ся. Вы­брал Все­со­юз­ный заоч­ный ин­сти­тут Со­вет­ской тор­го­вли, фи­ли­ал ко­то­ро­го на­хо­дился в Харь­кове. Вы­бор пал бла­го­даря тому, что ком­би­нат был в не­по­сред­ствен­ном под­чи­не­нии ба­зы «Со­юз­оп­т­про­м­торг», ко­то­рая вхо­дила в от­расль тор­го­вли, а еще по­то­му, что при­хо­ди­лось бли­зко об­щать­ся с ра­бот­ни­ка­ми роз­нич­ной тор­го­вли, ко­то­рые яв­ля­лись по­ку­па­те­ля­ми на­ших из­де­лий. Все это было ин­те­рес­но. Мне по­на­равилась опе­ра­тив­ная ра­бота. Ра­бота с лю­дь­ми. И вот в ок­тя­бре 1948 го­да я стал студентом-заочником, ВЗМСТ Харь­ков­ско­го фи­ли­ала. Дол­го учился. Окон­чил ин­сти­тут в 1955 г. Мно­го было за­бот, вол­не­ний, пере­жи­ва­ний за эти семь лет. Как ни как учился без от­ры­ва от про­из­вод­ства. При­няли меня в ин­сти­тут с усло­ви­ем, что я пред­став­лю до­ку­мен­ты (ат­тес­тат) о сред­нем об­ра­зо­ва­нии. А где было взять. То, что я закон­чил до вой­ны и во время вой­ны, не да­ва­ло офи­ци­аль­но­го сред­не­го об­ра­зо­ва­ния. По­э­то­му при­шлось по­ступать учить­ся в 10 класс заоч­ной сред­ней шко­лы в го­ро­де Харь­кове. И толь­ко после окон­ча­ния 10 классов меня снова вос­ста­но­ви­ли, студентом-заочником ин­сти­ту­та.

Так я свя­зал свою жизнь с тор­го­влей го­ро­да Харь­кова. Ра­бо­тал на раз­ных ру­ко­во­дя­щих долж­но­стях. В на­сто­я­щее время с 1981 го­да ра­бо­таю ди­рек­то­ром Харь­ков­ско­го объ­еди­не­ния ком­ис­си­он­ных ма­га­зи­нов.

До 1981 г. 6 лет ра­бо­тал ди­рек­то­ром уни­вер­ма­га "Де­тский мир" с 1957 г., 6 лет за­мес­ти­те­лем ди­рек­то­ра, за­тем 6 лет ди­рек­то­ром Харь­ков­ско­го про­м­тор­га. А ранее в пяти­де­ся­ти­х го­дах ра­бо­тал зам. ди­рек­то­ра, а за­тем че­ты­ре го­да ди­рек­то­ром Крас­но­за­вод­ско­го рай­пи­ще­тор­га.

Го­ды про­шли бы­стро. Вот уже свы­ше со­ро­ка лет я член КПСС. Тру­до­вой стаж с уче­том уче­бы в тех­ни­ку­ме и служ­бы в Со­вет­ской Ар­мии – 48 лет. Де­ти взрос­лые. Вну­ки под­ра­ста­ют. И, ко­гда осмыс­ли­ва­ешь свой прой­ден­ный жиз­нен­ный путь, то при­хо­дит к вы­во­ду – жизнь про­жи­та не зря. Я сей­час не мо­гу вспо­мнить, кто ска­зал, но смысл ска­зан­но­го та­кой: если ты в жиз­ни своей со­грел ря­дом с со­бой од­но­го че­ло­ве­ка, зна­чит, жизнь про­жи­та не на­прасно.

1985 г.
г. Харь­ков

СО­ДЕР­ЖА­НИЕ

Пре­дис­ло­вие - 1

На­ча­ло бо­е­вых дей­ствий 62 ШАП и 237 ШАП – 5

Ко­ман­дир АЭ 237 ШАП ка­пи­тан Г.Я.Цы­ган­ков – 8

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП З.М.Бо­рисов – 11

Ко­ман­дир АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза И.М.Дья­чен­ко – 15

Ко­ман­дир 237 ШАП Н.А.Ше­ла­мов – 19

Ко­ман­дир АЭ 237 ШАП ка­пи­тан К.Н.Ша­кур­ский – 21

Ле­тчик 237 ШАП А.Г.Про­ку­дин – 25

Штур­ман 237 ШАП И.А.Да­ни­ль­чен­ко – 27

За­м. ко­ман­ди­ра аэ 237 ШАП Н.Ви­но­гра­дов – 31

За­м. ко­ман­ди­ра 237 ШАП по ВСС Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза Н.П.Бы­ков – 38

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза Е.К.Ма­зков – 43

Ко­ман­дир АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза Б.Г.Ка­нды­бин – 45

Ко­ман­дир АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза В.К.Фа­лин – 47

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза П.Е.Ки­се­лен­ко – 53

Стар­ший ле­тчик 237 ШАП В.И.Ма­лы­шев – 60

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза Г.П.Жу­чен­ко – 67

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза И.Т.Жур­ба – 70

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза А.Н.Бра­ж­ни­ков – 73

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП Ге­рой Со­вет­ско­го Со­юза П.И.Се­дель­ни­ков – 76

За­м. ко­ман­ди­ра АЭ 237 ШАП ка­пи­тан Н.Н.Тру­сков – 77

Летчик 237 ШАП И.И.Остроухов – 78
Старший летчик 237 ШАП А.Н.Грязнов – 79
Командир 305 ШАП полковник Н.Т.Михевичев – 82
Летчик 237 ШАП И.С.Дрымалов – 94
Командир АЭ 237 ШАП капитан П.И.Громов – 96
Командир АЭ 237 ШАП капитан А.Н.Ищенко – 104
Автобиографические воспоминания командира АЭ 237 ШАП Героя Советского Союза
Н.А.Соболева – 116

ДРУЗЬЯ ОДНОПОЛЧАНЕ!

Первая фотография

Летчики 237 ШАП октябрь 1942 год Западный фронт

Слева на право

Первый ряд:

Корнеев, Д.Ф.Мозжерин, Б.Т.Кандыбин

Второй ряд:

И.И.Остроухов, Н.Федин, Н.А.Соболев, К.Н.Шакурский, Воробьев, И.Носачев,
И.А.Данильченко, А.П.Шкляев.

Вторая фотография

Летчики 237 ШАП декабрь 1944 год, 2-й Прибалтийский фронт

Слева на право

Первый ряд:

Н.П.Быков, Н.Н.Сундушников – замполит полка, Н.Н.Трусков, Н.А.Соболев.

Второй ряд:

И.А.Данильченко, И.Т.Журба, Г.П.Жученко, В.К.Фалин, З.М.Борисов, П.С.Киселенко.

Шестая фотография

Летчики 237 ШАП сентябрь 1943 год, Юго-западный фронт

Слева на право:

М.А.Русакевич, Е.К.Мазков, Шостак, И.М.Дьяченко, П.И.Седельников, Н.Н.Сундушников,
Н.А.Шеламов – командир полка, Камолетдинов, Н.Н.Трусков, Асташин – зам.командира
полка по В.С.С., А.П.Шкляев, В.К.Фалин, Н.А.Соболев, Б.Г.Кандыбин.

Слева вдали: Варшавский – замполит АЭ.

Восьмая фотография

Летчики

Слева на право

Первый ряд:

Карлов – парторг полка, Н.Н.Сундушников – замполит полка, И.М.Маркелов.

Второй ряд:

И.В.Носаченко, В.К.Фалин, И.Т.Журба, Г.П.Жученко.

Третий ряд:

А.К.Коваль, Д.З.Сивоконь, Султанов, Кузубов.